



JULIO ORLANDO RODRÍGUEZ CASTILLO
ABOGADO – CONTADOR
DICTÁMENES PERICIALES
CIVIL- PENAL – LABORAL – COMERCIAL
PROPIEDAD HORIZONTAL
REVISORÍA FISCAL
FAMILIA

Señor
JUEZ SEGUNDO (2) CIVIL DEL CIRCUITO DE MELGAR
j02cctomelgar@cendoj.ramajudicial.gov.co

REF: PROCESO N° 2019-23 RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO. JOSE CANDIDO DIAZ contra JESÚS GUILLERMO ROJAS PÁEZ

ASUNTO: SUSTENTACIÓN RECURSO DE APELACIÓN CONTRA LA SENTENCIA DE JULIO 13 DE 2022

JULIO ORLANDO RODRÍGUEZ CASTILLO, apoderado del demandado, de manera atenta sustentamos el RECURSO DE APELACIÓN, en contra de la Sentencia de Julio 13 de 2022 en la que el juez declaró civilmente responsable a mi mandante del accidente de tránsito, en una proporción del 60%, sin siquiera tener en cuenta las pruebas recaudadas en el desarrollo del proceso y valorarlas en conjunto, actuar caprichoso que desvirtúa la presunción de veracidad y acierto de su sentencia; recurso que, además, sustentamos conforme a las siguientes consideraciones de hecho y de derecho:

FUNDAMENTOS DEL RECURSO

I. YERROS EN LA PROVIDENCIA APELADA

PROBLEMA JURÍDICO: El juez A quo desechó, sin motivación alguna, el material probatorio e impuso su propio capricho, contrariando así los principios del derecho probatorio, en especial, *LA NECESIDAD DE LA PRUEBA* como requisito *sine qua non* de toda sentencia; por el contrario, basó su tesis de concurrencia de culpas, en el hecho de que el demandante le echa la culpa al demandado y el demandado al demandante, y además adujo no tener en cuenta la prueba pericial porque el apoderado del demandante criticó el informe policial del accidente o croquis, porque supuestamente adolecía de inconsistencias, pero no dijo cuáles eran las inconsistencias, consideración del A quo que a la letra dice:

“Si bien el dictamen pericial arrimado al proceso y sustentado en debida forma por el auxiliar de la justicia, experto por demás en la materia, no por ello se deja de resaltar las falencias presentadas y originadas en el mismo levantamiento del croquis del accidente, criticado por el apoderado de la parte actora en los alegatos de conclusión, dadas sus graves inconsistencias lo que impide dar una credibilidad a la experticia”.

Pero lo más absurdo de la providencia es que, por la simple crítica al informe policial, desechó las demás pruebas (experticio técnico-mecánico, dictamen pericial, registro fotográfico, confesión en interrogatorio de parte, y la misma demanda), en especial, no le dio valor alguno al dictamen pericial a pesar de que el mismo juez afirmó que dicha experticia fue emitida y sustentada en debida forma por un experto en la materia, sin tener en cuenta además que previamente se hizo el Experticio Técnico Mecánico al automóvil e inspección por el perito al sitio del accidente, zanjando así cualquier reparo al informe policial del accidente.

Ahora bien, es seguro que si el *A quo* al menos hubiese estudiado la prueba pericial y valorado las pruebas en su conjunto, (Informe Policial del Accidente o croquis, Experticio Técnico Mecánico, dictamen pericial, registro fotográfico, confesión en interrogatorio de parte, y la misma demanda), su decisión hubiese sido totalmente diferente, determinando que el demandante, como conductor de la motocicleta, fue quien originó el accidente con las consecuencias nefastas para su propia integridad, porque habría podido establecer de esas pruebas, en especial, del dictamen pericial e interrogatorio de parte, los siguientes puntos:

- 1 Que quien tenía la prelación de la vía era el demandado conductor del automóvil por cuanto fue el primero en llegar al cruce y haber superado las 2/3 partes de la intersección.

Al rendir su experticia (SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 17:00), el perito determinó que el automóvil llegó primero a la intersección, así:

“...A la intersección llegó primero el automóvil pasó el cruce el automóvil, si hubiese sido al contrario, que el que hubiera llegado primero a la intersección hubiese sido la motocicleta, el impacto del automóvil tendría que ser frontal”.

Más adelante, en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, al MINUTO 49:00, el perito fue claro en manifestar que el automóvil del demandado tenía la prelación de la vía, así:

“Ya la tiene el automóvil, porque como se lo dije anteriormente, el ángulo convergencia, si unimos los puntos tangenciales... el carro ya estaba en la intersección, ya había cruzado dos tercios de la intersección..., a mí como conductor me le da inmediatamente que yo pierda la prelación y se la pase o se la entregue a la otra persona que ya está cruzando porque pues ya sería digamos un acto de irresponsabilidad yo veo un objeto en la mitad del Ángulo... y porque yo creer de que... voy sobre la carrera o sobre la calle, que tenga la prelación sobre la vía, entonces yo voy a seguir derecho... ya pierdo en ese momento... la prelación, ya inmediatamente tengo que actuar conforme al instinto de auto conservación y el instinto de auto conservación mío es reducir velocidad, frenar adecuadamente el vehículo conforme a las normas técnicas que haya aprendido esa persona... si es una persona que tiene un conocimiento técnico adecuado en normas de conducción aplicará la forma adecuada, detención del vehículo tipo motocicleta, freno delantero freno trasero, bajo cama y la moto se va a estabilizar sin necesidad de derrapar”

- 2 Que, *contrario sensu*, el motociclista demandante no tenía la prelación de la vía, sino la convicción errada de que, por el hecho de transitar por la carrera, no estaba obligado a detener su vehículo y debía pasar de primero; convicción errada que es la verdadera causante del accidente y los daños en su propia integridad. Así, lo confesó al absolver el interrogatorio de la parte demandada y del juez en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE OCTUBRE 15 DE 2020, MINUTO 31:00, en donde manifestó:

PREGUNTADO POR APODERADO DEL DEMANDADO: *“Usted dice que vio el automóvil del demandado a 5 o 6 metros”.*

DEMANDANTE: *“Sí”*

APODERADO DEL DEMANDADO: *“Y después dice que después ya lo vio fue cuando ya...”*

DEMANDANTE: “Cuando yo volteo a mirar yo paso, yo voy a pasar, yo llevo mi vía, yo no tengo por qué parar”

APODERADO DEL DEMANDADO: “Aclárenos; es que usted dice <<yo tengo mi vía>>...”

DEMANDANTE: “Yo llevaba la vía”

APODERADO DEL DEMANDADO: “Diga cómo es cierto sí o no, que usted no frenó al llegar al cruce donde ocurrió el accidente porque usted estaba convencido de que tenía la vía”.

DEMANDANTE: “Yo llevaba la vía, ahí no tiene, yo no tenía por qué parar”

Además, el mismo demandante al absolver el interrogatorio del Juez A quo, en la PRIMERA PARTE DE LA AUDIENCIA DE OCTUBRE 15 DE 2020, al MINUTO 26:00 confesó:

PREGUNTA DEL JUEZ: “Le insisto, ¿En qué momento exacto vio usted el carro que lo atropelló? ¿En qué momento exacto? Antes del impacto, ¿En qué momento exacto lo vio?”

RESPUESTA DEL DEMANDANTE: Como le digo, cinco, por ahí cinco metros lo vi ahí que venía el carro, pero yo como venía por mi vía pues yo no aceleré ni nada, yo seguía en mi paso que venía y yo como llevaba la vía.

PREGUNTA DEL JUEZ: “Cuando usted subía, si lo recuerda, cuando usted subía ¿por la carrera qué lado o a qué costado lo hacía? Por el costado derecho, por el centro, por el costado izquierdo.”

RESPUESTA DEL DEMANDANTE: “Por el derecho. Sí. Yo no sé qué tan centrado iba, pero entonces yo me orillé lo máximo para que no me alcanzara el carro, pero no fue posible.”

Finalmente, sobre la errada convicción del demandante de tener la prelación, también existe confesión por el apoderado judicial de la parte actora en el hecho primero de la demanda, donde afirmó:

“PRIMERO: quien lleva la vía es mi defendido por la carrera 4 (...) mi prohijado y víctima JOSE CANDIDO DIAZ le gritó al conductor del vehículo para que parara el vehículo”

- 3 Que el punto de impacto, la ubicación final de los vehículos y del herido, el ancho de las vía y demás información, como el registro fotográfico, le permitió al perito y a la parte demandada la reconstrucción del accidente con lo que se demostró que el demandante motociclista fue quien causó el accidente y sus propios perjuicios, por su impericia, imprudencia y su falta de cuidado y de previsión.
- 4 Que el perito ilustró al juez la forma en que un motociclista idóneo debió haber detenido su vehículo y, en consecuencia, como el demandante no obró de esa manera, se demostró su impericia, imprudencia y su falta de cuidado y de previsión, que fueron determinantes para que se generara el siniestro o el accidente de tránsito. De acuerdo con el auxiliar de la justicia, la forma en que hubiese actuado un conductor idóneo sería así:

“... si es una persona que tiene un conocimiento técnico adecuado en normas de conducción aplicará la forma adecuada, detención del vehículo tipo motocicleta, freno delantero freno trasero, bajo cama y la moto se va a estabilizar sin necesidad de derrapar”

- 5 Que el motociclista en lugar de frenar, realizó adelantamiento y maniobra peligrosa en sitio prohibido.

Recordemos que en la demanda el apoderado confesó que su prohijado no frenó, sino que gritó, hechos que demuestran la imprudencia e impericia como conductor de vehículo y la maniobra peligrosa para intentar esquivar el automóvil del demandado.

“PRIMERO: (...) mi prohijado y victima JOSE CANDIDO DIAZ le gritó al conductor del vehículo para que parara el vehículo”

Sobre la maniobra peligrosa, en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 31:00 el perito explicó:

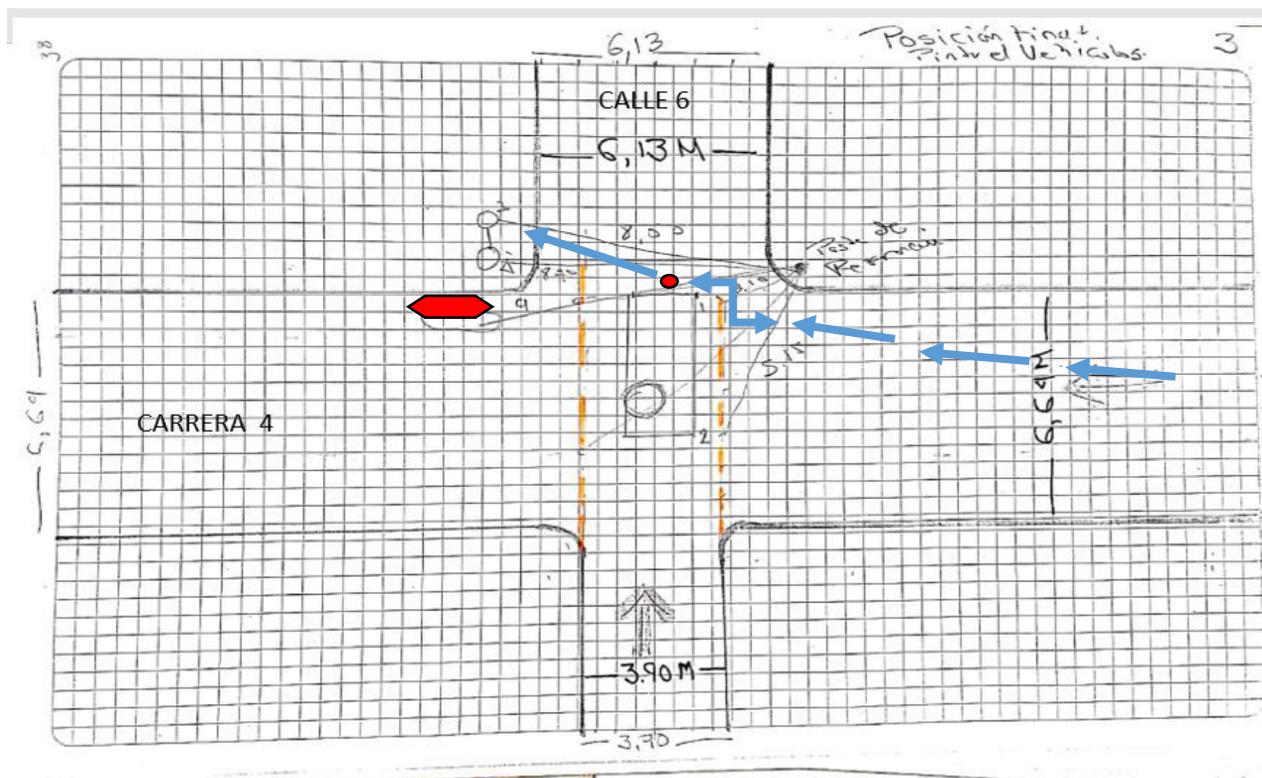
“Al momento en que el conductor de la motocicleta viene desplazarse, y claro como el automóvil sale de una vía que es más angosta, si va a salir a una vía más amplia, él sale proyectado con esa dirección que tiene, sabía que esa vía que va a dar a la otra, que es de doble Carril, el conductor de la motocicleta, al percibir el riesgo... observa un espacio mínimo y trata de realizar un giro a la derecha, ahí en ese momento de acuerdo a la velocidad desplazamiento de él, es donde se rozan los laterales y se genera la colisión para el desplazamiento final de los... vehículos tipo automóvil y motocicleta”

- 6 Que fue tan evidente que el motociclista, aquí demandante, fue quien originó el accidente, que en su propia declaración da cuenta que no sabía que tan centrado iba respecto de la vía y que se orilló lo máximo que pudo; es decir, que había visto el automóvil a una distancia considerable (lo cual también se demuestra con el hecho 1 de la demanda) y decidió no frenar por creer que tenía la prelación; circunstancias que de bulto lo señalan como responsable del accidente, aunado a la imprudencia de adelantamiento en cruce y la maniobra peligrosa que realizó.
- 7 Que en el presente caso no se probó el nexo de causalidad entre la conducta del demandado y el daño; en cambio, sí se demostró con el material probatorio, que regular y oportunamente se allegó al proceso, que existió una causa extraña, a saber, la culpa exclusiva de la víctima, la cual rompió o desvirtuó cualquier nexo causal. Por ello, el daño no le es causalmente atribuible a mi representado y no procedía la imposición de la indemnización por los perjuicios que se causó el demandante a sí mismo por su impericia, imprudencia y su falta de cuidado y de previsión.

En síntesis, el yerro del juez a quo se contrae a que, a pesar de haber decretado y practicado las pruebas, por una supuesta crítica de una de las partes, se negó a evaluar el acervo probatorio y demostrativo de los hechos de la víctima como actor determinante del accidente y de sus propios perjuicios; es decir, se negó a hacer la valoración probatoria que es el medio judicial que le permite al juez obtener la convicción que edifica la solidez de su fallo y sustenta la razón de su decisión.

II. RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Con base en el informe policial, el dictámen pericial y el registro fotográfico, reconstruimos técnicamente el accidente, en especial, la fotografía que determina la ubicación de los vehículos (la punta del automóvil llegando al cruce final y la motocicleta sobre el andén), el desprendimiento del *bumper*, y, lo más importante, el espacio utilizado por el motociclista para hacer la maniobra peligrosa (giro a la derecha y adelantamiento prohibido en un cruce).



Convenciones:

- Trayectoria del motociclista:
- Punto de impacto:
- Huella hemática y ubicación final del motociclista:

DE LA GRÁFICA DE LA RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE PODEMOS DEMOSTRAR LOS YERROS DEL A QUO EN LA SENTENCIA APELADA, A SABER:

Recordemos que la tesis del Juez *A quo* fue la concurrencia de culpas, en presencia de actividades peligrosas; sin embargo, no tuvo en cuenta que la ley y la jurisprudencia le impuso el deber de examinar la plenitud de la conducta de los dos conductores para PRECISAR SU INCIDENCIA EN EL DAÑO y DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UNO y OTRO, pero no con elementos subjetivos, sino con el examen del material probatorio regular y oportunamente allegado al proceso, tal como lo hizo el perito y el suscrito apoderado de la parte demandada, en los alegatos de conclusión, quienes con base en esas evidencias, reconstruimos el accidente y concluimos, con certeza, que el conductor de la motocicleta, aquí demandante, fue quien causó el accidente con los perjuicios a su propia integridad.

Ahora bien, como el juez desechó las pruebas aduciendo como único motivo, la supuesta crítica que de ellas hizo el apoderado del demandante, además de no tener en cuenta el acervo probatorio para su “fallo”, ni siquiera consideró la reconstrucción del accidente que hizo el perito, previa inspección ocular al sitio del accidente, ni esta agencia en los alegatos de conclusión, donde presentamos una gráfica resumen de esa reconstrucción y que ya reproducimos y anexamos a este recurso.

Nótese que, integradas todas las pruebas, (Informe Policial del Accidente o croquis, Experticio Técnico Mecánico, registro fotográfico, confesión al absolver interrogatorio de parte, y en la misma demanda) en especial, el dictamen pericial rendido por experto en la materia, es posible tener la certeza de la ocurrencia del accidente y de cómo la conducta del motociclista fue la causa del accidente ocurrido y, en consecuencia, de los perjuicios causados a su integridad, tal como lo relatamos a continuación:

- 1 El motociclista demandante conducía por la Carrera 4 en sentido occidente a oriente; mientras que el demandado iba por la Calle 6 en sentido norte a sur: Esto quedó demostrado con el informe policial o croquis, con el registro fotográfico y con el interrogatorio de parte.
- 2 El motociclista tenía una visión periférica superior a la del conductor del automóvil, es decir, de más de 70 metros. Esto quedó demostrado con el dictamen pericial rendido por el auxiliar de la justicia en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 20:30 que explicó:

“La vía tanto para el conductor que sale de la Calle Sexta tiene una visión periférica de 70 metros, pero el conductor de la moto tiene una visión periférica aún mayor porque el viene sobre una vía recta y alcanza a ver toda la intersección de la vía donde se genera el siniestro, Calle Sexta con Carrera Cuarta”

- 3 De lo anterior se infiere también, que el motociclista vio al automóvil a una distancia considerable, lo cual se termina de corroborar con el interrogatorio de parte (PRIMERA PARTE DE LA AUDIENCIA DE OCTUBRE 15 DE 2020, MINUTO 26:00), en el cual confesó que vio el carro y, por tanto, tuvo tiempo de orillarse para, así, intentar pasar por delante del automóvil:

PREGUNTA DEL JUEZ EN EL INTERROGATORIO: “*Cuando usted subía, si lo recuerda, cuando usted subía por la carrera ¿A qué lado o a qué costado lo hacía? Por el costado derecho, por el centro, por el costado izquierdo.*”

RESPUESTA DEL DEMANDANTE: “*Por el derecho. Sí. Yo no sé qué tan centrado iba pero entonces yo me orillé lo máximo para que no me alcanzara el carro, pero no fue posible.*”

El hecho de que el motociclista vio el automóvil desde una distancia considerable, también fue demostrado con la misma demanda, en la cual el apoderado del demandante señala en el hecho primero:

“*...mi prohijado y víctima JOSE CANDIDO DIAZ le gritó al conductor del vehículo para que parara el vehículo*”.

- 4 El motociclista, habiendo visto que el automóvil del demandado ya había iniciado a cruzar la intersección decidió no frenar, al tener la creencia errónea de que tenía la prelación de la vía. Esto quedó demostrado con el interrogatorio realizado por el apoderado del demandado, (SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE OCTUBRE 15 DE 2020, MINUTO 31:00) en el que confesó:

PREGUNTADO POR APODERADO DEL DEMANDADO: “*Usted dice que vio el automóvil del demandado a 5 o 6 metros*”.

DEMANDANTE: “*Sí*”

APODERADO DEL DEMANDADO: “*Y después dice que después ya lo vio fue cuando ya...*”

DEMANDANTE: “*Cuando yo volteo a mirar yo paso, yo voy a pasar, yo llevo mi vía, yo no tengo por qué parar*”

APODERADO DEL DEMANDADO: “*Aclárenos; es que usted dice <<yo tengo mi vía>>...*”

DEMANDANTE: “*Yo llevaba la vía*”

APODERADO DEL DEMANDADO: “*Diga cómo es cierto sí o no, que usted no frenó al llegar al cruce donde ocurrió el accidente porque usted estaba convencido de que tenía la vía*”.

DEMANDANTE: “*Yo llevaba la vía, ahí no tiene... yo no tenía por qué parar*”

Además, el mismo demandante al absolver el interrogatorio del Sr. Juez, (PRIMERA PARTE DE LA AUDIENCIA DE OCTUBRE 15 DE 2020, MINUTO 26:00): confesó:

PREGUNTA DEL JUEZ: *Le insisto, ¿En qué momento exacto vio usted el carro que lo atropelló? ¿En qué momento exacto? Antes del impacto, ¿En qué momento exacto lo vio?*

RESPUESTA DEL DEMANDANTE: Como le digo, cinco, por ahí cinco metros lo vi ahí que venía el carro pero yo como venía por mi vía pues yo no aceleré ni nada, yo seguía en mi paso que venía y yo como llevaba la vía.

- 5 La creencia del demandante de tener la prelación de la vía era errónea por cuanto el vehículo conducido por el demandando, Sr. JESÚS GUILLERMO ROJAS, ya había cruzado 2/3 de la intersección, por lo que era este último quien realmente tenía la prelación.

Esto lo determinó el perito en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 17:00 así:

“..A la intersección llegó primero el automóvil pasó el cruce el automóvil, si hubiese sido al contrario, que el que hubiera llegado primero a la intersección hubiese sido la motocicleta, el impacto del automóvil tendría que ser frontal”.

Igualmente, en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 29:00 ante la pregunta, del apoderado de la parte pasiva “¿Usted puede DETERMINAR si la punta del vehículo del automóvil ya había llegado al final de la intersección?”, el perito fue claro en señalar que:

“Sí claro. Proyecto los puntos tangenciales, el carro, si usted observa, ya el vehículo tipo automóvil, ya había pasado la parte de la convergencia de intersección, dónde quedó la posición final donde fue diagramado conforme a la posición de la alcantarilla.”

Igualmente, el registro fotográfico se evidencia que la punta del vehículo del automóvil ya había llegado al final de la intersección:



Tan es así, que cuando la motocicleta llegó al cruce, el automóvil ya había superado las 2/3 partes de la intersección; esto lo declaró el perito en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, AL MINUTO 13:00 cuando dijo:

“...para que se genere el accidente, estaríamos hablando de que este vehículo, para poder generar el accidente y la ubicación, tendría que haber estado en esta posición para poder generar el accidente y la ubicación final, lo que nos daría a la postre que el carro ya ha cruzado dos tercios de la intersección...”

Así mismo, sobre quién tenía la prelación, el auxiliar de la justicia, en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 49:00, estableció:

“APODERADO DE LA PARTE DEMANDANTE: “Bueno, en nuestro caso que el automóvil ya había avanzado más de la mitad de la vía o del cruce, ¿Quién tenía la prelación?”

RESPUESTA PERITO: “La prelación ya la tiene el automóvil, porque como se lo dije anteriormente, el ángulo convergencia, si unimos los puntos tangenciales del cuadro antibloqueo, el carro ya estaba en la intersección, ya había cruzado dos tercios de la intersección, lo que por ende, a mí como conductor, me da inmediatamente que yo pierda la prelación y se la pase o se la endilgue a la otra persona que ya está cruzando porque pues ya sería digamos un acto de irresponsabilidad yo ver un objeto en la mitad del Ángulo de antibloqueo, o sea la parte en que convergen las cuatro puntos tangenciales, un automóvil ahí y por yo creer que voy sobre la carrera o sobre la calle, que tenga la prelación sobre la vida, entonces yo voy a seguir derecho; no puedo, porque yo ya pierdo, en ese momento, pierdo la prelación.”

En la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 25:00 en que el perito rindió su experticia, señaló también:

“Entonces como él llega primero a la intersección y este conductor de la moto no ha llegado, está acá, lleva la prelación el conductor del automóvil, así lo establece la norma 769 en su Artículo 70, Prelaciones, Intersecciones o Giros no señalizadas y semaforizadas, porque en el sitio no hay señales de pare, no hay señales de detención, nada”.

Esto también se demuestra con el Informe de Policía o Croquis y con el registro fotográfico, especialmente con las fotografías cinco y seis que reposan en el Folio 7 que evidencian la ubicación del vehículo, el cual, ya había cruzado 2/3 partes de la intersección.

- 6 La Calle Sexta en su parte norte, por donde viene el automóvil del demandado, tiene una calzada de 3,90 metros de ancho; mientras que, en la parte sur, es decir, la misma vía, pero después del cruce del accidente, la calzada se amplía a 6,13 metros de ancho, es decir que hay una diferencia de 2,23 metros que, repartidos a ambos lados, son 1,11 metros; espacio que el motociclista demandante decidió aprovechar para realizar la maniobra peligrosa, ingresando a la calle con un giro a la derecha y luego a la izquierda para pasar por delante del vehículo. Esto se probó con el informe policial o croquis, el registro fotográfico y, en especial, con el dictamen pericial rendido en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 31:00 en el cual el auxiliar de la justicia afirmó:

“Al momento en que el conductor de la motocicleta viene desplazarse, y claro como el automóvil sale de una vía que es más angosta sí va a salir a una vía más amplia, él sale proyectado con esa dirección que tiene, sabía que esa vía que va a dar a la otra, que es de doble Carril, el conductor de la motocicleta, al percibir el riesgo... observa un espacio mínimo y trata de realizar un giro a la derecha, ahí en ese momento de acuerdo a la velocidad desplazamiento de él, es donde se rozan los laterales y se genera la colisión para el desplazamiento final de los... vehículos tipo automóvil y motocicleta”

- 7 La maniobra peligrosa que realizó el motociclista, consistió en ingresar a la calle con un giro a la derecha y luego a la izquierda para pasar por delante del vehículo, lo cual quedó demostrado con el dictámen pericial rendido en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 31:00, según el cual:

“...el conductor de la motocicleta, al percibir el riesgo... observa un espacio mínimo y trata de realizar un giro a la derecha, ahí en ese momento de acuerdo a la velocidad desplazamiento de él, es donde se rozan los laterales y se genera la colisión para el desplazamiento final de los... vehículos tipo automóvil y motocicleta”

- 8 Al intentar realizar la maniobra peligrosa, el “taco” de la moto del demandante se enredó con el *bumper* del automóvil y lo arrancó. El impacto, para el automóvil, sucedió en el primer tercio a la derecha, lo cual se demuestra con el EXPERTICIO TÉCNICO MECÁNICO del automóvil con Placa ZXV 017, de Enero 9 de 2019, Diligencia Pericial N° 7748 que permite establecer el punto de impacto acudiendo al principio de criminalística denominado LOCARD DE TRANSFERENCIA DE EVIDENCIAS, con el que se determinó, que el impacto para el automóvil fue un tercio a la derecha, por las siguientes huellas de fricción:

“...Se observa descripción de daños y hallazgos exteriores y se determina poli fragmentación con huella de fricción con color negro en la unidad de luz frontal derecha, rotura en el guardabarros interno delantero derecho, ausencia total del parachoques frontal y su persiana en el cual se encuentra en el interior del vehículo, ósea esta pieza fue encontrada dentro del vehículo, abolladura con huella de fricción que van de derecha a la izquierda en el vértice delantero derecho y sección central del parachoques, roturas desde la base de sujeción en el parachoques frontal...”

(PERITAJE LEÍDO, ADEMÁS, EN LA PRIMERA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, AL MINUTO 24:00)

Esto también quedó demostrado con el registro fotográfico que da cuenta de los daños sufridos por el vehículo del demandado consistentes en el desprendimiento del *bumper* desde la parte derecha, así como los daños que sufrió la moto que únicamente se dieron en la pata o taco, precisamente donde se enganchó con el *bumper* del carro, tal como lo dijo el perito en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 27:00:

“...En aquel momento, el vehículo tipo motocicleta rosa del vehículo tipo automóvil, se engancha con alguna parte de la moto al bumper y lo arranca, por eso se observa que el bumper no está totalmente suelto. Si el impacto hubiese sido frontal, el buffet al recibir la fuerza, porque como pasa revienta todas las bases y se cae totalmente, no queda sujetado; pero ese bumper está sujetado de los vértices delanteros izquierdos, lo que hace que el conductor al momento del impacto ENGANCHÓ CON LA DEFENSA, A LOS TACOS O ALGUNA PARTE DE LA MOTOCICLETA ENGANCHA ESA PARTE...por ahí hay una foto que se ve mejor, de un lado se ve bien desplazada la pieza que va de atrás hacia delante...”

Así mismo, el motociclista demandante al absolver su interrogatorio, nos confirmó lo afirmado por el perito, ya que informó que el daño en la moto, fue solo en la “pata”, también denominado tacos o posapies, y precisamente ese es el punto de enganche de la moto con el *bumper* del automóvil, por eso lo desprende de la parte derecha, y queda colgado de la parte izquierda; así, en su respuesta al minuto 34:15 de la grabación dijo:

PREGUNDADO POR EL JUEZ: *“Su motocicleta ¿Qué daños sufrió y cómo demuestra usted esa reparación de la motocicleta?”*

DEMANDANTE: No, la moto no le sucedió mayor cosa, una patica por el lado se le partió, no más la patica donde asegura, es lo único que se le partió fue eso.

Finalmente, el dictamen rendido por el perito en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 18:00, permitió establecer que el choque no pudo haberse dado de manera frontal por cuanto:

“...Se daría la adherencia de pintura en la placa... se tendría que dar la rotura de su persiana, la rotura del bumper, la destrucción de la unidad de luz, las huellas de fricción y el desprendimiento. Situación que no pasó en el momento, porque entonces, observamos de que la moto tendría que tener unos daños laterales en la barra telescópica, en el depósito de combustible y demás, cosa que desconozco.”

“... ya los daños de la moto tendrían que estar dos tercios hacia la parte posterior o sea de la mitad de la moto hacia atrás y los daños del vehículo tendrían que estar relacionados a su placa, a su bumper, pero además a su capó porque al momento de impactar la motocicleta en el automóvil... el impacto sea el conductor o la misma motocicleta, genera una abolladura en el capó, situación que el dictamen pericial que se realizó no presenta hallazgos.”

- 9 Debido a la velocidad que llevaba, el motociclista se estrelló contra el andén del frente; la motocicleta saltó el sardinel y quedó sobre el andén; al chocar con el andén el motociclista demandante salió expulsado en una voltereta y cayó sobre la carrera, mientras la moto quedó en el andén de la calle.

Esto quedó demostrado con el informe de policía o croquis y con el registro fotográfico, en especial las fotografías Siete y Ocho, obrantes a Folio 8, que dan cuenta de la posición final en la que quedaron, tanto los vehículos, como el demandante motociclista.

Así mismo, esto quedó probado a partir del estudio de las leyes de la física, específicamente la Primera Ley de Newton según la cual, *“un objeto en movimiento permanece en movimiento a velocidad y dirección constantes a menos que sobre él actúe una fuerza externa y no balanceada”* es necesario señalar esto en la medida en que la motocicleta siguió su curso en línea recta de occidente a oriente, por delante del automóvil, y la velocidad con la que iba le permitió tener la fuerza suficiente para desprender el *bumper* del automóvil, tras engancharse en él, durante su curso en la comisión de la maniobra peligrosa; saliendo expulsado desde el occidente, hacia el oriente, de tal manera que quedó ubicado en la carrera, en la parte oriental del automóvil.

Esto también lo señaló el auxiliar de la justicia al rendir su experticia en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, al MINUTO 25:00, así:

“...Por ende entonces, tendríamos que aplicar lo que se establece en la ley 769 de equipos, el vehículo como tal ya abarcado más de dos tercios de la intersección por eso entonces llevaría la prelación, sobre el que vaya circulando sobre esta vía, lo que a la postre les daría de que el conductor de la motocicleta venía por ese sector digámoslo acá, al ver el objeto en la vía lo que trato de hacer el conductor fue realizar el giro a la derecha, tratar de evitar, en ese momento impacta pega hasta donde tengo el cursor sale desplazado llegué acá su motocicleta, en este momento en que pega en el borde del sardinel ahí es donde la moto presenta el coletazo se levanta la moto... ahí es expulsado...”

- 10 El motociclista demandante debió haber detenido su vehículo al haber visto que el automóvil ya se encontraba adentrando en la intersección, de conformidad con las normas de tránsito y con el dictámen pericial, que enseñan la forma en que hubiese actuado un conductor idóneo, que sería así:

“... si es una persona que tiene un conocimiento técnico adecuado en normas de conducción aplicará la forma adecuada, detención del vehículo tipo motocicleta, freno delantero, freno trasero, bajo cama y la moto se va a estabilizar sin necesidad de derrapar”.

RESUMEN DE CONCLUSIONES CON LA RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE:

- 1 CONVICCIÓN ERRADA DE PRELACIÓN DE LA VÍA y MANIOBRA PELIGROSA: Se demostró que el principal motivo que dio origen al accidente fue que el motociclista demandante, por tener la convicción errada de que supuestamente tenía la prelación de la vía, no estaba obligado a detener su vehículo, que debía pasar de primero y, para ello, hacer una maniobra peligrosa, giró a la derecha y luego a la izquierda para adelantar en sitio prohibido (cruce).
- 2 ACTO IRRESPONSABLE DEL MOTOCICLISTA y CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA: Que el motociclista demandante, por ser el de mayor visibilidad, a más de 70 metros, como lo dice la Corte en su tesis de Intervención Causal, debió cerciorarse a una gran distancia que el automóvil ya había ingresado al cruce pudiendo maniobrar y evitar la colisión, ya reduciendo la velocidad, ora cambiando de carril (al lado izquierdo) pudiendo hacerlo; pero en su lugar, según su misma declaración, adujo no saber qué tan centrado iba pero que se orilló al lado derecho para que “no lo alcanzara”; y realizó una maniobra peligrosa para adelantar en cruce, sitio prohibido para adelantamientos, circunstancias que demuestran el exclusivo hecho de la víctima en el desarrollo del accidente, aunado con la culpabilidad por imprudencia, impericia, y temeridad en el manejo del automotor. Al respecto, en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 49:00 el perito concluyó:

“Ya la tiene el automóvil, porque como se lo dije anteriormente, el ángulo convergencia, si unimos los puntos tangenciales... el carro ya estaba en la intersección, ya había cruzado dos tercios de la intersección..., a mí como conductor me le da inmediatamente que yo pierda la prelación y se la pase o se la entregue a la otra persona que ya está cruzando porque pues ya sería digamos un acto de irresponsabilidad yo veo un objeto en la mitad del Ángulo... y porque yo creer de

que... voy sobre la carrera o sobre la calle, que tenga la prelación sobre la vía, entonces yo voy a seguir derecho... ya pierdo en ese momento... la prelación, ya inmediatamente tengo que actuar conforme al instinto de auto conservación y el instinto de auto conservación mío es reducir velocidad, frenar adecuadamente el vehículo conforme a las normas técnicas que haya aprendido esa persona... si es una persona que tiene un conocimiento técnico adecuado en normas de conducción aplicará la forma adecuada, detención del vehículo tipo motocicleta, freno delantero freno trasero, bajo cama y la moto se va a estabilizar sin necesidad de derrapar”

- 3 EL DICTÁMEN DETERMINÓ CÓMO DEBIÓ HABER SIDO EL ACTUAR IDÓNEO DEL MOTOCICLISTA PARA DETENER SU VEHÍCULO: Con el dictamen quedó demostrado que el motociclista demandante tuvo la oportunidad de evitar el accidente, donde el perito explicó la forma en que debió detener su motocicleta ya que, en primer lugar, tenía una visibilidad de más de 70 metros y a pesar de haber visto que el automóvil, adentrando en la intersección, en lugar de orillarse debió detener su vehículo, así:

“... si es una persona que tiene un conocimiento técnico adecuado en normas de conducción aplicará la forma adecuada, detención del vehículo tipo motocicleta, freno delantero, freno trasero, bajo cama y la moto se va a estabilizar sin necesidad de derrapar”.

- 3 YERROS DEL JUEZ A QUO POR NO RECONSTRUIR EL ACCIDENTE CON BASE EN EL MATERIAL PROBARORIO RECAUDADO: Si el Juez A quo hubiese tenido en cuenta el dictamen pericial y los alegatos de conclusión para la reconstrucción del accidente no habría incurrido en tantos yerros, por cuanto se abstuvo caprichosamente de valorar las pruebas en su conjunto que le habrían permitido observar que cuando el motociclista demandante aduce que vio el automóvil pero que no sabía qué tan centrado iba sobre la vía y se fue orillando lo más que pudo, en lugar de frenar; el *A quo* tampoco observó que por las diferencias en el tamaño de la vía Calle 6, de entrada y salida del automóvil, el motociclista utilizó dicha distancia para hacer la maniobra peligrosa de giro a la derecha y luego a la izquierda, que además adelantó en sitio prohibido (en un cruce) y que para poder realizar esa maniobra temeraria y peligrosa requería de mayor aceleración, por eso, sigue derecho y se estrella contra el andén, a tal velocidad que no cae al lado de la moto, cuya posición final fue la Calle 6, sino a varios metros sobre la Carrera 4, tal como se puede observar en la gráfica de reconstrucción del accidente, en el Informe Policial y en los registros fotográficos; hechos relevantes que el juez no tuvo en cuenta en su sentencia obviamente porque desechó todas las pruebas y su análisis fue meramente subjetivo y caprichoso.

Aduce el *A quo* que no se le puede dar credibilidad a la experticia por cuanto se ha de resaltar las falencias presentadas y originadas en el mismo levantamiento del croquis del accidente, criticadas por el apoderado de la parte actora; PERO EN NINGUNA PARTE DE SU PROVIDENCIA SEÑALÓ CUÁLES SON ESAS SUPUESTAS FALENCIAS DEL CROQUIS DEL ACCIDENTE QUE INFLUYEN EN LAS CONCLUSIONES DE LA EXPERTICIA, PARA QUE LA DESECHE y, ADEMÁS SI DICHA PRUEBA LE GENERABA ALGUNA DUDA, NO LA PUDO RESOLVER CON LAS DEMÁS PRUEBAS, en especial, el Experticio Técnico Mecánico del automóvil que determina con claridad el punto de impacto; igualmente con el registro fotográfico, la posición final de los vehículos y del demandante accidentado, el hecho primero de la demanda y la confesión del demandante al absolver el interrogatorio de parte *“...YO NO TENÍA POR QUÉ FRENAR...”*

Nótese que las pruebas valoradas en su conjunto, derrumban la presunción de veracidad y acierto de la sentencia del *A quo*, porque la verdad procesal la constituye el acervo probatorio, que en toda su dimensión demuestra que el motociclista aquí demandante fue quien por su imprudencia, impericia e irresponsabilidad, como lo señaló el perito, no frenó con la convicción errada de que tenía la prelación por transitar por la carrera; acto irresponsable de ver un objeto y seguir derecho, contrario al actuar de un conductor idóneo.

En síntesis, de conformidad a las pruebas recaudadas en el proceso, se demostró la causa externa o extraña denominada CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA; material probatorio que el juez no valoró y con el cual se demostró nuestra teoría del caso consistente en que el motociclista aquí demandante con la CONVICCIÓN ERRADA de tener la prelación de la vía, no detuvo su vehículo al llegar al cruce, a pesar de haber visto que el automóvil ya había cruzado DOS TERCIOS DE LA INTERSECCIÓN; y por el contrario realizó una maniobra peligrosa para esquivar el automóvil, adelantándolo por la derecha y pasando por el frente, maniobra que necesariamente requería una mayor aceleración y por consiguiente, velocidad, lo que lo llevó a estrellarse con el andén. Esto significa que la conducta irresponsable del motociclista demandante, el Sr. JOSÉ CÁNDIDO DÍAZ fue la única que tuvo incidencia en la ocurrencia del accidente, lo que lo convierte en el único responsable, por cuanto mi representado, el Sr. GUILLERMO ROJAS no realizó ninguna acción que se pueda considerar relevante para la ocurrencia del siniestro; en consecuencia, el demandante es el único culpable del accidente y de los daños a su integridad.

En suma, existe un grandioso acervo probatorio que regular y oportunamente se allegó al proceso y que demuestra LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA, por lo que no resulta admisible que el juez *A quo* dejara de valorar todas las evidencias mencionadas y que, además, no diera una plena credibilidad a la experticia rendida por el perito en audiencia sin ninguna motivación, solo porque el apoderado de la parte actora criticó el informe del levantamiento del croquis en sus alegatos de conclusión, tal como lo manifestó en la sentencia, que a la letra dice:

“Si bien el dictamen pericial arrimado al proceso y sustentado en debida forma por el auxiliar de la justicia, experto por demás en la materia, no por ello se deja de resaltar las falencias presentadas y originadas en el mismo levantamiento del croquis del accidente, criticado por el apoderado de la parte actora en los alegatos de conclusión, dadas sus graves inconsistencias lo que impide dar una plena credibilidad a la experticia”.

Lo anterior constituye un error del operador judicial, no solo por desechar el dictamen pericial sin una motivación admisible, sino porque LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA quedó demostrada con las demás pruebas practicadas, las cuales son tan contundentes que el mismo apoderado del demandante, a sabiendas de esa certeza que dan las pruebas sobre la culpabilidad de su prohijado, en lugar de preocuparse por sus propias pruebas, basó su acusación durante en todo el desarrollo del proceso y en sus alegatos de conclusión, únicamente en atacar las pruebas practicadas, en especial el informe policial y el dictamen pericial.

III. DE LA FALTA DE VALORACIÓN PROBATORIA EN CONJUNTO – ART 176 DEL CGP.

A las mismas conclusiones presentadas por esta parte con la reconstrucción del accidente, hubiese llegado el operador judicial, Juez A quo, si hubiese basado su fallo en las pruebas que regular y oportunamente se allegaron al proceso y si las hubiese valorado en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, (Artículo 176 del CGP) tal y como expondremos en las siguientes consideraciones:

PRIMERA.- EL JUEZ INCURRIÓ EN UN ERROR FÁCTICO AL NO CONSIDERAR, EN SU FALLO, LAS PRUEBAS PRACTICADAS EN EL PROCESO (CROQUIS, DICTÁMEN PERICIAL, REGISTRO FOTOGRÁFICO, CONFESIÓN EN INTERROGATORIO DE PARTE, EXPERTICIO TÉCNICO MECÁNICO y LA DEMANDA) DE LAS CUALES SE DESPRENDE QUE HUBO CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA:

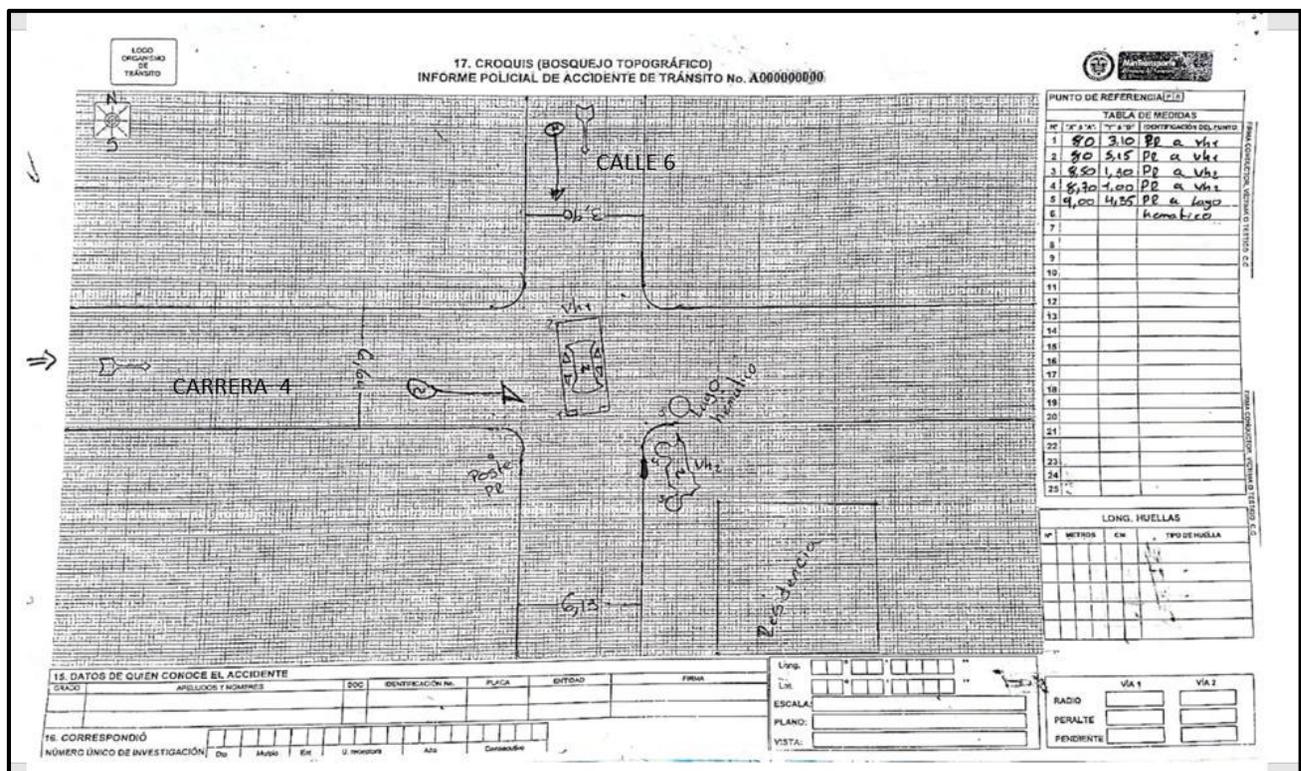
De conformidad con el Artículo 164 del Código General del Proceso, *“toda providencia debe estar fundada las pruebas que, regular y oportunamente, sean allegadas al proceso”*; norma que fue desconocida por el juzgador al declarar la responsabilidad civil extracontractual del demandado en una proporción del 60%, por cuanto las consideraciones en que sustenta su fallo, no tienen en cuenta el material probatorio del cual se desprende que existió CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, por cuanto su conducta fue la única causante del accidente de tránsito. Por tanto, no resulta admisible que el Juez haya declarado la culpa compartida de las partes, argumentando que existió imprudencia de ambas, sin apreciar las pruebas en su conjunto, ni valorarlas de acuerdo con las reglas de la sana crítica y sin exponer razonadamente el mérito que le asignó a cada una de ellas, por el contrario, absurdamente, las desechó porque supuestamente el apoderado del demandante las criticó.

A continuación, expondremos cuáles fueron las pruebas que dejaron de ser valoradas por el juez y con las cuales quedó inequívocamente demostrada la causa extraña de culpa exclusiva de la víctima y, con ella, la ausencia de responsabilidad del demandado:

1 EL INFORME POLICIAL DEL ACCIDENTE o CROQUIS.

En las observaciones del informe policial, además, se registró la maniobra peligrosa realizada por el motociclista aquí demandante, en donde el funcionario estableció que el Vehículo N° 2 (motocicleta), conducido por el Sr. JOSÉ CÁNDIDO DÍAZ incurrió en la Hipótesis de siniestros viales N° 102 denominada “ADELANTAR POR DERECHA”.

Si el fallador hubiese apreciado y valorado correctamente esta prueba, no hubiese considerado que existió una concurrencia de culpas, por cuanto en él se evidencia que fue el motociclista quien intentó adelantar por la derecha, pasando a gran velocidad por la intersección, sabiendo que el automóvil ya la había cruzado casi en su totalidad, quedando a menos de un (1) metro de la parte sur de la calle.



El croquis da cuenta de que la Calle Sexta (6ª) en su parte norte, por donde viene el automóvil del demandado, tiene una calzada de 3,90 metros de ancho; mientras que, en la parte sur, es decir, la misma vía, pero después del cruce del accidente, la calzada se amplía a 6,13 metros de ancho, es decir que hay una diferencia de 2,23 metros que, repartidos a ambos lados, son 1,11 metros.

La anterior diferencia en el ancho de la vía es muy importante para la explicación del accidente por cuanto el motociclista demandante utilizó esa área para hacer la maniobra peligrosa, ingresando a la calle con un giro a la derecha y luego a la izquierda para pasar por delante del vehículo, con el infortunio de que se enredó con el *bumper* del automóvil, lo arrancó, y en lugar de caer, por la velocidad que llevaba, se estrelló contra el andén del frente; la motocicleta saltó el sardinel y quedó sobre el andén, al chocar con el andén el motociclista demandante salió expulsado en una voltereta y cayó sobre la carrera, mientras la moto quedó en el andén de la calle. Esto, además, se corroboró por el perito, quien en su dictamen rendido en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 31:00 señaló:

“Al momento en que el conductor de la motocicleta viene desplazarse, y claro como el automóvil sale de una vía que es más angosta sí va a salir a una vía más amplia, él sale proyectado con esa dirección que tiene, sabía que esa vía que va a dar a la otra, que es de doble Carril, el conductor de la motocicleta, al percibir el riesgo... observa un espacio mínimo y trata de realizar un giro a la derecha, ahí en ese momento de acuerdo a la velocidad desplazamiento de él, es donde se rozan los laterales y se genera la colisión para el desplazamiento final de los... vehículos tipo automóvil y motocicleta”

Ahora bien, el indicio más importante de que el motociclista realizó la maniobra peligrosa en “U” por delante del automóvil, es que no estrelló su motocicleta contra el carro, sino que lo esquivó, adelantándolo por la derecha y pasando por el frente, maniobra que necesariamente requería una mayor aceleración y, por consiguiente, velocidad. Por ende, a pesar de engancharse en el *bumper*, siguió derecho y se estrelló en el andén que tenía más adelante, saliendo expulsado y cayendo sobre la carrera por la que venía conduciendo inicialmente, tras la intersección con la calle; es decir, al oriente de la calle, sobre la carrera.

Además, quedó probado a partir del estudio de las leyes de la física, específicamente la Primera Ley de Newton que, si el vehículo hubiera impactado la motocicleta, esta habría quedado ubicada al sur del automóvil del demandado, pues era esta la dirección hacia la que se movía el carro; es decir, que la fuerza del impacto habría incidido sobre la motocicleta desde el norte hacia el sur. “*Un objeto en movimiento permanece en movimiento a velocidad y dirección constantes a menos que sobre él actúe una fuerza externa y no balanceada*” (Primera Ley de Newton); es necesario señalar esto en la medida en que la motocicleta siguió su curso en línea recta de occidente a oriente, por delante del automóvil, y la velocidad con la que iba le permitió tener la fuerza suficiente para desprender el *bumper* del automóvil, tras engancharse en él, durante su curso en la comisión de la maniobra peligrosa. No es cierto, como indicó la contraparte, que la motocicleta quedó al frente del vehículo a causa de que éste la haya impactado; en lugar de esto, la motocicleta llegó por sus propios medios al andén sur-oriental donde ocurrió el impacto que causó los perjuicios a la integridad del demandante; que fue entre la motocicleta a una alta velocidad y el andén, sobre el que quedó la moto momentos después, tal y como se aprecia en el croquis y en el registro fotográfico.



En síntesis, la ubicación final en la que quedó el motociclista demandante, en la carrera, sobre el andén, al oriente de la posición final del automóvil fue producto exclusivamente de la velocidad con la que este conducía (de occidente a oriente) y, al enredarse con el *bumper* del automóvil, por la ley de la inercia, continuó con las condiciones de velocidad y dirección que tenía en el momento del impacto, arrancó la pieza y finalmente, se estrelló contra el andén.

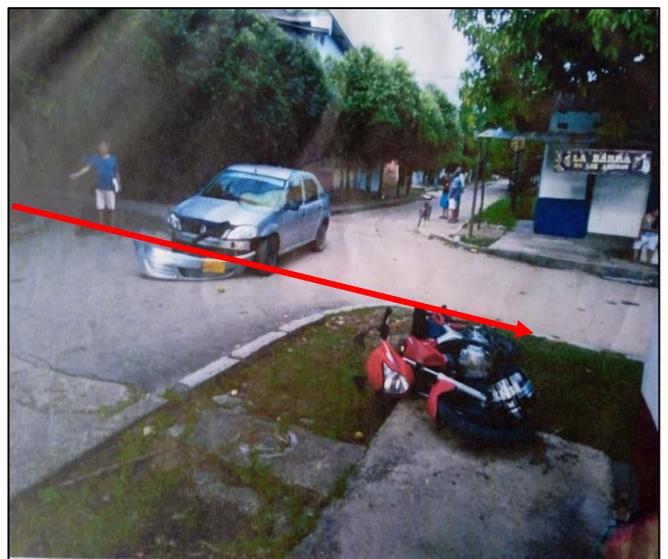
2 REGISTRO FOTOGRÁFICO

Las fotografías aportadas al proceso corroboran que existió culpa exclusiva de la víctima, ya que demuestran la ubicación en la que quedó la motocicleta y el estado del automóvil como consecuencia de la maniobra peligrosa que realizó el demandante Sr. JOSÉ CÁNDIDO DÍAZ, así:

2.1 Fotografías tomadas por el testigo y allegadas en la contestación de la demanda.



Con esta fotografía, se demuestra que la motocicleta enganchó el *bumper* del automóvil desde la derecha, arrancando la pieza y por la trayectoria que realizó en línea recta de occidente a oriente, se estrelló contra el andén, salió expulsado en una voltereta y cayó sobre la carrera, mientras la moto quedó en el andén de la calle.



Así mismo, este registro fotográfico demuestra que la moto no tuvo daños, únicamente en la pata o taco, precisamente donde se enganchó la moto con el *bumper*, tal como lo dijo el perito en su informe.

Finalmente, el registro fotográfico acredita que en la intersección no había señal de “PARE” por lo que no es cierto que el motociclista llevara la vía; de hecho, como el automóvil ya había cruzado gran parte de la intersección, era el motociclista quien debía detenerse y esperar que el automóvil conducido por el demandado terminara de atravesar el cruce, en lugar de realizar una maniobra peligrosa para intentar pasar a gran velocidad por delante del vehículo. Esto queda demostrado también con el dictamen pericial como veremos más adelante.

2.2 Fotografías Uno y Dos (Folio 6)



NOTA: Si el conductor de la motocicleta tuvo la oportunidad de pasar por detrás del vehículo que ya había avanzado más de las 2/3 partes



En las fotografías uno y dos que obran a Folio 6, se evidencia la ubicación de los vehículos con posterioridad al accidente. Nótese que la motocicleta quedó sobre el andén sur oriental como resultado de su movimiento en línea recta de occidente a oriente, a una alta velocidad y del choque con el mismo andén, tras fallar al intentar realizar una maniobra peligrosa en “U” delante del automóvil cuando este estaba en movimiento en dirección de norte a sur y ya había cruzado la intersección en un 90%, cuando lo que le correspondía al demandante era frenar la motocicleta, esperar que el automóvil terminara de cruzar la intersección y pasar por detrás.

2.3 Fotografías Tres y Cuatro (Folio 5)



En las fotografías tres y cuatro, obrantes a Folio 5, se evidencian los daños causados por parte del motociclista, que consisten en el desprendimiento del *bumper* del vehículo, el cual ocurrió porque la “pata” o “taco” de la motocicleta se enganchó en la parte derecha del *bumper* en el trayecto de la maniobra peligrosa realizada por el Sr. JOSÉ CÁNDIDO DÍAZ, tal como lo corrobora el dictamen pericial.

Reiteramos que esto también fue corroborado por el perito en el dictamen rendido en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 27:00, en los siguientes términos:

“...En aquel momento, el vehículo tipo motocicleta rosa del vehículo tipo automóvil, se engancha con alguna parte de la moto al bumper y lo arranca, por eso se observa que el bumper no está totalmente suelto. Si el impacto hubiese sido frontal, el buffet al recibir la fuerza, porque como pasa revienta todas las bases y se cae totalmente, no queda sujetado; pero ese bumper está sujetado de los vértices delanteros izquierdos, lo que hace que el conductor al momento del impacto ENGANCHÓ CON LA DEFENSA, A LOS TACOS O ALGUNA PARTE DE LA MOTOCICLETA ENGANCHA ESA PARTE...por ahí hay una foto que se ve mejor, de un lado se ve bien desplazada la pieza que va de atrás hacia delante...”

2.4 Fotografías Cinco y Seis (Folio 7)



NOTA: Lo que debió haber hecho el motociclista fue transitar por detrás del automóvil



NOTA: Maniobra real y peligrosa realizada por el motociclista

Las fotografías cinco y seis que reposan a Folio 7, son muy importantes en la medida en que permiten detallar la ubicación del automóvil respecto de la intersección. Nótese que el automóvil ya había recorrido el cruce casi por completo cuando el conductor de la motocicleta decidió cometer la imprudencia de intentar atravesar la intersección realizando una maniobra en “U” por delante del vehículo, sin la distancia prudencial para hacerlo y, además, adelantando por la derecha.

2.5 Fotografías Siete y Ocho (Folio 8)



Estas fotografías permiten conocer la ubicación geoespacial del motociclista tras el accidente, a saber: Al norte de la moto y al oriente del automóvil, en la parte oriental de la carrera, pasando la intersección. Esto valida la hipótesis explicada en el punto referente a la prueba del croquis, que consiste en que el motociclista fue expulsado desde el occidente, hacia el oriente, de tal manera que quedó ubicado en la carrera, en la parte oriental del automóvil y en que las únicas fuerzas que incidieron en este resultado fueron la velocidad con la que venía la motocicleta (de occidente a oriente) que, al chocar, por la ley de la inercia fue obligada a continuar con las condiciones de velocidad y cantidad de movimiento que tenía en el momento del impacto; en el caso de que el efecto de la ley de la inercia hubiera provenido de un golpe del vehículo, la ubicación resultante del motociclista sería al sur del vehículo, sobre la calle.

3 DICTAMEN PERICIAL RENDIDO EN AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020

Ahora bien, al emitir la Sentencia de Julio 13 de 2022, el Juez Primero (1) Promiscuo Municipal de Carmen de Apicalá no tuvo en cuenta el Dictamen Pericial rendido en audiencia, el cual resulta imprescindible para comprender cómo sucedieron los hechos y con el cual se demuestra que el accidente se dio por CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, pero el A quo lo desechó, a pesar de señalar que fue *“arrimado al proceso y sustentado en debida forma por el auxiliar de la justicia experto por demás en la materia”* previa inspección ocular al sitio del accidente.

De la experticia del auxiliar de la justicia se desprenden aspectos importantes que explicaremos a continuación:

3.1. NO EXISTIÓ UN CHOQUE FRONTAL COMO LO AFIRMÓ EL DEMANDADO:

El choque no se dio de manera frontal, sino que el motociclista pasó frente al automóvil de derecha a izquierda, enganchándose el “taco” de la moto con el *bumber* y arrancando la pieza.

La imposibilidad de que el choque se haya dado de manera frontal, es un hecho de gran relevancia para determinar la culpa exclusiva de la víctima, por cuanto permite establecer que al ejecutar la maniobra peligrosa, el demandante, Sr. JOSÉ CÁNDIDO DÍAZ enganchó el *bumper* o parachoques delantero del carro en la parte derecha y lo arrancó con persiana y todo, hasta que se detuvo sobre el andén de la esquina del otro costado; esto quedó demostrado con el dictamen, que fue rendido por el perito en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, al MINUTO 18:00, así:

“...Se daría la adherencia de pintura en la placa... se tendría que dar la rotura de su persiana, la rotura del bumper, la destrucción de la unidad de luz, las huellas de fricción y el desprendimiento. Situación que no pasó en el momento, porque entonces, observamos de que la moto tendría que tener unos daños laterales en la barra telescópica, en el depósito de combustible y demás, cosa que desconozco.”

“... ya los daños de la moto tendrían que estar dos tercios hacia la parte posterior o sea de la mitad de la moto hacia atrás y los daños del vehículo tendrían que estar relacionados a su placa, a su bumper, pero además a su capó porque al momento de impactar la motocicleta en el automóvil... el impacto sea el conductor o la misma motocicleta, genera una abolladura en el capó, situación que el dictamen pericial que se realizó no presenta hallazgos.”

En la misma AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, SEGUNDA PARTE, al MINUTO 27:00, el perito señaló:

“...En aquel momento, el vehículo tipo motocicleta rosa del vehículo tipo automóvil, se engancha con alguna parte de la moto al bumper y lo arranca, por eso se observa que el bumper no está totalmente suelto. Si el impacto hubiese sido frontal, el buffet al recibir la fuerza, porque como pasa revienta todas las bases y se cae totalmente, no queda sujetado; pero ese bumper está sujetado de los vértices delanteros izquierdos, lo que hace que el conductor al momento del impacto ENGANCHÓ CON LA DEFENSA, A LOS TACOS O ALGUNA PARTE DE LA MOTOCICLETA ENGANCHA ESA PARTE...por ahí hay una foto que se ve mejor, de un lado se ve bien desplazada la pieza que va de atrás hacia delante...”

Con esta prueba se desvirtúa lo dicho por el motociclista demandante en el interrogatorio del señor Juez cuando afirmó, sin ser cierto, que el carro lo atropelló por el costado izquierdo y también lo que contestó al interrogatorio del apoderado de la pasiva cuando señaló que el carro lo atropelló con la placa, quedando demostrado que ninguna de las dos versiones es cierta, ya que es físicamente imposible que los hechos se hayan dado de tal forma.

3.2. QUIEN LLEGÓ PRIMERO AL CRUCE Y TENÍA LA PRELACIÓN DE LA VÍA, ERA EL DEMANDADO CONDUCTOR DEL AUTOMOVIL

El dictamen pericial también permite tener certeza de que la moto no llegó primero a la intersección; el auxiliar de la justicia al rendir su experticia en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 17:00, lo manifestó así:

“...A la intersección llegó primero el automóvil pasó el cruce el automóvil, si hubiese sido al contrario, que el que hubiera llegado primero a la intersección hubiese sido la motocicleta, el impacto del automóvil tendría que ser frontal.

Igualmente, en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 29:00 ANTE LA PREGUNTA del apoderado de la parte pasiva, “¿Usted puede DETERMINAR si la punta del vehículo del automóvil ya había llegado al final de la intersección?, el perito fue claro en señalar que:

“Sí claro. Proyecto los puntos tangenciales, el carro, si usted observa, ya el vehículo tipo automóvil, ya había pasado la parte de la convergencia de intersección, dónde quedó la posición final donde fue diagramado conforme a la posición de la alcantarilla...”

Tan es así, que cuando la motocicleta llegó al cruce, el automóvil ya había superado las 2/3 partes de la intersección; esto lo declaró el perito en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, AL MINUTO 13:00 cuando dijo:

“...para que se genere el accidente, estaríamos hablando de que este vehículo, para poder generar el accidente y la ubicación, tendría que haber estado en esta posición para poder generar el accidente y la ubicación final, lo que nos daría a la postre que el carro ya ha cruzado dos tercios de la intersección...”

Es decir que cuando el automóvil superó las 2/3 de la intersección, automáticamente adquirió la prelación y, por tanto, era deber del motociclista demandante frenar su vehículo; sin embargo, por creer que tenía la vía decidió realizar una maniobra peligrosa y prohibida, ocasionando el accidente.

Esto lo señala el mismo operador judicial al referirse a la experticia rendida por el perito en la parte considerativa de la sentencia de primera instancia, que en su parte pertinente a la letra dice:

“Que a la intersección llegó primero el automóvil porque el impacto fue lateral y no frontal; la motocicleta se estrelló contra en andén de la Calle 6, contigua a la posición final. Que es físicamente imposible que el impacto hubiese sido frontal si se tiene en cuenta los daños al vehículo que recibió al impacto en el tercer tercio frontal derecho”

Habiendo certeza de que el automóvil ya estaba realizando el cruce cuando la motocicleta llegó a la intersección, tal como lo declaró el perito y según lo manifestó el juez en la parte motiva de la sentencia, no resulta congruente que resuelva declarar la responsabilidad civil extracontractual del demandado en un 60%, ya que es claro que era el demandante motociclista quien debía detenerse y no lo hizo, realizando la maniobra peligrosa que ocasionó el accidente.

3.3.NO ES CIERTO QUE EL MOTOCICLISTA TUVIERA LA PRELACIÓN DE LA VÍA; EN CONSECUENCIA, DEBIÓ HABER DETENIDO SU VEHÍCULO

Con el dictamen pericial y demás pruebas se demostró que era errónea la convicción del demandante, Sr. JOSÉ CÁNDIDO DÍAZ, quien conducía la motocicleta de que él “llevaba la vía” por lo que decidió no detenerse, sino intentar cruzar la intersección antes que el vehículo manejado por el demandado, intentando realizar una maniobra peligrosa en “U” por la parte delantera del automóvil para cruzar hacia el oriente de la intersección a pesar de que había visto que el automóvil del demandado ya iba a culminar su cruce hacia el oriente. Esto lo señaló el auxiliar de la justicia al rendir su experticia en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 25:00, así:

“... como él llega primero a la intersección y este conductor de la moto no ha llegado, está acá, lleva la prelación el conductor del automóvil, así lo establece la norma 769 en su Art. 70, Prelaciones, Intersecciones o Giros no señalizadas y semaforizadas, porque en el sitio no hay señales de pare, no hay señales de detención, nada”.

“...Por ende entonces, tendríamos que aplicar lo que se establece en la ley 769 de equipos, el vehículo como tal ya abarcado más de dos tercios de la intersección por eso entonces llevaría la prelación, sobre el que vaya circulando sobre esta vía, lo que a la postre les daría de que el conductor de la motocicleta venía por ese sector digámoslo acá, al ver el objeto en la vía lo que trato de hacer el conductor fue realizar el giro a la derecha, tratar de evitar, en ese momento impacta pega hasta donde tengo el cursor sale desplazado llegué acá su motocicleta, en este momento en que pega en el borde del sardinel ahí es donde la moto presenta el coletazo se levanta la moto... ahí es expulsado...” (SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, AL MINUTO 13:50)

En el mismo sentido contestó el auxiliar de justicia en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, al MINUTO 49:00, cuando el suscrito apoderado del demandado le preguntó quién llevaba la prelación de la vía, teniendo en cuenta que el vehículo con placa ZXV 017 conducido por el demandado, el Sr. JESÚS GUILLERMO ROJAS, ya había cruzado la mayor parte de la intersección, así:

RESPUESTA PERITO: *“La prelación ya la tiene el automóvil, porque como se lo dije anteriormente, el ángulo convergencia, si unimos los puntos tangenciales del cuadro antibloqueo, el carro ya estaba en la intersección, ya había cruzado dos tercios de la intersección, lo que por ende, a mí como conductor, me da inmediatamente que yo pierda la prelación y se la pase o se la endilgue a la otra persona que ya está cruzando porque pues ya sería digamos un acto de irresponsabilidad yo ver un objeto en la mitad del Ángulo de antibloqueo, o sea la parte en que convergen las cuatro puntos tangenciales, un automóvil ahí y por yo creer que voy sobre la carrera o sobre la calle, que tenga la prelación sobre la vida, entonces yo voy a seguir derecho; no puedo, porque yo ya pierdo, en ese momento, pierdo la prelación.”*

Sobre esto, es importante agregar que la prelación en la vía está determinada por el principio de confianza legítima, el cual nos enseña que el actuar conforme las normas de tránsito permite a todos los usuarios de las vías transitar por ellas con la confianza de que los demás las respetarán; por ello, cuando un peatón o un vehículo ha llegado primero a un cruce vial, haya o no haya semáforo e independiente del color del mismo, quien está transitando en el cruce espera que ningún otro usuario le impida transitar hasta el final de la intersección; en nuestro caso, está determinado pericialmente y con el registro fotográfico que el automóvil ya había superado las 2/3 partes del cruce y le correspondía al motociclista detener su vehículo, esperar que el automóvil atravesara totalmente, y ahí sí avanzar; sin embargo, como tenía la convicción errada de que tenía la prelación, decidió realizar, de manera temeraria, una maniobra peligrosa y adelantó por derecha en sitio prohibido.

3.4 EL MOTOCICLISTA VIÓ EL CARRO A UNA DISTANCIA CONSIDERABLE

Otro de los puntos cruciales del dictamen pericial es que el motociclista tenía un campo de visibilidad más amplio al que tenía el conductor del automóvil; así lo expuso el perito al rendir su experticia en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 20:30:

“La vía tanto para el conductor que sale de la Calle Sexta tiene una visión periférica de 70 metros, pero el conductor de la moto tiene una visión periférica aún mayor porque él viene sobre una vía recta y alcanza a ver toda la intersección de la vía donde se genera el siniestro, Calle Sexta con Carrera Cuarta”

Esto además quedó corroborado con los propios dichos del demandante motociclista en el interrogatorio en donde afirma, como veremos más adelante, que no sabía qué tan centrado iba, pero que se orilló lo máximo que pudo; de donde se obtiene que si tuvo tiempo de orillarse fue porque había visto al automóvil a una distancia considerable y decidió no detenerse por creer que tenía la prelación en la vía. Así respondió a la pregunta del juez:

PREGUNTA DEL JUEZ: *“Cuando usted subía, si lo recuerda, cuando usted subía por la carrera ¿A qué lado o a qué costado lo hacía? Por el costado derecho, por el centro, por el costado izquierdo.*

RESPUESTA DEL DEMANDANTE: *“Por el derecho. Sí. Yo no sé qué tan centrado iba pero entonces yo me orillé lo máximo para que no me alcanzara el carro, pero no fue posible.”*

3.5 LA FORMA CORRECTA EN QUE EL MOTOCICLISTA DEBIÓ PROCEDER PARA DETENER SU VEHÍCULO SIN OCASIONAR CONSECUENCIAS NEFASTAS PARA SU PROPIA INTEGRIDAD y PARA LA SEGURIDAD DE LOS DEMÁS AGENTES VIALES

De acuerdo con el auxiliar de la justicia, la forma en que hubiese actuado un conductor idóneo sería la siguiente:

“... si es una persona que tiene un conocimiento técnico adecuado en normas de conducción aplicará la forma adecuada, detención del vehículo tipo motocicleta, freno delantero freno trasero, bajo cama y la moto se va a estabilizar sin necesidad de derrapar”

Así mismo, el perito, al rendir su experticia en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, AL MINUTO 04:00, explicó TRES (3) posibles maneras de detener un vehículo automotor tipo motocicleta y las consecuencias que tiene cada una de ellas; siendo la tercera la forma más adecuada e idónea, así:

“Existen tres formas de detención de un vehículo tipo motocicleta, para detenerlo adecuadamente:

1 Accionar el freno trasero con su pie derecho; si solamente el conductor, al momento de percibir el riesgo, oprime el freno trasero, inmediatamente la motocicleta va a generar un derrape, que es: estar transitando... va la moto, oprime su operador o su conductor el freno trasero, entonces la moto, conforme a la velocidad que vaya, un ejemplo 30 kilómetros, oprime solamente freno trasero inmediatamente la moto le va a colear, se le va a ir de derrape hacia alguno de los lados, sea izquierdo o sea derecho, y va a continuar avanzando de forma transversal. Bueno, esa es una forma de detención de la moto.

2 Otra detención de la moto, es solamente oprimir el freno delantero; ¿eso qué ocurre? si yo voy transitando a 30 km y oprimo el freno delantero, solamente, inmediatamente la suspensión telescópica de la motocicleta se va a profundizar o se va a ir hacia la parte inferior, lo que a la postre va a generar la caída del conductor e inmediatamente el conductor frene, inmediatamente la suspensión se va a ir al piso, la rueda con las barras telescópicas se van a ir al piso y el conductor inmediatamente a perder la estabilidad del vehículo y va a caer inmediatamente.

3 La tercera forma de detención de vehículo, ¿Cuál es? Uno: oprimir suavemente freno delantero, fuertemente el trasero y reducir cambio; lo que a la postre me de que la maniobrabilidad de este vehículo tipo motocicleta la pueda dominar yo como conductor, más no que el vehículo me vaya dominar a mí como conductor”.

4 INTERROGATORIO DE PARTE

Con el interrogatorio de parte también quedó demostrada la teoría del caso del extremo demandado y si el Juez hubiese apreciado esta prueba en conjunto con todo el material probatorio y de acuerdo con las reglas de la sana crítica, hubiese llegado a la conclusión de que la conducta imprudente del motociclista demandante fue la causa del accidente y que, por tanto, se configura la CÚLPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.

El hecho más importante que se comprobó con el interrogatorio de parte realizado al motociclista demandante Sr. JOSÉ CÁNDIDO DIAZ, es que este tenía la errónea convicción de que tenía prelación en la vía, por lo que no frenó pese a haber visto el automóvil a una distancia considerable. Así, al rendir su declaración, en la primera pregunta que le realizó el apoderado del demandado, (SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE OCTUBRE 15 DE 2020, MINUTO 31:00) confesó su culpa derivada de creer que “llevaba la vía”, así:

APODERADO DEL DEMANDADO: *“Usted dice que vio el automóvil del demandado a 5 o 6 metros”.*

DEMANDANTE: *“Sí”*

APODERADO DEL DEMANDADO: “Y después dice que después ya lo vio fue cuando ya...”

DEMANDANTE: “Cuando yo volteo a mirar yo paso, yo voy a pasar, yo llevo mi vía, yo no tengo por qué parar”

APODERADO DEL DEMANDADO: “Aclárenos; es que usted dice <<yo tengo mi vía>>...”

DEMANDANTE: “Yo llevaba la vía”

APODERADO DEL DEMANDADO: “Diga cómo es cierto sí o no, que usted no frenó al llegar al cruce donde ocurrió el accidente porque usted estaba convencido de que tenía la vía”.

DEMANDANTE: “Yo llevaba la vía, ahí no tiene, yo no tenía por qué parar”

Nótese cómo el demandante es reiterativo en señalar que él llevaba la prelación de la vía y que, por tanto, no tenía la obligación de detener su vehículo; creencia errónea que lo llevó a intentar cruzar la intersección antes que el conductor del automóvil, realizando así la maniobra peligrosa que desencadenó el accidente. Igualmente, cuando el juez lo interrogó sobre el tema, contestó lo siguiente:

JUEZ: “Le insisto, ¿En qué momento exacto vio usted el carro que lo atropelló? ¿En qué momento exacto? Antes del impacto, ¿En qué momento exacto lo vio?”

DEMANDANTE: “Como le digo, cinco, por ahí cinco metros lo vi ahí que venía el carro pero yo como venía por mi vía pues yo no aceleré ni nada, yo seguía en mi paso que venía y yo como llevaba la vía”. (PRIMERA PARTE DE LA AUDIENCIA DE OCTUBRE 15 DE 2020, MINUTO 26:00).

No sobra agregar que los dichos del motociclista demandante sobre la distancia a la que vio el automóvil no son ciertos, ya que, en otra parte de su propia declaración afirmó que no sabía qué tan centrado iba pero que se orilló lo máximo que pudo; confesión que a la letra dice:

PREGUNTA DEL JUEZ: “Cuando usted subía, si lo recuerda, cuando usted subía por la carrera ¿A qué lado o a qué costado lo hacía? Por el costado derecho, por el centro, por el costado izquierdo.

RESPUESTA DEL DEMANDANTE: “Por el derecho. Sí. Yo no sé qué tan centrado iba pero entonces yo me orillé lo máximo para que no me alcanzara el carro, pero no fue posible.”

Con esto se probó que el Sr. JOSÉ CÁNDIDO DÍAZ se contradice, pues para orillarse debió haber visto el automóvil a una distancia considerable, e imprudentemente decidió no frenar por la convicción errada de ser él quien tenía prelación sobre la vía, tal como quedó corroborado con el dictamen pericial rendido en la SEGUNDA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, MINUTO 20:30 que, reiteramos, logró probar que el motociclista tenía una visión periférica de más de 70 metros.

“La vía tanto para el conductor que sale de la Calle Sexta tiene una visión periférica de 70 metros, pero el conductor de la moto tiene una visión periférica aún mayor porque el viene sobre una vía recta y alcanza a ver toda la intersección de la vía donde se genera el siniestro, Calle Sexta con Carrera Cuarta”

5 EXPERTICIO TÉCNICO MECÁNICO DEL AUTOMÓVIL

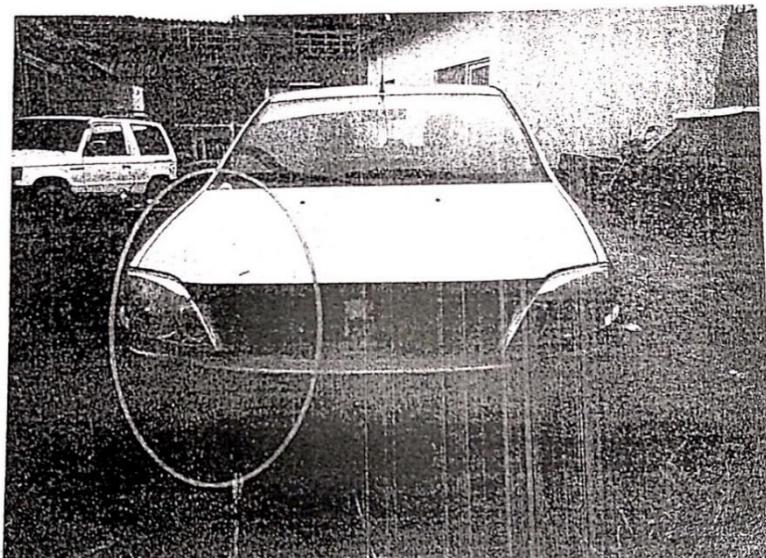
Así mismo, el EXPERTICIO TÉCNICO MECÁNICO del automóvil con Placa ZXV 017, de Enero 9 de 2019, Diligencia Pericial N° 7748, elaborado por JAMES JHOLIAN RENDON GUERRERO y por LORENA GAMBOA GUEVARA investigadores criminalísticos y perito en automotores auxiliar de la justicia 022 de la empresa VIALCRIME, Técnicos a su Servicio y Reconstrucciones en Tercera Dimensión (3D), permite establecer el punto de impacto acudiendo al principio de criminalística denominado LOCARD DE TRANSFERENCIA DE EVIDENCIAS, con el que determinó, que el impacto para el automóvil fue un tercio a la derecha, por las siguientes huellas de fricción:

“...Se observa descripción de daños y hallazgos exteriores y se determina poli fragmentación con huella de fricción con color negro en la unidad de luz frontal derecha, rotura en el guardabarros interno delantero derecho, ausencia total del parachoques frontal y su persiana en el cual se encuentra en el interior del vehículo, ósea esta pieza fue encontrada dentro del vehículo, abolladura con huella de fricción que van de derecha a la izquierda en el vértice delantero derecho y sección central del parachoques, roturas desde la base de sujeción en el parachoques frontal...”

(PERITAJE LEÍDO, ADEMÁS, EN LA PRIMERA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, AL MINUTO 24:00)

➤ UBICACIÓN DEL PUNTO PRINCIPAL DE IMPACTO:

De la inspección general y observación de rastros, huellas y daños se estableció el punto principal de impacto, el cual se encuentra ubicado en la sección frontal 1/3 a la derecha.



Vial-crimen@hotmail.com
Tel. 3204781522-3113236724.- 278 58 41
www.vialcrime.com

Página 2 de 6
®

De esta evidencia se obtiene que el choque no se dio de manera frontal, sino que el motociclista pasó frente al automóvil de derecha a izquierda, enganchándose el “taco” de la moto con el *bumper* y arrancando la pieza.

Con esta prueba podemos establecer que no es cierto, como lo afirma la parte actora, que el automóvil haya sido el que le pegó a la moto, pues las huellas del impacto en el automóvil fueron en el costado derecho; misma conclusión a la que llegó el perito en el dictamen rendido en la PRIMERA PARTE DE LA AUDIENCIA DE ENERO 29 DE 2020, AL MINUTO 26:40 que a la letra dice:

“(...) el elemento que generó el impacto a este vehículo, va de su derecha a su izquierda, producto de ello las adherencias en el vértice frontal de la unidad de luz derecha y en la parte frontal del bumper (...)”

6 LA DEMANDA.

Además de las pruebas mencionadas, el juez no tuvo en cuenta la misma demanda, en la cual el apoderado afirma, en el hecho primero, que el demandado *“(...) no hizo el pare en la intersección de la carrera 4 cuando por norma de tránsito quien lleva la vía es mi defendido por la carrera 4, y el conductor JESÚS GUILLERMO ROJAS PÁEZ no realizó en pare obligatorio (...)”*.

Este hecho termina de comprobar la culpa exclusiva de la víctima quien realizó una maniobra peligrosa por la convicción que tenía de que llevaba la vía, la cual resulta errada por cuanto lo que afirma la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre”, Artículo 66 es que *“Todo conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda”*.

Referente a la maniobra del motociclista, el artículo 73 del mismo código (Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo) prohíbe expresamente (1) adelantar en intersecciones, (2) por la berma o por la derecha de un vehículo y (3) en general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

Igualmente, es claro que la parte demandante le mintió a la administración de justicia, por cuanto el apoderado judicial del demandante motociclista confesó al hecho primero que:

“...mi prohijado y victima JOSE CANDIDO DIAZ le gritó al conductor del vehículo para que parara el vehículo”, lo demuestra que el motociclista al creer erradamente que tenía prelación, en lugar de frenar, gritó, a pesar que el Automóvil ya había cruzado la intersección casi en su totalidad como se prueba con el dictamen pericial rendido en audiencia y las fotografías a folios número 5 y 6.

En conclusión, este hecho primero nos informa claramente que el demandante como conductor de la motocicleta fue quien incurrió en culpa determinada por su impericia e imprudencia en su decisión de no frenar, sino de gritar y hacer una maniobra peligrosa de intentar cruzar por delante del automóvil, en cuya ejecución falló porque se enganchó en el *bumper* o parachoques delantero del automóvil, conducta culposa que se define como *“no prever lo previsible y habiéndolo previsto, creer poder evitarlo”*, quedando así confesada la culpa del aquí demandante, quien con afirmaciones temerarias pretende sacar provecho de su propia culpa.

IV. INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO Y LA CONDUCTA DEL DEMANDADO

Lo primero que es necesario poner de presente es que para que exista la responsabilidad se requiere de tres elementos: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generador; presupuestos que no se cumplen en nuestro caso, puesto que no se probó que la conducta del Sr. JESÚS GUILLERMO ROJAS fuese la causante del daño ocasionado al motociclista demandante; de hecho, con el material probatorio se comprobó que la causa del accidente de tránsito fue, exclusivamente, el actuar de la víctima y su convicción errada de que, supuestamente, tenía la prelación de la vía por andar por la carrera y no estar obligado a frenar.

Por tanto, uno de los errores del juez en su fallo, fue dar por demostrado, sin estarlo, que existía el nexo causal entre la conducta del demandado y el daño, cuando dicha relación de causa-efecto no se logró probar en el presente asunto porque quien causó el daño fue la propia víctima por su impericia e imprudencia y, en consecuencia, no hay lugar a condena ni a indemnización.

Finalmente, como se expuso en la contestación de la demanda, al probarse la exención de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima, se origina la ruptura del nexo causal entre la acción y el resultado, por lo que el agente queda liberado de responsabilidad y la víctima debe asumir las consecuencias de su propio daño, es decir, que si el demandante es el que cometió la acción que consecuentemente afectó su integridad, no puede el juez endilgarle a mi poderdante, el Sr. JESÚS GUILLERMO ROJAS, la carga que es consecuencia de los actos de impericia, imprudencia, falta de cuidado y de previsión del mismo demandante motociclista.

V. EL JUEZ SE EQUIVOCÓ AL DECLARAR LA CONCURRENCIA DE CULPAS EN LA PROPORCIÓN 60% - 40% PUES NO EXAMINÓ OBJETIVAMENTE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA PORQUE SU ACTUAR FUE IRRESPONSABLE y LA CAUSA PREPONDERANTE DEL ACCIDENTE

Ahora bien, la Sala Laboral de la Corte Suprema de Justicia, en reiterada jurisprudencia, ha desarrollado la teoría de la intervención causal según la cual, al hablarse de responsabilidad civil en actividades peligrosas, la tarea del juez es determinar, con base en las pruebas, qué incidencia tuvo el actuar del autor y el de la víctima en la ocurrencia del daño y no solo los aspectos subjetivos. Esto lo expuso la corporación en Sentencia SC-2107 de 2018, que en su parte pertinente a la letra dice:

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

“Más exactamente, el fallador apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro (...)” (se resalta).

Así las cosas, la problemática de la concurrencia de actividades peligrosas se resuelve en el campo objetivo de las conductas de víctima y agente, y en la secuencia causal de las mismas en la generación del daño, siendo esa la manera de ponderar el quantum indemnizatorio.

Tal enfoque deviene importante, porque al margen de corresponder con la circunstancia puramente fáctica, su cálculo obedece a determinar la posibilidad real de que el comportamiento del lesionado haya ocasionado daño o parte de él, y en qué proporción contribuye hacerlo. Cuanto mayor sea la probabilidad, superior es la cuota de causalidad y su repercusión en la realización del resultado.

De esa manera, se trata de una inferencia tendiente a establecer “el grado de interrelación jurídica entre determinadas causas y consecuencias”.

En rigor, cuando la causa del daño corresponde a una actividad que se halla en la exclusiva esfera de riesgo de uno de los sujetos, éste será responsable único, y a contrario sensu, concurriendo ambas, se determina su contribución para atenuar el deber de repararlo.

De esta manera, el juzgador valorará la conducta de las partes en su materialidad objetiva y, en caso de encontrar probada también una culpa o dolo del afectado, establecerá su relevancia no en razón al factor culposo o doloso, sino al comportamiento objetivamente considerado en todo cuanto respecta a su incidencia causal.

7.6.1. Sin embargo, aun cuando la entidad causal, tratándose de la CONVERGENCIA DE ACTIVIDADES PELIGROSAS, es determinante para establecer el grado de participación de la víctima en el siniestro, y por esa línea calcular la deducción del quantum resarcitorio, tal elemento de análisis no es exclusivo para ese tipo de eventos concurrentes, pues resulta igual de preponderante en situaciones donde el lesionado, pese a no desarrollar una labor riesgosa, pero actuando de manera culposa, contribuye efectivamente en la coproducción del daño.

De ese modo, si bien el cálculo de la contribución de cada uno de los participantes en la producción del daño, y por esa vía, la moderación del valor a resarcir, atiende al arbitrio iuris del juez, su análisis no debe ser arbitrario ni subjetivo, pues frente a la víctima tendrá que examinar, además de la culpa, el factor de causalidad.

De la jurisprudencia citada se obtiene que el *A quo* realizó un análisis arbitrario y subjetivo, por cuanto desechó el material probatorio y declaró la responsabilidad civil del demandado sin realizar el examen que la jurisprudencia ha ordenado en estos casos, el cual implica determinar el verdadero y objetivo grado de incidencia o intervención causal que tuvo el actuar de cada una de las partes en la ocurrencia del daño. Por tanto, si el operador judicial hubiese tenido en cuenta el material probatorio que regular y oportunamente se allegó al proceso y si con base en estas pruebas hubiese estudiado realmente cuál fue el grado de contribución o potencia causal que tuvo el actuar de la víctima en la realización del resultado lesivo, hubiese logrado llegar a la conclusión de que fue la conducta del motociclista demandante la única determinante del quebranto, lo que tiene como consecuencia que se configure una causal de exclusión, a saber: la CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.

En nuestro caso, el juez impuso su capricho, pues desechó el material probatorio, sin motivación alguna, y esto lo llevó a cometer graves yerros, pues lo que realmente se obtiene de las pruebas es que la conducta irresponsable del demandado fue preponderante y trascendente para la ocurrencia del accidente y la realización del perjuicio; es decir, que se configuró la causal de exclusión de responsabilidad o causa extraña denominada CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA. Esto lo ha explicado la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia en Sentencia STL12973-2021, que en su parte pertinente a la letra dice:

“La responsabilidad en accidente de tránsito, entre otras actividades peligrosas, si bien se ha expresado, se inscribe en un régimen de “presunción de culpa” o “culpa presunta”, realmente se enmarca en un sistema objetivo, porque en ninguna de tales hipótesis el agente se exime probando diligencia o cuidado, sino cuando demuestra causa extraña; como en otras ocasiones también lo ha sostenido la Corte, en el sentido de imponer a quien ha causado el daño el deber de indemnizar, todo, en consonancia con la doctrina moderna, y atendiendo a ciertos criterios del riesgo involucrado”.

Con el material probatorio se demostró la causa extraña denominada hecho o culpa exclusiva de la víctima con el amplio acervo probatorio que el juez dejó de valorar y del cual se desprendería que el motociclista aquí demandante con la CONVICCIÓN ERRADA de tener la prelación de la vía, no detuvo su vehículo al llegar al cruce, a pesar de haber visto que el automóvil ya había cruzado DOS TERCIOS DE LA INTERSECCIÓN; y por el contrario realizó una maniobra peligrosa para esquivar el automóvil, adelantándolo por la derecha y pasando por el frente, conducta que es la única que incidió en la ocurrencia del accidente y de los perjuicios a su propia humanidad.

En síntesis, el Juez Primero (1) Promiscuo Municipal de Carmen de Apicalá cometió un error al declarar la concurrencia de culpas del demandante y del demandado en la proporciones 60% demandado y 40% demandante, solo porque ambas partes le atribuían la culpa a la otra, sin estudiar y graduar la incidencia y relevancia objetiva que cada una de ellas tuvo en la ocurrencia del accidente, análisis que debió realizar con base al material probatorio que regular y oportunamente se allegó al proceso y del cual se desprende la existencia de una causa extraña consistente en la culpa exclusiva de la víctima, cuya consecuencia lógica es la exoneración total de responsabilidad del demandado, Sr. JESÚS GUILLERMO ROJAS.

VI. RESPECTO DE LAS CONDENAS

Demostrado como está, que fue el motociclista demandante quien con su actuar irresponsable, temerario y negligente causó el accidente, obviamente debe asumir su propio daño; en consecuencia, también habrá de revocarse las condenas a título de lucro cesante, daño moral, daño a la vida de relación y las costas del proceso.

Se reitera que el daño en la salud del motociclista demandante acaece por sus propios hechos y culpas, por consiguiente, las condenas al demandado, además de ser injustas, responden al capricho subjetivo del Juez *A quo* quien manifiesta en sus consideraciones que no se probó la pérdida de capacidad laboral del demandante ni que las erogaciones económicas originadas en la recuperación de la salud del demandante se hayan originado en ese accidente de tránsito; por el contrario, existen pruebas que fueron materia de denuncia penal por cuanto días después del accidente, el motociclista demandante se encontraba tomando licor con su abogado aquí apoderado y no presentaba huellas de dicho accidente; hechos que constan en la denuncia que se presentó oportunamente ante la Fiscalía por la injuria, calumnia y malos tratos del aquí apoderado del demandante Dr. FREDY SANTIAGO PRADA, es decir, caminaba bien, pero después, a alguna audiencia se presentó en muletas.

Por lo anterior, como lo estableció el Consejo de Estado, en su nueva tesis del rubro de daños en la salud, se requiere que, de una parte, se pruebe la pérdida de la capacidad laboral y, de otra, que el daño en la vida de relación realmente constituya una limitación en la vida normal del afectado, y no una fuente de enriquecimiento al acumular pretensiones con varios nombres que, de existir realmente, constituyen un solo daño, en nuestro caso no existen, pero en gracia de discusión, lo traemos a colación para ver que todas las decisiones del Juez *A quo*, POR EXCLUIR LAS PRUEBAS son meramente subjetivas y caprichosas; a continuación, resumimos los comentarios a la nueva tesis del Consejo de Estado, sobre “El Daño a la Salud”:

“¿Cuáles son las principales características del denominado daño a la salud conforme a la creación y desarrollo dado por jurisprudencia del Consejo de Estado Colombiano?”

El daño a la salud como aquel que está encaminado a la reparación de cualquier lesión o afectación a la integridad psicofísica (sentencia de 14 de septiembre de 2011)

i) la distinción entre el daño por alteración grave a las condiciones de existencia, el daño a la vida de relación y el daño a la salud.

En efecto, con la implementación en Colombia de los conceptos de “daño a la vida de relación” de raigambre Italiano y la “alteración a las condiciones de existencia” de estirpe Francés, se permitió que se implementaran en nuestro ordenamiento jurídico unos tipos de daños abiertos que en su aplicación pueden desencadenar vulneraciones al principio de igualdad material. (Sentencia 14 de septiembre de 2011, Gil Botero)

El daño a la salud se repara con base en dos componentes: i) uno objetivo determinado con base en el porcentaje de invalidez decretado y ii) uno subjetivo, que permitirá incrementar en una determinada proporción el primer valor, de conformidad con las consecuencias particulares y específicas de cada persona lesionada. (Sentencia 14 de septiembre de 2011, Gil Botero. A.)

1. No se discute la importancia, dentro del juicio de responsabilidad del estado, del elemento daño, tampoco los daños materiales. Se discute la inclusión de daños inmateriales distintos a los daños morales, no en cuanto a la necesidad de su existencia sino a la necesidad de fundamentar su inclusión en aspectos distintos a los morales o de alteración grave a las condiciones de existencia.

Esta unificación, según el Consejo, evita el subjetivismo judicial que conlleva al enriquecimiento sin causa de las víctimas. Al eliminar la multiplicidad de categorías indemnizatorias, también se aseguran indemnizaciones más respetuosas del derecho a la igualdad, puntualizan los nuevos fallos.

Y sobre el tema probatorio, las incapacidades médicas pasan a ser la gran prueba en esta clase de procesos, con el fin de evitar pruebas más subjetivas, como los testigos”. (C. E., Secc. Tercera, Sent. 19031, sep. 14/11, y 38222, sep. 14/11, C. P. Enrique Gil Botero)

VII. DE LAS CONSECUENCIAS DE LA SENTENCIA INJUSTA EN LA SALUD DEL DEMANDADO

Finalmente, es necesario agregar que los monumentales yerros en la Sentencia dictada en Julio 13 de 2022 por el Juzgado Primero (1) Promiscuo Municipal de Carmen de Apicalá han contribuido a socavar el delicado estado de salud del demandado Sr. JESÚS GUILLERMO ROJAS, de conformidad con los siguientes fundamentos de hecho:

- 1 Mi poderdante, actualmente padece de cáncer, más específicamente de Linfoma B difuso de célula grande de tipo centrogeminal.
- 2 El único bien con el que cuenta su familia es la casa en la que habita y no cuenta con otra fuente de ingresos, por lo que la sentencia del A quo que lo condena injustamente al pago de tan cuantiosa indemnización a favor del demandante, hace más gravosa su situación.
- 3 La grave enfermedad de la que padece mi mandante se ha hecho más difícil de sobrellevar por la constante angustia que le ha producido el desarrollo de un proceso judicial iniciado en su contra con afirmaciones temerarias y contrarias a la verdad por parte del motociclista demandante, el cual sale ahora victorioso y con un fallo que lo premia por realizar conductas con imprudencia, impericia y por su falta de cuidado y de previsión al conducir.
- 4 Si la providencia recurrida se hubiese fundado en el material probatorio que, regular y oportunamente se allegó al proceso, hubiese sido completamente distinta, pues de las pruebas dejadas de valorar se desprendía la culpa exclusiva de la víctima, eximente de responsabilidad que exoneraba totalmente al demandado.

- 5 Resulta imperativo que el superior REVOQUE la Sentencia proferida por el Julio 13 de 2022 por el Juzgado Primero (1) Promiscuo Municipal de Carmen de Apicalá, para evitar una injusticia y que, además, influya en la salud del demandado Sr. JESÚS GUILLERMO ROJAS.

PETICIONES

Por los hechos y consideraciones expuestos, solicitamos al superior jerárquico:

PRIMERO: Revocar el fallo dictado en Julio 13 de 2022 por el Juzgado Primero (1) Promiscuo Municipal de Carmen de Apicalá y en su lugar declarar probadas las excepciones de mérito presentadas en su oportunidad, a saber: CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE LA CONDUCTA DEL DEMANDADO y EL DAÑO y COBRO DE LO NO DEBIDO.

SEGUNDO: Decretar el levantamiento de medidas cautelares y oficios.

TERCERO: Que se requiera al Juez A quo para que, en el futuro, se abstenga de proferir fallos sin fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso y sin la debida motivación; porque, así como es en nuestro caso una sentencia injusta en materia civil, ¿Qué tal que fuera en materia penal? en donde ese tipo de yerros implica la pérdida de la libertad del acusado.

Cordialmente,



JULIO ORLANDO RODRÍGUEZ CASTILLO
C.C. N°19.348.373 de Bogotá
T.P. N° 67.862 del C. S de la J.

SUSTENTACIÓN RECURSO DE APELACIÓN CONTRA LA SENTENCIA DE JULIO 13 DE 2022 // PROCESO N° 2019-23 RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO. JOSE CANDIDO DIAZ contra JESÚS GUILLERMO ROJAS PÁEZ

Yulios Abogados ASESORES <yuliosabogados@hotmail.com>

Lun 27/02/2023 3:35 PM

Para: Juzgado 02 Civil Circuito - Tolima - Melgar <j02cctomelgar@cendoj.ramajudicial.gov.co>

📎 1 archivos adjuntos (2 MB)

27-02-2023 SUSTENTACIÓN RECURSO APELACIÓN GUILLERMO ROJAS .pdf;

Señor

JUEZ SEGUNDO (2) CIVIL DEL CIRCUITO DE MELGAR
j02cctomelgar@cendoj.ramajudicial.gov.co

REF: PROCESO N° 2019-23 RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO. JOSE CANDIDO DIAZ contra JESÚS GUILLERMO ROJAS PÁEZ

ASUNTO: SUSTENTACIÓN RECURSO DE APELACIÓN CONTRA LA SENTENCIA DE JULIO 13 DE 2022

JULIO ORLANDO RODRÍGUEZ CASTILLO, apoderado del demandado, de manera atenta sustentamos el RECURSO DE APELACIÓN, en contra de la Sentencia de Julio 13 de 2022 en la que el juez declaró civilmente responsable a mi mandante del accidente de tránsito, en una proporción del 60%, sin siquiera tener en cuenta las pruebas recaudadas en el desarrollo del proceso y valorarlas en conjunto, actuar caprichoso que desvirtúa la presunción de veracidad y acierto de su sentencia; sustentación que adjuntamos al presente correo en formato PDF.

NOTA: SOLICITAMOS ATENTAMENTE CONFIRMAR RECIBIDO DEL PRESENTE CORREO. GRACIAS



YULIOS ABOGADOS ASESORES
CARRERA 13A N° 34-55 OFICINA 302
TEL 2870346 - 3153502893