

Adriana Marcella Saetta del Castillo
Dionisio Manuel de la Cruz Camargo
David Toro Ochoa
Jairo Alejandro Parra Cuadros

www.archilaabogados.com
+571 618 1697 / 755 9667

Calle 90 n 19-41, oficina 301
Bogotá D.C. Colombia

327
329

Bogotá D.C., julio 09 de 2020

Doctor

WILSON PALOMO ENCISO

Juez Civil del Circuito

JUZGADO DOCE CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C.

La ciudad

Referencia: Alejandra Vélez Patiño vs. Daimler Colombia S.A y Andina Motors S.A.
Expediente Rad: 2019-00518
Asunto: **Contestación de la demanda**

Jairo Alejandro Parra Cuadros, identificado como aparece al pie de mi firma, obrando en mi condición de apoderado especial de Daimler Colombia S.A, tal como consta en el poder especial que obra en el expediente, encontrándome dentro del término legal¹, contesto la demanda presentada por Alejandra Vélez Patiño en contra de Daimler Colombia S.A.

Como consecuencia de lo anterior, una vez evacuado el proceso, solicito que se nieguen todas las pretensiones y se condene al demandante en costas y agencias en derecho que correspondan.

I. Respecto de los hechos de la demanda

1. No le consta a Daimler la venta del vehículo por parte de Andina Motors S.A., Andina Motors es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros.
2. No le consta a Daimler las razones por las cuales la demandante adquirió el vehículo. Es un hecho totalmente ajeno a mi poderdante.
3. No le consta a Daimler la relación contractual existente entre la demandante con la aseguradora Seguros Generales Suramericana S.A. Son personas jurídicas distintas. Es un hecho de terceros.
4. Es cierto.
5. Este numeral contiene varias afirmaciones por lo que se procede a contestar así:

¹ El Juzgado 12 Civil del Circuito mediante auto del 24 de febrero de 2020 señaló su despacho que "No reponer el proveído fechado 10 de septiembre de 2019 por encontrarse ajustado a derecho, pero sí se precisa que el término de traslado para que la parte demandada ejerza su derecho de defensa es de 20 días, que deben empezar a correr a partir del día siguiente a la notificación por estado de este auto.", decisión que se notificó por estado del día 25 de febrero de 2020. En línea con el estado de emergencia que se declaró en el país, el Consejo Superior de la Judicatura profirió los acuerdos 20-11517, 20-11521, 20-11532, y 20-11581 se suspendieron términos desde el 16 de marzo de 2020 hasta el 30 de junio de 2020. Por lo anterior, el término inició el día 26 de febrero de 2020 y terminando el día 9 de julio de 2020.

ARCHILA ABOGADOS

5.1. No es cierto que el vehículo haya presentado fallas mecánicas al mes de haber sido retirado del concesionario. El vehículo fue vendido el 13 de agosto de 2014, y su primer ingreso a un taller autorizado fue el día 16 de enero de 2015. Este ingreso fue exclusivamente para llevar a cabo un servicio de mantenimiento "Assyst Plus". Es necesario aclarar en este punto que los servicios de mantenimiento no implican de ninguna manera que el vehículo tenga alguna novedad en su funcionamiento, todo lo contrario, a cada propietario de un vehículo Mercedes Benz se le entrega al momento de su compra su manual de usuario y cuaderno de mantenimiento, donde se detalla la rutina de mantenimiento que el vehículo debe seguir no solo para garantizar su adecuado funcionamiento. En todo caso señor juez, se resalta que la rutina más básica de mantenimiento que deben seguir los propietarios de vehículos de marca Mercedes Benz, es realizar un mantenimiento tipo A o "Assyst Plus" cada 12 meses o cada 8.000 KM, lo que ocurra primero.

En este primer ingreso del 16 de enero de 2015 con tan solo 5 meses de uso, el vehículo de la demandada registra un kilometraje de 8.950 KM. A partir de este kilometraje podemos concluir lo siguiente:

I.) La demandada incumplió la primera rutina de mantenimiento a la que está sujeta su vehículo, al superar el límite recomendado por Daimler por nada menos que 950 KM.

II.) No es cierto lo que afirma en su hecho No. 5 que "el vehículo presenta fallas mecánicas al mes de haber sido retirado del concesionario (...) lo que ha generado la imposibilidad de disfrute y uso del vehículo", puesto que ha quedado más que claro que la demandante no solo disfrutó de su vehículo durante esos primeros cinco meses, sino que lo utilizó de forma tan excesiva que en un periodo de 5 meses sobrepasó el kilometraje estimado para un periodo de 12 meses.

5.2. No es cierto que se hubieran presentado fallas en el sistema de refrigeración y en la junta anular del tensor de cadena del motor en el primer mes después de retirado el vehículo del concesionario. Se debe aclarar que el relato de los hechos de la demandante es desordenado, confuso, contradictorio y reiterativo, por lo que en aras de pretender exponerle al señor juez de una manera más ordenada y siguiendo un orden cronológico le aclaramos que nunca existió una falla en la junta anular del tensor de cadena del motor.

En toda su trayectoria histórica en la industria del automovilismo comercial, industrial y deportivo, Daimler ha sido reconocido como pionero en tecnología y seguridad, reputación que mantiene y respalda hoy en día en cada uno de los países del mundo donde se comercializan sus vehículos, siempre teniendo como pilar inamovible, la seguridad e integridad de los pasajeros de sus vehículos. En virtud de este principio empresarial, Daimler mantiene la fabricación de sus vehículos casi totalmente centralizada en Alemania, en aras de poder controlar y garantizar la calidad de cada uno de los vehículos que comercializa. Además de los estrictos procesos de control de calidad y seguridad a la que está sometida cada vehículo durante su ensamble, Daimler conlleva un control posterior a cada serie de vehículos que sale de sus fábricas, logrando de esta manera ubicar cualquier novedad de funcionamiento que pudo pasar desapercibido frente a sus controles previos. Gracias a este impecable escrutinio, Daimler logra controlar de forma exitosa la calidad de sus vehículos a un nivel internacional.

En línea con lo anterior, cuando la matriz de Daimler en Alemania ubica una posible novedad con alguna serie de sus vehículos, rastrea la comercialización de dicha serie a través de su red de concesionarios autorizados y distribuidores alrededor del mundo, para ubicar y contactar a cada propietario para poder

ponerle de presente la situación y poder proceder a tomar las medidas necesarias dependiendo de cada caso.

Frente al caso en concreto, por orden de la matriz de Daimler en Alemania se llevó a cabo la campaña de seguridad aquí en Colombia, contactando a los respectivos dueños de los vehículos, por lo cual la demandante recibió la carta de fecha 22 de abril de 2015 que obra en el folio 86 del expediente.

En la carta de fecha 22 de abril de 2015 se le explica a la demandante con total claridad que hay una posibilidad de que su vehículo podría tener una novedad frente a la junta para el tensor de cadena, razón por la cual debía agendar una cita con su asesor de posventa para que dicha pieza fuera reemplazada de forma PREVENTIVA. En ningún momento se afirmó que el vehículo tuviera defecto alguno, dicha campaña de seguridad se llevó a cabo de forma preventiva y tal como menciona la misma comunicación, de existir dicha novedad con la junta para el tensor de cadena y en casos totalmente excepcionales, la consecuencia más grave sería la salida de aceite del motor, situación que de ninguna manera compromete la seguridad de los pasajeros del vehículo ni afecta el disfrute del vehículo por parte de su propietario.

En razón a esta comunicación, el vehículo es llevado el 22 de mayo de 2015 para el respectivo servicio de "recall". En esta ocasión se revisó el vehículo y se comprobó que efectivamente el vehículo de placas ICT754 no contaba con ninguna novedad frente a la junta anular del tensor de cadena², pero como Daimler siempre propende por garantizar la mejor calidad de sus productos siguiendo la orden de la matriz en Alemania, se cambió dicho repuesto sin ningún cobro en cabeza del cliente, de manera totalmente preventiva³. Es muy importante reiterar que el vehículo en ningún momento contó con ningún defecto o novedad frente a la junta anular del tensor de cadena, por lo que nunca se afectó la seguridad ni disfrute de su propietario y/o pasajeros. Siendo muy enfáticos con ese último punto, es tan evidente que la demandante pudo disfrutar con total plenitud las virtudes de su automóvil Mercedes Benz, que para el momento de este ingreso por "recall" el vehículo ya contaba con un kilometraje de 15.453 KM, por lo cual en cuestión de tan solo 4 meses (desde su mantenimiento en enero de ese mismo año) la demandante recorrió 6.593 KM, demostrando el altísimo uso al que era sometido el vehículo, que para este momento se encontraba a tan solo 647 KM de alcanzar su segunda tanda de 8.000 KM para tener que ser objeto de un segundo mantenimiento preventivo. De esta manera, en cuestión de 9 meses, la demandante ya habría sometido a su vehículo a un kilometraje que normalmente se esperaba se alcanzara a los dos años de uso.

6. No le consta a Daimler la radicación de esta alegada reclamación. Teniendo en cuenta que la demandante ni siquiera aclaró frente a quién radicó la supuesta reclamación, reafirmamos el hecho que nunca fue presentada ninguna reclamación frente a Daimler.

7. Es cierto que se envió la carta de campaña de llamada de vehículos el 22 de abril de 2015, pero las referencias que hace el apoderado de la demandante respecto del contenido de la comunicación NO SON CIERTAS, por lo que se procede a contestar así:

7.1. No es cierto que la carta diga que "se había utilizado una junta anular defectuosa para el tensor de la cadena del motor". En la carta que se le remitió al cliente el 22 de abril nunca se afirmó que su vehículo

² Información que se puede comprobar en respuesta de Andina Motors S.A. del 12 de julio de 2018 en folio 120 del expediente del proceso.

³ Respuesta de Andina Motors S.A. del 1 de julio de 2015 a folio 90 del expediente.

contara con un repuesto defectuoso, se le dijo al cliente con total claridad que había una posibilidad de que existiera una novedad frente a la junta anular y que por ello debía llevar su vehículo a revisión pues dicho repuesto se reemplazaría de forma PREVENTIVA.

De igual manera, se debe reiterar que el vehículo de la demandada no contaba con ninguna novedad hasta este punto, pues ella pudo hacer uso del vehículo con total plenitud y normalidad. Tan es así, que para la fecha del ingreso por ocasión del "recall", el 22 de mayo de 2015, con solo 9 meses de uso del vehículo, la demandante pudo recorrer 15.543 KM, por lo que este kilometraje demuestra con total certeza que el vehículo funcionaba tan bien, que la demandante pudo someterlo a un enorme uso, recorriendo en 9 meses lo que un cliente normal recorre en 24 meses.

7.2. Es cierta la transcripción de lo descrito por la comunicación de los efectos que tendrían la presencia de una junta anular defectuosa del tensor de la cadena del motor.

Sin embargo, como es claro en la descripción y en la comunicación, esta posible novedad en la junta anular (que nunca existió en el vehículo de la demandada), en casos EXCEPCIONALES, podía llegar a generar los efectos descritos en el escrito. Efectos que en ningún momento comprometen el uso del vehículo o la seguridad de sus pasajeros, se constituye entonces como una posibilidad remota que, sin embargo a ser excepcional e improbable, Daimler se encarga de reemplazar dicho repuesto de forma preventiva y sin ningún costo para los clientes, anteponiendo siempre el disfrute por parte de los clientes de los vehículos que comercializa alrededor del mundo.

7.3. Es cierto que se recomendó concertar una cita con su asesor de servicio de posventa, pues en su compromiso con la excelencia, la orden de la matriz de Daimler en Alemania era que se atendiera personalmente a cada uno de los propietarios involucrados, para llevar a cabo el reemplazo preventivo del repuesto en el menor tiempo posible.

8. Este numeral contiene varias afirmaciones por lo que se procede a contestar así:

8.1. No le consta a Daimler, es un hecho de terceros puesto que Andina Motors es una persona jurídica diferente a Daimler. Sin embargo, de la revisión de los documentos se encuentra que hay una carta de reclamación de garantía del vehículo ICT754 fechada el día 21 de junio de 2015, y recibida por Andina Motors S.A. el 22 de junio de 2015.

8.2. No es cierto que el posible defecto de la junta anular de tensor de cadena del motor afecte de alguna manera el sistema de refrigeración del vehículo. Tal como se explicó en la carta de campaña de seguridad del 22 de abril de 2015, un funcionamiento defectuoso de una junta anular de cadena del motor tendría incidencia únicamente en el sistema de lubricación del motor⁴. El sistema de lubricación del motor es aquel que se encarga de mantener un nivel constante de lubricante (aceite) sobre los elementos mecánicos del motor que la exigen para poder funcionar con eficiencia y suavidad. En este punto, el apoderado de la demandante pretende confundir a su despacho, al indiscriminadamente y sin ningún fundamento técnico, imputar la inexistente falla de la junta anular, a una posible novedad en el sistema de refrigeración.

⁴ "En casos excepcionales, esto puede tener como consecuencia la salida de aceite en el tensor de cadena del motor. Si el nivel de aceite del motor queda por debajo del mínimo establecido, aparece un mensaje de indicación en el display relacionado con esta condición. (...)"

Por otro lado, el sistema de refrigeración es un sistema totalmente independiente del motor que tal como su nombre lo establece, se encarga de mantener controlada la temperatura del bloque, la cual se logra de diferentes maneras, con la conducción de aire del exterior y con la conducción de fluidos refrigerantes especialmente diseñados para esta función. El sistema de refrigeración utiliza un tipo de refrigerante a base de Glycol para enfriar el motor, mientras el sistema de lubricación, sistema independiente encargado de lubricar los elementos mecánicos del motor, utiliza aceite de marca Mercedes Benz. Son dos sistemas diferentes e independientes, dos insumos diferentes (aceite móvil vs. refrigerante), de manera que la posibilidad de que el vehículo de placas ICT754 tuviese una junta anular de tensor de motor defectuosa no implica de ninguna manera una afectación al sistema de refrigeración como lo afirma la demandante, pues se refiere a sistemas independientes que no tienen ninguna incidencia en el funcionamiento del otro. Y tal como ya se aclaró, dicha novedad en la junta anular no se presentó en el vehículo de la demandante.

Además de lo anterior, se debe aclarar que desde la matriz de Daimler en Alemania nunca se planteó la posibilidad de que la pérdida de aceite pudiera conllevar a daños en el motor, ya que los motores Mercedes Benz tienen la capacidad de funcionar hasta con solo un 40% del volumen de llenado de aceite. Esto significa que las aseveraciones infundadas de la demandada son aún más absurdas, en cuanto a que el vehículo tendría que perder más de 5 litros de aceite para que pudiera presentarse el riesgo de un daño mecánico en el motor por falta de lubricación, y el sistema eléctrico habría advertido al conductor a través de una alerta en el tablero mucho antes de llegar hasta ese bajísimo

8.3. No es cierto el gasto de 100 mil pesos semanales en refrigerante que alega la demandante.

Primero que todo, el mencionado gasto de 100 mil pesos semanales que alega la demandante carece de prueba alguna, se reserva únicamente a afirmarlo sin demostrar que realmente hubiera hecho dicha erogación, por lo cual debemos asumir que dicho gasto no existió.

Segundo, es absurdo e ilógico la suma que alega en cuanto a que un galón de refrigerante tenía un costo de 17,241 pesos, tal como consta en el anexo de factura CVFG-000432 de Andina Motors aportada por la demandante, (factura del 2 de febrero de 2016, momento muy posterior al momento en que la demandante alega este gasto), de manera que según la demandante le estaría administrando más de 5 galones de refrigerante semanal al vehículo, lo cual es absurdo pues este líquido no es consumido por el motor, la única manera de disminuirse el volumen de refrigerante es por medio de una fuga, y si el vehículo de la demandante contara con una fuga tan grave que la obligara a introducirle un galón de refrigerante por día, el vehículo no habría estado en condición alguna de ser conducido por el sobrecalentamiento que implicaría la pérdida tan exagerada de refrigerante, pero, en este caso ocurrió todo lo contrario con el vehículo de la demandante pues su alto kilometraje lo refleja. En el ingreso del vehículo del 22 de mayo de 2015, contaba con un kilometraje de 15.543 KM, la demandante reclama esta absurda y falsa pérdida de refrigerante en comunicación del 21 de junio de 2015, y para el 9 de julio de 2015, cuando el vehículo es llevado para la efectiva renovación de la junta anular, contaba con un kilometraje de 17.775 KM, de manera que si esta exagerada y absurda pérdida de refrigerante fuera cierta, el vehículo no habría podido movilizarse, pero todo lo contrario ocurrió, pues la demandante logró recorrer una distancia de 2.232 KM durante este mismo periodo, demostrando que el vehículo se encontraba en perfectas condiciones.

Finalmente, como se demostró en el punto anterior, una novedad frente a la junta anular de tensor de cadena del motor no puede tener incidencia en el sistema de refrigeración, razón por la cual se confirma lo infundado y engañoso que es el reclamo de la demandante.

9. No le consta a Daimler, Andina Motors es una persona jurídica distinta a Daimler, de manera que esto es un hecho de terceros. En todo caso, de la revisión y análisis de la documentación se encuentra que existe una comunicación de respuesta a su escrito de reclamación de garantía por parte de Andina Motors S.A. con fecha de 1 de julio de 2015, pero no son ciertas varias afirmaciones que hace la demandante frente al contenido de la comunicación por lo que procedemos a contestar así:

9.1. Es cierto que en la comunicación mencionada se afirmó que se encontró fallo en la junta anular del tensor de cadena y se reemplazó dicha pieza, pero no es cierta la existencia de este defecto como lo señaló la comunicación de Andina Motors S.A. de fecha 12 de julio de 2018 a folio 120 del expediente. El funcionario de Andina Motors S.A. erró en la redacción de este punto pues tal como lo confirma en la respuesta al derecho de petición interpuesto por la demandante, responde Andina Motors en comunicación del 12 de julio de 2018, en donde aclara con total certeza que efectivamente el vehículo de placas ICT754 "(...) no presentó falla en la junta anular del tensor de cadena, se hizo una campaña para su cambio, pues existía la posibilidad de que presentara una falla, la cual en su caso no se evidenció".

Se debe afirmar con total claridad que el vehículo de placas ICT 754 nunca tuvo ninguna novedad frente a la junta anular de tensor de cadena, de haber existido esta novedad se habría tenido que manifestar una notable pérdida de aceite en el motor, situación que nunca tuvo lugar frente al vehículo de la demandante. Debemos insistir en el hecho ya afirmado que en el remoto e hipotético caso donde sí existiera dicha novedad, la pérdida de aceite nunca tendría la virtualidad de generar ningún daño en el motor en cuanto a que el motor Mercedes Benz puede operar con total normalidad y seguridad con tan solo 40% del contenido total de aceite, y los sistemas de alertas del vehículo nunca permitirían que el nivel de aceite llegara hasta ese punto.

En el mismo sentido afirmamos en a nivel nacional en Colombia no hubo reportes de falla de una junta anular de tensor frente a esta campaña de seguridad en específico. Todos los cambios de este componente que se realizaron con ocasión de esta campaña de seguridad obedecieron una lógica preventiva

9.2. No es cierto que el vehículo hubiese ingresado "con consumo de refrigerante". El consumo de refrigerante es únicamente relato de la demandante tal como registra la misma comunicación: "Su vehículo ingresó a nuestras instalaciones el día 22 de mayo de 2015, con 15,543 km recorridos. De acuerdo a lo **manifestado por usted**, el vehículo presenta consumo de refrigerante de motor." (Negrillas fuera del texto.)

Como se detalló en el punto 8.3., no es cierto que la demandante no hubiera podido disfrutar de su vehículo durante este periodo en razón a la supuesta pérdida de refrigerante, puesto que se demostró que del 22 de mayo al 9 de julio de 2015 la demandante recorrió 2.232 KM con su vehículo, lo que evidencia que no solo lo pudo utilizar con total tranquilidad sino que siguió imprimiéndole al vehículo el enorme uso que se ha relatado desde el inicio de este escrito, puesto que mientras un uso normal de un vehículo personal radica alrededor de los 600-700 kilómetros al mes, la demandante está triplicando este kilometraje en cuestión de mes y medio.

9.3. Es cierto que no se pudo atender la novedad del sistema de refrigeración del vehículo pues su repuesto se encontraba agotado, por lo que se procedió a solicitar su importación del mismo. Pero omite la accionante que la disponibilidad de este repuesto se le puso de presente desde el momento en que se evidenció su necesidad, y se la mantuvo siempre informada del estatus de importación del mismo, hasta su exitosa llegada e instalación.

10. Es parcialmente cierto. Es cierta la publicación del aviso de la misma campaña de seguridad en la página web de Daimler Colombia S.A., pero no es cierto que "sobre estos vehículos habían detectado que se había utilizado una junta anular defectuosa para el tensor del motor". El aviso de campaña de seguridad publicada en la página web se encontraba en los mismos términos que la carta que fue enviada directamente a la demandante el 22 de abril de 2015, en donde claramente se le explica que existe una **posibilidad** que el citado repuesto presente una novedad en su vehículo, y que, en aras de garantizar la calidad de los productos comercializados por Daimler, se debía llevar su vehículo a revisión como una medida preventiva.

La demandante pretende reiterar de manera infinita equivocado argumento, con la intención de darle cuerpo a un argumento que no tiene ningún futuro, lo cual carece de toda técnica procesal, y dificulta la contestación de la demanda.

11. Es parcialmente cierta la afirmación sobre las eventuales y remotas consecuencias de una falla en la junta anular de tensor de cadena, pues como ya se aclaró, la publicación de la página web estaba en los mismos términos que la carta enviada personalmente a la demandante. Como ya se le puso de presente al despacho, estos efectos descritos son la posibilidad más remota de lo que podría llegar a ocurrir en el caso de una novedad frente a la junta anular de tensor de cadena, y de la misma manera se aclaró que estos remotos y excepcionales efectos no tendrían la virtualidad de poner en riesgo en ningún momento a los pasajeros del vehículo.

Nuevamente, la accionante insiste en repetir las mismas afirmaciones y falsos argumentos que ha relacionado desde el hecho número 5 de la demanda, esto sin ningún orden cronológico u organizacional, lo que afecta gravemente el derecho de defensa de mi representada

12. Es cierto, por esa misma razón es que el cliente es contactado directamente por parte del concesionario.

13. No le consta a Daimler. Seguros Generales Suramericana S.A. es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros. Sin embargo, del análisis de la documentación tenemos que:

I. La demandante está confesando que, por hacer uso inadecuado de su vehículo, en contraposición de las recomendaciones de seguridad y uso del mismo por parte de Daimler, sometió el vehículo a un nivel de agua que no estaba diseñado a soportar, causando que ingresara agua al motor por vía de admisión llevando a un gravísimo daño por golpe hidráulico, daño de tan grave magnitud que generalmente requiere el cambio del bloque de motor completo. En esta ocasión, Seguros Generales Suramericana S.A. tomó la equivocada decisión de optar por intervención y reparación del bloque de motor en lugar de reemplazarlo completo.

II. Se cumplen 4 causales de exclusión de garantía de la carta de garantía del vehículo ICT754 las cuales son:

- (i) Cuando se han producido daños en el vehículo por no seguir las observaciones técnicas de Daimler Colombia S.A., relacionadas con el uso y manejo inadecuado del vehículo.
- (ii) Si los daños o mal funcionamiento del vehículo se deben a uso inadecuado, accidentes, vandalismo, condiciones ambientales adversas, desastres naturales, y en general por caso fortuito o fuerza mayor.
- (iii) Si el vehículo ha sido utilizado en condiciones distintas a las normales para las que fue diseñado o no ha sido operado siguiendo las recomendaciones de las instrucciones de servicio y el cuaderno de mantenimiento entregado con el vehículo y las demás instrucciones comunicadas por Daimler Colombia S.A.
- (iv) Servicio de mantenimiento, piezas de motor para puesta a punto, así como elementos o piezas que sean intervenidas o reparadas por colisión. De igual forma no tendrán garantía los vehículos declarados pérdida total o que sean de salvamento.

III. En ese sentido, Daimler no tiene ninguna obligación en términos de garantía frente a las piezas afectadas por los accidentes de los que ha sido objeto el vehículo por haber sido sometido a un uso inadecuado.

IV. Daimler no cuenta con ninguna obligación solidaria respecto de la reparación efectuada por parte de Andina Motors al bloque del motor del vehículo ICT754 después que se extinguiera la garantía legal con ocasión de la inundación. Reparación que fue ordenada por la compañía de Seguros Generales Suramericana S.A., en lugar de ordenar el cambio del bloque de motor por uno totalmente nuevo. Se recuerda que la ley no contemplo ningún tipo de solidaridad respecto de las reparaciones efectuadas a vehículos comerciales, únicamente existe frente a la garantía, que como ya se demostró en este caso, quedó extinguida por el inadecuado uso al que se sometió el vehículo.

V. En la medida que no existe solidaridad frente a las reparaciones efectuadas, el único llamado a responder por la calidad de dicha reparación es eventualmente Andina Motors, no Daimler.

14. No le consta a Daimler. Andina Motors S.A. es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros.

15. No le Consta a Daimler. Andina Motors es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros. Sin embargo, del análisis de la documentación aportada se encuentra que el vehículo permaneció en el taller durante el tiempo de reparación y la consecución de los repuestos, y que se entregó el vehículo por parte del concesionario Andina Motors S.A. en febrero de 2016, pero la demandante omite la relación de los tiempos en los que tuvo lugar esta reparación por lo que procedemos a explicar.

- El vehículo ingresa al taller el día 17 de octubre de 2015, después de haber sido sometido a un nivel de agua mayor al que estaba diseñado a soportar.
- De acuerdo con el informe de SURA "Información del Presupuesto" del siniestro No. 0400099607911 de fecha 21 de enero de 2016 que aportamos anexo a la presente como prueba documental 1.1., se resumen las fechas de las actuaciones de la aseguradora:
 - Fecha de reclamación: 16 de octubre de 2015
 - Fecha de presupuesto: 30 de noviembre de 2015
 - Fecha de ajuste de presupuesto: 10 de diciembre de 2015
 - Fecha de autorización: 10 de diciembre de 2015

- A partir de este momento de autorización, el concesionario procedió a pedir los repuestos que no tenía disponibles en stock debido a la magnitud del siniestro originado por el uso inadecuado del vehículo por parte de la demandante. Por esa misma gravedad del siniestro, muchos de los repuestos eran de rotación nula o media, de lo cual derivó una demora de 1 mes en la importación de los mismos, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

REFERENCIA	DESCRIPCIÓN	FECHA PEDIDO	FECHA ENTREGA	Rotación
A2044908536	Catalizador	07/12/2015	14/01/2016	NULA
A2044908636	Catalizador	07/12/2015	14/01/2016	NULA
A2710160121	Junta	07/12/2015	14/01/2016	MEDIA
A9065285182	Tubo flexible de aire	17/12/2015	14/01/2016	MEDIA
A0059905900	Tornillo hexagonal	17/12/2015	14/01/2016	ALTA
A1178171015	Símbolo del tipo	07/12/2015	14/01/2016	BAJA
A0009056804	Sensor temperatura	21/12/2015	14/01/2016	NULA
A2308600347	Surtidor	05/01/2016	14/01/2016	BAJA
A2046302040	Soporte	05/01/2016	14/01/2016	NULA
A2048850037	Amortiguador parachoque	05/01/2016	14/01/2016	BAJA
A2721412380	Junta	05/01/2016	14/01/2016	BAJA
A0011597301	Bujía incandescencia	14/01/2016	14/01/2016	NULA
A6511422680	Junta	14/01/2016	14/01/2016	MEDIA
A6510906180	Turbo compresor	14/01/2016	14/01/2016	NULA
A1179062400	Combinación de luces	14/01/2016	14/01/2016	NULA

Por lo anterior es claro que, si bien el vehículo permaneció en el taller desde el 17 de octubre de 2015 hasta el 17 de febrero de 2016, existió una manifiesta demora por parte de la aseguradora frente al trámite y autorización del pago del siniestro (16 de octubre 2015 – 10 de diciembre de 2015), demora que no es imputable a Daimler o al concesionario. En la misma línea, la complejidad de la reparación del motor a la que debía someterse el vehículo requirió repuestos de media y nula rotación que tuvieron que ser importados desde Alemania, lo cual necesariamente llevó a una demora adicional de 1 mes. A partir de la recepción de los repuestos, el concesionario se demoró tan solo un mes en completar exitosamente una reparación de altísima complejidad, al haber sido el motor sujeto de daño por golpe hidráulico atribuible en exclusiva al demandante.

La rotación nula o media de los repuestos se debe a que el daño ocasionado al vehículo fue de tal magnitud (daño por golpe hidráulico), que el giro normal de negocios del concesionario no lo mantiene preparado para una intervención tan profunda y compleja del bloque de motor. A continuación, se explica la gravedad del daño por golpe hidráulico:

El daño del motor por ingreso de agua por vía de admisión se denomina "Golpe Hidráulico": Cuando el agua entra al motor (en particular, a los cilindros) **dobra las bielas y, aún peor, daña el bloque y el conjunto de válvulas**. Los vehículos más expuestos a este riesgo son los que llevan la entrada de admisión de aire baja porque tiene una alta posibilidad de aspirar el agua y llevarla al motor. Sucede que, por más temperatura interna en la cámara de combustión, no se alcanza a evaporar; por el contrario, **una vez se llena el cilindro de agua, al no ser esta compresible, impide que el pistón suba y la inercia del motor dobla las bielas y demás componentes**.

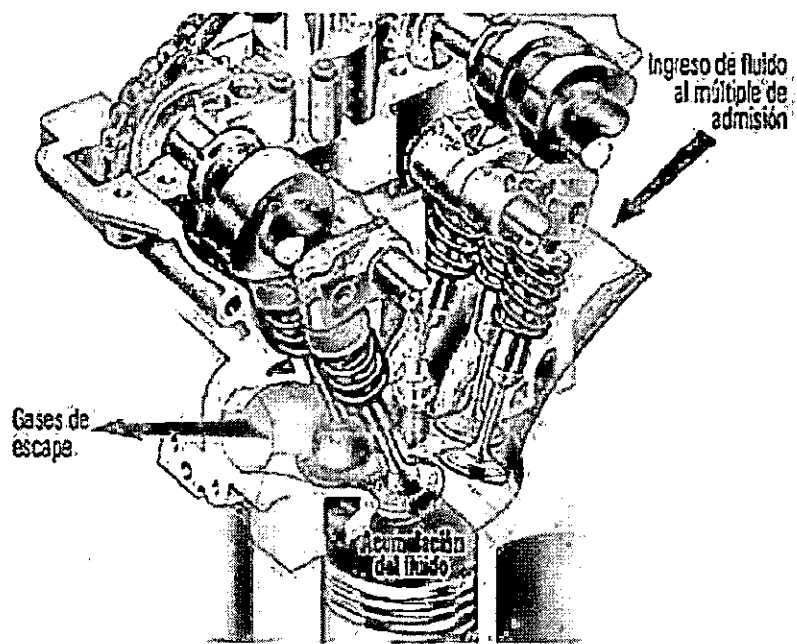


Imagen No. 30. Ingreso de fluido a la cámara de combustión.

232
304

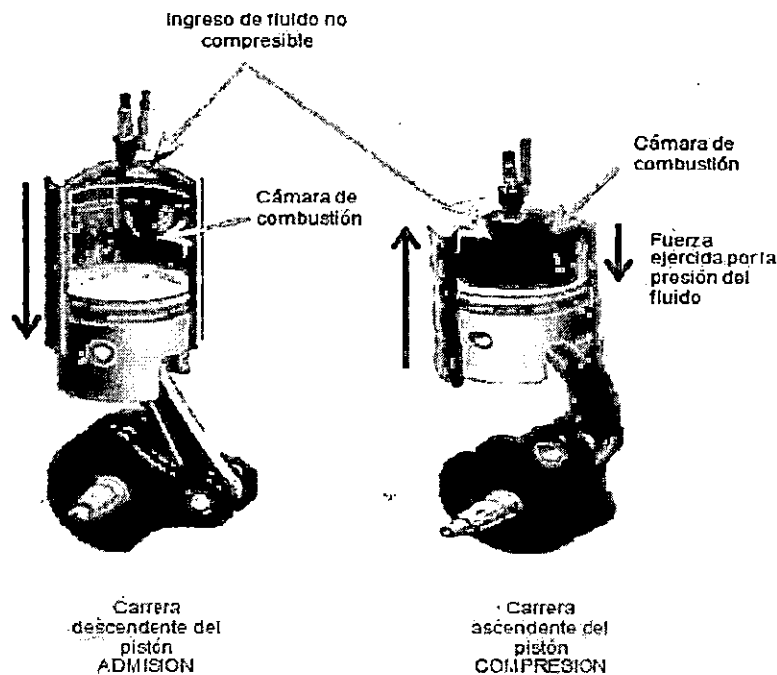


Imagen No. 31. Deformación de la biela al ingresar un fluido a la cámara de combustión.

16. No le consta a Daimler. Andina Motors S.A. es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros.

17. No le consta a Daimler. Andina Motors S.A. es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros.

18. No le consta a Daimler. Andina Motors S.A. es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros.

19. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante. Sin embargo, nos pronunciamos frente a lo afirmado; de acuerdo con el análisis de la documentación, es correcta y adecuada la negación por parte de Andina Motors S.A. frente el hecho #2 presentado por la demandante en su derecho de petición, el cual coincide con el hecho #5 del escrito de demanda frente al cual ya se explicó como la demandante intenta alegar fallos de repuestos y afirma la existencia de relaciones entre subsistemas del vehículo que no existen.

El vehículo de placas ICT754 nunca contó con un defecto en la junta angular del tensor de cadena del motor, pues tal como se explica con reiteradamente en este escrito, la existencia de este defecto tendría incidencia en el sistema de lubricación del vehículo llevando a una pérdida de aceite que se evidenciaría con una señal en el tablero del vehículo. Esto jamás ocurrió frente al vehículo de placas ICT754.

El vehículo es llevado a revisión de este repuesto específicamente por ocasión de una campaña de seguridad ordenada por la matriz de Daimler en Alemania, frente a la posibilidad de que una serie de vehículos de ese modelo podían contar con una novedad en la junta anular de tensor de cadena, y debían llevar su vehículo al concesionario para que se hiciera el cambio de la pieza de forma preventiva; **existiera la novedad o no.**

También se debe insistir en la falsa relación que la demandante intenta fabricar entre la inexistente falla de la junta anular de tensor de cadena y la novedad que tenía el vehículo frente al sistema de refrigeración. Estos son sistemas independientes que no tienen ninguna incidencia en el funcionamiento del otro, de manera que, aunque si hubiese existido un defecto en la junta anular, esta no habría tenido relación alguna con cualquier novedad del sistema de refrigeración. Esto mismo se le explicó a la demandante en múltiples ocasiones, tal como se lee en la carta de respuesta de Andina Motos S.A. del 1 de julio de 2015:

"La junta anular del tensor de cadena no encuentra relación alguna con la pérdida de refrigerante del motor. La junta anular del tensor de cadena corresponde al tensor de presión de aceite de motor, el cual al ser renovado evita fugas de aceite que puedan presentarse en un futuro, y por su parte, la pérdida de refrigerante se produce por la base (racor) para refrigerar el sistema de enfriamiento del motor."

20. No es cierta en las condiciones expuestas por el accionante, tal como se mencionó en el punto 9.1., fue un error de redacción del funcionario en ese punto pues el vehículo nunca presentó defecto en la junta anular de tensor de cadena. Su reemplazo operó únicamente en línea con la campaña de seguridad ordenada por la matriz de Daimler en Alemania. Si el vehículo hubiera tenido dicha novedad frente a la junta anular de tensor de cadena, habría tenido una evidente pérdida de aceite del motor, situación que nunca ocurrió.

Advertimos e insistimos señor Juez, que el apoderado de la demandante carece de total técnica procesal en la estructuración de la demanda, reiterando afirmaciones sin fundamento, de forma desordenada y sin orden cronológico alguno, lo que afecta en gran medida el derecho de defensa de mi representada.

21. Esto no es un hecho, es una apreciación subjetiva de la demandante. En todo caso, conforme se explicó en punto anteriores, el vehículo de placas ICT 754 nunca tuvo novedad alguna frente a la junta anular de tensor de cadena. El cambio de dicha pieza obedeció únicamente a la orden impartida por la matriz de Daimler en Alemania, para realizar una campaña de seguridad preventiva para el cambio de ese repuesto. Si el vehículo de la demandante hubiese contado con una junta defectuosa, el vehículo habría perdido considerable cantidad de aceite del motor, lo que se habría alertado y evidenciado por medio de testigo en el tablero del vehículo, situación que jamás ocurrió.

De igual manera, no queda duda que el vehículo de la demandada no tuvo novedad alguna frente a la junta anular de tensor de cadena puesto que pudo ella disfrutar con total plenitud de su vehículo, al punto de someterlo a un uso realmente exigente, alcanzando un kilometraje de casi 16.000 kilómetros en tan solo 9 meses de uso, kilometraje que bien como se ha explicado, es bastante alto pues este es el kilometraje que adquiere normalmente un vehículo en dos años, no un vehículo con tan solo 9 meses de uso.

22. No le consta a Daimler. Seguros Generales Suramericana S.A. es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros.

23. No le consta a Daimler. Seguros Generales Suramericana S.A. es una persona jurídica diferente a Daimler, es un hecho de terceros.

24. Este numeral contiene varias afirmaciones por lo que se procede a contestar así:

24.1. No es cierto que hubiera habido una entrada por garantía el 12 de junio de 2015. La demandante está leyendo de forma equivocada la hoja de vida del vehículo, de manera que, el ingreso al que se refiere la demandante fue realmente el 22 de mayo de 2015 y no obedece a ningún ingreso por garantía. En este ingreso únicamente se llevó a cabo la revisión ordenada por la campaña de seguridad frente a la junta anular de tensor de cadena, revisión con la cual se confirmó que no existía ningún defecto en el repuesto, pero de igual manera se debía proceder con su reemplazo de forma preventiva, tal como lo había ordenado la matriz de Daimler desde Alemania.

Por supuesto las erogaciones necesarias para el reemplazo preventivo del repuesto serían cubiertas por la garantía tal como se le explica en la carta de campaña de seguridad, pero el vehículo no ingresa por ningún defecto sino por ocasión de la campaña, de manera que no se constituye como ingreso por garantía. El vehículo fue entregado el mismo 22 de mayo de 2015 en perfectas condiciones.

24.2. No es cierto que hubiera habido una entrada por garantía el 31 de julio de 2015. La demandante está leyendo incorrectamente la hoja de vida del vehículo, de manera que el ingreso al que se refiere la accionante fue realmente el 9 de julio de 2015. Este ingreso fue el resultado de un mantenimiento general del vehículo y para llevar a cabo el cambio de la tubería de circuito de líquido refrigerante. En esta ocasión tiene lugar el mantenimiento del vehículo, pues ya había superado los 16.000 km, siendo necesario efectuar la segunda rutina de mantenimiento preventivo de acuerdo al manual entregado por el Concesionario al momento de la entrega del vehículo, el cual igualmente se realizó 1.700 km tarde pues para este momento el vehículo ya contaba con un kilometraje de 17.775 km. En lo que respecta al cambio de la tubería de circuito de líquido refrigerante, fue reemplazado en virtud de la garantía de fábrica de manera que esta sería el primer ingreso por garantía del vehículo.

24.3. No es cierto que hubiera habido una entrada por garantía el 2 de marzo de 2016. La demandante está leyendo, nuevamente, de forma incorrecta la hoja de vida del vehículo, de manera que el ingreso al que se refiere la accionante fue realmente el 12 de febrero de 2016, ingreso que se realizó para la revisión del sistema de refrigeración, para lo cual se cambiaron por garantía la bomba de agua del motor, se revisó la bomba de líquido refrigerante, se renovó el líquido refrigerante del vehículo y se hizo un test breve después de la intervención para confirmar el buen funcionamiento del vehículo.

Se debe aclarar que este ingreso tiene lugar después de que el vehículo fue sometido a niveles de agua superiores de los que estaba diseñado para soportar, resultando en grave daño al motor por golpe hidráulico y anulando la garantía del mismo. Después de este incidente se somete el vehículo a una compleja reparación del motor y es después de esta intervención que tiene lugar el ingreso del 12 de febrero de 2016. Este es realmente el segundo ingreso por garantía del vehículo de placas ICT754, garantía que se debe aclarar que es garantía de la reparación efectuada y no garantía del vehículo, de manera que frente a esta garantía no existe solidaridad frente a Daimler y el único llamado a responder es el taller, tal como se llevó a cabo en esta ocasión.

24.4. No es cierto que hubiera habido una entrada por garantía el 3 de diciembre de 2016. La demandante está leyendo incorrectamente la hoja de vida del vehículo, de manera que el ingreso al que se refiere la demandante fue realmente el 30 de noviembre de 2016, ingreso frente al cual se cambió la batería de arranque por garantía. Este cambio fue otorgado por garantía del vehículo ICT754 vigente para el momento de los hechos configurándose como el tercer ingreso por garantía.

24.5. No es cierto que hubiera habido una entrada por garantía el 7 de marzo de 2017. La demandante está leyendo incorrectamente, de nuevo, la hoja de vida del vehículo, de manera que el ingreso al que se refiere la demandante fue realmente el 1 de febrero de 2017. En esta ocasión se llevó a cabo un cambio en el enfriador de la base del filtro de aceite y los trabajos de verificación necesarios para dicho cambio. Nuevamente en esta ocasión, Daimler otorgó dichos repuestos en garantía en cuanto a que la garantía del vehículo se encontraba vigente para el momento de los hechos, configurándose como el cuarto ingreso por garantía.

24.6. No es cierto que hubiera habido una entrada por garantía el 19 de febrero de 2018 La demandante está leyendo incorrectamente la hoja de vida del vehículo, de manera que el ingreso al que se refiere la demandante fue realmente el 30 de enero de 2018. En esta ocasión se llevó a cabo el cambio del termostato del vehículo, cambio que operó totalmente por cortesía comercial otorgada de forma unilateral por parte de Andina Motors.

24.7. No es cierto que hubiera habido una entrada por garantía el 8 de junio de 2018. De acuerdo con la hoja de vida del vehículo la entrada a la que se refiere la demandante fue realmente el 25 de mayo de 2018. En esta ocasión se lleva a cabo una intervención frente al sistema de airbag delantero izquierdo, intervención que fue necesaria con ocasión del aviso del sistema del vehículo sobre novedad frente a ese airbag. Los costos de la intervención fueron cubiertos totalmente por la garantía del vehículo sin que se causara costo alguno en cabeza del cliente, configurándose de esta manera como el quinto ingreso por garantía del vehículo.

25. No es cierto que los ingresos por garantía recientemente discutidos den lugar a concluir que el vehículo adquirido por la demandante fuera de mala calidad o no cumpliera con los estándares legales exigidos por el estatuto del consumidor por las siguientes razones:

(i) Tal como se expuso, el vehículo tuvo 5 ingresos por garantía en un periodo de 4 años desde su compra, de los cuales únicamente 1 de esos ingresos fue por garantía del vehículo, los otros 4 ingresos obedecieron a la garantía otorgada por la reparación del bloque del motor, garantía que radica únicamente en cabeza del taller y no de Daimler en tanto que, se repite, no existe legalmente ningún tipo de solidaridad respecto de las reparaciones realizadas como consecuencia de daños atribuibles al cliente. Y, en este caso Daimler no reparó el vehículo, no contrató con Suramericana, no recibió contraprestación por concepto de reparación.

(ii) De los 5 ingresos por garantía, en cada ingreso se intervino un sistema diferente del vehículo, por lo cual no hay lugar a una falla reiterada en los términos de la ley 1480 de 2011.

Fecha ingreso por garantía	Fecha de salida	Tipo de garantía	Repuesto intervenido	Sistema intervenido en ingreso	Kilometraje
----------------------------	-----------------	------------------	----------------------	--------------------------------	-------------

235
236

9/07/2015	11/07/2015	Garantía del vehículo	Tubería de de circuito líquido refrigerante	Sistema de refrigeración	17.775 km
12/02/2016	16/02/2016	Garantía del repuesto	Bomba de agua del motor	Sistema de refrigeración	25.392 km
30/11/2016	30/11/2016	Garantía del vehículo	Batería de arranque	Sistema de encendido	35.843 km
01/02/2017	3/02/2017	Garantía del vehículo	Filtro de aceite	Sistema de lubricación	39.171 km
25/05/2018	28/05/2018	Garantía del vehículo	Airbag	Sistema de seguridad	50.666 km

(iii) En cada ocasión se honró el compromiso adquirido con la venta del vehículo de placas ICT754. También es claro como el disfrute del vehículo no se vio afectado pues la demandante pudo libremente seguir ejerciendo sobre el vehículo el mismo nivel de exigente uso.

26. Este numeral contiene varias afirmaciones por lo que se procede a contestar así:

26.1. No es cierto que el vehículo haya ingresado al taller de Andina Motors S.A. por un defecto de fábrica. Ya se demostró reiteradamente que el ingreso por virtud de la campaña de seguridad ordenada por la matriz de Daimler en Alemania fue totalmente preventivo y se comprobó que el repuesto con el que contaba el vehículo no estaba defectuoso.

26.2. Es cierto que el vehículo ingresó al taller por "daños varios y espontáneos" pues el vehículo de placas ICT754 fue objeto de graves daños en manos de su propietaria. Primero un grave daño interno al motor por golpe hidráulico al conducir el vehículo por vías inundadas, y segundo una fuerte colisión en la parte trasera del mismo. El daño por golpe hidráulico al motor generalmente conlleva con el cambio completo del motor o la pérdida total del vehículo, pero por orden de la aseguradora de la demandante, se procedió con la reparación de este llevando a que se perdiera la garantía general por el uso inadecuado que se le dio al vehículo, y de ahí en adelante todos los repuestos reemplazados en dicha reparación contarían únicamente con la garantía del repuesto de 1 año, garantía que es únicamente responsabilidad de responsabilidad de quien realizó la reparación, en este caso, Andina Motors, razón por la cual no existe solidaridad frente a Daimler.

26.3. No es cierto que hubiera lugar a reparación sin el cumplimiento de la garantía. Tal y como se ha esbozado con detalle, las reparaciones del vehículo de placas ICT754 que se encontraban bajo garantía fueron cubiertas por esta en su totalidad. No se le generó cobro alguno a la demandante por virtud de estas intervenciones.

27. Es cierto.

28. Es cierto.

29. Este numeral contiene varias afirmaciones por lo que se procede a contestar así:

29.1. No es cierto que la demandante haya cumplido con los mantenimientos exigidas por Daimler frente al vehículo de placas ICT754. Tal como consta en la hoja de vida del vehículo y el cuaderno de mantenimiento de este. De acuerdo con el manual de mantenimiento y las directrices dadas por Daimler, el mantenimiento obligatorio debe surtirse por lo menos 1 vez al año, o en su defecto cada 8.000 km de recorrido. Al contar el vehículo ICT754 con un uso intensivo por parte de su propietaria, marcando en promedio más de 2.000 km por mes, debía seguirse la rutina de mantenimientos cada 8.000 km de recorrido. A continuación, exponemos los mantenimientos efectuados frente al kilometraje marcado del vehículo ICT754:

Km recomendados frente a cada mantenimiento	Mantenimiento recomendado	Kilometraje ICT754 al momento de cada mantenimiento	Fecha de cada mantenimiento efectivo	Km recorridos por encima de recomendación de cada mantenimiento preventivo
8.000 km	1	8.950 km	16/01/2015	950 km
16.000 km	2	17.775 km	09/07/2015	1.775 km
24.000 km	3	28.972 km	13/05/2016	4.972 km
32.000 km	4	45.290 km	01/08/2017	13.290 km
40.000 km	5	-	-	-
48.000 km	6	-	-	-
56.000 km	7	-	-	-

De esta manera se puede evidenciar con claridad el grave incumplimiento por parte de la propietaria frente a los mantenimientos obligatorios de la marca en los concesionarios autorizados por Daimler.

Teniendo toda esta información clara, resulta absurdo que la demandante se atreva a afirmar que no pudo disfrutar del vehículo habiéndolo sometido a semejante uso tan exigente superando los 50.000 km.

29.2. No es cierto que no se encuentre incurso en ninguna causal de exclusión de la garantía. La propietaria del vehículo ICT754 se encuentra incurso en 3 causales de exclusión de garantía de las “Condiciones Generales de Garantía para vehículos de turismo Mercedes Benz distribuidos por Daimler Colombia S.A.”, documento que reposa en el folio 80 del expediente. Sorpresivamente, desconociendo la realidad, llega al absurdo de concluir que no se incurre en ninguna causal de exclusión de la garantía. Las causales son las siguientes: Las causales son las siguientes:

(i) “Si no se realizan los servicios de conservación, revisiones y mantenimientos obligatorios de acuerdo con el sistema de mantenimiento activo Assyst y Assyst Plus.”

Tal como se demostró en el punto 29.1., la demandante no cumplió con las instrucciones de mantenimientos obligatorios impartidas por Daimler por lo que está incurso en la primera causal de exclusión de la garantía del vehículo.

(ii) "Si el vehículo ha sido utilizado en condiciones distintas a las normales para las cuales fue diseñado o no ha sido operado siguiendo las recomendaciones de las instrucciones de servicio y el Cuaderno de Mantenimiento entregado con el vehículo y las demás instrucciones comunicadas por Daimler Colombia S.A."

En las páginas 205 y 464 del manual de usuario del vehículo Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC modelo 2015 se encuentra la siguiente información:

338

Para evitar la corrosión y la disminución de la fuerza de frenado, siga las siguientes recomendaciones:

- Alz levemente el freno de estacionamiento de vez en cuando antes de emprender la marcha.
- Recorra una distancia de aproximadamente 100 m a una velocidad máxima de 20 km/h.

Conducción por calzadas mojadas

Aquaplaning

A partir de cierto nivel de agua sobre la calzada puede producirse aquaplaning aunque:

- circule a baja velocidad.
- la profundidad del perfil de los neumáticos sea suficiente.

Por esta razón, si conduce con fuertes precipitaciones o en condiciones que favorezcan el aquaplaning, siga las siguientes recomendaciones:

- Reduzca la velocidad.
- Evite las rodadas.
- Evite los movimientos rápidos con el volante.
- Frene con cuidado.

Conducción por carreteras encharcadas

- Tenga en cuenta que los vehículos que viajan por delante del propio o en sentido contrario forman olas en la superficie del agua. Por dicho motivo puede superar la altura máxima autorizada del agua.
- Es imprescindible que tenga en cuenta estas indicaciones. De lo contrario, podría dañar el motor, el sistema eléctrico y el cambio.

Al atravesar una zona de la calzada en la que se ha acumulado agua, no debe superar una velocidad máxima de

Observe los valores respecto a la profundidad de vadeo (página 464).

Vadeo en terrenos no asentados

- 1. No se introduzca en ningún caso en el agua tomando impulso previamente. Debido a la ola formada delante del vehículo podría llegar agua al motor y a los grupos auxiliares y dañarlos.
- 2. No abra ninguna puerta durante el vadeo. De lo contrario, el agua podría penetrar en el habitáculo del vehículo y causar desperfectos en sistemas electrónicos del vehículo y el equipamiento interior.

- Informese de la profundidad y la naturaleza del curso de agua antes de atravesarlo.
- Cambie a una marcha inferior con la leva de cambio izquierda del volante.
- Evite elevados números de revoluciones del motor.
- Comience y finalice el vadeo circulando a velocidad de paso y por una zona llana.
- Atraviese el curso de agua circulando lentamente y a velocidad uniforme.
- No se detenga.
- La resistencia al avance es muy elevada durante el vadeo, el fondo es resbaladizo y puede ser movedizo. Por dichos motivos, el arranque dentro del agua es muy difícil y peligroso.
- Procure que no se forme ninguna ola delante del vehículo durante la marcha.
- Limpie el barro del perfil de los neumáticos después de haber atravesado el curso de agua.
- Saque los frenos frenando el vehículo después de efectuar el vadeo.

Observe los valores respecto a la profundidad de vadeo (página 464).

Conducción y estacionamiento

205

ARCHILA ABOGADOS

De acuerdo con las recomendaciones del fabricante que se evidencian en el manual, un vehículo Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC modelo 2015 no debe exponerse a niveles de agua superiores a 30 cm de profundidad, y de llegar a someter el vehículo a estas condiciones tendrá que mantener una velocidad máxima de 5km/h, evitar que vehículos que circulan delante o en sentido contrario formen olas que aumenten la altura del nivel del agua, evitar altos niveles de revoluciones del motor, no detenerse, etc., entre otras tantas recomendaciones del fabricante que si no se obedecen estrictamente pueden resultar en "dañar el motor, el sistema eléctrico y el cambio."

El vehículo de placas ICT754 fue sometido a un nivel de agua superior al que estaba diseñado para soportar el día 16 de octubre de 2015, en contravía de las recomendaciones del fabricante, haciendo un uso inadecuado del vehículo, lo cual resultó en un daño interno al motor por golpe hidráulico.

(iii) "Servicios de mantenimiento, piezas de motor para puestas a punto, así como elementos o piezas que sean intervenidas o reparadas por colisión. De igual forma no tendrán garantía los vehículos declarados pérdida total o que sean de salvamento."

En razón al daño por golpe hidráulico que sufrió el vehículo de placas ICT754, y gracias a una equivocada decisión por parte de la compañía aseguradora, se decidió reparar el motor en vez de reemplazarlo por completo de manera que, en línea con las exclusiones de garantía general, se pierde el cubrimiento de garantía de fábrica del motor del vehículo de placas ICT754. Después de su intervención se tendrá una garantía diferente sobre el servicio prestado y sobre cada repuesto nuevo individualmente, reparación que sobra aclarar, no fue realizada por Daimler, pero la garantía de fábrica del bloque del motor se perdió con su intervención.

30. No le constan a Daimler las gestiones hechas por la demandante al momento de preparar la presente demanda.

31.A. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante carentes de toda técnica procesal. De igual manera nos pronunciamos, no es cierto que se haya cumplido con los mantenimientos recomendados por el fabricante conforme se explicó en el punto 29.1.

31.B. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante carentes de toda técnica procesal.

31.C. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante carentes de toda técnica procesal. No es cierto que la vida útil de los discos de freno sea mayor a la del momento en que se cambiaron. Tal como lo establece el manual de mantenimiento, la vida útil de los discos depende del tipo de manejo e intensidad de uso del vehículo. Tal como ha quedado esbozado, el vehículo de placas ICT754 se le daba un uso mayor al promedio al mantener por mes un kilometraje superior a 2.000 km, lo que evidentemente incide en el desgaste acelerado de repuestos como los frenos y sus componentes.

31.D. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante carentes de toda técnica procesal. No es relevante ninguna "averiguación del mercado" o afirmación estadística frente a la discusión de por qué se cambiaron los componentes de los frenos del vehículo a los 22.000 km y a los 35.000, pues como ya se aclaró, la vida útil de estos componentes depende totalmente de la intensidad del uso al que se los someta, y en un vehículo que estaba recorriendo casi 50 km diarios y cerca de 2.000 km por mes, es apenas razonable

239

que gasten los componentes de los frenos igualmente rápido. Se cambiaron estos componentes porque la propietaria con su estilo de manejo y alta intensidad de uso los desgastó prematuramente, no se cambiarían dichos repuestos si no fuera necesario para garantizar la seguridad de sus ocupantes por encontrarse estos desgastados por uso intensivo.

31.E. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante carentes de toda técnica procesal. Se reitera el punto anterior, el estilo de manejo y uso intensivo muy por encima del promedio que la propietaria le daba al vehículo, incidieron en el desgaste prematuro de los componentes de los frenos del vehículo lo que necesariamente implicaba que debían cambiarse al cumplir su acelerada vida.

31.F. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante carentes de toda técnica procesal. Es absolutamente irrelevante donde viva la demandante, pues lo cierto es que el vehículo era sometido a un uso excesivo de casi 50km por día de forma ininterrumpida, por lo que, si la demandante afirma que vivía cerca de su lugar de trabajo, pues vale preguntarse si es que le daba un uso comercial al vehículo, al someterlo a tan alto nivel de desgaste diario e ininterrumpido.

31.G. No es cierto, al momento de los 15.543 km se registra un ingreso frente a la revisión del vehículo en el marco de la campaña de seguridad preventiva por la que fue convocada la demandante, tal como se puede evidenciar en la hoja de vida del vehículo. De igual manera, resaltamos que es la primera vez que la demandante afirma correctamente que la junta anular de tensor de cadena no tiene incidencia alguna en el sistema de refrigeración.

31.H. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante carentes de toda técnica procesal. Sin embargo, efectivamente a los 17.775 fue cambiado el racor, empalme, junta y tubería, pero no es cierto que a los 22.476 km se percibe líquido refrigerante entre culata y racor. Debido a su falta de conocimiento técnico automotriz, así como de la ausencia de argumentos concretos y serios, el escrito de demanda está lleno de información totalmente ajena a la realidad, por ejemplo, al darle una lectura equivocada a la hoja de vida del vehículo.

En el documento de hoja de vida se puede observar que el límite entre la información de un ingreso frente a otro no está marcado por ninguna línea. La línea donde se encuentra la fecha de ingreso y el kilometraje que marcó el vehículo en dicha entrada es lo que marca el cambio de un ingreso a otro. Siendo esto así, cuando en la línea anterior al renglón donde se encuentra la fecha 16/09/2015 y el kilometraje 22.476 km, dice "pérdida líquido refrigerante entre culata y racor" no quiere decir que esta información pertenece al ingreso donde el vehículo contaba con 22.476 km, sino al anterior ingreso que es justamente el ingreso en el que el vehículo marcaba 17.775. Incurrir el demandante en el mismo error cuando afirma que la pérdida de refrigerante se anuncia en las revisiones de 25.947 km, 28.972 km y 45.290, lo que es totalmente falso.

En este punto se debe aclarar lo siguiente, la novedad frente al sistema de refrigeración fue resuelto en la intervención del 9 de julio de 2015 cuando el vehículo contaba con un kilometraje de 17.775 km, pues como se puede evidenciar en la siguiente entrada del 16 de septiembre de 2016, no se mencionó absolutamente nada frente a novedad en el sistema de refrigeración, solo se llevó a cabo el primer servicio a los frenos del vehículo. Pero no es sino un mes después, el día 16 de octubre de 2015, cuando haciendo uso inadecuado del vehículo, la demandada lo conduce en contra de las recomendaciones del fabricante por una vía inundada a una altura de agua que superaban las capacidades de diseño del automotor, lo que conlleva a que

ARCHILA ABOGADOS

ingresara agua al motor y se causara un grave daño por golpe hidráulico. Daño que afectó el funcionamiento general de todos los sistemas que tienen relación directa con el funcionamiento del motor, como lo es el sistema de refrigeración, y es por esto que, después del grave daño por golpe hidráulico, vuelven a presentarse novedades frente al sistema de refrigeración.

31.I. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante careciente de toda técnica procesal. Sin embargo, nos pronunciamos frente a lo afirmado en cuanto a que no es cierto que la hoja de vida del vehículo afirme que hubo falla frente a la junta anular de tensor de cadena del motor. Se puede evidenciar con claridad como hay un ingreso del 22 de mayo de 2015 donde se llevó a cabo la revisión del vehículo frente a confirmar si contaba con una junta anular defectuosa, donde se confirmó que no existía el defecto, pero igual se procedió con el cambio de manera preventiva, sin afectar en ningún momento el uso y disfrute del vehículo.

31.J. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante carentes de toda técnica procesal. Sin embargo, nos pronunciamos; como ya se advirtió en puntos anteriores, la demandante está leyendo de forma equivocada la hoja de vida del vehículo, por lo que se reitera que la junta anular de tensor se cambia de forma PREVENTIVA únicamente en el ingreso del 22 de mayo de 2015, el resto son lecturas equivocadas.

31.K. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de la demandante, que además se basa en el criterio de "asesores" cuya capacidades y conocimiento técnicos en la materia son desconocidos frente al proceso, por lo que dichas apreciaciones no deben tenerse en cuenta. Sin embargo, nos pronunciamos frente a lo establecido en cuando a que no es cierto que el daño por inundación "pueda ser la causa de algunas de las fallas mecánicas presentes en el estado actual mecánico y electrónico del vehículo", este incidente es sin lugar a duda la causa del estado actual de todo el sistema mecánico y electrónico del vehículo y también es la causa de su desvalorización. La solución adecuada para un daño de tal magnitud y complejidad, en aras de evitar afectación patrimonial de la demandante, habría sido la indemnización por pérdida total del vehículo o el cambio total del motor de este. De manera que, la responsabilidad radicaría en exclusiva respecto de la aseguradora y la demandante, por lo que es absurdo que se vincule a Daimler a este proceso a sabiendas que, no le es atribuible ningún tipo de responsabilidad.

Por supuesto, ninguna de estas dos soluciones le fue atractivas a la aseguradora pues la indemnización por pérdida total implica el pago de casi todo el valor asegurado que eran \$121 millones de pesos, o el reemplazo del bloque de motor que está alrededor de los \$80 millones de pesos. La aseguradora optó por ordenar la reparación del motor, lo cual implica su intervención, perdiendo así la garantía otorgada por el fabricante, pudiendo únicamente garantizar de forma independiente cada uno de los componentes sustituidos.

En el momento en que el motor es intervenido para ser reparado, por ocasión de un grave accidente causado por el uso inadecuado del vehículo por parte de la propietaria, se encuentra incurso 4 de las causales de exclusión de la garantía que establece la carta de garantía de la siguiente manera:

"La garantía perderá su validez cuando ocurra cualquiera de los siguientes casos:

(...)

Cuando se han producido daños en el vehículo por no seguir las observaciones técnicas de Daimler Colombia, relacionadas con el uso y manejo inadecuado del vehículo.

(...)

Si los daños o mal funcionamiento del vehículo se deben a uso inadecuado, vandalismo, accidentes, condiciones ambientales adversas, desastres naturales, y en general por caso fortuito o fuerza mayor.

(...)

Si el vehículo ha sido utilizado en condiciones distintas a las normales para las cuales fue diseñado o no ha sido operado siguiendo las recomendaciones de las instrucciones de servicio y el cuaderno de mantenimiento entregado con el vehículo.

(...)

Servicio de mantenimiento, piezas de motor para puesta a punto, así como elementos o piezas que sean intervenidas o reparadas por colisión. De igual forma no tendrán garantía los vehículos declarados pérdida total o que sean de salvamento."

Al operar estas cuatro causales frente al bloque de motor, se pierde la garantía legal frente a todo el motor y desde ese momento en adelante existe únicamente garantía individual por cada repuesto y por la reparación, reparación que, se ha repetido en múltiples ocasiones, no fue adelantada por Daimler. De manera que, las piezas reemplazadas por concepto de la inundación del motor causado por un uso inadecuado del automotor por parte de la demandante tienen un término de garantía de 1 año, y garantía por la reparación efectuada por 3 meses. Garantías que por cierto son única y exclusivamente responsabilidad de Andina Motors, ya que frente a estas garantías no existe solidaridad respecto de Daimler en la medida. Efectivamente, como se ha explicado a lo largo del presente escrito, no existe legalmente ningún tipo de solidaridad respecto de las reparaciones realizadas como consecuencia de daños atribuibles al cliente. Y, en este caso Daimler no reparó el vehículo, no contrató con Suramericana, no recibió contraprestación por concepto de reparación.

31.L. No es cierto. Como se aclaró anteriormente, la novedad frente al sistema de refrigeración fue solucionada en el ingreso del 9 de julio de 2015, pero con el extenso y complejo daño que se le causó al motor del vehículo por conducirlo en contra de las recomendaciones del fabricante llevó a que gran parte de los sistemas del vehículo fueran intervenidos. Y, lo que ha existido es una eventual garantía respecto de la reparación, no de la fabricación, frente a la cual como hemos dicho, no existe solidaridad. De manera que, Daimler es ajena a esta controversia.

32. No le consta a Daimler el informe que menciona la demandante, ni las calidades y capacidades técnicas del autor. Dichas calidades no fueron demostradas dentro del proceso y por ello cualquier conclusión a la que llegue el informe carece de sustento técnico. De igual manera nos pronunciamos para afirmar que al momento de esta inspección el automotor ya había sido intervenido en múltiples ocasiones por graves daños causados al motor y sistema electrónico por inundación y daños causados por colisiones de manera que no es una cuestión de que la calidad original del vehículo haya sido defectuosa, sino que el muy pobre cuidado al que lo sometió la demandante llevó a que este haya sido intervenido en múltiples ocasiones para poder mantenerlo funcional.

33. No le consta a Daimler las acciones efectuadas por la demandante. Sin embargo, se debe mencionar que los únicos que cuentan con el escáner homologado y autorizado por Daimler en Alemania son los concesionarios autorizados, por lo cual nunca podría hacerse un adecuado diagnóstico con las herramientas con las que cuenta un taller común y corriente pues Mercedes Benz se destaca por llevar siempre la delantera en lo avanzada de la tecnología que maneja en sus vehículos.

34. No es un hecho, son apreciaciones subjetivas de un tercero ajeno al proceso, cuyas calidades y capacidades son desconocidas, de manera que sus conclusiones no tienen ningún sustento técnico. El documento no acredita la idoneidad y capacidad técnica del suscriptor.

Sin embargo, nos pronunciamos frente a lo afirmado en el documento, en cuanto a que no son ciertas las valoraciones de la reparación del motor por parte de "autocars", la calidad de este servicio es de la más alta. Sin embargo, la intervención de una máquina tan compleja como lo es un motor de combustión interna de un vehículo Mercedes Benz, nunca será tan perfecta como al momento de su fabricación, sin importar que el personal a cargo cuente con las más altas capacidades. Al momento de ensamblarse un motor en la fábrica en Alemania, esta operación está a cargo de avanzados robots que tienen márgenes de error casi nulos, y es por ello es que los motores de la marca tienen el reconocido desempeño alrededor del mundo.

Lo cierto es que, efectivamente, la decisión tomada por la aseguradora no fue óptima, pues se debía proceder al cambio del motor. El concesionario cumplió con presentarle a la aseguradora las opciones, reparar el motor o reemplazarlo, siendo la decisión de reemplazarlo la ideal, pero por supuesto la más costosa, frente a lo cual la aseguradora tomó en exclusiva la decisión de reparar.

35. No es cierto que el vehículo de placas ICT 754 haya permanecido 322 días en el taller de Andina Motors S.A. Reiteramos que en la demanda se han presentado argumentos erróneos como consecuencia del desconocimiento de los documentos técnicos que se utilizan en el seguimiento de las operaciones de los talleres. A pesar de que la accionante conoce de primera mano lo que efectivamente le ocurrió al vehículo.

Además de los errores de la demandante al leer los documentos de registro, también ocurre que no se registra fecha de salida del vehículo, pero habiendo confirmado con Andina Motors S.A, tenemos la información completa de todas las entradas y salidas. Sin embargo, a pesar de la que la demandante conoce estas fechas exactamente, pues fue ella quien recogió el vehículo, las omite.

El vehículo realmente permaneció en el taller de Andina Motors un total de 200 días en el transcurso de 4 años, teniendo en cuenta excepcionales y complejas intervenciones de las que fue objeto por el indebido uso que le dio su propietaria. A continuación, los verdaderos tiempos que permaneció el vehículo en el taller.

Fecha de ingreso	# de días en el taller
22 de mayo 2015	1
9 de julio 2015	2
16 de septiembre 2015	1
17 de octubre 2015	54*
2 de marzo 2016	1**
6 de julio 2016	1
18 de agosto 2016	18
24 de octubre 2016	1
29 de noviembre 2016	3
5 de enero 2017	2
23 de enero 2017	11
1 de agosto 2017	4

31

13 de diciembre 2017	49
23 de abril 2018	7
Total	136

*Frente al tiempo de permanencia del vehículo en el taller de Andina Motors S.A. después de que fue objeto de inundación es realmente de 82 días, sin embargo, este número no es adecuado pues si bien el vehículo fue llevado al taller al día siguiente de sufrir el accidente, el tiempo transcurrido desde el 17 de octubre de 2015 hasta el 10 de diciembre de 2015 es única y exclusivamente responsabilidad de la aseguradora. Ni Andina Motors S.A. ni Daimler tenían incidencia frente a este exagerado término de 2 meses que se tomó la aseguradora en autorizar los trabajos a realizar en el vehículo.

**Este ingreso en realidad no es por 65 días sino únicamente uno, en cuanto a que al momento de hacer el registro del ingreso, el sistema presenta un error en el cierre del ingreso bajo orden de trabajo número 033685 de marzo 2 de 2016 con un kilometraje de 25.947 km, por revisión del sistema de refrigeración, al cual se completa el nivel y se lleva el vehículo el mismo día. Como prueba de que la fecha de salida que se observa en la hoja de vida es equivocada, en el siguiente ingreso del día 13 de mayo de 2016, ingresa el vehículo por mantenimiento y el mismo es entregado el 16 de mayo de 2016 con un kilometraje de 28.972 km, habiendo transcurrido dos meses y 11 días después del ingreso por revisión del sistema de refrigeración, con una diferencia de kilometraje recorrido de 3.025 km, demostrando con total claridad que el vehículo efectivamente sí se utilizó en este periodo y el tiempo de 99 días que afirma la hoja de vida es incorrecta.

De manera que es irrelevante que el vehículo estuviese dentro de las instalaciones de Andina Motors durante estos dos meses, pues durante este tiempo no fue objeto de reparación alguna, fue exclusivamente el tiempo que se tomó la aseguradora en resolver pagar o no por el siniestro, de manera a que es imputable únicamente a la aseguradora, no a Daimler ni a Andina Motors S.A. El papel del concesionario en la reparación inicia a partir de la autorización y es cuando procede a solicitar los repuestos de rotación nula y media a ser importados tal como se explicó anteriormente.

36. No es cierto que la demandante no hubiera tenido disponible el vehículo durante estos 49 días entre los meses de agosto, septiembre y octubre de 2016. De acuerdo con su mismo relato de hechos y recuento de días en que no tuvo el vehículo disponible, únicamente se le privó del vehículo durante 18 días (entrada del 18 de agosto de 2016 y 24 de octubre de 2016), por lo cual la demandante habría alquilado un vehículo adicional durante 30 días, lo cual es absurdo y de ninguna manera puede imputarse como perjuicio causado a la misma, solo puede traducirse como torpeza y mala fe probada al prender cobrar esos valores erogados. Vale aclarar que dicha "privación" es únicamente imputable a la demandante en cuanto a que el ingreso en esta ocasión se debe a un segundo siniestro al que fue sometido el vehículo por una colisión que tuvo, de manera que, el tiempo que pasó el vehículo en el taller es responsabilidad exclusiva de la demandante.

También se debe llamar la atención al despacho que los recibos aportados, única prueba de la demandante de este supuesto perjuicio, son prácticamente ilegibles, pudiéndose únicamente confirmar el número de las supuestas facturas (el valor de las facturas es ilegible), y pudiéndose evidenciar que las facturas ni siquiera están a nombre de la demandante. Las facturas están a nombre de una Sociedad por Acciones Simplificada cuya razón social también es ilegible, pero se alcanza a distinguir que es evidentemente una razón social terminada con la sigla S.A.S., de manera que encima de las irregularidades ya demostradas en este punto, estas facturas de venta por el servicio de arriendo del vehículo no están a nombre de la demandante

demostrando aún más la mala fe que cobija el actuar de demandante queriendo reclamar supuestas servicios que ni siquiera adquirió ella misma. Resultaría sorprendente que, como consecuencia de esta contestación, aparezcan unas nuevas facturas a nombre de la accionante.

Además de lo anterior, también se debe resaltar lo descabellado que resulta que la demandante pretenda cobrarse en cabeza de mi representada, un gasto en el que supuestamente incurrió, por una situación que fue ocasionada por su propia culpa, negligencia y uso inadecuado de su vehículo. La responsabilidad de este evento es únicamente atribuible a ella misma, y cualquier consecuencia de haber sometido al vehículo de placas ICT754 a tan grave daño, que requirió un complejo y extenso proceso de reparación, es igualmente atribuible a ella misma, de manera que insiste la demandante en su mala fe al procurar beneficiarse de su propia culpa pretendiendo cobrar ese supuesto daño, a costa de Daimler.

37. Como ya se demostró en puntos anteriores, no es cierto que el vehículo haya permanecido en el taller durante 322 días, tampoco es relevante el hecho que la demandante hubiera alquilado un segundo vehículo teniendo su propio automóvil disponible y funcionando.

También debe reiterarse el hecho de que la demandante pretende beneficiarse de su propia culpa al estar solicitando la indemnización de un gasto que fue ocasionado única y exclusivamente por su propia culpa. La gravedad del daño al que ella misma sometió el bloque del motor del vehículo ICT754 fue la única causa para que el vehículo debía ser reparado y, por ende, tuviera que privarse de poder utilizarlo, por lo tanto, se confirma una y otra vez la mala fe de la demandante.

También debe reiterarse el hecho de que la demandante pretende beneficiarse de su propia culpa al estar solicitando la indemnización de un gasto que fue ocasionado única y exclusivamente por su propia culpa. La gravedad del daño al que ella misma sometió el bloque del motor del vehículo ICT754 llevó que por su propia culpa tuviera que privarse de poder utilizarlo, por lo tanto, confirma una y otra vez la demandante la gravedad de la mala fe con la que interpuso la presente acción.

38. No es cierto que se pueda tener como cuantificación de perjuicio el valor de alquiler de un vehículo de similares calidades que nunca se alquiló. El apoderado de la demandante no parece estar familiarizado con el concepto de perjuicio material indemnizable, el cual se compone de lucro cesante y/o daño emergente. En este caso su intento de cuantificación del perjuicio que supuestamente sufrió la demandante no podría estar más alejado de la realidad pues;

(i) Para poder clasificarse como lucro cesante, sería únicamente en el entendido de que la demandante produjera la suma de \$462.172 cada día a través de la explotación económica de su vehículo de placas ICT754, como lo podría ser ofreciéndola para alquiler por ese valor diario. No es del caso.

(ii) Para poder clasificarse como daño emergente tendría que haber existido la erogación de ese valor diario por parte de la demandante durante el transcurso de los días en que no tuvo disponible el vehículo, como lo sería en el escenario en que hubiese realmente alquilado un vehículo que le costara ese valor diario durante los alegados 273 días (que en realidad son 181 días), escenario que tampoco tuvo lugar en el presente caso. Y, en todo caso, sería totalmente desproporcionado y contrario a la realidad. Sería sorprendente que como consecuencia de esta contestación, aparecieran nuevas facturas relacionadas con esos supuestos alquileres.

342

39. Este numeral contiene varias afirmaciones por lo que procedemos a contestar así:

39.1. No es cierto que la reparación de la colisión que sufrió el vehículo por la cual ingresó al taller el 23 de enero de 2017 tardó 15 días. En la misma línea, no es necesario estimar la duración de la reparación "de acuerdo con el mercado automotriz", solo es necesario acudir a la hoja de vida del vehículo para confirmar que dicha reparación tuvo una duración de 10 días, no 15 días como afirma la demandante. Nuevamente, el apoderado de la demandante pretende confundir al Despacho.

39.2. No es cierto que el artículo 1080 del Código de Comercio determine el término para realizar la reparación del vehículo frente al daño causado por la inundación a la que se sometió. Se equivoca titánicamente el apoderado de la demandante al pretender aplicar este artículo a la reparación del vehículo. La norma es clara frente a establecer que es el término legal que tiene el asegurador para pagar el siniestro una vez este ha sido acreditado por el asegurado o beneficiario. Se está hablando claramente de un sujeto calificado (asegurador), calidad que únicamente cumple la compañía de seguros Suramericana de Seguros S.A., la cual sí pudo incumplir el término legal establecido por el artículo 1080 del Código de Comercio frente al siniestro acreditado por la demandante el día 16 de octubre de 2016, pues fue hasta el 10 de diciembre de 2015 que autorizó el mencionado pago. Pero, en todo caso, lo que está más que claro es que esta norma no es aplicable en ningún escenario a Daimler o Andina Motors S.A.

Es hasta el cumplimiento de este término establecido por ley frente a la aseguradora, que el concesionario podía entrar a pedir en importación los repuestos necesarios y dar inicio a la reparación del vehículo de placas ICT754. Pero tal como se mencionó, la aseguradora tardó dos meses completo en autorizar el pago de la reclamación del siniestro (demora únicamente imputable a la aseguradora), y a partir del 10 de diciembre de 2015 fue que Andina Motos S.A. pudo solicitar en importación los repuestos que necesitaba para la compleja reparación del motor del vehículo, los cuales se demoraron un mes en su proceso de importación, ya que tal como se explicó anteriormente, se trataba de piezas de media y nula rotación en el stock del concesionario. A la llegada de los repuestos el taller tardó solamente 1 mes (a pesar de la gravedad de los daños) en tener el vehículo listo para entrega el 12 de febrero de 2016.

40. Tal como se ha demostrado en puntos anteriores, no son ciertos los 273 días que alega la demandante.

41. No es cierto que no tuvieran ánimo conciliatorio las convocadas. Ante la solicitud de perjuicios carentes de toda realidad y que eran fruto directo de un uso inadecuado que la demandante le había impuesto al vehículo, se tomó la posición de no conciliar.

42. Este numeral contiene varias afirmaciones por lo que procedemos a contestar así:

42.1. No le constan a Daimler las gestiones y acciones y los pagos realizados por Suramericana de Seguros Generales S.A., es una persona jurídica diferente a Daimler por lo que es un hecho de terceros.

42.2. No le consta a Daimler que Andina Motors haya recomendado a la compañía de seguros que la opción de reparar el motor era preferible, puesto que Daimler es una persona jurídica diferente a Andina Motors.

Sin embargo, esta afirmación por parte de la demandante resulta asombrosamente absurda, puesto que, frente a estos casos de siniestros, el concesionario encargado se preocupa únicamente por presentar las opciones de reparación con las que cuenta el vehículo desde su experticia técnica. Le es indiferente al concesionario la decisión que se tome, en razón a que todo el costo de dicha reparación será por cuenta de la compañía aseguradora y en este caso las dos opciones eran claras, iniciar un complejo proceso de intervención de un motor sellado, terminando definitivamente con su garantía de fábrica, o por el otro lado, cambiando el bloque de motor completo, proporcionándole al vehículo un motor completamente nuevo traído directamente desde la fábrica de Daimler en Alemania. Desde el punto de vista técnico, era más que obvio que la opción que garantizaría un mejor desempeño del vehículo después del grave daño al que fue sometido, era el cambio de bloque de motor. El resultado de la intervención de motor, así fuera en manos de técnicos expertos de un taller autorizado, no podía equipararse con el reemplazo del bloque. Es absurdo considerar que Andina Motos pudiera haber llegado a hacer esta recomendación.

El papel del concesionario se limitó a presentar estas dos opciones a la aseguradora, pues es esta la que elige. Debe recordarse que el costo de la reparación fue de \$53 millones de pesos mientras que el costo de un bloque de motor nuevo oscila entre los \$80-\$90 millones de pesos. Deja mucho que desear que la demandante se tome la molestia de hacer esta clase de acusaciones frente a Andina Motors S.A., cuando el concesionario no tenía ninguna incidencia frente a la decisión que tomara la aseguradora sobre la autorización de reparación.

43. Este numeral contiene varias afirmaciones por lo que se procede a contestar así:

43.1. No es cierto que Andina Motors S.A. o Daimler hayan recomendado a la aseguradora autorizar la reparación del motor, tal como quedó expuesto en el anterior punto.

43.2. No es cierta la ausencia de stock de repuestos. Ya se explicó cómo al igual que cualquier empresa en el manejo de inventarios, hay ciertos elementos que se clasifican como de baja o nula rotación y su disponibilidad está sujeta a importación, tal y como sucedió con la complejísima reparación del motor frente al daño por golpe hidráulico, que requirió piezas de media y nula rotación en el stock de Andina Motors.

43.3. No es cierta la mora en la reparación del motor por daño por golpe hidráulico. Ya se explicó como los primeros dos meses de espera después de interpuesta la reclamación del siniestro fueron exclusivamente responsabilidad de la aseguradora, el siguiente mes fue en espera de los repuestos de media y nula rotación que requería la compleja reparación y finalmente la reparación como tal duró tan solo un mes, de manera que no existió mora alguna en el tiempo de reparación del motor.

43.4. No es cierto que Andina Motors o Daimler sean responsables por los ingresos por garantía, cómo se demostró, siempre se atendió un sistema del vehículo diferente, demostrando una efectiva reparación, y además también se demostró como el estilo de manejo y uso intensivo de la demandante llevaron al desgaste acelerado de muchas piezas del vehículo que en situaciones normales habrían tenido una vida útil mucho más prolongada.

43.5. No es cierto el incumplimiento del contrato de reparación y mantenimiento, el concesionario honro la garantía inclusive mucho más allá de lo que debía ya que la demandante estaba incurso en 4 causales de exoneración de la garantía general otorgada por Daimler. Cada ingreso por garantía fue eficaz en su

3

reparación y en ninguna ocasión se le generó cobro alguno a la demandante por los repuestos remplazados y la mano de obra prestada, cumpliendo así con su obligación legal y contractual.

Se debe aclarar también que la responsabilidad de Daimler se limita únicamente frente a la garantía otorgada al momento de la compra del vehículo, la cual se perdió frente al bloque del motor al ser objeto de inundación culpa de la demandante, y a partir de esta reparación, la garantía de los repuestos instalados y del servicio de reparación prestado son responsabilidad exclusiva de Andina Motors, garantía frente a la cual no existe solidaridad y no puede ser vinculado Daimler frente a esta de ninguna manera.

43.6. Las actividades económicas CIU citadas son de Andina Motors S.A., persona jurídica diferente a Daimler por lo cual esta información no le consta.

44. No le consta a Daimler los actos de disposición de la demandante sobre el vehículo de placas ICT754, es un hecho de terceros. Sin embargo, se debe aclarar que el valor por el cual vendió la demandante el vehículo no puede entenderse como una pérdida de valor comercial pues ella fue la que libre y unilateralmente decidió aceptar entregar su vehículo por ese monto, si ella consideraba que no era el valor que reflejaba el estado de su vehículo, simplemente se debía abstener de venderlo a ese precio, precisamente, como no estaba obligada a aceptar ese precio, es una consecuencia de sus propias acciones y la supuesta pérdida de valor comercial no es imputable a nadie más que ella misma.

Independiente de lo anterior, se debe reiterar que el estado del vehículo al momento de su venta es causa directa del uso intenso que se le imprimió desde su momento de compra, el hecho de que no cumplió con la rutina de mantenimientos recomendada por Daimler, y por último, en inmensa medida gracias al uso inadecuado que le impartió al vehículo la llevó a inundar el motor, extinguiendo la garantía de fábrica que existía frente a este elemento.

45. No es cierto que el documento elaborado por MULTISERVICIOS AUTOCARS S.A.S. sea un peritaje, en cuanto a que no cumple con los requisitos dispuestos por el artículo 226 del Código General del Proceso especialmente los numerales 3, 4, 5, 6, 7, 8, y 9.

46. No es un hecho, la demandante está relatando qué documentos incluyó en su escrito de demanda.

II. Excepciones

1. Falta de legitimación en la causa por pasiva: Daimler no es responsable de la reparación puesto que los componentes estaban excluidos de la garantía como consecuencia de la inundación del vehículo por parte de la demandante.

En el artículo 278 del C.G.P se establece que:

"En cualquier estado del proceso, el juez **deberá dictar sentencia anticipada**, total o parcial, en los siguientes eventos:

(...)

ARCHILA ABOGADOS

3. Cuando se encuentre probada la cosa juzgada, la transacción, la caducidad, la prescripción extintiva y la **carencia de legitimación en la causa**". (Negritas fuera de texto)

De manera que, se deberá proferir sentencia anticipada cuando se encuentre probada la carencia de legitimación en la causa, tal y como ocurre en este asunto.

Sobre el particular, la jurisprudencia se ha pronunciado en los siguientes términos:

"De manera muy sucinta ha señalado la Sala que la legitimación en la causa por el lado activo, es la identidad del demandante con el titular del derecho subjetivo, es decir, con quien tiene vocación jurídica para reclamarlo y, **por el lado pasivo, es la identidad del demandado con quien tiene el deber correlativo de satisfacer el derecho**". La legitimación es, por lo tanto, un presupuesto material de la sentencia de mérito favorable al demandante. En consecuencia, si aparece acreditado en el proceso que la entidad que ha sido demandada, conforme a la ley sustancial, no es la llamada a responder eventualmente por el daño cuya indemnización se reclama, habrán de negarse las pretensiones de la demanda".

En el presente caso tenemos que existe una garantía de fábrica de los vehículos de marca Mercedes Benz comercializados en Colombia entre Daimler y el concesionario autorizado (en este caso Andina Motors) quien haya realizado la respectiva venta, por el término de 5 años. Esta garantía se encuentra descrita en la carta de garantía que obra en el expediente, donde se estableció de forma general las obligaciones a cargo de Daimler y el concesionario, obligaciones a cargo del cliente, condiciones especiales, piezas excluidas de la garantía y finalmente, 10 causales de exclusión de la garantía. De estas 10 causales resaltamos las 4 siguientes:

"(i) Cuando se han producido daños en el vehículo por no seguir las observaciones técnicas de Daimler Colombia S.A., relacionadas con el uso y manejo inadecuado del vehículo.

(...)

(ii) Si los daños o mal funcionamiento del vehículo se deben a uso inadecuado, accidentes, vandalismo, condiciones ambientales adversas, desastres naturales, y en general por caso fortuito o fuerza mayor.

(...)

(iii) Si el vehículo ha sido utilizado en condiciones distintas a las normales para las que fue diseñado o no ha sido operado siguiendo las recomendaciones de las instrucciones de servicio y el cuaderno de mantenimiento entregado con el vehículo y las demás instrucciones comunicadas por Daimler Colombia S.A.

(...)

(iv) Servicio de mantenimiento, piezas de motor para puesta a punto, así como elementos o piezas que sean intervenidas o reparadas por colisión. De igual forma no tendrán garantía los vehículos declarados pérdida total o que sean de salvamento."

En el caso en que llegue a operar cualquiera de estas causales frente al vehículo en su totalidad, o algunas piezas en específico, se perderá inmediatamente la garantía de fábrica.

En este caso, lo que eventualmente operaría es una garantía de la reparación, que tienen un plazo por los repuestos cambiados 1 año y el servicio de reparación efectuado tendrá una garantía de 3 meses. La

responsabilidad de esta garantía de repuesto y garantía de reparación será única y exclusivamente en cabeza de quien desarrolle el reemplazo de la pieza o la respectiva reparación. Ahora, frente a estas dos garantías la ley no contempló solidaridad alguna entre Daimler y Andina Motors frente a la reparación o reemplazo de repuesto.

Frente al caso en concreto, tenemos que el día 16 de febrero de 2016, la demandante condujo su vehículo de placas ICT754 en contravía de las recomendaciones efectuadas por Daimler en su manual de usuario, sometiendo de forma inadecuada al vehículo a un altísimo nivel de agua que no estaba diseñado para soportar, lo que conllevó a que ingresara agua al motor por vía de admisión, llevando a generar un gravísimo daño al bloque del motor por golpe hidráulico.

Al haber incumplido las obligaciones a su cargo, la actuación de la propietaria extinguió la garantía de fábrica que existía frente al bloque de motor al perfeccionarse las primeras 3 causales de exclusión de garantía que se mencionaron recientemente (i, ii, y iii). Fue tan evidente para la demandante que en este momento que había extinguido la garantía legal del motor, que ni siquiera intentó presentar el reclamo frente a Andina Motors o Daimler, y prosiguió a presentar la reclamación de la póliza todo riesgo que tenía con la compañía de Seguros Generales Suramericana S.A.

Como se ha explicado a lo largo de este documento, la compañía de seguros tomó la decisión de autorizar la intervención y reparación del bloque de motor, en contraposición a la opción de cambiar el bloque de motor completo por uno nuevo, para lo cual se ordenó a Andina Motors proceder con la reparación, desembolsando en favor de esta la suma neta de \$45.175.574. Debe aclararse que Daimler no intervino de ninguna manera en todo lo que respecta a la ocurrencia del siniestro, reclamación de la póliza, y reparación del vehículo.

En el momento en que se inició la intervención del motor del vehículo ICT754 por parte de Andina Motors tuvieron lugar dos eventos de forma simultánea:

- i) Andina Motors pasó a ser el único responsable frente a la reparación a efectuar del bloque de motor del vehículo ICT754, teniendo que otorgar a la demandante una garantía por el servicio de reparación.
- ii) Operaron cuatro causales de pérdida de la garantía frente al bloque de motor al este haber sido intervenido con ocasión de un accidente. ¿Qué quiere decir que hayan operado 4 diferentes causales de exclusión de la garantía frente al bloque del motor? Quiere decir que la obligación de Daimler de otorgar garantía de fábrica al bloque del motor del vehículo ICT754 por el término de 5 años desde su venta, se había extinguido.

Además de lo anterior, al no estar encargado del proceso de reparación y sustitución de repuestos, tampoco sería responsable de la eficacia de la reparación del bloque de motor por parte de Andina Motors, pues se trató de una reparación no cubierta por garantía de fábrica, frente a la cual participaron Andina Motors y Suramericana.

De acuerdo con lo anterior, después de la inundación del vehículo de placas ICT754 ocasionada por el uso inadecuado de la demandante el 16 de octubre de 2016, se extinguió en cabeza de Daimler cualquier obligación de garantía para con el bloque de motor del vehículo ICT754.

Así mismo, conforme el relato de los hechos de este escrito, quedó demostrado como en los 4 años en que el vehículo estuvo en manos de la demandante, únicamente existieron 5 entradas por supuesta garantía de las cuales :

Fecha ingreso por garantía	Tipo de garantía	Repuesto intervenido	Sistema intervenido en ingreso	Responsable
12/02/2016	Garantía del vehículo	Bomba de agua del motor	Sistema de refrigeración	Andina Motors
30/11/2016	Garantía del vehículo	Batería de arranque	Sistema de encendido	Andina Motors
01/02/2017	Garantía del vehículo	Filtro de aceite	Sistema de lubricación	Andina Motors
30/01/2018	Cortesía comercial	Termostato	Sistema eléctrico	Andina Motors
25/05/2018	Garantía del vehículo	Airbag	Sistema de seguridad	Andina Motos y Daimler

Es claro como en los cuatro años que tuvo la demandante el vehículo ICT754, en los cuales lo sometió a un uso excesivo y un uso inadecuado que conllevó a complejos y profundo daños en el bloque del motor, existió únicamente un solo ingreso por garantía de fábrica del vehículo, el cual fue el día 25 de mayo de 2018 frente a una novedad de un airbag delantero el cual fue eficazmente resuelto.

Los otros 4 ingresos obedecieron únicamente a la garantía del repuesto de elementos que fueron reemplazado en la intervención del motor en enero del 2016, garantía frente a la cual el único responsable es Andina Motors.

Podemos entonces concluir, que: i) Daimler no cuenta con ninguna responsabilidad frente al siniestro del vehículo ICT754 del 16 de octubre de 2016; ii) Daimler fue totalmente ajeno y no estuvo involucrado en la toma de decisiones frente a la orden impartida por la compañía de Seguros Generales Suramericana S.A. de intervenir y reparar el motor del vehículo ICT754 en lugar de cambiar el bloque de motor completamente; iii) Daimler no estuvo involucrado ni tuvo participación o responsabilidad alguna frente a la reparación e intervención del bloque de motor del vehículo ICT754, por lo que tampoco tiene responsabilidad o incidencia alguna frente a las demoras que tuvieron lugar durante la reparación; iv) Daimler no es responsable de la garantía de la reparación realizada al bloque de motor del vehículo de placas ICT754; v) Daimler es totalmente ajeno a las pretensiones y reclamos que presenta la demandante en este proceso.

En consecuencia, es claro que Daimler Colombia S.A. es totalmente ajeno a este litigio, pues quedó demostrado que no cuenta con responsabilidad ni incidencia frente a ninguna de los reclamos presentados por la demandante en este proceso, de manera que solicito al Despacho proferir sentencia anticipada por carencia de legitimación en la causa por pasiva respecto de Daimler.

2. El daño carece de certeza: no existe prueba alguna

El daño es uno de los elementos que estructuran la responsabilidad civil, entendido como “(...) todo detrimento, menoscabo o deterioro, que afecta bienes o intereses lícitos de la víctima, vinculados con su

346

patrimonio, con su esfera espiritual o afectiva, o con los bienes de su personalidad⁵". Además, es el requisito "(...) más importante (...), al punto que, sin su ocurrencia y demostración, no hay lugar a reparación alguna⁶."

El requisito fundamental para que el daño sea resarcible es que sea cierto. De suerte que, si no se encuentra probada su existencia, su extensión y medida, el juez no tendrá fundamento para falla una condena debiendo exonerar al demandado⁷. Aunando a lo anterior, tal como lo ha señalado la jurisprudencia, la prueba del daño incumbe al demandante⁸. Lo cual guarda concordancia con lo establecido en el artículo 167 del Código General del Proceso⁹.

En síntesis, el daño debe ser cierto, es decir que debe estar plenamente probado por el demandante. De lo contrario, no podrá configurarse la responsabilidad civil y deberá exonerarse a Daimler. Tal y como ocurre en este caso.

2.1 Frente al daño por pérdida del valor comercial

Afirma la demandante que por concepto de afectación del valor comercial del vehículo a costo según tabla de Fasecolda que corresponde a \$99.000.000, contra el valor de venta por \$60.000.000, arrojando una afectación del 40% del valor comercial del vehículo que corresponde a \$39.600.000.

Respecto de la referida pretensión es clara su improcedencia por las siguientes razones:

i) El valor que usa la demandante como referencia de un vehículo del modelo del suyo por el valor 99 millones, es consecuencia de un análisis que se realiza sobre un automotor que está en buenas condiciones y que no ha sufrido daños graves como consecuencia de múltiples siniestros atribuibles en exclusiva al conductor.

Sin embargo, este caso es distinto, pues está ampliamente demostrando el uso incorrecto que le ha dado la demandante al vehículo a lo largo de los años, al punto de inundar el motor. Veamos.

⁵ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 1 de noviembre de 2013. Rad. No. 19994-26630-01

⁶ Ibid.

⁷ "no en balde se exige, a título de requisito sine qua non para el surgimiento de la prenotada obligación resarcitoria, la certeza del eslabón en comento, calidad que deberá establecerse, inexorablemente, con sujeción al tamiz de la jurisdicción. De allí que si no se comprueba o determina su existencia -como hecho jurídico que es-, a la vez que su extensión y medida, el Juez no poseerá argumento válido para fundar, en línea de principio, una condena cualquiera enderezada a obtener su resarcimiento, debiendo, en tal virtud, exonerar de responsabilidad al demandado, por más que el demandante, a lo largo de la litis, haya afirmado lo contrario, salvo las restrictas excepciones admitidas por la ley o por la jurisprudencia (intereses moratorios).

Sobre este particular ha señalado la jurisprudencia de la Sala, 'repitiendo un principio fundamental de derecho, que el perjuicio **que condiciona la responsabilidad civil no es materia de presunción legal y que como derecho patrimonial que es, debe ser demandado y probado en su existencia y en su extensión por quien alega haberlo sufrido, que es quien mejor debe saber en qué consiste y cuanto lo ha afectado.** Quien afirma que su demandado le ha inferido un daño por su dolo o su culpa, está obligado, si quiere que se le repare por decisión judicial, a producir la prueba de la realidad del perjuicio demostrando los hechos que lo constituyan y su cuantía, o señalando a este respecto, cuando menos, bases para su valoración.' (Negrillas fuera del texto). Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 18 de diciembre de 2008. Rad. No. 2005-00031-01.

⁸ "de suyo, que si **el daño es uno de los elementos estructurales de la responsabilidad civil**, tanto contractual como extracontractual, **su plena demostración recae en quien demanda**, salvo las excepciones legal o convencionalmente su modalidad." Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 18 de diciembre de 2008. Ra. No. 2005-00031-01

⁹ Art. 167 CGP: "Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen (...)."

ARCHILA ABOGADOS

- Uso excesivo de más de 2.000 km de kilometraje por mes
- Incumplimiento manifiesto de la rutina de mantenimiento ordenada por el fabricante
- Doble afectación de la póliza de todo riesgo por colisión y daño por golpe hidráulico del motor que superan los \$60 millones de pesos.
- Bloque de motor intervenido y reparado y con la garantía de fábrica extinguida.

Todas las anteriores son las causas por las que se vio afectado el valor del vehículo, pero todas estas causas son imputables en exclusiva a la demandante (uso inadecuado). Por lo tanto, es absurdo que pretenda la señora Alejandra Vélez tomar como precio de referencia el de un vehículo que se encuentra en buenas condiciones en atención al correcto uso.

ii) No se constituye como un daño resarcible el hecho que la demandante hubiera vendido el vehículo por el valor que alega que lo vendió. Independiente del estado en que se encuentra el vehículo, que es única y exclusivamente culpa de la demandante, la señora Alejandra no estaba obligada a acceder a vender el vehículo por ese valor. Fue una decisión plena y voluntaria de la señora Alejandra Vélez, luego mal podría responsabilizarse a las demandadas de los malos negocios que realice la accionante.

2.2 Frente al daño por alquiler de vehículo de alta gama

Alega la demandante lo largo del escrito que se vio obligada a contratar un servicio de arrendamiento de vehículo por la terrible privación que tuvo de su vehículo por parte del taller durante estos tres meses. Afirma y reclama como perjuicio que se le debe reintegrar la suma de \$13.230.000 por 49 días (\$270.000 por día) de servicio de arrendamiento de vehículo durante estos tres meses. Siguiendo su mismo relato de los hechos y contabilización de los días en que permaneció el vehículo en el taller durante estos meses tendríamos que hubo dos entradas; el 18 de agosto de 2016 (18 días en el taller) y el 24 de octubre de 2016 (1 día en el taller), para un total de 19 días.

De esta manera tenemos que durante estos tres meses el vehículo permaneció en el taller un total de 19 días por lo que habría habido 30 días en los cuales la demandante tenía en su poder su vehículo en perfectas condiciones de uso y además contaba al mismo tiempo con un segundo vehículo alquilado que le costaba \$270.000 por día.

Pero, es claro en todo caso, este perjuicio en ninguna circunstancia podría ser reconocido, pues la única razón para un eventual alquiler del vehículo es: el mal uso que le ha dado la demandante al vehículo, es decir que es responsabilidad exclusiva de la señora Alejandra. De reconocerse estos "perjuicios", se constituiría un enriquecimiento sin causa en cabeza de la demandante, en primera medida, ya que equivaldría a pagarle a la demandante el servicio de arrendamiento de vehículo, cuando en ese mismo momento contaba con su propio vehículo en perfectas condiciones de uso para su disfrute. Y, en segundo lugar, las demandadas tendrían que reparar unos "daños" que fueron causados por ella misma.

Ahora, dijimos que no procede la reparación de los perjuicios derivados del supuesto alquiler pues sería contrario a todo el régimen de responsabilidad civil colombiano. Pero, en gracia de discusión, los valores que presenta la accionante son absurdos y desproporcionados.

34x

¿Qué pasaría en el escenario en que la demandante no hubiera tomado un servicio de camioneta de alta gama sino de transporte en helicóptero? ¿Sería válido que le exigiera a mi representada el reintegro de esos gastos? Por supuesto que no. El resarcimiento del daño es únicamente frente al daño realmente sufrido y en este caso tenemos que como se explicó en anteriores puntos, el eventual daño sufrido por el vehículo que llevó a la compleja reparación a la que tuvo que someterse fue por culpa propia de la demandante, de manera que fue por su propia acción la que generó que se viera afectada su movilidad, por lo tanto, no tiene cabida alguna que reclame a mi poderdante ningún tipo de resarcimiento, pues habría lugar a un enriquecimiento sin causa por verse beneficiada por su propia culpa. El valor que reclama la demandante no tiene ningún sustento y el daño que alega es exagerado y carece de prueba.

2.3 Frente al daño por privación del uso y goce del vehículo.

Alega la demandante que por la privación que tuvo del uso y goce del vehículo es merecedora de un resarcimiento de perjuicios equivalente a la multiplicación de los días en que "se le privó del uso", supuestamente contabilizado en 228 días, por la suma de \$462.172 que es el equivalente al alquiler diario de una camioneta Hyundai Santa Fe que considera es un "vehículo de calidades equiparables" al vehículo del que le privaron el uso. Esta multiplicación tiene producto la absurda suma de \$105.375.216.

Esta liquidación de perjuicio es incoherente y el alegado daño carece de toda prueba. Precisamente, en el acápite donde se discriminan los elementos del juramento estimatorio se denominan "perjuicios patrimoniales por daño emergente", pero la tasación del perjuicio que hace el apoderado es realmente la tasación de un perjuicio por lucro cesante pues se está planteando una contraprestación económica diaria que se habría dejado de recibir por no contar con el vehículo. La única manera que pudiera cobrar este perjuicio tasado sería en el escenario en que la demandante explotara económicamente a su vehículo como, por ejemplo, a través de un contrato de arrendamiento, y ese valor que pretende reclamar es el valor que habría perdido cada día que estuviera privado de su vehículo y no por estar este en el taller.

De ninguna manera podría otorgársele un valor al azar a todos los conceptos que nombra el apoderado en este acápite, pues no tiene ninguna justificación demostrable y racional. Por ejemplo: frente a la "ausencia injustificada de repuestos en el territorio nacional", ¿Cómo determina el abogado que no contar con un repuesto le cueste a un cliente del taller \$462.172 por día? Absolutamente nada, esa tasa con la que se pretende liquidar el supuesto perjuicio no guarda ninguna relación con ninguno de los conceptos reclamados, fue asignada al azar y los \$105.375.216 que reclama en este acápite no tienen sustento alguno y por ello el daño alegado carece rotundamente de prueba y no puede ser objeto de reparación. De manera que, como se explicara más adelante, este es un claro ejemplo en donde debe proceder la sanción descrita en el artículo 206 del CGP.

2.4 Frente al daño por privación del uso y goce del vehículo – "Pretensión subsidiaria".

En este punto pretende la demandante presentar una segunda opción de liquidación del perjuicio sufrido por la privación del uso del vehículo basándose en una sentencia del Consejo de Estado que establece que la privación del goce es equivalente al interés civil de 6% anual del avalúo, multiplicado por el número de meses de inmovilización, y de acuerdo con sus cálculos dicha suma le da el equivalente a \$45.144.000.

Respecto de la referida pretensión es clara su improcedencia por lo siguiente:

(i) El precedente al que hace referencia es de la jurisdicción contencioso administrativa y no es aplicable a la jurisdicción ordinaria.

(ii) En su cálculo la demandante utiliza un avalúo de 99 millones para calcular el daño, lo cual es totalmente falso y absurdo pues ese no es el avalúo real del vehículo ICT754, ese avalúo corresponde a un vehículo Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC modelo 2015 que se encuentre en perfectas condiciones, es decir que el propietario no haya hecho un uso inadecuado del automotor, lo cual no es el caso frente al vehículo de la demandante. Para este cálculo tendría que haber realizado un avalúo técnico para que un perito determinara el valor real del vehículo en el estado que se encontraba, no puede entonces la demandante asignar un valor cualquiera al valor de avalúo para inflar de manera exagerada el supuesto daño que se le causó por razón de la privación del uso. De esta manera, el resultado al que llegó la demandante necesariamente es equivocado pues se basa en un avalúo irreal, por lo que dicho daño carece totalmente de prueba.

(iii) Además de sustentarse en un avalúo inflado e incorrecto, la demandante realizó el cálculo terriblemente mal. Es matemáticamente imposible que un interés anual del 6% sobre un avalúo de 99 millones, durante 7.6 meses tenga como resultado 45 millones. Solo el interés anual de 99 millones es 5 millones de pesos, como sería posible que 7/12 de esos 5 millones tuvieran como resultado 45 millones. El resultado de 45.144.000 estaría correcto si estuviésemos calculando una tasa de interés 101.2% anual (vs. 6% anual), lo cual es tan solo 16 veces mayor del interés civil, de manera el cálculo de la demandante es manifiestamente de mala fe al pretender cobrar sumas al azar sin justificación alguna, por lo que se demuestra tajantemente que este alegado daño carece totalmente de prueba.

2.5 Frente a los gastos en repuestos como refrigerante, pastillas de frenos etc.

Frente a este alegado daño, la demandante viola manifiestamente la obligación de tasar el daño que pretende reclamar de acuerdo con el artículo 206 del CGP, pues no se molesta en ni siquiera tasar dicho daño. De manera que, sobra decir que este daño carece rotundamente de prueba y no es posible ordenar su reparación.

3. La pérdida de valor comercial del vehículo obedece el uso inadecuado que se le dio al vehículo: culpa exclusiva de la víctima

El manual de usuario del vehículo Mercedes Benz GLK CDI 4MATIC modelo 2015 de placas ICT754 cuenta con la siguiente información en sus páginas 205 y 464:

328

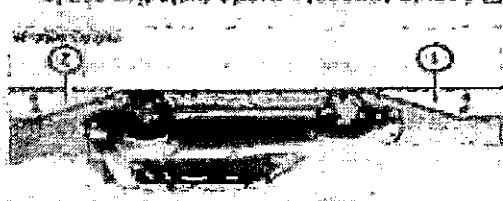
Los datos de cada (1) con la carga necesaria para la marcha en el 50 cm. terreno.

Carga necesaria para la marcha en el terreno no asfaltado (página 205).

Información adicional sobre el conductor, depósito de combustible lleno, todos los depósitos llenos, todos los depósitos llenos.

Carga necesaria para la marcha en el terreno no asfaltado (página 205).

Angulo longitudinal rueda/volante



El ángulo longitudinal rueda/volante con la carga en orden de marcha en el 50 cm. terreno, como máximo en la parte delantera (2) 24,6° como máximo en la parte trasera. Carga necesaria para la marcha en el terreno no asfaltado (página 205).

depósito de combustible lleno, todos los depósitos llenos, todos los depósitos llenos.

información adicional sobre el conductor, depósito de combustible lleno, todos los depósitos llenos, todos los depósitos llenos.

Angulo longitudinal rueda/volante

Datos técnicos

Todos los modelos	Longitud del vehículo	4.536 mm
Todos los modelos	Anchura del vehículo	2.016 mm
Todos los modelos	Anchura del vehículo sin los retrovisores exteriores	1.840 mm
Todos los modelos	Altura del vehículo	1.669 mm
Todos los modelos	Batalla	2.755 mm
Todos los modelos	Carga máxima sobre el eje	75 kg

Modelos	Altura sobre el suelo	Modelos con motor de gasolina	182 mm
Modelos con motor diesel	177 mm	Todos los modelos	177 mm

Datos del vehículo para la carga por todo terreno

La profundidad de cada (1) con la carga necesaria para la marcha en el 50 cm. terreno no asfaltado (página 205).

La profundidad de cada (1) con la carga necesaria para la marcha en el 50 cm. terreno no asfaltado (página 205).

La profundidad de cada (1) con la carga necesaria para la marcha en el 50 cm. terreno no asfaltado (página 205).

ARCHILA ABOGADOS

349

Conducción y estacionamiento

Para evitar la corrosión y la disminución de la fuerza de frenado, siga las siguientes recomendaciones:

- Fíjese ligeramente el freno de estacionamiento de vez en cuando antes de emprender la marcha.
- Recorra una distancia de aproximadamente 100 m a una velocidad máxima de 20 km/h.

Conducción por calzadas mojadas

Aquaplaning

A partir de cierto nivel de agua sobre la calzada puede producirse aquaplaning, aunque:

- circule a baja velocidad.
- la profundidad del perfil de los neumáticos sea suficiente.

Por esta razón, si conduce con fuertes precipitaciones o en condiciones que favorezcan el aquaplaning, siga las siguientes recomendaciones:

- Reduzca la velocidad.
- Evite las rodadas.
- Evite los movimientos rápidos con el volante.
- Frene con cuidado.

Circulación por carreteras encharcadas

■ Tenga en cuenta que los vehículos que circulan por delante del propio o en sentido contrario forman olas en la superficie del agua. Por dicho motivo puede superar la altura máxima autorizada del agua.

■ Es imprescindible que tenga en cuenta las indicaciones. De lo contrario, podría dañar el motor, el sistema eléctrico y el cambio.

■ Si atraviesa una zona de la calzada que se ha acumulado agua, no debe superar una velocidad máxima de 5 km/h.

Observe los valores respecto a la profundidad de vadeo (página 464).

Vadeo en terrenos no asentados

1 No se introduzca en ningún caso en el agua tomando impulso previamente. Debido a la ola formada delante del vehículo podría llegar agua al motor y a los grupos auxiliares y dañarlos.

2 No abra ninguna puerta durante el vadeo. De lo contrario, el agua podría penetrar en el habitáculo del vehículo y causar desperfectos en sistemas electrónicos del vehículo y el equipamiento interior.

- Infórmese de la profundidad y la naturaleza del curso de agua antes de atravesarlo.
- Cambie a una marcha inferior con la leva de cambio izquierda del volante.
- Evite elevados números de revoluciones del motor.
- Comience y finalice el vadeo circulando a velocidad de paso y por una zona llana.
- Atraviese el curso de agua circulando lentamente y a velocidad uniforme.
- No se detenga.
- La resistencia al avance es muy elevada durante el vadeo, el fondo es resbaladizo y puede ser movedizo. Por dichos motivos, el arranque dentro del agua es muy difícil y peligroso.
- Procure que no se forme ninguna ola delante del vehículo durante la marcha.
- Limpie el barro del perfil de los neumáticos después de haber atravesado el curso de agua.
- Seque los frenos frenando el vehículo después de efectuar el vadeo.

Observe los valores respecto a la profundidad de vadeo (página 464).

El manual establece con claridad que la capacidad máxima de vadeo del vehículo MB GLK CDI 4MATIC modelo 2015 de placas ICT754 es de 30 cm de altura a una velocidad máxima de 5 km/h, por lo que superar esa profundidad de nivel de agua y/o velocidad precisamente va a llevar a que ingrese agua al motor por la

ARCHILA ABOGADOS

vía de admisión de aire y el ingreso de agua causará profundos daños en el motor y sus sistemas fundamentales. La cantidad de advertencias y recomendaciones de cómo evitar el ingreso de agua al motor demuestran lo grave que puede llegar a ser el daño por golpe hidráulico pues generalmente deja al bloque del motor inservible y el reemplazo de este puede llegar a representar más del 60% del valor de todo el vehículo.

El relato de lo ocurrido con el vehículo el 16 de octubre de 2015 es el siguiente: "La camioneta estaba parqueada en el Centro comercial Rivera cuando de repente se vino el aguacero, iniciamos el recorrido y fue lloviendo fuertemente el agua llegó a la mitad de las llantas cuando de repente se apagó y no volvió a encender."

Si bien de acuerdo con el relato pareciera que la demandante no superó las recomendaciones del fabricante, al establecer que el nivel del agua no superó la mitad de las llantas, aquí entra a jugar la advertencia del manual de usuario de no superar una velocidad máxima de 5km/h al atravesar la zona inundada pues de emplear una velocidad superior, el impulso del vehículo generará una ola que incrementará la altura del nivel del agua y llevará a que ingrese al motor por vía de admisión.

La demandante como propietaria y responsable de la preservación de su vehículo debía conocer las limitaciones de diseño de este y al advertir una situación de riesgo frente al vehículo evitar la vía inundada o Es muy importante señalar que, como lo establece el manual, en un terreno inundado y a una velocidad superior a 5km/h, el impulso del vehículo generará una ola que incrementará la altura del nivel del agua y llevará a que ingrese al motor por vía de admisión.

La demandante como propietaria y responsable de la preservación de su vehículo debía conocer las limitaciones de diseño de este y al advertir una situación de riesgo frente al vehículo evitar la vía inundada o hasta simplemente detenerse y apagar y esperar a que el nivel del agua disminuyera era mejor opción que seguir acelerando hasta lograr que ingresara agua al motor por vía de admisión. Y, en todo caso, ningún otro vehículo de similares características hubiese soportado que se ingresara a un terreno inundado y a esa velocidad, tal y como lo hizo la demandante.

A partir de la propia decisión de la accionante de ir en contra de las recomendaciones del fabricante de su vehículo, conllevó a que se causará una grave afectación al motor y sus sistemas aledaños.

Daños de tal magnitud que la reparación superó el 40% del valor del vehículo. Una afectación tan grave y directa en el motor, conlleva a que se pierda la garantía de fábrica de todo el bloque del motor y necesariamente incide en la valorización del vehículo pues sufrió un grave siniestro -al margen de su reparación.

4. Conducta de la demandante es contraria al principio de mitigación del daño

El principio de mitigación del daño ha sido reconocido en la doctrina y la jurisprudencia, como aquel deber en cabeza de la parte que alega sufrir un daño, de omitir la realización de conductas que extiendan el mismo. Así como también, desplegar aquellas que permitan que la propagación del daño se detenga.

En relación con este deber de conducta de la víctima, la Corte Suprema de Justicia ha señalado:

350

"(...) en el campo de la responsabilidad civil -contractual y extracontractual- la doctrina contemporánea destaca la importancia, cada vez mayor, que adquiere el que la víctima con su conducta procure mitigar o reducir el daño que enfrenta o que se encuentra padeciendo. Ejemplo diciente de lo anterior, en relación con el contrato de seguro, es la previsión del artículo 1074 del Código de Comercio colombiano que impone al asegurado, una vez ocurrido el siniestro, la obligación de "evitar su extensión y propagación, y a proveer al salvamento de las cosas aseguradas" o la disposición que al respecto está consagrada en la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, artículo 77, incorporada, como bien se sabe, al ordenamiento nacional a través de la Ley 518 de 1999.

El señalado comportamiento, que muchos tratadistas elevan a la categoría de deber de conducta, al paso que otros lo identifican con una carga, encuentra su razón de ser en el principio de buena fe, hoy de raigambre constitucional (art. 83, C.P.), el cual, sin duda, orienta, en general, todas las actividades de las personas que conviven en sociedad, particularmente aquellas que trascienden al mundo de lo jurídico, imponiendo a las personas que actúan -sentido positivo- o que se abstienen de hacerlo -sentido negativo- parámetros que denotan honradez, probidad, lealtad y transparencia o, en el campo negocial, que la actitud que asuman, satisfaga la confianza depositada por cada contratante en el otro, de modo que ella no resulte defraudada (arts. 1603 del C.C. y 871 del C. de Co)¹⁰." (Negrillas fuera del texto).

Así las cosas, derivado del principio de buena fe que rige las relaciones civiles y comerciales, resulta el deber de quien alega sufrir un daño, de actuar para detener su propagación. Esto en la medida en pueda contribuir al cese de la causa que lo genera.

Frente al caso en concreto, la falta frente al principio de la mitigación del daño por parte de la demandante se presenta en dos momentos:

i) Tal como lo establecen las condiciones generales de garantía de Daimler, es responsabilidad del propietario llevar a cabo los mantenimientos obligatorios de acuerdo al manual de mantenimiento, en donde se recomienda que estos se hagan 1 vez al año o cada 8.000 km. Como ya se ha explicado y se puede evidenciar a continuación, la demandante no cumplió con exactitud en los primeros dos mantenimientos, pero su falta grave al principio de mitigación del daño tiene lugar a la ejecución de los mantenimientos después de ocurrida la intervención y reparación del motor con ocasión del golpe hidráulico por inundación al que fue sometido.

Después de una intervención semejante, es totalmente claro que el vehículo sufrió un importante daño y está expuesto a desvalorizarse más dependiendo del cuidado que se le dé, por lo que una persona diligente estaría pendiente y al día en los mantenimientos efectuados a su vehículo para evitar aumentar su desvalorización y por ende el daño causado como consecuencia de esa falta de mantenimiento. La conducta de la demandante fue muy diferente a la esperada, después de entregado el vehículo en febrero 12 de 2016 se efectuaron únicamente dos mantenimientos, ambos efectuados a un destiempo de 4.972 km y 13.290 km respectivamente. De esta forma la demandante falta gravemente al principio de la mitigación del daño,

¹⁰ Corte Suprema de Justicia. Sentencia del 16 de diciembre de 2010.

En el artículo 871 del C. Co. se establece que "[l]os contratos deberán celebrarse y ejecutarse de buena fe y, en consecuencia, obligarán no sólo a lo pactado expresamente en ellos, sino a todo lo que corresponda a la naturaleza de los mismos, según la ley, la costumbre o la equidad natural."

En relación con la precitada norma jurídica, la jurisprudencia ha entendido que la misma "plasma en texto positivo una de las más relevantes aristas en el ámbito negocial del que otra fuera solamente un

5. La conducta de la demandante es contraria a la buena fe

5.1 Normatividad y jurisprudencia

De esta manera tenemos que durante estos tres meses el vehículo permaneció en el taller un total de 19 días por lo que habría habido 30 días en los cuales la demandante tenía en su poder su vehículo en perfectas condiciones de uso y además contaba al mismo tiempo con un segundo vehículo alquilado que le costaba \$270.000 por día. De manera que, la demandante faltó totalmente a su deber de mitigación del daño al supuestamente gastar \$8.100.000 innecesariamente en el alquiler de un vehículo que no iba a necesitar únicamente para poder reclamarlo como perjuicio en el presente caso. Aclaramos que los supuestos recibos que aporta la demandante como prueba de dicho gasto, son ilegibles y además están a nombre de una S.A.S., de manera que ni siquiera está probado que haya alquilado dicho vehículo. Y, en todo caso, como se señaló, el alquiler del vehículo se generó como consecuencia exclusiva de la demandante por un uso inadecuado del automotor. Luego, es ella la única que debía asumir dicho "gasto".

(iii) En los meses de agosto, septiembre y octubre, alega la demandante que se vio obligada a contratar un servicio de arrendamiento de vehículo por la terrible privación que tuvo de su vehículo por parte del taller durante estos tres meses. Afirma y reclama como perjuicio que se le debe reintegrar la suma de \$13.230.000 por 49 días (\$270.000 por día) de servicio de arrendamiento de vehículo durante estos tres meses. Siguiendo su mismo relato de los hechos y contabilización de los días en que permaneció el vehículo en el taller durante estos meses tendríamos que hubo dos entradas; el 18 de agosto de 2016 (18 días en el taller) y el 24 de octubre de 2016 (1 día en el taller).

Km	8.000 km	1	8.950 km	16/01/2015	950 km
recomendados	16.000 km	2	17.775 km	09/07/2015	1.775 km
frente a cada	24.000 km	3	28.972 km	13/05/2016	4.972 km
mantenimiento	32.000 km	4	45.290 km	01/08/2017	13.290 km
	40.000 km	5	-	-	-
	48.000 km	6	-	-	-
	56.000 km	7	-	-	-
Mantenimiento					
recomendado					
Kilometraje					
IC1754 al					
momento de cada					
mantenimiento					
Fecha de cada					
mantenimiento					
efectivo					
Km recorridos					
por encima de					
recomendación					
de cada					
mantenimiento					
obligatorio					

empeorando el estado general de su vehículo, necesariamente influyendo en su desvalorización y de esta manera aumentando "su perjuicio".

351

principio general del Derecho, pero que gracias al afortunado e innegable afán moralizador de las relaciones jurídicas en los tiempos que corren, se trocó en trascendental regla de convivencia social, a tal punto que el artículo 83 de la Constitución Política Colombiana lo elevó a postulado constitucional, otorgándole la más amplia órbita de eficacia¹³." (Negrillas fuera del texto).

Así mismo, la Corte Suprema de Justicia ha entendido que aplicada al campo contractual "apareja ajustar el comportamiento a un arquetipo o modelo de conducta general que define los patrones socialmente exigibles relacionados con el correcto y diligente proceder, **la lealtad en los tratos**, la observancia de la palabra empeñada, **el afianzamiento de la confianza suscitada frente a los demás**; en síntesis, **comportarse conforme se espera de quienes actúan en el tráfico jurídico con rectitud, corrección y lealtad**." (Negrillas fuera del texto).

5.2 Caso en concreto

5.2.1. Cambio de postura frente a la compañía de Seguros Generales Suramericana S.A.

Tal como se ha demostrado a lo largo de este escrito, la decisión de reparar el motor fue exclusiva de Suramericana de Seguros Generales S.A, al momento de autorizar el pago de la reparación del motor más no el cambio del bloque de motor por uno nuevo.

Sin embargo, el siniestro en sí y la decisión de la aseguradora tienen una incidencia importante en el automotor pues es un vehículo con motor intervenido y reparado, lo cual necesariamente reduce su valor, independientemente de lo óptima que haya sido la reparación. Frente a la decisión de reparación o cambio de bloque, el concesionario únicamente cumplió con un papel de revisión del vehículo, diagnóstico y presentación de opciones, opciones de las cuales la aseguradora como giradora del dinero, decidía con total independencia.

De acuerdo con lo anterior, es claro que el eventual responsable de los supuestos detrimentos patrimoniales alegados por la demandante es la aseguradora, pero en ningún caso el concesionario o Daimler. Precisamente, en los distintos documentos la accionante ha alegado:

"Frente a la compañía de seguros Suramericana de Seguros Generales S.A., de igual forma existe una responsabilidad civil contractual, debido a la indebida liquidación del siniestro por inundación del vehículo, la cual tal y como fue descrito por el taller especializado AUTOCARS – Cali, ha debido liquidarse como una pérdida del mismo, teniendo en cuenta que el daño provocado fue en gran parte al motor, situación catalogada como una pérdida total técnica dentro del argot asegurador, y es en la que sin importar el porcentaje de la pérdida del vehículo, si el daño compromete la calidad y seguridad luego de su reparación, la compañía decide cubrir la pérdida total y de esta forma evitar las múltiples visitas al taller del vehículo, el no poder utilizarlo por parte de su propietaria y los altos costos asumidos por las partes.¹¹"

Curiosamente en este escrito de demanda la demandante cambia dicha postura de forma intempestiva y totalmente injustificada y falta de sustento como se puede ver a continuación:

¹¹ Constancia de no acuerdo de audiencia de conciliación ante el Centro de Conciliación, Arbitraje y amigable composición de la Cámara de Comercio de Cali. 28 de septiembre de 2018.

"Frente a la compañía de seguros Suramericana de Seguros Generales S.A., sociedad que asumió el pago de la reclamación por inundación ante la sociedad y taller autorizado Andina Motors S.A., del vehículo en cuestión, mediante pago de la factura CASV-141912, por el valor de \$48.253.835, del 8 de abril del año 2016, respecto al siniestro por inundación, la aseguradora argumentó que para la liquidación del siniestro **se basó en el análisis del valor de la pérdida de los daños, el cual según dicha sociedad no superaba el 75% del valor asegurado del vehículo y que por esta razón habían decidido autorizar el pago de la reclamación por pérdida parcial y no por pérdida total del vehículo, autorizando la reparación del vehículo y asumiendo este riesgo exclusivamente por la recomendación de la sociedad Andina Motors S.A.**"

El nuevo relato de la demandante afirma que el concesionario fue el responsable de que la aseguradora hubiera tomado la decisión de optar por la reparación, lo cual es absurdo y falso y el hecho que la demandante haga este tipo de afirmaciones sin prueba o sustento alguno demuestra su manifiesta mala fe que vicia sus reclamaciones y su actitud frente al proceso.

6. No existe ningún tipo de responsabilidad en cabeza de las demandadas, pero en gracia de discusión: Se cumplen también causales legales de exoneración de la responsabilidad

Todo análisis de responsabilidad civil lleva finalmente a examinar si concurren o no causales eximentes de responsabilidad como son el caso fortuito, la fuerza mayor, culpa de un tercero¹² o el hecho de la víctima.

Las causales de exoneración impiden que se dé la imputación, bien porque no existe el nexo de causalidad, como, por ejemplo, el hecho del tercero como causa exclusiva, o porque si bien el demandado por acción u omisión causó el daño, su actuar estuvo determinado por un hecho externo, imprevisible e irresistible, como lo sería la fuerza mayor.

Pues bien, en el presente caso está demostrada la participación de un tercero en la eventual generación del daño que equivocadamente se le imputa a Daimler, conforme se ha explicado en extenso en este documento.

Pero, adicionalmente, también se ha señalado que los perjuicios que la demandante alega fueron causados por su propia culpa, es decir que, contrariando la realidad, la accionante pretende que los demandados la reparen por: sus malas decisiones a la hora de vender el vehículo, el alquiler de un vehículo sumamente costoso como consecuencia de los daños que ella misma causó en su vehículo, la falta de mantenimientos, entre muchos otros, frente a los cuales la única llamada a soportar esos eventuales perjuicios es: Alejandra Vélez.

III. Oposición a juramento estimatorio

¹² "El error de conducta (...) constituiría lo que la doctrina llama el hecho de un tercero, que la jurisprudencia considera que se comprende dentro de la intervención de un elemento extraño. La intervención de este elemento extraño configura una causal de irresponsabilidad del demandado, siempre que el hecho del tercero tenga con el daño sufrido por la víctima una relación exclusiva de causalidad, pues en tal supuesto la culpa del demandado es extraña al perjuicio." Corte Suprema de Justicia, Sentencia S009 de 27 de febrero de 1998.

Con todo respecto, debemos poner de presente que el escrito de demanda hizo casi imposible el correcto ejercicio del derecho de defensa, pues los hechos se presentaron de forma desordenada, reiterativa, e inconclusa, lo mismo ocurrió con el juramento estimatorio.

Efectivamente, el juramento se encuentra inmiscuido al interior de las pretensiones y el apoderado estima la cuantía en la suma de \$158.205.216. La supuesta discriminación de sus conceptos también la hace al interior de la sección de pretensiones donde se encuentra un acápite de "perjuicios patrimoniales por daño emergente".

(i) Frente al Literal A. No se constituye como un daño resarcible el hecho que la demandante hubiera vendido el vehículo por el valor que alega que lo vendió. El estado actual del vehículo es causa directa de su uso inadecuado, continuos y graves siniestros, y del incumplimiento de la rutina de mantenimiento recomendada por Daimler, de manera que si existió cualquier clase de detrimento en el valor comercial fue ocasionado por su propia culpa y tal suma no es sujeto de resarcimiento por parte de Daimler. Las demandadas no deben entrar a responder por las malas decisiones de venta que realizó la demandante. De manera que el monto del perjuicio a indemnizar por este concepto es \$0.

(ii) Frente al literal B., alega la demandante a lo largo del escrito que se vio obligada a contratar un servicio de arrendamiento de vehículo por la terrible privación que tuvo de su vehículo por parte del taller durante estos tres meses. Afirma y reclama como perjuicio que se le debe reintegrar la suma de \$13.230.000 por 49 días (\$270.000 por día) de servicio de arrendamiento de vehículo durante estos tres meses. Siguiendo su mismo relato de los hechos y contabilización de los días en que permaneció el vehículo en el taller durante estos meses tendríamos que hubo dos entradas; el 18 de agosto de 2016 (18 días en el taller) y el 24 de octubre de 2016 (1 día en el taller).

De esta manera tenemos que durante estos tres meses el vehículo permaneció en el taller un total de 19 días por lo que habría habido 30 días en los cuales la demandante tenía en su poder su vehículo en perfectas condiciones de uso y además contaba al mismo tiempo con un segundo vehículo alquilado que le costaba \$270.000 por día.

Ahora, es evidente que esos valores carecen de todo sustento, pero en gracia de discusión, en el lejano escenario que procederan, se constituiría un enriquecimiento sin causa en cabeza de la demandante ya que equivaldría a pagarle a la demandante el servicio de arrendamiento de vehículo, cuando en ese mismo momento contaba con su propio vehículo en perfectas condiciones de uso para su disfrute.

Adicionalmente, los valores señalados son exagerados, ¿Qué pasaría en el escenario en que la demandante no hubiera tomado un servicio de camioneta de alta gama sino de transporte en helicóptero? ¿Sería válido que le exigiera a mi representada el reintegro de esos gastos? Por supuesto que no. El resarcimiento del daño es únicamente frente al daño realmente sufrido por acción ajena, y en este caso tenemos que como se explico en anteriores puntos, el grave daño sufrido por el vehículo que llevó a la compleja reparación a la que tuvo que someterse fue por culpa propia de la demandante, de manera que fue por su propia acción que se vio afectada su movilidad, por lo tanto no tiene cabida alguna que reclame a mi poderdante el resarcimiento, pues habría lugar a un enriquecimiento sin causa por verse beneficiada por su propia culpa. El por este concepto es \$0.

Frente al literal C. Nos oponemos rotundamente a la suma de \$105.475.216 pues esta liquidación de perjuicio es equivocada y debe ser \$0. El acápite en donde se "discriminan" los elementos del juramento estimatorio se denominan "perjuicios patrimoniales por daño emergente", pero la tasación del perjuicio que hace el apoderado es realmente la tasación de un perjuicio por lucro cesante pues se está planteando una contraprestación económica diaria que se habría dejado de recibir por no contar con el vehículo.

La única manera que pudiera cobrar este perjuicio tasado sería en el escenario en que la demandante explotara económicamente su vehículo, como, por ejemplo, a través de un contrato de arrendamiento. De ninguna manera podría otorgársele un valor al azar a todos los conceptos que nombra el apoderado en este acápite, pues no tiene ninguna justificación demostrable. Por ejemplo: frente a la "ausencia injustificada de repuestos en el territorio nacional", ¿Cómo determina el abogado que no contar con un repuesto le cueste a un cliente del taller \$462.172 por día? Absolutamente nada, esa tasa con la que se pretende liquidar el supuesto perjuicio no guarda ninguna relación con ninguno de los conceptos reclamados, fue asignada al azar y los \$105.375.216 que reclama en este acápite no tienen sustento alguno y por ello el valor debe ser \$0.

(iv) Frente al literal D. Frente a este acápite tenemos muchas objeciones de manera que procedemos a contestar así:

- Este literal D está en manifiesta violación de los artículos 82 y 206 del Código General del Proceso puesto que no es claro de qué es subsidiario porque se titula "Pretensión subsidiaria de la pretensión con literal D" pero no existe ninguna pretensión con literal D, de manera que esta falta de claridad atenta contra el derecho de defensa de mi representada.
- Transgrede lo ordenado en el artículo 206 del CGP en cuanto a que es un concepto incluido dentro de la supuesta discriminación del contenido del juramento estimatorio, pero la cuantía discutida en este punto no está incluida dentro del valor del juramento. El Juramento únicamente incluye la sumatoria de los acápites A, B y C, de manera que también esta transgresión normativa también atenta contra el derecho de defensa de mi representada.
- El apoderado de la demandante menciona que calculará el perjuicio de este acápite siguiendo una sentencia del Consejo de Estado, lo cual no tiene cabida en cuanto a que nos encontramos acudiendo frente a la jurisdicción ordinaria, no la jurisdicción administrativa.
- El cálculo que hizo el apoderado está terriblemente mal hecho. Es matemáticamente imposible que un interés anual del 6% sobre un avalúo de 99 millones, durante 7.6 meses tenga como resultado 45 millones. Solo el interés anual de 99 millones es 5 millones de pesos, como sería posible que 7/12 de esos 5 millones tuvieran como resultado 45 millones. El resultado de 45.144.000 estaría correcto si estuviésemos calculando una tasa de interés 101.2% anual, lo cual es tan solo 16 veces mayor del interés bancario corriente, de manera que el cálculo de la demandante es manifiestamente de mala fe al pretender cobrar sumas al azar sin justificación alguna, por lo que la suma a indemnizar por este concepto es \$0.

(v) Frente al literal E. Este numeral también está en manifiesta violación del artículo 206 del Código General del Proceso pues no cuantifica la suma que pretende reclamar y por ende no hay posibilidad para mi representada de contradecirla, afectando sustancialmente el derecho de defensa Daimler.



En conclusión: Después de objetar cada uno de los elementos del juramento, objetamos todo el valor de \$158.205.216 estimado por la demandante, en cuanto a que las sumas pretendidas son absurdas, no se sujetan a la realidad y la demandante pretende enriquecerse a costa de mi representada sin justa causa.

En esa misma línea solicito a su despacho sancionar a la demandante por la estimación injustificada de perjuicios en los términos del artículo 206 del Código General del Proceso.

El artículo 206 del C.G.P contempla la imposición de una sanción a cargo de quien efectúa un juramento estimatorio, cuando la suma estimada excede en el 50% a la suma que resulte probada, o cuando se nieguen las pretensiones de la demanda por falta de demostración de los perjuicios.

En este sentido, sea del caso mencionar que en la Sentencia C-157 de 2013 la Corte Constitucional declaró exequible el párrafo original del art. 206 del C.G.P.,6 "bajo el entendido de que tal sanción –por falta de demostración de los perjuicios–, no procede cuando la causa de la misma sea imputable a hechos o motivos ajenos a la voluntad de la parte, ocurridos a pesar de que su obrar haya sido diligente y esmerado."

En este caso, el obrar de la demandante no fue ni diligente ni esmerado. Todo lo contrario, fue contrario a la buena fe y lealtad que rige las relaciones jurídicas, al solicitar sumas cuantías e irreales, con las cuales pretende un enriquecerse sin justa causa a costas de mi representada.

IV. Pruebas

1. Documentales

1.1 Información del presupuesto autorizado SURA – 21 de enero de 2016

2. Interrogatorio de parte

Solicito señor Juez citar a la parte demandante, la señora Alejandra Vélez Patiño., con el fin de interrogarla sobre los hechos relacionados con el proceso.

3. Testimoniales

Nombre	Objeto del Testimonio	Datos de contacto
<u>Mery Anne Hernández</u> (En el momento de los hechos era la encargada de servicio al cliente de Andina Motors)	Para que se refiera a los hechos del presente proceso, especialmente frente a lo que fueron los contactos de la demandante con el concesionario, frente a las entradas que tuvo el vehículo al taller y frente a las garantías otorgadas por el taller, entre otros.	<u>Mery.hernandez@massygroup.com</u>

ARCHILA ABOGADOS

Julio Cesar Cortés (En el momento de los hechos fue el funcionario de Andina Motors quien lidio con el trámite de la reclamación de la póliza todo riesgo frente a Suramericana S.A.)	Para que se refiera a los hechos del presente proceso, especialmente frente a lo que fue el trámite de la reclamación de la póliza de la demandante frente a Suramericana S.A. con ocasión del daño por golpe hidráulico al bloque de motor, frente a los tiempos y demoras que transcurrieron desde el accidente a la aprobación de la reparación, a la reparación efectiva, entre otros.	Julio.cortes@massygroup.com
Edwin Niño (Coordinador de Servicio Técnico Mercedes-Benz Colombia)	Para que se refiera a los hechos del presente proceso, especialmente a los aspectos técnicos de las novedades que presentó el vehículo, de las reparaciones efectuadas al vehículo, de la gravedad de los daños causados por los siniestros a los que se sometió al vehículo, entre otros.	Edwin.niño@inchcape.com.co

V. Oportunidad y adecuación de la contestación

En caso de que su Despacho advierta alguna inconsistencia dentro de la presente contestación, le ruego conceder la oportunidad para subsanarla y que se cumpla con éxito el trámite que nos ocupa¹³.

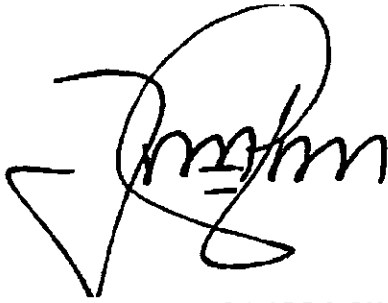
VI. Notificaciones

Mi poderdante y el suscrito las recibiremos notificaciones en la Calle 90 # 19-41 Oficina 301, de la ciudad de Bogotá D.C., así como en los correos electrónicos japarra@archilaabogados.com y aaponte@archilaabogados.com

Atentamente,

¹³ “[...] el artículo 85 ibidem. Faculta al juez para ordenar se subsanen los defectos de que adolezca la demanda, disposición que no existe para el evento en que el incumplimiento de dicho requisito provenga del demandado. Empero, precisa advertir que según el artículo 5 del estatuto procesal, los vacíos y deficiencias que se encuentren en las disposiciones del mismo se suplen con las normas que regulen casos análogos, de manera que para el sub lite lo lógico y legal es que el juez dé igual oportunidad al demandado, en cuyas circunstancias, en el presente caso, habría tenido que inadmitir la contestación y señalar un término para que indicara el lugar en el cual pudiese recibir notificaciones. Pro jamás proveer en la forma en la que lo hizo, violando de paso, principios elementales de derecho procesal como los de la lealtad e igualdad de las partes en el proceso.” Cfr. Tribunal Superior de Bogotá. Auto del 10 de mayo de 1979. MP Antonio Rodríguez.

354



JAIRO ALEJANDRO PARRA CUADROS
C.C 1.018.431.327 de Bogotá D.C.
T.P 244.720 del C.S. de la J.

355

Radicación proceso número 2019-00518

Jairo Parra <japarra@archilaabogados.com>

Jue 9/07/2020 4:33 PM

Para: Juzgado 12 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto12bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

 1 archivos adjuntos (823 KB)

VF Daimler alejandra vélez contestación 090720 (1).pdf;

Adjunto al presente contestación de la demanda dirigida al proceso 2019-00518.

--

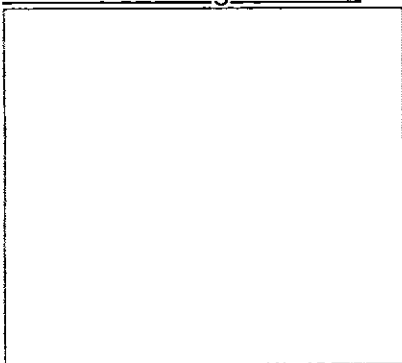
Jairo Alejandro Parra Cuadros

Archila Abogados Ltda

Calle 90 No.19 - 41 Oficina 301, Bogotá - Colombia

Tel: (571) 6181697 - 755 9665 - 755 9667

Cel: 315 8776394

www.archilaabogados.com Nos sentimos orgullosos de celebrar durante este mes 23 años de servicio.
Archila Abogados (1997 - 2020).**Síguenos en Redes Sociales:** facebook social  tw