Señores(a)
MG JOSE MAURICIO MARIN MORA
Santander
E. S. D.

REF. Sustentación del recurso de apelación
DEMANDANTE: LUIS EDUARDO RAMIREZ Y OTROS
DEMANDADO: OTTO ELI SIERRA Y OTROS
RADICADO: No. 2020-289

Obrando como apoderado de la parte demandante de manera respetuosa me dirijo a su Señoría con el fin de presentar la sustentación del recurso de apelación contra el fallo proferido el día 17 de agosto de 2023 y notificado en estrados,según los siguientes argumentos:

INDEBIDA VALORACION PROBATORIA

De manera respetuosa nos oponemos a lo manifestado por el juez de primera instancia con la CONCURRENCIA DE CULPAS entre el demandante LUIS EDUARDO RAMIREZ y los demandados por las siguientes razones:

MANIFIESTA EL DESPACHO QUE LA MANIOBRA REALIZADA POR EL DEMANDANTE LUIS EDUARDO RAMIREZ CONDUCTOR DE LA CAMIONETA FUE EL DETONANTE PARA LA REALIZACION DEL ACCIDENTE

Sin embargo, vemos con el suficiente material probatorio que se aportó a la demanda que mi prohijado no coadyuvo en la realización del accidente, veamos porque:

CONFESION DEL SEÑOR OTTO ELI SIERRA

Vemos que el conductor del tractocamión **CONFESO** que efectivamente **NUNCA** vio la camioneta con la que choco y además enfatizo en que **SI INVADIO EL CARRIL.**

Aunado lo anterior, al preguntársele que si era permitido la maniobra de salida del parqueadero "el hato" el manifestó: "**NO PERO TODO EL MUNDO LO HACE"** si no tocaría ir hasta casi puerto Araujo" dejando claro que la maniobra realizada por el conductor del tractocamión está prohibida.

PRELACION VIAL

Vemos que CESVI COLOMBIA mediante la reconstrucción del accidente aportado fue enfático en que la **PRELACION VIAL SIEMPRE LA TUVO LA CAMIONETA** conducida por mi prohijado y que la única responsabilidad que se podría endilgar a mi prohijado era un posible exceso de velocidad.

Aunado a esto, por las reglas de la experiencia, sabemos que cuando llevamos la prelación en una vía, existe una **CONFIANZA LEGITIMA,** que permite al conductor que la posee, una tranquilidad de que ningún vehículo va a desobedecer las normas de tránsito, sin embargo, vemos que en el presente caso el tracto camión si desobedeció normas de tránsito, como las que predica la ley 769 de 2002 así:

Hernanabogado1@gmail.com
+(57) 316 - 858 – 2857
Cra 12 N° 34 - 67 / Oficina 405
Bucaramanga - Santander

- **<u>ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO</u>.** TODO CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO DEBERÁ ABSTENERSE DE REALIZAR O ADELANTAR ACCIONES QUE AFECTEN LA SEGURIDAD EN LA CONDUCCIÓN DEL VEHÍCULO AUTOMOTOR, MIENTRAS ÉSTE SE ENCUENTRE EN MOVIMIENTO.
- **<u>ARTÍCULO 66.</u>.** EL CONDUCTOR QUE TRANSITE POR UNA VÍA SIN PRELACIÓN DEBERÁ DETENER COMPLETAMENTE SU VEHÍCULO AL LLEGAR A UN CRUCE Y DONDE NO HAYA SEMÁFORO TOMARÁ LAS PRECAUCIONES DEBIDAS E INICIARÁ LA MARCHA CUANDO LE CORRESPONDA
- **<u>ARTÍCULO 71. INICIO DE MARCHA</u>.** AL PONER EN MOVIMIENTO UN VEHÍCULO ESTACIONADO SE UTILIZARÁ LA SEÑAL DIRECCIONAL RESPECTIVA, DANDO PRELACIÓN A LOS DEMÁS VEHÍCULOS EN MARCHA Y TOMANDO LAS PRECAUCIONES PARA EVITAR CHOQUES CON LOS VEHÍCULOS QUE SE APROXIMEN

Estos artículos son claros, lo que debió hacer el conductor del tractocamión antes de poner en marcha este articulado, era cerciorarse de que en plena vía nacional no viniera ningún tipo de vehículo, pues recordemos que las características viales eran de noche (4 am), vía nacional, sin luz artificial y el articulado iba saliendo de un parqueadero con peso en toneladas, lo que demoraría mucho más la maniobra de salida del mismo, por lo que obligaba al conductor del tractocamión a poner su máxima pericia y diligencia a la hora de realizar esta maniobra.

Sin embargo, no fue así, pues el mismo confeso que nunca vio el campero, que simplemente sintió fue que su tractocamión se frenó a causa de un obstáculo, es más, ni escucho el golpe, situación que demuestra que el señor OTTO no guardo las precauciones necesarias a la hora de poner en marcha un tractocamión con esas dimensiones y peso.

<u>EXCESO DE VELOCIDAD</u>

El juez de primera instancia dio plena validez a la reconstrucción presentada por el intendente LUIS ALBERTO VEGA AGAMEZ persona que no es idónea para la realización de reconstrucción de accidentes, pues solamente es TECNICO EN SEGURIDAD VIAL sin tener ningún tipo de estudios y/o experiencia en reconstrucción de accidentes de tránsito.

Además de ello, en el informe afirma que la señal SR 30 “VELOCIDAD MAXIMA 30 KMS/H” si se encontraba en la vía a la hora del accidente, pero dentro del informe rendido por este NO APORTA ninguna prueba contundente y fehaciente que efectivamente demuestre que la señal se encontraba en la vía a la hora del siniestro, contrario a esto, existen factores importantes que demuestran que la señal no existía: 1. En el informe de tránsito realizado el día del accidente no señalan ninguna señal SR 30 ni de velocidad, 2. En las fotos aportadas en su dictamen en ninguna parte aparece fecha de tomada la fotografía ni mucho menos foto de la postura de la señal de tránsito que siempre se encuentra en el respaldo de la señal y que como autoridad competente es **DEBER SABERLO**.

Hernanabogado1@gmail.com
+(57) 316 - 858 – 2857
Cra 12 N° 34 - 67 / Oficina 405
Bucaramanga - Santander

La juez en primera instancia manifiesta que en el lugar de los hechos existe una INTERSECCION, el cual obliga a los participantes de la vía a reducir la velocidad a 30kms/h, argumento completamente ERRONEO, pues si veamos que es una intersección y cuáles son los tipos de intersecciones en Colombia vemos:

- **<u>INTERSECCIÓN</u>**: Encuentro de dos líneas, dos superficies o dos sólidos que se cortan entre sí
- **<u>TIPOS DE INTERSECCION</u>**: En Colombia existen 4 tipos de intersecciones que son:
  GLORIETAS, CRUCE PERPENDICULAR DE DOS VIAS, INCORPORACION DE TRANSITO DESDE IZQUIERDA A DERECHA Y PASO A NIVEL

Vemos como el argumento de la juez carece de fundamentos, pues la definición de intersección es clara en cuanto a que deben existir dos líneas que se corten entre sí, cuestión que no sucedió en el accidente de marras, así mismo, en el lugar del accidente NO EXISTEN NINGUNO de los 4 tipos de intersección, pues el tractocamión salía era de un parqueadero.

Ahora en lo relacionado con el argumento de la juez, respecto del artículo 74 que manifiesta "Los *conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. En las zonas escolares. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. En proximidad a una intersección*". Vemos que tampoco tiene fundamento, debido a que no existe concentración de personas en un parqueadero, lo que existe es concentración de VEHICULOS cuestión que no contempla el código de tránsito.

Contrario a esto, los demandados aportaron una reconstrucción vial realizada por la empresa CESVI COLOMBIA, dicho informe es realizado por personas con experiencia e idoneidad en reconstrucciones viales, estos manifiestan según ellos que en el proceso existen dos causales de responsabilidad

1. Exceso de velocidad por parte del campero
2. Invasión del carril por parte del tractocamión

Siendo importante aclarar que la única causal de responsabilidad del señor LUIS EDUARDO conductor del campero era el exceso de velocidad, sin embargo, vemos que dentro de su reconstrucción manifestó lo siguiente:

- No hay certeza de si al día del accidente aplicaba la señal de velocidad máxima 30 km/h; sólo de demostrarse ello, el vehículo 2 (Campero) transitaría sobre el límite de velocidad.

Es por ello señores magistrados que el juez debió haber tomado de recibo lo manifestado por el perito de cesvi Colombia en el informe de reconstrucción, pues solo de demostrarse fehacientemente que en la vía existía la señal de 30 kms/h podría tenerse en cuenta, de lo contrario el conductor del campero podría desplazarse a 80 kms/h y como vemos los demandados no pudieron probar tal afirmación

Hernanabogado1@gmail.com
+(57) 316 - 858 – 2857
Cra 12 N° 34 - 67 / Oficina 405
Bucaramanga - Santander

HERNAN DEVERA

MANIOBRAS EVASIVAS

Manifiesta el juez de primera instancia, que existe responsabilidad por parte del señor LUIS EDUARDO conductor del campero, debido a que este no realizo ninguna maniobra evasiva para evitar la colisión mostrando así su desatención.

Sin embargo, el informe de tránsito y el señor LUIS EDUARDO fueron claros al manifestar lo siguiente:

- Al momento de la colisión era de noche (4 de la mañana) no había luz artificial
- El señor LUIS EDUARDO es claro en indicar que vio las luces delanteras del tractocamión que lo encandilaron, pero las luces del tráiler no estaban encendidas y es por lo que se ocasiona el accidente.
- En la siguiente foto vemos que si se realizó una maniobra evasiva por parte del conductor del campero, solo que esta fue muy encima del tractocamión

En la foto vemos más de la mitad del campero en la berma fuera de la línea blanca que delimita la vía, demostrando que el conductor del campero trato de salirse de la vía con el ánimo de evitar el siniestro, pero debido a que todo el tráiler estaba ocupando la vía por la que el campero se desplazaba, le fue imposible evitar la colisión, así mismo, surge una pregunta ¿Al no realizar una maniobra de evasiva existiría una responsabilidad por parte del campero? A lo que respetuosamente manifestamos NO, dejando claro que al existir una confianza legitima por parte del conductor del campero el cual se desplazaba con PRELACION VIAL no obligaba al conductor a realizar dicha maniobra evasiva, sin embargo, esta SI SE REALIZO con tan mala suerte que era imposible evitar el accidente por la ocupación TOTAL del tráiler en el carril del campero

Hernanabogado1@gmail.com
+(57) 316 - 858 – 2857
Cra 12 N° 34 - 67 / Oficina 405
Bucaramanga - Santander

LUCRO CESANTE

Nos oponemos a lo planteado por el señor juez de primera instancia al tener como calculo base para la tasación del perjuicio los siguientes ítems

- Toma como salario del señor LUIS EDUARDO RAMIREZ como si devengara la suma de un salario mínimo legal mensual vigente, sin tener en cuenta la declaración de renta aportada en la demanda

DAÑO MORAL

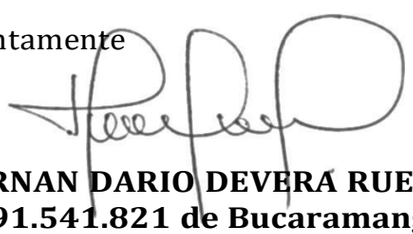
Frente al daño moral, este fue tasado para el señor LUIS EDUARDO RAMIREZ por la suma de 20 salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin embargo, reduce el 70% debido a la concurrencia de culpas deprecada por el aquo, por lo que nos oponemos a la reducción propuesta por el aquo teniendo en cuenta los argumentos que hemos venido señalando.

Ahora frente a los señores DHYANA SOPHYA RAMIREZ SALINAS, LAURA CRISTINA RAMIREZ SALINAS, ELIZABETH RAMIREZ SALINAS, ANGELICA RAMIREZ SALINAS, NORMA CONSTANZA RAMIREZ CASTRO, OSCAR UMBERTO RAMIREZ CASTRO, MARILE RAMIREZ CASTRO, ALFREDO RAMIREZ CASTRO, SONIA RAMIREZ CASTRO, JULIETA RAMIREZ CASTRO, el juez a quo negó los perjuicios morales, sin tener en cuenta que estas personas fueron las únicas que han cuidado y ayudado al lesionado en toda su etapa de recuperación y siempre han compartido con el señor LUIS EDUARDO RAMIREZ

DAÑO A LA VIDA EN RELACION

Por las reglas de la experiencia, LUIS EDUARDO RAMIREZ ha venido sufriendo un daño a la vida en relación, pues su pequeña familia conformada por su esposa ANALIDA y el, se acabó a causa de un accidente el cual no fue responsable, así mismo, el señor LUIS EDUARDO quedo con unas lesiones DE POR VIDA tal y como lo explico el mismo médico especialista en salud ocupacional, circunstancia por la cual su vida cambió drásticamente, por lo tanto, los demandados deberán cancelar lo solicitado en la demanda este perjuicio inmaterial.

Atentamente



HERNAN DARIO DEVERA RUEDAº
CC 91.541.821 de Bucaramanga
T.P 210319 del C.S. de la judicatura.

Hernanabogado1@gmail.com
+(57) 316 - 858 – 2857
Cra 12 N° 34 - 67 / Oficina 405
Bucaramanga - Santander