

Señores(a)

TRIBUNAL SUPERIOR DE DISTRITO JUDICIAL SALA CIVIL/ MG

ANTONIO BOHORQUEZ ORDUZ

Santander

E. S. D.

REF. Sustentación al 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 sustentar el recurso de apelación contra el fallo proferido el día 02 de agosto de 2022 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 desalida 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 el perito de CESVI COLOMBIA 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

Hernanabogado1@gmail.com

+(57) 316 - 858 - 2857

Cra 12 N° 34 - 67 / Oficina 405

Bucaramanga - Santander

que predica la ley 769 de 2002 así:

- **ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO.** 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.
- **ARTÍCULO 66.** 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
- **ARTÍCULO 71. INICIO DE MARCHA.** 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.

EXCESO DE VELOCIDAD

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

Este servidor público manifestó, que para él es más importante la desatención del conductor del campero, que el irrespeto por la prelación vial que realizo el conductor del tractocamión y que provocó el accidente de marras, cosa que a todas luces carece de lógica y sentido común.

Además de ello, 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 dos 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. Al preguntársele en qué fecha se tomó la fotografía No 1, este manifiesta que

no sabe, pero que fue después del siniestro y 3. Al preguntársele si él había tomado la fecha de postura o publicación de la señal de tránsito SR 30 VELOCIDAD MAXIMA 30 KMS/H que siempre se encuentra en el respaldo de la señal y que como autoridad competente es **DEBER SABERLO**, este manifestó que no, que no la tomo, pero que el si sabía que se encontraba ahí debido a que trabajaba cerca al lugar donde ocurrieron los hechos.

Sumado a lo anterior, enfatiza el policía que debía existir dicha señal de tránsito teniendo en cuenta que el artículo 74 de la ley 769 de 2002 manifiesta que:

“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”.

PARA EL AGENTE VEGA AGAMEZ existe una INTERSECCION en el lugar de los hechos, 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:

- **INTERSECCIÓN:** Encuentro de dos líneas, dos superficies o dos sólidos que se cortan entre sí
- **TIPOS DE INTERSECCION:** 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 del policía LUIS ALBERTO VEGA AGAMEZ 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 del agente VEGA AGAMEZ, 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.

Por último, el argumento que tuvo en cuenta el juez de primera instancia fue que el policía manifestó que prestaba sus servicios en el sector desde un tiempo anterior al accidente y que SÍ existía la señal, que estaba incorporada, por lo que para el a quo, no obra ninguna prueba diferente que

indique que la velocidad era de 80 kms/h y por esto el juez entiende que por ello existía una señal de 30 kms/h (subrayado por importante)

Pero lo que no tuvo en cuenta el juez, es que el argumento de la parte demandante no era que hubiese una señal de tránsito de 80 kms/h, sino que **NO EXISTIA LA SEÑAL** y esto se logro probar con el informe de tránsito, el cual no indica ninguna señal de velocidad en el sector, aunado a esto, no existe prueba documental por parte del policía LUIS ALBERTO VEGA que indique que dicha señal existiera, pues no existe fecha de postura de la señal que indique que para el día de los hechos agosto de 2017 existiera la señal de 30 kms/h.

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.

Y más adelante al preguntársele si no existiera la señal de tránsito, ¿a qué velocidad podría desplazarse el campero? Este profesional contesto teniendo en cuenta que es una vía nacional podría desplazarse a 80kms.

Es por ello señores magistrados que el juez debió haber tomado de recibo lo manifestado por el perito de cesvi Colombia, 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

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, al preguntarle al profesional de CESVI COLOMBIA que ¿Al no realizar una maniobra de evasiva existiría una responsabilidad por parte del campero? Este contesto que NO, dejando claro que al existir una confianza legítima 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

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 de la señora ANALIDA CUADROS el salariomínimo legal mensual vigente
- A la hora de realizar los cálculos solamente toma la mitad del salario mínimo mensual vigente situación por la cual aminora la condena hacia los demandados, por tal motivo solicito al honorable tribunal que sea revisada

DAÑO MORAL

Frente al daño moral, este fue tasado para el señor LUIS EDUARDO RAMIREZ por la suma de 72 millones de pesos, 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 YADIRA CUADROS, JAIME DARIO Y MAYRA JULIETH, el juez a quo negó los perjuicios morales, sin tener en cuenta que estas personas fueron las únicas que compartieron con la occisa antes del accidente, pues recordemos que la familia de la señora ANALIDA CUADROS solo se delimitaba a su compañero permanente sus sobrinos y la única hermana que quedaba posterior a la pelea que tuvo con su familia materna debido a la sucesión realizada por su padre conforme lo expreso la testigo CLARISA hermana de la fallecida.

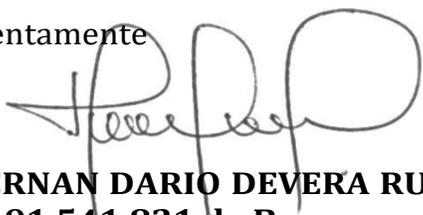
DAÑO A LA VIDA EN RELACION

Como se acaba de expresar, la familia conformada por la señora ANALIDA CUADROS TORRES se delimitaba solo a su compañero permanente, hermana y sobrinos, por lo que producto del accidente el señor LUIS EDUARDO quedo completamente solo, pues en dicha unión no procrearon hijos.

Es por ello que su vida ante la sociedad cambio, el señor LUIS EDUARDO se dedicó solo al trabajo cuando su ánimo lo dejaba, no tiene amigos porque tema ser juzgado por el accidente, la familia de la esposa lo tilda de culpable del accidente a tal punto que fue demandado como lo manifestó la señora CLARISA, y los únicos con los que cuenta son su cuñada YADIRA y sus sobrinos políticos JAIME DARIO Y MAYRA

Por ende, solicitamos al despacho REVOCAR la sentencia emitida por el JUZGADO CUARTO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUCARAMANGA y a su vez ACCEDER las pretensiones solicitadas en la demanda

Atentamente



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