

Belmer Rafael Calderon Gonzalez

De: Secretaría Tribunal Superior - N. De Santander - Pamplona
Enviado el: lunes, 12 de febrero de 2024 9:47 a. m.
Para: Belmer Rafael Calderon Gonzalez; Alix Elena Contreras Valencia
Asunto: SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA SENTENCIA DE FECHA 18 DE DICIEMBRE DE 2023 RAD. 2022-014-01
Datos adjuntos: SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA SENTENCIA DE FECHA 18 DE DICIEMBRE DE 2023 RAD. 2022-014-01.pdf
Importancia: Alta

De: NELLY SEPULVEDA MORA <nesemo33@hotmail.com>
Enviado el: lunes, 12 de febrero de 2024 9:12 a. m.
Para: Secretaría Tribunal Superior - N. De Santander - Pamplona <stsuppam@cendoj.ramajudicial.gov.co>
CC: remosol1963@gmail.com; nelly sepulveda mora <Nesemo33@hotmail.com>; juridica@berlinasdelfonce.com; Gustavo Fonseca Avila <alirioc@berlinasdelfonce.com>; direcciongeneral@asistenciayproteccion.com; Notificacionesjudicialeslaequidad <notificacionesjudicialeslaequidad@laequidadseguros.coop>; kvega@dlblanco.com
Asunto: SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA SENTENCIA DE FECHA 18 DE DICIEMBRE DE 2023 RAD. 2022-014-01
Importancia: Alta

San José de Cúcuta, 12 de febrero de 2024.

DOCTOR(A)

TRIBUNAL SUPERIOR DISTRITO JUDICIAL

DE PAMPLONA, NORTE DE SANTANDER.

stsuppam@cendoj.ramajudicial.gov.co

E. S. D.

PROCESO: RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.

RADICADO: 2022-014-01

DEMANDANTE: MARÍA ANGUSTIAS ACEVEDO SUAREZ Y OTROS.

DEMANDADO: JAIME ANGEL ANGEL TAMAYO Y OTROS.

REF: SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA SENTENCIA DE FECHA 18 DE DICIEMBRE DE 2023.

NELLY SEPÚLVEDA MORA, domiciliada en la ciudad de Cúcuta, identificada con la C.C. No. 27.806.982 de Salazar (Norte de Santander), abogada en ejercicio con T. P. No. 316.816 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada de la parte demandante, por medio del presente escrito me permito sustentar el recurso de apelación interpuesto en contra la Sentencia de primera instancia proferida dentro del proceso de la referencia el pasado **18 DE DICIEMBRE DE 2023**, por el juzgado **PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO ASUNTOS LABORALES DE PAMPLONA** por medio de la cual ese Despacho declaro probada la excepción de **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA** de la acción propuesta y negó la totalidad de las pretensiones, siendo la sustentación del recurso de apelación la siguiente:

RAZONES QUE LO FUNDAMENTAN:

En el asunto en estudio y observando la documentación aportada en la presente demanda, se pudo demostrar la fecha, causa del accidente y la muerte del señor **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D.**

Si bien es cierto, el joven **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D.** condujo un vehículo automotor bajo los efectos del alcohol son las autoridades de tránsito quienes deben velar por el cumplimiento de las normas de tránsito.

Que de conformidad con el **artículo 7° de la Ley 769 de 2002**, “Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. **Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio** y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías”.

Que el artículo **8° de la Ley 769 de 2002**, establece como componente del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT).

Que con el objetivo que el RNAT sea la herramienta que permita identificar claramente **las hipótesis de las causas de accidentalidad**, es necesario adoptar un nuevo informe policial de accidentes de tránsito, incluyendo datos que permitan un mejor análisis para la elaboración de diagnósticos y la planeación en materia de seguridad vial.

la Resolución del Ministerio de Transporte 11268 de 2012 reglamenta el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), como estrategia para unificar el registro de los accidentes de tránsito y facilitar el almacenamiento en los sistemas de información nacional. En el Manual de diligenciamiento del IPAT propuesto en la citada Resolución se presenta la importancia de contar con un “procedimiento técnico veraz y efectivo”

El croquis es definido en el artículo segundo del Código Nacional de Tránsito como un “plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente”.

El informe fue elaborado por el agente de tránsito PT. JHON FREDDY BELTRAN quien al ser contactado por estar de turno, llegó al lugar de los hechos varios minutos después de ocurrido el accidente, Por esto, el agente no suele un testigo directo de los hechos, pues no ha observado lo ocurrido, ya que el agente de tránsito manifestó en su testimonio que al llegar al lugar del accidente el bus había sido corrido unos metros más adelante y tan solo pudo observar la posición final de los carros, las huellas de frenado, determinar si hubo lesionados, preguntar a los interesados, así como a cualquier testigo que se encuentre presente y, con base toda la información recaudada, consigna las causas probables del accidente, que por error y falta de experiencia omitió codificar hipótesis a los dos (02) vehículos involucrados y recomendó al juzgador de primera instancia tener en cuenta para el caso la información aportada con el informe de reconstrucción, ya que si el vehículo #1 **Bus** no hubiera invadido el carril, pues la vía cuenta con las medidas apropiadas para transitar y con certeza se pudo evitar el fatídico accidente donde perdió la vida el Joven **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D.**

Que con el objetivo que el RNAT sea la herramienta que permita identificar claramente **las hipótesis de las causas de accidentalidad**, fue necesario adoptar un nuevo informe policial de accidentes de tránsito, con la reconstrucción del **INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO – FPJ-11 de fecha 2021/02/05 realizado y suscrito por el intendente WILLIAM ALEXANDER CARRILLO GELVEZ** incluyendo datos que permitan un mejor análisis para la elaboración de diagnósticos y la planeación en materia de seguridad vial, como fue los factores determinantes y contribuyentes *tal y como se puede observar que para el vehículo #1 BUS SZZ-809 conducido por el señor JAIME ANGEL ÁNGEL TAMAYO se concluyó como **FACTOR DETERMINANTE Hipótesis 157** (Transitar invadiendo el carril contrario), teniendo en cuenta que el informe inicial carecía de información clara y concreta a fin de determinarlos.*

*Asimismo, se puede observar que para el Vehículo #2 ZJP-65E motocicleta Conducida por **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D** se concluyó como **FACTOR CONTRIBUYENTE Hipótesis 115** (embriaguez o sustancias alucinógenas) para lo cual la víctima infringió el Código Nacional de Tránsito vigente para la época en que ocurrieron los hechos 18/08/2019, lo cual genera solo sanciones pecuniarias y/o administrativas como lo es la suspensión de la licencia de conducción, circunstancia que, a pesar de ser evidentemente que el motociclista conducía en estado de embriaguez deja librado al azar un eventual accidente, no es óbice para posibilitar la imputación del daño al conductor del **BUS SZZ-809**, como quiera que su actuar fue la génesis del evento al invadir el carril por donde transitaba la motocicleta.*

En el presente caso, como lo observó la testigo presencial el joven **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D** conducía su motocicleta despacio y con las medidas de seguridad como lo es a poca velocidad, con su casco chaleco cumpliendo y acatando la normatividad de tránsito tal y como lo manifestó la testigo presencial del día de los hechos la señora **ANA DELIA MANTILLA MANTILLA**, quien de manera libre y voluntaria se presentó ante los funcionarios que adelantaban la reconstrucción en el lugar de los hechos el día 2021/02/05 quien les manifestó que fue testigo presencial del accidente por cuanto reside cerca al lugar y pudo observar con claridad el accidente pues esperaba pasar la calle a recoger sus terneros y vio cuando el bus de placas **SZZ-809** transitaba a alta velocidad por el centro del carril invadiendo el espacio por donde debía transitar la motocicleta de placas **ZJP-65E** por tal razón solicitó que fuera tomado su testimonio o a cual entidad debía presentarse con el fin de manifestar lo que había observado para el día 19/08/2019, por cuanto el día del accidente pidió que le recibieran su testimonio para lo cual le informaron que no era posible que se retirará y se presentará ante las instalaciones de la Fiscalía a rendir su testimonio.

Con las anteriores probanzas, no puede hallar eco al reparo del demandado que no sea declarado responsable, puesto que no hay duda que fue el automotor tipo BUS de placas SZZ-809 que él conducía, quien invadió el carril por donde transitaba la motocicleta y que fue tal el nivel de maniobra del motociclista que no pudo esquivar más hasta colisionar con la parte trasera izquierda del bus como lo refiere el croquis.

Razón por la cual se hace necesario determinar si ¿Es el informe de tránsito es una prueba suficiente, para poder establecer la responsabilidad de una persona o es necesario que las hipótesis planteadas en este documento sean ratificadas o corroboradas por otras pruebas, **como testimonios** o un dictamen pericial?

Asimismo, en el interrogatorio realizado al señor **JAIME ANGEL ÁNGEL TAMAYO** en calidad de conductor del Bus de placas SZZ-809 afiliado a la empresa BERLINAS TOURS S.A. reconoció ante el despacho haber invadido el carril, pues refiere que la vía es angosta y por las dimensiones debía transitar por la totalidad de los dos carriles.

Fue su actuar negligente y descuidado, el que ocasiono que la motocicleta perdiera el control y colisionara contra el bus con el resultado lesivo ya conocido; así lo corrobora las pruebas como el croquis, el testigo presencial del accidente la señora **ANA DELIA MANTILLA MANTILLA**, y la explicación dada al despacho de primera instancia por los funcionarios que elaboraron los informes de investigación tanto el primer respondiente PT BELTRAN como el intendente CARRILLO GELVEZ quien fue designado por el ente investigador para la elaboración de la reconstrucción del accidente por cuanto al realizar el análisis carecía de información por lo cual desplego orden de reconstrucción.

Elementos que apreciados en conjunto permiten concluir que, por la invasión del carril por parte del demandado, el motociclista no tuvo espacio donde más esquivar al vehículo clase bus, pues por sus dimensiones se apropió de la vía generando el hecho lesivo donde falleció el joven **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D**, en esta medida no encuentra asidero la excepción de culpa exclusiva de la víctima como lo determino la juez de primera instancia.

Teniendo en cuenta que la víctima conducía bajo los efectos del alcohol, puesto que si se pondera esta circunstancia su incidencia es parcial, y debió ser tenida en cuenta por el fallador de primera instancia y haber declarado la **culpa compartida**, pues ambos conductores desarrollaban una actividad peligrosa, aplicando una reducción del 30% en la condena, por la concurrencia de culpas descrita en el artículo 2357 del C.C y no exonerando al demandado en su totalidad como lo hizo la señora juez en la primera instancia, pues no se puede castigar a las víctimas por el simple hecho que el conductor de la motocicleta se encontrara en estado de embriaguez, como se dijo en líneas anteriores se trata es de sanciones pecuniaria y administrativas que son de resorte y competencia de la autoridad de tránsito quien debe velar por su cumplimiento en vías nacionales, departamentales y municipales y no favorecer al conductor del BUS cuando fue por su actuar negligente y descuidado quien ocasiono el daño, como quedo consignado en el croquis y en el informe de reconstrucción que fue el factor determinante la invasión de carril.

Del mismo modo, la SC del 24 de agosto de 2009, expediente 110001310303820010105401, la Corte abordó el tema desde un ángulo subjetivo y específicamente, en el tema de la concurrencia de ejercicios riesgosos, lo hizo desde el punto de vista de la causalidad, esto es, resulta responsable que el agente cuya actividad tuvo mayor influencia en el resultado dañoso, o a la postre, fue quien en línea de exclusividad lo determinó, entonces, el papel del juzgador, se orienta a desentrañar cuál de los ejercicios, llevo al daño, desde el punto de vista netamente factico o según el desarrollo circunstancias ajeno directamente a criterios, como la culpa, o el dolo del agente, en este orden, sostuvo la corte *“la conducta sea o no culposa, o dolosa, se apreciará objetivamente en el contexto del ejercicio de la actividad peligrosa, y la secuencia causal del daño, según el marco fáctico de circunstancias y los elementos probatorios, para determinar si es causa única o concurrente y por ende excluir o atenuar el deber indemnizatorio, no es que se valore la culpa o el dolo en cuanto tal es, ni en consideración al factor subjetivo, si no la conducta en si misma dentro del contexto del ejercicio de una actividad peligrosa según el marco de circunstancias fácticas y los elementos probatorios”*.

Recientemente la corte retornó a la teoría de 2006 citada, al decir en suma que este estudio de análisis ha sido invariable desde hace muchos años y no existe en el momento actual razón alguna para cambiarlo y en su lugar acoger la tesis de responsabilidad objetiva, porque la presunción de culpa que ampara a los perjudicados con el ejercicio de actividades peligrosas frente a sus victimarios, les permite asumir la confrontación y el litigio de manera francamente ventajosa, esto es, en el entendido que facilita con criterios de justicia y equidad reclamar la indemnización al que tiene derecho, esto es una cita literal de la sentencia de 26 de agosto de 2010 expediente 47000131030032005, y últimamente aunque en medio de un esquema probatorio similar al anterior la Corte se refirió a una especie de presunción de responsabilidad sobre el particular explicó “En cuanto atañe al tipo de responsabilidad civil descrito en el cargo, la misma corresponde al art 2356 del C.C, esto es, la originada por el

ejercicio de actividades peligrosas, la cual consagra la presunción de responsabilidad que opera en favor de la víctima de un daño causado producto de una labor riesgosa, aspecto que releva de probar su existencia de la culpa en el acaecimiento del accidente y por tanto para el actor del mismo se declarado responsable de su producción solo le compete demostrar la conducta o hecho antijurídico, el daño y la relación de causalidad entre este y el perjuicio, por ello, es el sendero en nuestro ordenamiento de múltiples actividades que entrañan una franca y creciente responsabilidad objetiva”.

Posteriormente, en sentencia de Casación Civil del 16 de diciembre de 2010, precisó que “para aquellos eventos en los que tanto el autor de la conducta dañosa como el damnificado concurren en la generación del perjuicio, el artículo 2357 del Código Civil consagra una regla precisa, según la cual “la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”. Tradicionalmente, en nuestro medio se le ha dado al mencionado efecto la denominación ‘compensación de culpas’. No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata ‘como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado. Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, se dice que una y otra son concausa de este’ (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada)” (Cas. Civ. del 16 de diciembre de 2010, Exp No. 11001-3103-008-1989-00042-01).

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que el Código Nacional de Tránsito, en ninguno de sus apartes, limita el valor probatorio ni del informe de tránsito ni del croquis.

Además, ha mencionado que la valoración probatoria debe regirse por el sistema de apreciación racional, según el cual no existen reglas previas que le digan al juez qué mérito debe asignarles a ciertos documentos, sino que este debe analizar **todas las pruebas en conjunto y “definir su poder de convicción**, con un criterio sistemático, razonado y lógico, orientado por las reglas del sentido común, la ciencia y las máximas de la experiencia”.

Lo anterior significa que, en cada caso, el juez de primera instancia debe evaluar todas las pruebas practicadas, y de dicha evaluación lógica debe concluir qué alcance probatorio le dará a cada una de ellas, para formar su convicción, situación que considera la suscrita que se dejó de un lado y es el motivo de inconformidad, en el presente caso motivo por el cual ruego a usted señor magistrado dé el valor probatorio y sea revocada y/o modificada la decisión de primera instancia y en su lugar se acceda a las pretensiones en los términos del escrito de demanda.

Atentamente,

NELLY SEPULVEDA MORA

C.C. No. No. 27.806.982 de Salazar

T.P. N° 316.816 del C. S. de la J.

Correo Electrónico: nesemo33@hotmail.com

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico contiene información de la Rama Judicial de Colombia. Si no es el destinatario de este correo y lo recibió por error comuníquelo de inmediato, respondiendo al remitente y eliminando cualquier copia que pueda tener del mismo. Si no es el destinatario, no podrá usar su contenido, de hacerlo podría tener consecuencias legales como las contenidas en la Ley 1273 del 5 de enero de 2009 y todas las que le apliquen. Si es el destinatario, le corresponde mantener reserva en general sobre la información de este mensaje, sus documentos y/o

archivos adjuntos, a no ser que exista una autorización explícita. Antes de imprimir este correo, considere si es realmente necesario hacerlo, recuerde que puede guardarlo como un archivo digital.

San José de Cúcuta, 12 de febrero de 2024.

DOCTOR(A)
TRIBUNAL SUPERIOR DISTRITO JUDICIAL
DE PAMPLONA, NORTE DE SANTANDER.
stsuppam@cendoj.ramajudicial.gov.co
E. S. D.

PROCESO: RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.
RADICADO: 2022-014-01
DEMANDANTE: MARÍA ANGIUSTIAS ACEVEDO SUAREZ Y OTROS.
DEMANDADO: JAIME ANGEL ANGEL TAMAYO Y OTROS.

REF: SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA SENTENCIA DE FECHA 18 DE DICIEMBRE DE 2023.

NELLY SEPÚLVEDA MORA, domiciliada en la ciudad de Cúcuta, identificada con la C.C. No. 27.806.982 de Salazar (Norte de Santander), abogada en ejercicio con T. P. No. 316.816 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada de la parte demandante, por medio del presente escrito me permito sustentar el recurso de apelación interpuesto en contra la Sentencia de primera instancia proferida dentro del proceso de la referencia el pasado **18 DE DICIEMBRE DE 2023**, por el juzgado **PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO ASUNTOS LABORALES DE PAMPLONA** por medio de la cual ese Despacho declaro probada la excepción de **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA** de la acción propuesta y negó la totalidad de las pretensiones, siendo la sustentación del recurso de apelación la siguiente:

RAZONES QUE LO FUNDAMENTAN:

En el asunto en estudio y observando la documentación aportada en la presente demanda, se pudo demostrar la fecha, causa del accidente y la muerte del señor **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D.**

Si bien es cierto, el joven **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D.** condujo un vehículo automotor bajo los efectos del alcohol son las autoridades de tránsito quienes deben velar por el cumplimiento de las normas de tránsito.

Que de conformidad con el **artículo 7° de la Ley 769 de 2002**, "Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. ***Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio*** y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías".

Que el **artículo 8° de la Ley 769 de 2002**, establece como componente del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT).

Que con el objetivo que el RNAT sea la herramienta que permita identificar claramente **las hipótesis de las causas de accidentalidad**, es necesario adoptar un nuevo informe policial de accidentes de tránsito, incluyendo datos que permitan un mejor análisis para la elaboración de diagnósticos y la planeación en materia de seguridad vial.

la Resolución del Ministerio de Transporte 11268 de 2012 reglamenta el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), como estrategia para unificar el registro de los accidentes de tránsito y facilitar el almacenamiento en los sistemas de información nacional. En el Manual de diligenciamiento del IPAT propuesto en la citada Resolución se presenta la importancia de contar con un "procedimiento técnico veraz y efectivo"

El croquis es definido en el artículo segundo del Código Nacional de Tránsito como un “plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente”.

El informe fue elaborado por el agente de tránsito PT. JHON FREDDY BELTRAN quien al ser contactado por estar de turno, llegó al lugar de los hechos varios minutos después de ocurrido el accidente, Por esto, el agente no suele un testigo directo de los hechos, pues no ha observado lo ocurrido, ya que el agente de tránsito manifestó en su testimonio que al llegar al lugar del accidente el bus había sido corrido unos metros más adelante y tan solo pudo observar la posición final de los carros, las huellas de frenado, determinar si hubo lesionados, preguntar a los interesados, así como a cualquier testigo que se encuentre presente y, con base toda la información recaudada, consigna las causas probables del accidente, que por error y falta de experiencia omitió codificar hipótesis a los dos (02) vehículos involucrados y recomendó al juzgador de primera instancia tener en cuenta para el caso la información aportada con el informe de reconstrucción, ya que si el vehículo #1 **Bus** no hubiera invadido el carril, pues la vía cuenta con las medidas apropiadas para transitar y con certeza se pudo evitar el fatídico accidente donde perdió la vida el Joven **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D.**

Que con el objetivo que el RNAT sea la herramienta que permita identificar claramente **las hipótesis de las causas de accidentalidad**, fue necesario adoptar un nuevo informe policial de accidentes de tránsito, con la reconstrucción del **INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO – FPJ-11** de fecha 2021/02/05 realizado y suscrito por el intendente **WILLIAM ALEXANDER CARRILLO GELVEZ** incluyendo datos que permitan un mejor análisis para la elaboración de diagnósticos y la planeación en materia de seguridad vial, como fue los factores determinantes y contribuyentes *tal y como se puede observar que para el vehículo #1 BUS SZZ-809 conducido por el señor JAIME ANGEL ÁNGEL TAMAYO se concluyó como FACTOR DETERMINANTE Hipótesis 157 (Transitar invadiendo el carril contrario), teniendo en cuenta que el informe inicial carecía de información clara y concreta a fin de determinarlos.*

Asimismo, se puede observar que para el Vehículo #2 ZJP-65E motocicleta Conducida por NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D se concluyó como FACTOR CONTRIBUYENTE Hipótesis 115 (embriaguez o sustancias alucinógenas) para lo cual la víctima infringió el Código Nacional de Tránsito vigente para la época en que ocurrieron los hechos 18/08/2019, lo cual genera solo sanciones pecuniarias y/o administrativas como lo es la suspensión de la licencia de conducción, circunstancia que, a pesar de ser evidentemente que el motociclista conducía en estado de embriaguez deja librado al azar un eventual accidente, no es óbice para posibilitar la imputación del daño al conductor del BUS SZZ-809, como quiera que su actuar fue la génesis del evento al invadir el carril por donde transitaba la motocicleta.

En el presente caso, como lo observó la testigo presencial el joven **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D** conducía su motocicleta despacio y con las medidas de seguridad como lo es a poca velocidad, con su casco chaleco cumpliendo y acatando la normatividad de tránsito tal y como lo manifestó la testigo presencial del día de los hechos la señora **ANA DELIA MANTILLA MANTILLA**, quien de manera libre y voluntaria se presentó ante los funcionarios que adelantaban la reconstrucción en el lugar de los hechos el día 2021/02/05 quien les manifestó que fue testigo presencial del accidente por cuanto reside cerca al lugar y pudo observar con claridad el accidente pues esperaba pasar la calle a recoger sus terneros y vio cuando el bus de placas **SZZ-809** transitaba a alta velocidad por el centro del carril invadiendo el espacio por donde debía transitar la motocicleta de placas **ZJP-65E** por tal razón solicitó que fuera tomado su testimonio o a cual entidad debía presentarse con el fin de manifestar lo que había observado para el día 19/08/2019, por cuanto el día del accidente pidió que le recibieran su testimonio para lo cual le informaron que no era posible que se retirará y se presentará ante las instalaciones de la Fiscalía a rendir su testimonio.

Con las anteriores probanzas, no puede hallar eco al reparo del demandado que no sea declarado responsable, puesto que no hay duda que fue el automotor tipo BUS de placas SZZ-809 que él conducía, quien invadió el carril por donde transitaba la motocicleta y que fue tal el nivel de maniobra del motociclista que no pudo esquivar más hasta colisionar con la parte trasera izquierda del bus como lo refiere el croquis.

Razón por la cual se hace necesario determinar si ¿Es el informe de tránsito es una prueba suficiente, para poder establecer la responsabilidad de una persona o es necesario que las hipótesis planteadas en este documento sean ratificadas o corroboradas por otras pruebas, **como testimonios** o un dictamen pericial?

Asimismo, en el interrogatorio realizado al señor **JAIME ANGEL ÁNGEL TAMAYO** en calidad de conductor del Bus de placas SZZ-809 afiliado a la empresa BERLINAS TOURS S.A. reconoció ante el despacho haber invadido el carril, pues refiere que la vía es angosta y por las dimensiones debía transitar por la totalidad de los dos carriles.

Fue su actuar negligente y descuidado, el que ocasiono que la motocicleta perdiera el control y colisionara contra el bus con el resultado lesivo ya conocido; así lo corrobora las pruebas como el croquis, el testigo presencial del accidente la señora **ANA DELIA MANTILLA MANTILLA**, y la explicación dada al despacho de primera instancia por los funcionarios que elaboraron los informes de investigación tanto el primer respondiente PT BELTRAN como el intendente CARRILLO GELVEZ quien fue designado por el ente investigador para la elaboración de la reconstrucción del accidente por cuanto al realizar el análisis carecía de información por lo cual desplego orden de reconstrucción.

Elementos que apreciados en conjunto permiten concluir que, por la invasión del carril por parte del demandado, el motociclista no tuvo espacio donde más esquivar al vehículo clase bus, pues por sus dimensiones se apropió de la vía generando el hecho lesivo donde falleció el joven **NELSON ALBEIRO JAIMES ACEVEDO Q.E.P.D.**, en esta medida no encuentra asidero la excepción de culpa exclusiva de la víctima como lo determino la juez de primera instancia.

Teniendo en cuenta que la víctima conducía bajo los efectos del alcohol, puesto que si se pondera esta circunstancia su incidencia es parcial, y debió ser tenida en cuenta por el fallador de primera instancia y haber declarado la **culpa compartida**, pues ambos conductores desarrollaban una actividad peligrosa, aplicando una reducción del 30% en la condena, por la concurrencia de culpas descrita en el artículo 2357 del C.C y no exonerando al demandado en su totalidad como lo hizo la señora juez en la primera instancia, pues no se puede castigar a las víctimas por el simple hecho que el conductor de la motocicleta se encontrara en estado de embriaguez, como se dijo en líneas anteriores se trata es de sanciones pecuniaria y administrativas que son de resorte y competencia de la autoridad de tránsito quien debe velar por su cumplimiento en vías nacionales, departamentales y municipales y no favorecer al conductor del BUS cuando fue por su actuar negligente y descuidado quien ocasiono el daño, como quedo consignado en el croquis y en el informe de reconstrucción que fue el factor determinante la invasión de carril.

Del mismo modo, la SC del 24 de agosto de 2009, expediente 110001310303820010105401, la Corte abordó el tema desde un ángulo subjetivo y específicamente, en el tema de la concurrencia de ejercicios riesgosos, lo hizo desde el punto de vista de la causalidad, esto es, resulta responsable que el agente cuya actividad tuvo mayor influencia en el resultado dañoso, o a la postre, fue quien en línea de exclusividad lo determinó, entonces, el papel del juzgador, se orienta a desentrañar cuál de los ejercicios, llevo al daño, desde el punto de vista netamente factico o según el desarrollo circunstancias ajeno directamente a criterios, como la culpa, o el dolo del agente, en este orden, sostuvo la corte " la conducta sea o no culposa, o dolosa, se apreciará objetivamente en el contexto del ejercicio de la actividad peligrosa, y la secuencia causal del daño, según el marco fáctico de circunstancias y los elementos probatorios, para determinar si es causa única o concurrente y por ende excluir o atenuar el deber indemnizatorio, no es que se valore la culpa o el dolo en cuanto tal es, ni en consideración al factor subjetivo, si no la conducta en si misma dentro del contexto del ejercicio de una actividad peligrosa según el marco de circunstancias fácticas y los elementos probatorios".

Recientemente la corte retornó a la teoría de 2006 citada, al decir en suma que este estudio de análisis ha sido invariable desde hace muchos años y no existe en el momento actual razón alguna para cambiarlo y en su lugar acoger la tesis de responsabilidad objetiva, porque la

presunción de culpa que ampara a los perjudicados con el ejercicio de actividades peligrosas frente a sus victimarios, les permite asumir la confrontación y el litigio de manera francamente ventajosa, esto es, en el entendido que facilita con criterios de justicia y equidad reclamar la indemnización al que tiene derecho, esto es una cita literal de la sentencia de 26 de agosto de 2010 expediente 47000131030032005, y últimamente aunque en medio de un esquema probatorio similar al anterior la Corte se refirió a una especie de presunción de responsabilidad sobre el particular explicó "En cuanto atañe al tipo de responsabilidad civil descrito en el cargo, la misma corresponde al art 2356 del C.C, esto es, la originada por el ejercicio de actividades peligrosas, la cual consagra la presunción de responsabilidad que opera en favor de la víctima de un daño causado producto de una labor riesgosa, aspecto que releva de probar su existencia de la culpa en el acaecimiento del accidente y por tanto para el actor del mismo se declarado responsable de su producción solo le compete demostrar la conducta o hecho antijurídico, el daño y la relación de causalidad entre este y el perjuicio, por ello, es el sendero en nuestro ordenamiento de múltiples actividades que entrañan una franca y creciente responsabilidad objetiva".

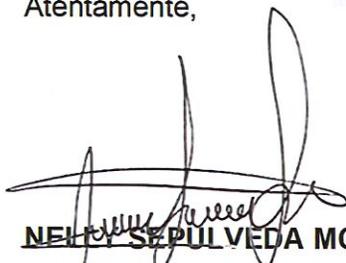
Posteriormente, en sentencia de Casación Civil del 16 de diciembre de 2010, precisó que "para aquellos eventos en los que tanto el autor de la conducta dañosa como el damnificado concurren en la generación del perjuicio, el artículo 2357 del Código Civil consagra una regla precisa, según la cual "la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente". Tradicionalmente, en nuestro medio se le ha dado al mencionado efecto la denominación 'compensación de culpas'. No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata 'como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado. Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, se dice que una y otra son concausa de este' (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada)" (Cas. Civ. del 16 de diciembre de 2010, Exp No. 11001-3103-008-1989-00042-01).

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que el Código Nacional de Tránsito, en ninguno de sus apartes, limita el valor probatorio ni del informe de tránsito ni del croquis.

Además, ha mencionado que la valoración probatoria debe regirse por el sistema de apreciación racional, según el cual no existen reglas previas que le digan al juez qué mérito debe asignarles a ciertos documentos, sino que este debe analizar **todas las pruebas en conjunto y "definir su poder de convicción"**, con un criterio sistemático, razonado y lógico, orientado por las reglas del sentido común, la ciencia y las máximas de la experiencia".

Lo anterior significa que, en cada caso, el juez de primera instancia debe evaluar todas las pruebas practicadas, y de dicha evaluación lógica debe concluir qué alcance probatorio le dará a cada una de ellas, para formar su convicción, situación que considera la suscrita que se dejo de un lado y es el motivo de inconformidad, en el presente caso motivo por el cual ruego a usted señor magistrado dé el valor probatorio y sea revocada y/o modificada la decisión de primera instancia y en su lugar se acceda a las pretensiones en los términos del escrito de demanda.

Atentamente,



NELCY SEPULVEDA MORA
C.C. No. No. 27.806.982 de Salazar
T.P. N° 316.816 del C. S. de la J.
Correo Electrónico: nesemo33@hotmail.com