REPUBLICA DE COLOMBIA

RAMA JUDICIAL
JUZGADO SEPTIMO (7°) CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI

Santiago de Cali; tres (3) de mayo de dos mil veintiuno (2021)

CLASE DE PROCESO: VERBAL

TIPO DE PROCESO: DECLARATIVO

SUBCLASE: RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

RADICADO: 76001310300720180017 3

DTE: GERARDO LOZADA MONCAYO

DDOS: RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. y ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA

LLAMADA EN GARANTÍA: AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.

Entra el Juzgado a proferir sentencia escritural de primera instancia de conformidad con los artículos 280 y 373 del C.G.P., de la siguiente manera:

1. Parte descriptiva

1.1. Descripción del caso objeto de decisión

Los hechos de la demanda se resumen en que el día 21 de junio del año 2010, aproximadamente a las 2:00 a.m., el señor JUAN CARLOS LOZADA MONCAYO se desplazaba en la motocicleta de placas XSS 52A por el carril que va de Loboguerrero a Cali, al tomar una curva (giró hacia su lado izquierdo) fue colisionado de manera súbita, imprevisible e irresistible por el señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ, quien conducía el vehículo tipo taxi de placas VBZ 113 por el carril de la vía que conduce de Cali a Loboguerrero, con las luces apagadas, a altas velocidad e invadiendo el carril contrario, en presencia de lía amarilla continua sobre el asfalto de la vía, impactando la pierna izquierda del demandante con la parte izquierda delantera del automóvil, como da cuenta el informe policial de accidente de tránsito con radicado 77691 y el registro fotográfico que se anexa.

Como consecuencia del accidente de tránsito el demandante sufrió graves lesiones calificadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, con base en su historia clínica y el examen físico como deformidades y perturbaciones físicas de carácter permanente, con una incapacidad definitiva de

ciento cincuenta (15) días, concluyendo que las lesiones se debieron al accidente de tránsito. A su vez, la incapacidad del demandante como consecuencia del accidente de tránsito fue calificada por la Junta Regional de Calificación de Invalidez del Valle del Cauca con una pérdida de capacidad laboral del 34.88%.

Todo lo anterior ha mermado la capacidad económica del demandado dado que durante el tiempo que estuvo incapacitado no pudo trabajar y no ha podido trabajar a plenitud por su incapacidad laboral permanente, ocasionándole también perjuicios morales y a la afectación a su calidad de vida por los traumas psicológicos ocasionados por el accidente y por la dificultad que las secuelas del accidente le han generado para la realización de actividades cotidianas y de recreo.

El conductor del vehículo tipo taxi en la etapa del juzgamiento se allanó al cargo por lesiones personales culposas en la humanidad del señor GERARDO LOZADA MONCAYO, dentro de la acción penal iniciada en su contra por la Fiscalía General de la Nación.

El vehículo tipo taxi de placas VBZ 113 era de propiedad del señor ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA y se encontraba afiliado a la empresa de transportes RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.

Con fundamento en lo dicho solicita que se reconozca la existencia de responsabilidad civil extracontractual en cabeza de los demandados y se le condene al pago de perjuicios de carácter patrimonial y extrapatrimonial, a título de lucro cesante consolidado y futuro, daño moral, daño a la vida de relación.

1.2 Respuestas de la parte pasiva

- El demandado ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PERIERA concurrió al proceso a través de curador ad lítem, quien manifestó atenerse a lo que se probare dentro del plenario y convocó como llamada en garantía a AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., requiriendo la indexación del valor asegurado.
- Por su parte RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., manifestó oponerse a los hechos y pretensiones de la demanda invocando la inexistencia de las exigencias de la ley sustancial para ser tenida como tercero civilmente responsable, así como la ausencia de responsabilidad civil extracontractual en su condición de empresa a la que se encontraba afiliada el vehículo tipo taxi de placas VBZ 113, al no detentar la condición de garante de esa fuente de peligro por ostentar la calidad de administrador del vehículo y estar reservado dicha administración y control en cabeza exclusiva de su propietario, quien vínculo al conductor del vehículo sin informar a la empresa de taxis y sin contar con tarjeta de control. A su también convocó como llamada en garantía a AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., quien aun cuando no se indicó el nombre correcto en la demanda de llamamiento en garantía, aportó tanto la póliza de seguros como el certificado de existencia y representación legal de la aseguradora, asumiéndose en este caso la disparidad de nombres como un error de transcripción saneado.

- AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., quien fue vinculada como llamada en garantía por ambos demandados en su calidad de aseguradora en función de la póliza de responsabilidad civil extracontractual (seguro de daños) No.8001030617, invocó la culpa exclusiva de la víctima como causal de exculpación del asegurado, alegando también la concurrencia o compensación de culpas y la inexistencia del daño y su excesiva tasación respecto a los hechos de la demanda. Respecto a los llamamientos en garantía alegó la falta de legitimación en la causa respecto a RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. y respecto a ÓSCAR HOMBERTO PEREIRA acudió a las cláusulas del contrato de seguros para limitar el monto de su concurrencia al límite del valor asegurado, descontando el deducible, así como también limitando la cobertura de los perjuicios morales al sublímite del 20% del total del valor asegurado.

2. Alegatos de conclusión de las partes

La parte demandante insistió en la existencia de los elementos que configuran la responsabilidad civil extracontractual por accidente de tránsito, haciendo énfasis en los perjuicios materiales y extrapatrimoniales que se ocasionaron al demandante.

RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. negó la existencia de la responsabilidad endilgada por el demandante, haciendo especial énfasis en la ausencia de la calidad de garante de la fuente de riesgo. El curador ad lítem guardó silencio. AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. insistió en que no procede la indexación de la suma asegurada por no existir un incumplimiento de la aseguradora en el pago de la indemnización pactada en la póliza, indicando que la indemnización a su cargo se encuentra limitada al tope del valor asegurado en virtud de lo pactado en las cláusulas contractuales.

3. Decisiones parciales sobre el proceso

Encuentra el Despacho cumplidos los presupuestos de jurisdicción y competencia. Se encuentra plenamente probada la legitimidad en la causa tanto por activa como pasiva; el juzgado es el competente para conocer del proceso tanto por el domicilio de los demandados como por la cuantía del proceso y no se evidencia ninguna causal de nulidad que dé lugar a la invalidación de lo actuado, aparte de la subsanada en su oportunidad.

4. Problema jurídico

Corresponde al despacho determinar si los demandados son civilmente responsables por los perjuicios reclamados por el señor GERARDO LOZADA MONCAYO como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 21 de julio del año 2010, aproximadamente a las 2:00 a.m., en el kilómetro 4 de la vía intermunicipal que conduce de Cali a Loboguerrero, entre la motocicleta de placa XSS 52A, conducido por el demandante, y el vehículo tipo taxi de placas VBZ 113, conducido por el señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ, de propiedad del señor ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA, vinculado a TAXI RADIO AEROPUERTO S.A., con póliza de seguros de responsabilidad civil extracontractual de AXA COLPATRIA SEGUROS

S.A.; o si por el contrario, no se encuentran configurados los elementos de la responsabilidad civil extracontractual respecto a la responsabilidad por el hecho de otro, si la causa determinante del accidente obedeció a la culpa exclusiva de la víctima o medió una concurrencia de actividades peligrosas que dé lugar a una reducción de culpas.

Como problema jurídico asociado habrá que determinar si hay lugar o no a condenar a AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. a concurrir al pago de la eventual condena que se imponga a su asegurado.

5. Tesis del despacho

La tesis a exponer y defender por este Administrador de Justicia consiste en reconocer la existencia de responsabilidad civil extracontractual en cabeza del señor ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA, dado que se encuentra demostrado que el conductor del vehículo tipo taxi, de propiedad del mencionado demandado, vinculado a la empresa de transporte TAXI RADIO AEROPUERTO S.A., con póliza de seguros de responsabilidad civil extracontractual de AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., incumplió su deber de evitación de riesgos y daños, al ocasionar la colisión con la motocicleta conducida por el señor GERARDO LOZADA MONCAYO el día 21 de julio de 2010, aproximadamente a las 2:00 a.m., en el kilómetro 4 de la vía intermunicipal que conduce de Cali a Loboguerrero, en un tramo de curva, invadiendo el carril contrario y sin luces, conforme al reconocimiento de responsabilidad penal por el delito de lesiones personales culposas en la humanidad del demandante por el señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ, ocasionándole perturbaciones y deformidades físicas de carácter permanente al demandante, que a su vez se han traducido en afectaciones de carácter sicológico y a su vida de relación.

Asimismo, está demostrado que RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., en calidad de empresa de transporte afiliadora del vehículo tipo taxi de propiedad del señor ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA, incumplió sus deberes legales de responsabilidad control y verificación del cumplimiento de los requisitos legales para asegurar el adecuado funcionamiento del vehículo taxi bajo su responsabilidad y la idoneidad de su conductor, violando su deber de vigilancia de la fuente de riesgo a su cargo.

Por otro lado, también hay lugar a condenar a AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. al pago de la condena que sea impuesta a los demandados en virtud del contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual celebrado para amparar la responsabilidad civil que se generase por los daños ocasionados a terceros por el vehículo de placas VBZ 113, debiendo concurrir al pago de la indemnización hasta el monto máximo de la suma asegurable, descontando el deducible del 10% del monto asegurado y respetando el sublímite del 20% establecido para los perjuicios morales, sin lugar al reconocimiento de la indexación reclamada por el curador ad lítem del demandado ÓSCAR HMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA, teniendo en cuenta que la obligación de pago en el presente caso nace a partir de la demostración del siniestro en esta etapa judicial a partir de la notificación de esta sentencia, dado que no hubo reclamación prejudicial previa.

Esta tesis se sostendrá con fundamento en las siguientes argumentos fácticos y jurídicos:

6. Consideraciones

6.1 Hechos relevantes probados

Primero. Está probado que el día 21 de julio de 2010, aproximadamente a las 2:00 a.m., en el kilómetro 4 de la vía intermunicipal que conduce de Cali a Loboguerrero, ocurrió un accidente de tránsito entre el vehículo tipo motocicleta de placas XSS 52A, conducida por el señor GERARDO LOZADA MONCAYO y el vehículo tipo taxi de placas VBZ 113, conducido por el señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ, conforme se indica en el informe policivo de accidente de tránsito No. A0103180 (f12-13 de 520 C01).

Segundo. El señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ reconoció su responsabilidad penal por el accidente en el cual resultó lesionado en su humanidad el demandante, conforme al allanamiento a cargos por el delito de lesiones personales culposas en la humanidad del demandante ante el Juzgado Décimo Penal Municipal con Funciones de Conocimiento de Cali el día 22 de octubre de 2015 (f495-496 de 520 C01), tal aceptación de responsabilidad fue a su vez reconocida por los apoderados judiciales de RADIOS TAXI AEROPUERTO S.A. y por AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.

Tercero. El vehículo tipo taxi, marca Daewo, línea Taxi Lanos, de placas VBZ 113, conducido por el señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ el día 21 de julio de 2010, para el momento de los hechos era de propiedad del señor ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA (f 330 de 520 C01).

Cuarto. El vehículo tipo taxi marca Daewo, línea Taxi Lanos, de placas VBZ 113, conducido por el señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ el día 21 de julio de 2010, de propiedad del señor ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA, se encontraba afiliado a la sociedad RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. para la fecha del siniestro (f 330 de 520 C01), afiliación que a su vez fue confesada por la demandada en la contestación de la demanda y en el interrogatorio de parte rendido por su representante legal durante la audiencia inicial llevada a cobo en este proceso.

Quinto. Entre RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. como tomador, AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. como aseguradora y el señor ÓSCAR JIMÉNEZ PEREIRA como asegurado, se suscribió el 7 de abril del año 2010 un contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual de transporte de servicio público de pasajeros para cubrir los perjuicios materiales y morales que ocasionare el asegurado a terceros en ejercicio de la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros (taxi) a través del vehículo tipo taxi marca Daewo, línea Taxi Lanos, de placas VBZ 113, póliza No 8001030617, con una suma asegurada de treinta millones novecientos mil pesos ($30.900.000) por muerte o

lesión a una persona, con un deducible del 10% sobre el valor de la pérdida, mínimo dos salarios mínimos y un sub límite por daño moral por el 20% del valor asegurado (f 4-6 de 48 C02).

Quinto. Como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 21 de julio de 2010 a la altura del kilómetro 4 de la vía que conduce de Cali a Loboguerrero, el señor GERARDO LOZADA MONCAYO sufrió lesiones físicas en su cuerpo, tales como fracturas de las diáfisis de la tibia y el fémur de su pierna izquierda, como se indica en el dictamen de calificación de pérdida de capacidad laboral elaborado por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Valle del Cauca (f 313 de 520 C01), que le ocasionaron trastornos y alteraciones físicas de carácter permanente calificadas por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses como "Deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente; Perturbación funcional de miembro inferior izquierdo de carácter permanente; Perturbación funcional de órgano de la locomoción de carácter permanente.", lesiones que conllevaron a una calificación de incapacidad médico legal definitiva de ciento cincuenta (150) días (f 308-310 de 520 C01).

Sexto. El demandante fue calificado por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Valle del Cauca, por orden de la Fiscalía Local 42 de Cali, en el marco de la investigación por el delito de lesiones personales culposas que se adelantó en contra del señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ por el accidente de tránsito ocurrido el día 21 de julio de 2010, con una pérdida de capacidad total del 34.88% asociadas a las lesiones padecidas como consecuencia del accidente de tránsito (f 312-318 de 520 C01).

Séptimo. Como consecuencia de las lesiones físicas sufridas por el demandante en el accidente de tránsito ocurrido el día 21 de julio de 2010, el demandante se vio sometido a una prolongada estancia hospitalaria y a un largo período de recuperación de las múltiples intervenciones quirúrgicas a que fue sometido, como se puede observar en la historia clínica (f 17-307 de 520 C01), dejando cicatrices en su pierna izquierda como se observa en el dictamen del Instituto de Medicina Legal (f 310 de 520 C01), situación que sumada a su amplio período de incapacidad laboral y a las secuelas permanentes causadas por dicho accidente, han ocasionado afectaciones a la integridad sicológica del demandante relatadas en el libelo de la demanda, ratificadas durante su interrogatorio de parte, como también perturbaciones a su calidad de vida previa al siniestro, relacionadas con la imposibilidad de caminar adecuadamente, el no poder practicar deportes como el fútbol, el necesitar bastón para movilizarse, entre otras, situación que configura un daño a la vida de relación al ver limitada su capacidad de interactuar con su medio social y familiar de la manera como lo hacía anteriormente.

6.2 Recuento normativo, jurisprudencial y doctrinario aplicable al caso

Para dar inicio al análisis normativo a realizar dentro del caso objeto de estudio se partirá por definir el marco normativo aplicable, el cual está consagrado en los artículos 2341, 2348 y 2356 del C.C., relativos a la responsabilidad civil extracontractual y la responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas. La ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito Terrestre, en lo relativo a las normas

que regulan la conducción de automotores. La ley 45 de 1989, el Decreto 663 de 1993 y la Circular Externa 007 de 1996, actualizada mediante Circular Externa 025 de 2019 expedidas por la Superintendencia Financiera de Colombia. Así mismo, servirán como fundamento sentencias de casación de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia que se irán citando a lo largo de este acápite.

6.2.1 De la Responsabilidad Civil en Accidentes de Tránsito

El juicio gira alrededor de la RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL reclamada por los demandantes como consecuencia de un accidente de tránsito[1] ocasionado por el ejercicio de una actividad peligrosa[2], como lo es la conducción de vehículos automotores, en virtud de la calificación asignada por el legislador, como se desprende de las previsiones legales expresamente consagradas en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, respecto a la obligatoriedad de amparar a los vehículos con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y en el artículo 50 ibídem sobre condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad de los vehículos automotores. A su vez, la jurisprudencia reiterada y pacífica de la Corte Suprema de Justicia[3] y la doctrina nacional también consideran la conducción vehicular como una actividad riesgosa[4].

Ahora bien, conforme a tradicional jurisprudencia edificada alrededor del artículo 2356 del Código Civil, cuando la actividad fuente del daño es una de aquellas que se califica como peligrosa, el régimen probatorio aplicable difiere del general

---

[1] Es así, como la ley 769 de 2002 define el accidente de tránsito como el *"Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho."*

[2] *"Peligrosa es toda actividad que, una vez desplegada, su estructura o comportamiento generan más probabilidades de daño de las que normalmente está en capacidad de soportar por sí solo un hombre común y corriente. Esta peligrosidad surge, porque los efectos de la actividad se vuelven incontrolables o imprevisibles debido a la multiplicación de la energía y movimiento, a la incertidumbre de los efectos del fenómenos o a la capacidad de destrozo que tienen sus elementos."* Tamayo Jaramillo, *Tratado de Responsabilidad Civil, t.I, op. cit.,* pág.871.

[3] *"2. Así las cosas, frente a casos con las características que presenta el que dio origen al litigio hoy en estudio y considerando que los automotores puestos en movimiento son sin duda agentes mecánicos propagadores de una actividad que implica un alto garo de peligro, importa precisar con exactitud las reglas de mayor relevancia que por los falladores de instancia deben ser observadas en orden a conseguir que el juzgamiento de tales casos se efectúe acatando el artículo 2356 del Código Civil y acogiendo con fidelidad la consistente doctrina jurídica que de este texto se desprende."* (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de junio 4 de 1992) - "(…) *las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa* (…)" (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-0). – *"7.6.2. Las anteriores precisiones conceptuales se deben tener en cuenta tratándose de daños causados con vehículos o en accidentes de tránsito, por cuanto la conducción de automotores, en atención a su naturaleza, y en los términos de su propio régimen jurídico, contenido en la Ley 769 de 2002[3] (Código Nacional de Tránsito Terrestre), se define como una actividad riesgosa."*(SC2107-2018 M.P. Luis Armando Tolosa Villabona).

[4] *"Los daños causados con automotores superan con mucho los daños causados por actividades peligrosas y, por lo mismo, su regulación y estudio sugiere una particular atención."* Posada Obdulio, *Responsabilidad Civil Extracontractual,* segunda edición, *op. cit,* pág. 576.

establecido en el artículo 167 del C.G.P., pues no se puede perder de vista que su ejercicio coloca a los asociados en inminente riesgo de ser lesionados, sin importar la diligencia que puede emplearse en su ejecución.

La Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia ha señalado que: " *Empero, cuando el daño tiene origen en una actividad susceptible de ser considerada como peligrosa, apoyándose en el artículo 2356 del Código Civil la jurisprudencia igualmente ha implantado un régimen conceptual y probatorio cuya misión no es otra que la de favorecer a las víctimas de aquellos accidentes en que el hombre, utilizando en sus propias labores fuerzas de las que no puede tener siempre absoluto control y por tanto capaces de romper el equilibrio antes existente, de hecho había colocado a los demás asociados bajo el riesgo inminente de recibir lesión aunque la actividad de la que se trate, caracterizada entonces por su peligrosidad, se llevare a cabo con pericia y observando toda la diligencia que ella exige*"[5].

Es así como en el régimen de las actividades peligrosas, la víctima está relevada de presentar la prueba –en muchos casos difícil- de la culpa (responsabilidad), es decir, de la intencionalidad o de ese descuido de la persona que ha causado el perjuicio, ya sea a título de dolo o culpa, en las categorías clásicas de imprudencia, negligencia o impericia, como quiera que la misma se presume en cabeza de quien tenía el deber de garantía sobre la fuente de riesgo y en favor de la víctima, bastándole demostrar a aquella, el hecho dañoso, el daño concreto, (como también los perjuicios) y la relación de causalidad existente entre los dos extremos axiológicos de la responsabilidad civil y el proceder de su autor, para que éste sea declarado responsable de su producción; por su parte, el deudor para poder liberarse de la consecuencia jurídica de la producción del evento dañoso y los perjuicios que se derivan del mismo, deberá demostrar la presencia de una causa extraña, ya sea la fuerza mayor o el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero (salvo excepciones legales). En tal sentido, no le basta demostrar haber actuado con diligencia y cuidado, la defensa en otras palabras deberá plantearse en el terreno de la imputación y no de la causalidad, como en el régimen de culpa probada destruyendo el aludido nexo causal, demostrando que en la generación del suceso medió una causa extraña, ajena a su propia responsabilidad.

Ahora, respecto al daño se ha dicho que el mismo "*es el menoscabo o pérdida patrimonial o extrapatrimonial, derivada de la lesión a las facultades jurídicas que tiene una persona para disfrutar de un bien patrimonial (económico) o extrapatrimonial (no económico). Ese daño es indemnizable cuando en forma ilícita es causado por alguien diferente de la víctima*"[6], de tal manera que solamente el daño causado injustamente, es decir, aquel que la víctima no está obligado a resistir es el civilmente indemnizable.

En relación con la titularidad de la responsabilidad por daños causados en ejercicio de actividades peligrosas, tanto la doctrina como la jurisprudencia han determinado que ella recae sobre la persona sea natural o jurídica que ejerce el

[5] G.J.T. CLII, pág. 108.

[6] Tamayo Jaramillo.J., Tratado de responsabilidad civil, tomo II, Bogotá. Legis, 2008, n.332.

control de la fuente de peligro, es decir sobre su guardián, considerándose guardián a "*aquel que tiene de hecho poder de mando en relación con la cosa; o más exactamente, es guardián el propietario de la cosa o el que, de hecho ejerce con ella un poder de mando. De hecho, es decir, que no ha de averiguarse si es titular o no de un derecho sobre la cosa, derecho al que correspondería ese poder. Y tampoco hay que tener en cuenta el que tenga o no tenga la cosa en sus manos, ni si es o no tenedor latu sensu*"[7]. Asimismo, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia señaló "*el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián, o sea, quien tiene sobre ellas poder de mando, dirección y control independientes. Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesario e ineludiblemente el de guardián, pero sí lo hace presumir como atributo del dominio, mientras no se pruebe lo contrario. De manera que si a determinada persona se le puede prueba ser dueña o empresaria del objeto con el cual se ocasionó el perjuicio en desarrollo de una actividad peligrosa, tal persona queda cobijada por la presunción de ser guardián de dicho objeto- que desde luego admite prueba en contrario*"[8]. En materia normativa, en Colombia el Decreto 172 de 2001, señala con claridad que "*El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.*", redacción de la cual se entiende sin necesidad de mayor esfuerzo interpretativo que las empresas de transporte ejercen la posición de guardián respecto de los vehículos tipo taxi que se encuentran afiliados a la misma. En refuerzo de lo dicho, el artículo 39 relativo a la tarjeta de operaciones, indica que la mediante la misma se autoriza a un vehículo automotor a prestar el servicio bajo la responsabilidad de una empresa de transportes y el artículo 52 impone la responsabilidad a la empresa de transportes de informar trimestralmente a la autoridad de transporte competente los datos del conductor del vehículo. En el mismo sentido, el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, impone el deber a la empresas de transportes de vigilar y constatar que los conductores de los vehículos de transporte público cumplan con el requisito de tener licencia de conducción adecuada para la prestación del servicio, todo lo cual deja ver la responsabilidad y el deber de control que las empresas de transportes están obligadas legalmente a ejercer respecto a esa fuente de peligro, asumiendo el rol de garantes, pudiendo en caso de que el propietario del vehículo incumpla los requisitos exigidos para la autorización de la operación del vehículo, tramitar su desvinculación ante la autoridad de transporte competente, de acuerdo a la disposición normativa consignada en el artículo 31del mismo decreto. Por último, el artículo 18 del citado Decreto, obliga a las empresas de transporte a tomar una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual para amparar los riesgos inherentes a la actividad transportadora, en particular, los daños a terceros, obligación que encierra un deber de garantía sobre la fuente de peligro.

---

[7] Henri y León Mazeaud y André Tunc, t. II, op. Cit., pág.140.

[8] Corte Suprema de Justicia, Sala de Csación Civil, sentencia del 7 de julio de 1997, expediente 2396 (M.P. José María Esguerra Samper).

6.2.2. Análisis del Caso Concreto

El presente caso se trata de una colisión entre dos vehículos automotores en movimiento, lo cual conlleva a que se aborde el problema jurídico a resolver desde la perspectiva de la concurrencia de actividades peligrosas. *Ab initio* debe resaltarse que en el régimen de la concurrencia de actividades peligrosas entran en juego diversas teorías que abordan la problemática de la causalidad, de la carga de la prueba y de la imputación, siendo las de mayor aceptación actual en el ámbito casacional actual la teoría de la intervención causal[9], habiéndose inclinado recientemente el máximo tribunal en lo civil en beneficio de la segunda[10], tesis no carente de polémica, en tanto, mediante extenso salvamente de voto del magistrado Ariel Salazar, se criticó esta postura teórica haciendo especial énfasis en que el terreno de la concurrencia de culpas, al presumirse la culpa, no es procedente realizar un examen de la causalidad natural que atiende a la pregunta del "porqué" del accidente, relacionado con la conducta subjetiva de cada uno de los intervinientes en relación con el acatamiento de sus deberes legales, es decir, no se evalúa si los intervinientes actuaron con dolo o con culpa, en sus modalidades de impericia, imprudencia y negligencia, dado que en el régimen de actividades peligrosas no le basta al autor de la conducta con demostrar haber actuado con diligencia y cuidado para eximirse de su responsabilidad, debiendo asumir la carga de la prueba respecto a la existencia de un hecho extraño para romper el nexo de causalidad, siendo por demás, que en el escenario de concurrencia de actividades peligrosas se tiene por descontada la intervención causal de cada una de las fuentes de peligro. Bajo esta égida, en la concurrencia de actividades peligrosas debe hacerse un juicio de imputación y no de causalidad natural, dado que "*En tratándose de una actividad peligrosa la causa del accidente es completamente intrascendente, toda vez que el juicio debe circunscribirse a establecer si se trata o no de una actividad peligrosa, si el daño generado puede ser atribuido a los demandados y si quedaron demostrados o no*

---

[9] *"Si bien liminarmente, la doctrina de esta Corte resolvió el problema de la concurrencia de actividades peligrosas, adoptando diversas teorías como la "neutralización de presunciones"[9], "presunciones recíprocas"[9], "asunción del daño por cada cual"[9] y "relatividad de la peligrosidad"[9]. Fue a partir de la sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01[9], en donde retomó la tesis de la "intervención causal"[9], doctrina hoy predominante[9]."* Sentencia SC-3862 de 2019, Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia **(M.P. LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA)**

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

"Más exactamente, el fallador ***apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad,*** *y en particular,* ***la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro*** *(…)" (se resalta).* Sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, citada en sentencia SC-3862 de 2019.

las causales eximentes de responsabilidad; y nada de ello tiene relación con el "porqué" del accidente"[11].

Dicho lo anterior, debe decirse que el conductor del vehículo taxi de placas VBZ 113, señor FABIO AGUAYO SÁNCHEZ, aceptó su responsabilidad penal por el delito de lesiones personales culposas por las lesiones ocasionadas al señor GERRARDO LOZADA MONCAYO en el accidente de tránsito ocurrido el día 21 de julio de 2010, con lo cual queda demostrado que el señor AGUAYO incumplió su deber de evitar causar daños a terceros en ejercicio de la conducción del vehículo de placas VBZ 113, conducta que se presentó al invadir el carril contrario ocasionándole lesiones al demandante señor LOZADA MONCAYO, que no está el en el deber legal de resistir. Responsabilidad en cabeza del conductor del taxi que a su vez fue aceptada por RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. y AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., razón por la cual este caso no amerita mayor valoración probatoria respecto a la demostración de la violación del deber legal de no causar daño a terceros por parte del conductor del vehículo de servicio público, quedando claro que aún cuando hay concurrencia de actividades peligrosas la responsabilidad jurídica, debe ser endilgada integralmente a quien incumplió su deber de impedir lesionar a otras, sin que quepa en este caso la reducción de indemnización por concurrencia de culpas, dado que no se demostró que el demandante hubiese incumplido su deber de no causar daños a otros en acatamiento del mandato consignado en el artículo 2341 del Código Civil, sin que tampoco se hubiese demostrado un elemento extraño, ya fuera fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la culpa de un tercero.

En virtud del artículo 2341 del Código Civil quien cause daño a otro de manera injustificada, está obligado a indemnizar los daños que ocasione al lesionad. En la misma línea, el artículo 2347 del Código Civil consagra la responsabilidad por el hecho ajeno y el artículo 2349 determina la responsabilidad por los daños causados por los dependientes, sean estos empleados o contratistas. En el presente caso está demostrado que el vehículo tipo taxi de placas VBZ 113 era de propiedad del señor ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PERERIA, quien no logró demostrar que el vehículo no estuviera bajo su guarda y control, como tampoco logró demostrar la existencia de una causa extraña, ni que hubiese actuado con suficiente diligencia y cuidado en la elección del conductor de vehículo tendiente a verificar su idoneidad y a limitar al máximo la posibilidad de materialización del riesgo creado, por lo cual está llamado a responder por el hecho ajeno al no haber cumplido a cabalidad su deber de garante.

Por su parte, la empresa RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., manifestó no ostentar la condición de garante en función de una cláusula dentro del contrato de vinculación que depositó la administración del vehículo en su propietario como causal de exclusión de responsabilidad, además afirmó no tener la guarda ni el control del vehículo como empresa de transportes, al ser el propietario quien disponía de la fijación de las rutas, los turnos de trabajo y la escogencia del conductor, a quien nunca presentó ante la empresa de transporte para obtener su

[11] Salvamento de voto Magistrado Ariel Salazar Ramírez, sentencia SC-3862 de 2019, Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia.

tarjeta de control, desconociendo quién era el conductor. En contra de ese argumento, en apariencia aceptable, lo cierto es que RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. como empresa de transporte por virtud legal, en particular por disposición del artículo 6 del Decreto 172 de 2001, tiene la responsabilidad de velar porque el servicio se preste en óptimas condiciones, para lo cual debe asegurarse de que el conductor del vehículo cuente con una licencia adecuada para conducirlo, así como también tiene el deber de verificar que el conductor cumpla todos los requisitos que exige la ley[12] para proceder a la expedición de la tarjeta de control, como lo indican el artículo 34 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 48 del mencionado Decreto. No obstante, la empresa de transporte omitió cumplir con estos deberes legales, actuando de manera negligente, omisiva y desdeñosa, apegándose a una cláusula contractual contraria a normas imperativas, a las cuales se subordina el principio de autonomía de la voluntad de las partes. Y al hacerlo, abandonó su deber de control y de guarda compartida junto con el propietario, de la fuente de peligro representada por el vehículo de placas VBZ 113. Es así que no demostró haber actuado con suficiente diligencia y cuidado, propias de quien tiene el deber de guarda de una fuente de riesgo, permitiendo que un conductor desconocido operara el vehículo, sin siquiera verificar el cumplimiento del más elemental requisito de Ley, como lo es la licencia de conducción adecuada para vehículos tipo taxi, exponiendo a los usuarios del servicios y a terceros a riesgos innecesarios y evitables, de haber actuado en cumplimiento de sus deberes legales, por lo tanto, esta llamada a responder por los perjuicios causados al demandante por su actuar irresponsable.

6.2.3. Del llamamiento en garantía a AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.

Analizada la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual No. 8001030617, suscrita como tomadora por RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., como asegurado por ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PEREIRA y como aseguradora por AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., póliza en la cual se estableció como límite asegurado la suma de treinta millones novecientos mil pesos ($30.900.000) por muerte o lesión a una persona, con un deducible del 10% sobre el valor de la pérdida, mínimo dos salarios mínimos y un sub límite por daño moral por el 20% del valor asegurado (f 4-6 de 48 C02), para amparar los perjuicios que causare el vehículo de placas VBZ 113. Siendo así y estando demostrada la responsabilidad civil del asegurado, la compañía asegurada está obligada a concurrir al pago de la condena que se imponga al señor JIMÉNEZ PEREIRA hasta el límite del valor asegurado, respetando el deducible y el sub límite de responsabilidad por perjuicios morales, sin que haya lugar al reconocimiento de indexación a favor del asegurado, dado que en virtud del artículo 1079 del Código de Comercio, el asegurador no estará obligado a responder más allá de la suma asegurada. A su vez, resulta diáfano que tanto el aviso de la ocurrencia del siniestro, como la reclamación por parte de los demandados de la indemnización, no se dio si no con la notificación de la admisión de ambas demandas de llamamiento en garantía, notificación que se dio en el curso de este proceso y no previo al mismo. Además, debe decirse que los elementos necesarios para la prueba del siniestro no fueron conocidos por el

[12] Artículo 49 del Decreto 1072 de 2001.

asegurador sino hasta tener conocimiento de la existencia de este proceso, principiando su deber de pago a partir del momento en que se acredite la responsabilidad del asegurado, es decir, a partir de la fecha de notificación de esta sentencia y hasta un mes después en aplicación del artículo 1080 del Código de Comercio, sin que haya lugar al reconocimiento de indexación alguna en este momento procesal en tanto el asegurador no ha incumplido su deber de pago, requisito sine qua non para nazca la obligación de reconocimiento de la indexación, sin que se hayan presentado los cuatro elementos de la indexación, como son: a) la obligación de pago; b) el efecto inflacionario sobre la integridad monetaria; c) el incumplimiento del deudor y; d) la integridad del pago. De contera, no existiendo reclamación de la indemnización, ni estando demostrada la existencia del siniestro no existe obligación de pago a cargo del asegurador si no, se repite, a partir de la notificación de esta sentencia.

6.2.4 Determinación de la Cuantía de los Perjuicios

6.2.4.1 Perjuicios Patrimoniales (Lucro Cesante)

Demostrados como están los perjuicios económicos causados al demandante por su incapacidad definitiva de ciento cincuenta (150) días reconocida por el Instituto de Medicina Legal, como también los daños morales como consecuencia de las lesiones sufridas, el dolor padecido y las cicatrices que marcan de por vida sus pierna izquierda, sumado a la afectación a la vida de relación como consecuencia de las secuelas permanentes reflejadas en la perturbación funcional permanente y la deformación permanente de su pierna izquierda, ocasionándole una pérdida de capacidad laboral calificada por la Junta de Calificación de Invalidez del Valle del Cauca con un porcentaje del 34.88% asociadas a las lesiones padecidas como consecuencia del accidente de tránsito porcentaje que se tendrá en cuenta para liquidar los perjuicios extra patrimoniales, debiéndose utilizar como baremo para calcular el lucro cesante el salario mínimo aplicando el principio de equidad, dado que no se demostró que el demandante percibiera un ingreso mayor en su actividad como comerciante independiente. Asimismo, se demostró por confesión del demandante que el mismo labora en la actualidad en el área de diseño gráfico, sin que se haya demostrado que la pérdida de capacidad laboral padecida como consecuencia del accidente de tránsito le haya impedido trabajar luego de superada su incapacidad médico-laboral, todo lo cual conlleva al reconocimiento y pago de los perjuicios económicos y extrapatrimoniales plenamente demostrados aplicando la fórmula actuarial aplicada por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en jurisprudencia reiterada, los cuales se pasan a liquidar a continuación:

1. **Reconocimiento de incapacidad a título de lucro cesante**

La fórmula adoptada para el presente fallo fue tomada por la sentencia SC 2498 de 2020 Magistrada Ponente Margarita Cabello Blanco, aunado a ello el término a liquidar es por 150 días, lo que equivale a 5 meses, emitida por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, así:

Con salario mínimo de la época indexado (a)

$$515.000\ x\ \frac{107.12\ ipc\ final}{72.95\ ipc\ inicial}$$

$$= 756.227{,}55$$

$$\boldsymbol{S = Ra\ x\ \frac{(1+i)^n - 1}{i}}$$

$$S = 756227{,}55\ x\ \frac{(1+0.004867)^5 - 1}{0.004867}$$

$$S = 756227.55\ x\ \frac{(1.004867)^5 - 1}{0.004867}$$

$$S = 756227.55\ x\ \frac{1.024573033 - 1}{0.004867}$$

$$S = 756225.55\ x\ \frac{0.024573033}{0.004867}$$

$$S = \frac{18582.75}{0.004867}$$

$$S = 3.818.111{,}77$$

Con el salario mínimo del 2021 (B)

$$\boldsymbol{S = Ra\ x\ \frac{(1+i)^n - 1}{i}}$$

$$S = 908526\ x\ \frac{(1 + 0.004867)^5 - 1}{0.004867}$$

$$S = 908526\ x\ \frac{(1.004867)^5 - 1}{0.004867}$$

$$S = 908526\ x\ \frac{1.024573033 - 1}{0.004867}$$

$$S = 908526\ x\ \frac{0.024573033}{0.004867}$$

$$S = \frac{22325{,}24}{0.004867}$$

$$S = 4.587.063.77$$

Aplicando el principio de equidad, siendo mayor el valor arrojado aplicando el valor del salario mínimo actual, se tendrá como indemnización por lucro cesante la suma de CUATRO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL SESENTA Y CUATRO PESOS ($4.587.064)

Daño a la Vida de Relación

Para el caso del daño a la vida en relación se toma el tope tazado en la sentencia SC 5686 de 2018 Magistrada Ponente Margarita Cabello Blanco y se calcula con referencia al dictamen de pérdida de capacidad laboral emitido por la Junta Regional de Calificación de Invalidez del Valle del Cauca, así:

$$DVR = 50.000.000\ x\ \frac{34.88}{100}$$

$$DVR = 17.440.000$$

Daño a la vida de relación por un total de DIECISIETE MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA MIL PESOS ($17.440.000).

Daño moral

En cuanto el daño moral también se toma el tope tazado en la sentencia SC 5686 de 2018 Magistrada Ponente Margarita Cabello Blanco y se calcula con referencia al dictamen de pérdida de capacidad laboral emitido por la Junta Regional de Calificación de Invalidez del Valle del Cauca.

$$DM = 72.000.000\ x\ \frac{34.88}{100}$$

$$DM = 25.113.600$$

Daño moral por un total de VEINTICINCO MILLONES CIENTO TRECE MIL SEISCIENTOS PESOS ($25.113.600)

7. Decisión judicial

Administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

PRIMERO. NO DECLARAR PROBADAS LAS EXCEPCIONES DE MÉRITO formuladas por los demandados.

SEGUNDO. DECLARAR CIVILMENTE RESPONSABLE a los demandados ÓSCAR HUMBERTO PEREIRA JIMÉNEZ y RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. por los perjuicios causados al demandante en la modalidad de lucro cesante, perjuicios morales y daño a la vida de relación, por las razones expuestas en la parte motiva.

SEGUNDO: CONDENAR a ÓSCAR HUMBERTO PEREIRA JIMÉNEZ y RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. a pagar las siguientes sumas de dinero por los siguientes conceptos:

Perjuicios	**TITO HINESTROZA**
Perjuicios morales	VEINTICINCO MILLONES CIENTO TRECE MIL SEISCIENTOS PESOS ($25.113.600).
Daño a la vida de relación	DIECISIETE MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA MIL PESOS ($17.440.000).

Lucro cesante	CUATRO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL SESENTA Y CUATRO PESOS ($4.587.064)

TERCERO: CONDENAR a la llamada en garantía, AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., a concurra a pagar la condena impuesta a los demandados en su calidad de aseguradora del riesgo de la prestación del servicio público de transporte individual del vehículo con placas VBZ 113 de propiedad del señor ÓSCAR HUMBERTO JIMÉNEZ PERIERA, en los términos establecidos en la carátula de la póliza de seguros No. 8001030617, es decir, hasta la suma de TREINTA MILLONES NOVECIENTOS MIL PESOS ($30.900.000), con un deducible del 10% sobre el valor de la pérdida y con aplicación del sub límite por daño moral por el 20% del valor asegurado, sin lugar al reconocimiento de la indexación pretendida por el demandado.

CUARTO: Condenar al pago de agencias en derecho por DOS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL PESOS ($2.357.000) a la parte vencida.

Notifíquese,

LIBARDO ANTONIO BLANCO SILVA
Juez Séptimo Civil del Circuito de Cali

Firmado Por:

LIBARDO ANTONIO BLANCO SILVA

JUEZ CIRCUITO

JUZGADO 007 CIVIL DEL CIRCUITO CALI

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

Código de verificación:
0935c4bde431a4b764a273c7d701ec568e5631a645bf2190d5e1a1481fb96a38

Documento generado en 03/05/2021 08:50:28 PM

Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica