

CARLOS MARTINEZ MANTILLA
ABOGADO ESPECIALISTA EN DERECHO COMERCIAL Y DE SEGUROS
EXJUEZ CIVIL DEL DISTRITO JUDICIAL DE SAN GIL SANTANDER



Señores.

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE
BUCARAMANGA - SALA CIVIL - FAMILIA
M.P. DR. JOSE MAURICIO MARIN MORA.
E.S.D.

PROCESO VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRA CONTRACTUAL
DTE: WILLIAM ARCIA OREJARENA Y OTRO
DDOS: HERNANDO ALBERTO ORTEGA VILLAMIZAR, CARLOS
HUMBERTO SUAREZ VEGA, TOBIAS BAYONA CASTILLO Y
ASTRID DANESA CORREA BUILES
RAD: 68001310300920220001301
INTERNO: 188/2024.

CARLOS MARTINEZ MANTILLA, mayor de edad, vecino de Bucaramanga, identificado con la C.C. No. 13.823.665 de Bucaramanga, abogado en ejercicio, portador de la T.P. No. 31.079, expedida en Bucaramanga, en mi condición de apoderado judicial de los demandantes, me permito presentar sustentación del **RECURSO DE APELACION** a la sentencia proferida por el Juzgado Noveno Civil del Circuito de Bucaramanga en los siguientes términos:

I -CONSIDERACIONES GENERALES DEL DESPACHO.

A continuación, me permito detallar alguna de las consideración del Despacho de primera instancia:

Inicialmente afirma equivocadamente que:

“no se configuran en el presente caso la totalidad de los presupuestos necesarios para una responsabilidad civil extracontractual y en consecuencia de ello, se denegarán las pretensiones de la demanda”.



No obstante lo anterior, en sus consideraciones se indicó entre otras cosas lo siguiente:

Que para este caso, no solamente aparece la existencia de una sola actividad peligrosa, sino que al contrario, se da una concurrencia de actividades peligrosas, por cuanto tanto la víctima, como dos de los demandados realizaban la misma labor, esto es, conducción de un vehículo automotor y dicha actividad es considerada como peligrosa, y por ello, con base en la jurisprudencia nos encontramos frente a una coexistencia de actividades peligrosas o colisión de actividades peligrosas.

Igualmente indica que, en el plano de la jurisprudencia de manera reiterada, la tesis que se ha mantenido y que se sostiene realmente, que es lo que se denomina que cuando se da una colisión de actividades peligrosas, estas se neutralizan respecto del elemento culpa, lo que significa que la culpa debe acreditarse por el demandante. En esa medida no se aplica una presunción de culpa para la víctima, sino que se neutralizan esas presunciones y está abierto el caso a un régimen de **culpa probada**.

Igualmente manifestó frente a los presupuestos lo siguiente:

- 1- Presupuestos procesales, en todos los factores estaba conforme a derecho.
- 2- Legitimaciones activa y pasiva, estaba conforme a derecho.
- 3- Presupuestos de la responsabilidad, en este aspecto, manifestó

Frente al elemento del **Hecho** indicó lo siguiente:

“Está acreditado el presupuesto porque los demandados ejercían una actividad peligrosa y ostentaban la calidad de guardianes de esa actividad, en este caso de 2 vehículos involucrados en el accidente de tránsito”



Frente al elemento daño:

Correspondió al hecho de la muerte del joven William acaecida el día 07 de Noviembre de 2020, afectación del bien jurídico tutelado, la vida.

Frente al elemento Culpa.

Indica que se debe verificar cuál es la actividad, el comportamiento con la calidad o la profesión o el arte que desempeña esa persona, mirar el arquetipo, las normas de conducta que se esperan o que sirven en la civilización para desempeñar ciertas actividades y compararlo con el desplegar de quien se aduce responsable, para efectos de determinar si ese comportamiento se adecuo o no y desde allí hacer juicio de culpabilidad.

Igualmente continuó diciendo que el elemento culpa también se prueba a través de prueba indiciaria, porque se prueba son hechos a partir de los cuales se puede inferir que efectivamente esa persona se comportó o no conforme al estándar del ordenamiento jurídico para ese tipo de actividad (conducción de vehículos automotores)

Del Debate Probatorio.

Dentro del debate probatorio, surgieron una serie de planteamiento y a su vez confesiones de los conductores demandados:

- 1) Respecto del tracto camión se le atribuye maniobra evasiva de huecos e invadir el carril derecho.
- 2) Respecto del furgón se afirmó estar mal estacionado en la vía de alto flujo vehicular.
- 3) Respecto del motociclista, los demandados indicaron el accidente se produjo por culpa de la víctima, que el furgón por estar detenido sobre el carril derecho del anillo vial Palenque café Madrid, impacta por detrás contra éste y al parecer sale despedido hacia el carril izquierdo por donde transitan en ese momento en



ese carril el tracto camión de Placas SXU 590, sin dar lugar a que fuera avistado con anticipación por el conductor, y al colisionar con las llantas traseras derechas de ese pesado vehículo se ocasiona lesiones que a la postre le generan la muerte.

Respecto del conductor del tracto camión indica que realiza todas las maniobras que a la prudencia aconseja, que no fueron otras que transitar a una velocidad moderada, hallarse en sus 5 sentidos ubicarse con antelación el carril izquierdo, dado que el Derecho se encontraba obstruido por la presencia del furgón, sin que pudiese hacer nada para evitar el percance automovilístico puesto en marcha por una acción voluntaria de la propia víctima, quien rebasó el límite de lo permitido a circular entre vehículos y no mirar si podía hacer su adelantamiento.

Frente lo anterior el Despacho afirma que el artículo 55 del código de transito establece el comportamiento del conductor en el sentido de que toda persona que tome parte del tránsito como conductor debe comportarse en forma que **no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a los demás**, y debe cumplir las normas de tránsito que le sean aplicarse (norma que claramente no cumplió el furgón)

El artículo 60, refiriendo a la obligatoriedad de transitar por los carriles de marcados en el sentido de dentro de las líneas de marcación y atravesarlo, solamente para realizar maniobras de adelantamiento.

El parágrafo segundo de este artículo establece que todo conductor antes de efectuar un adelantamiento cruce, debe anunciar su intención por medio de luces direccionales y señales ópticas, audibles y efectuar la maniobra de forma **que no entorpezca el tránsito ni ponga en peligro a los demás vehículos**. (norma que claramente no cumplió el tracto camión)

El artículo 68, referido a la utilización de los carriles y específicamente se indica que los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles, se emplearán solamente para maniobras de adelantamiento y cuando se trata de vías de dos carriles, por el carril de su derecha, y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de



adelantamiento, siempre respetando la señalización adecuada. (norma que cumplió el motociclista)

EL artículo 71 respecto al inicio de la marcha, el artículo 73 respecto de prohibiciones especiales para adelantar a otro vehículo, por ejemplo, cuando la visibilidad sea desfavorable o cuando la maniobra la maniobra realice ofrezca un peligro (norma que claramente no cumplió el tracto camión).

por último, el artículo 76 respecto de los lugares prohibidos para para estacionar, conforme se establece en el numeral segundo en vías, arterias, autopista, zonas de seguridad o dentro de un cruce. (norma que claramente no cumplió el furgón.)

Y continúa afirmando varias cosas que se detallaran en el siguiente ítem así:

II - SUSTENTACION DEL RECURSO DE APELACION.

1- OMISION VALORACION DE LOS TESTIMONIOS, CONFESION Y/O INDEBIDA VALORACIÓN PROBATORIA RESPECTO DEL CONDUCTOR DEL FURGON Y VEHICULO DE PLACAS CQU-725

El Despacho de instancia respecto del señor Tobías, conductor del Furgón, indicó que este afirmó que estaba *tratando de acomodarse en el vehículo*, y por todas las respuestas dadas, se determinaron dos tesis:

- 1) El señor Tobías y el vehiculó de placas CQU-725 se encontraba mal estacionado en la vía y sin señalización.
- 2) Que se desplazaba a una velocidad lenta pese a no tener trafico al frente suyo (10 kilómetros por hora)

Y se concluyó del interrogatorio de este que:

CARLOS MARTINEZ MANTILLA
ABOGADO ESPECIALISTA EN DERECHO COMERCIAL Y DE SEGUROS
EXJUEZ CIVIL DEL DISTRITO JUDICIAL DE SAN GIL SANTANDER



“se advierte contradictoria, poco fluida, con respuestas evasivas y con cierta reiteración de no recordación de los hechos, o de que no vio nada del accidente...”

Lo que de por sí hace al despacho, evidenciar o digamos, restarle valor probatorio a su mismo dicho...

Este caso, el despacho le resta valor probatorio a la versión del señor Tobías...por las indicaciones ya mencionadas en cuanto contradictoria no fluida respuesta evasivas y reiteración de no recordación.

Igualmente respecto de este mismo conductor también tenemos lo expresado en el interrogatorio por el conductor del tracto camión quien afirmó que:

observa en el carril derecho a un camión estacionado en la vía, sin señalización, que cuando se acerca ese vehículo y pasó al carril izquierdo, para sobrepasarlo, observó que tenía una puerta abierta y unas canastas en el piso y un señor al lado de ellas, que luego del accidente al bajarse del vehículo vio que la persona a que había intentaba encender el furgón e irse y vio que esa persona era la que estaba antes afuera del vehículo

No obstante estas confesiones y declaraciones, el Despacho decide no tener en cuenta ni lo afirmado por el conductor del tracto camión, aduciendo falta de requisitos para ser tenido como confesión, pero para el suscrito cumple a cabalidad con los requisitos establecidos para ser tenidos en cuenta como confesión, pues ellos eran los únicos que podían traer al escenario la verdad y la secuencia del siniestro.

Lo cierto es que de la contestación de la demanda se observa que, cualquiera de las tesis planteadas por este pasivo le es adversa, pues de la primera, tenemos que estaba prohibido estar mal parqueado en la vía de alto flujo, sin señalización, sin luces de parqueo, sin conos, y respecto de la segunda igualmente estaba prohibido en esa vía, conducir a la velocidad indicada por este (10 kilómetros por hora).

CARLOS MARTINEZ MANTILLA
ABOGADO ESPECIALISTA EN DERECHO COMERCIAL Y DE SEGUROS
EXJUEZ CIVIL DEL DISTRITO JUDICIAL DE SAN GIL SANTANDER



Ahora bien, dentro de las pruebas documentales que obran en el expediente, no se valoró debidamente las siguientes imágenes



En esta se puede evidenciar que, la distancia a la que se encontraba el furgón respecto del andén es mínima, (estaba super pegado a la acera) situación que solo sucede cuando se estaciona un vehículo con el fin de no obstaculizar la totalidad del carril; al igual que en la siguiente:



En esta también se logra evidenciar no solo la distancia que tiene el furgón respecto de la acera, sino todo el espacio que queda del carril



derecho para que otros actores viales transiten por el espacio que allí se encontraba- (callejón).

Es por ello por lo que me pregunto ¿Como no tuvo como cierto que el conductor del Furgón se encontraba mal parqueadero? si las fotografías lo demuestran, el testimonio del conductor del tracto camión lo afirma, y de las mismas respuestas de este conductor, el Despacho afirmó que:

“es claro que la versión del demandado referido, al incurrir en respuestas evasivas o sostener de manera reiterada la no recordación puede ser consistente con el hecho de que efectivamente si se encontraba detenido en la vía y no se encontraba en la cabina razón por la cual no pudo evidenciar nada del accidente y en este supuesto si se podría indicar que incurre en un actuar culposo contrario a las normas de transito de estacionarse en sitio prohibido conforme a las normas antes mencionadas articulo 76 numeral 2”

Finalmente del dictamen aportado, no se logra determinar cual fue el motivo por el cual, supuestamente reduce la velocidad, o transitaba a menos de 10 kilómetros por hora en ese sector, ni mucho menos porque se encontraba mal estacionado y sin señalización alguna, además fue parcializado, al haberse elaborado únicamente con fotografías aportadas por la parte pasiva y bajo la versión de estos, no detallando conclusiones técnicas reales, ni conclusiones de velocidad, de punto de impacto , de punto de arrastre, no se estableció la altura de la moto y la del furgón, pero más que eso, que las hipótesis y planteamientos colocaban al motociclista en el escenario de que este fue quien golpeó al furgón, situación que no se demostró dentro debate probatorio ni se concluyó con certeza en el dictamen.

Finalmente y aun cuando se le quitó valor probatorio a lo dicho por el conductor de este vehículo, a las conclusiones del dictamen por encontrarse probado que este no cumplía a cabalidad, y era contradictorio y basado en precarias e infundadas conclusiones, tuvo como cierto que la participación de este vehículo en los hechos era indiferente en el análisis, porque supuestamente no importaba si estaba mal parqueado o conduciendo a baja velocidad para que acaeciera el siniestro.



Para el suscrito, se demostró que sí tuvo participación pues si este vehículo no hubiera estado mal parqueado en ese sector, el conductor del tracto camión, posiblemente de forma imprudente, no había zigzagueado entre carriles, pues no debemos olvidar que el otro conductor confesó que se pasó al carril izquierdo porque encontró mal estacionado este furgón y luego de sobre pasarlo como si transitara solo en la vía, ingresa al carril derecho, sin mirar el retrovisor para continuar su camino.

2- OMISION VALORACION DE LOS TESTIMONIOS, CONFESION Y/O INDEBIDA VALORACIÓN PROBATORIA RESPECTO DEL CONDUCTOR DEL TRACTO -CAMION Y VEHICULO DE PLACAS SXU-590

El Despacho afirma respecto del conductor del tracto camión entre otras cosas que:

El conductor de este vehículo realizó un retorno en abastos tomando el carril derecho, y que luego de realizar el retorno vio al furgón mal estacionado en el carril derecho y para sobrepasar al furgón se pasó al carril izquierdo, que no vio nada por el retrovisor...

En este punto es importante resaltar que, el conductor del tracto camión confesó **que no tuvo la precaución de mirar su retrovisor previamente a realizar su maniobra imprudente** e invasiva del carril derecho, para cerciorarse que, en el callejón de la vía que existía en el carril derecho, no había más actores viales, para garantizar con esta actitud de prudencia, que al iniciar su maniobra de invasión de carril derecho no existiera ningún riesgo, y así haber continuado su paso hacia el café Madrid.

Continúa diciendo que cuando el cabezote del **tracto camión ya habían superado al furgón**, *(situación inicial lógica pues de las imágenes se evidencian que el arrastre del motociclista y de la motocicleta inicia después de sobre pasar al furgón)* **inició la invasión del carril derecho** y fue ahí cuando sintió como unas pastas de algo volaban, *(es decir, el siniestro inició justo cuando invadió el carril derecho al pretender continuar la marcha hacia el café Madrid)* y entonces se detuvo, situación final

CARLOS MARTINEZ MANTILLA
ABOGADO ESPECIALISTA EN DERECHO COMERCIAL Y DE SEGUROS
EXJUEZ CIVIL DEL DISTRITO JUDICIAL DE SAN GIL SANTANDER



señoría que no es cierta, pues se detuvo cuando ya estaba la totalidad del vehículo en el carril derecho aproximadamente 27 metros delante de donde, con las llantas traseras, trituró al motociclista.





Ahora, si este conductor en realidad hubiera actuado de forma diligente y prudente, había advertido la presencia del motociclista ante de hacer su maniobra de invasión de carril derecho, y si en realidad hubiera sentido como volaban pastas (*las cosas que vuelan no hacen ruido*) hubiera frenado inmediata y seguramente la magnitud de las lesiones hubieran sido otras.

No es cierto como lo pretendió hacer ver el perito que si la tractomula hubiese seguido su camino de largo, igualmente el siniestro hubiera ocurrido, pues como se logra demostrar con la siguiente imagen que obra como prueba documental, y que igualmente no fue debidamente valorada



La tracto-mula que se refleja en la foto, (que no es la del siniestro) siguió su trayecto por el carril izquierdo y no invadió el carril derecho, y al realizar esa conducta claramente permitió el tránsito de los demás actores viales aun teniendo al lado mal parqueado al furgón dentro del carril derecho, pues nótese que por el mismo espacio por donde viene transitando la motocicleta que se refleja en la fotografía, era el espacio que tenía el motociclista atropellado- fallecido para transitar.

Entonces la conclusión dada en el dictamen, que así hubiera seguido derecho igualmente el siniestro se hubiera causado, dista de la realidad, pues tal como se evidencia en la imagen anterior, la tractomula que sale en la fotografía. no se encuentra triturando con sus llantas a la

CARLOS MARTINEZ MANTILLA
ABOGADO ESPECIALISTA EN DERECHO COMERCIAL Y DE SEGUROS
EXJUEZ CIVIL DEL DISTRITO JUDICIAL DE SAN GIL SANTANDER



motocicleta que se ve en la fotografía como si ocurriò con el joven William.



Tan cierto es lo anterior, que en la imagen que a continuación relaciono que obra en el expediente, se ve al conductor del furgón señor Tobías y al policía de tránsito en el espacio que quedaba del carril derecho, y nótese que la imagen que separa el carril es la blanca, y estos están dentro del carril derecho y la tractomula roja que viene transitando lo hace por su carril izquierdo y aunque estos están en el espacio del carril derecho no son brutalmente investidos por este vehículo pesado.



CARLOS MARTINEZ MANTILLA
ABOGADO ESPECIALISTA EN DERECHO COMERCIAL Y DE SEGUROS
EXJUEZ CIVIL DEL DISTRITO JUDICIAL DE SAN GIL SANTANDER



Igualmente, en la siguiente imagen que no fue debidamente valorada, se refleja que la motocicleta fue arrastrada **UNICAMENTE** después de sobre pasar al furgón, Y **DENTRO** del carril derecho, es decir existió invasión del carril, también se ve como los vehículos esquivan los huecos por el carril donde transitaba el tracto camión antes de la invasión del carril derecho, entonces no se logra comprender, como no fueron valoradas debidamente estas documentales aportadas por los demandados, las confesiones de estos, y el cúmulo de situaciones que permiten ver que el tracto camión con su conducta contribuyó al lamentable siniestro al igual que el conductor del Furgón.



De la siguiente imagen que igualmente obra en el expediente y que no fue debidamente valorada, se ve una huella de arrastre con fluido corporal del joven William dentro del carril derecho, demostrando que la tractomula invadió el carril derecho por continuar su paso hacia el café Madrid.





Igualmente se afirmó que no existen elementos de prueba que permita edificar un actuar imprudente culposo del conductor del tractocamión y de esa perspectiva, pues el despacho no evidencia un actuar culposo del mismo pero para concluir a ello, solo sostuvo, que la tesis de caer en los huecos llevada al escenario no se logró probar, pero nada dijo acerca de la invasión del carril derecho que si fue la otra tesis llevada y se demostró plenamente que esta conducta imprudente si fue realizada por dicho conductor pues de hecho lo confesó al decir que estaba en el carril derecho, se pasó para el carril izquierdo y luego nuevamente volvió al carril derecho para seguir hacia el café Madrid sin mirar ni siquiera el retrovisor.

3-NO ES CIERTO QUE EXISTA ESCASA PRUEBA DOCUMENTAL Y QUE DE ESTA NO DE CUENTA NADA RESPECTO DE COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES

Además de las imágenes aportadas por la parte demandada, los interrogatorios recaudados y las confesiones se tiene lo siguiente:

EL IPAT:

- 1) Se demostró que la víctima, sufrió politraumatismos severos en cadera y miembros inferiores que lo llevaron posteriormente a la muerte y cuyos daños materiales de la motocicleta consistieron en parte de la delantera partida y daños múltiples en todo el vehículo y de la lectura.
- 2) Que la hipótesis que se registró en el Código 121 se le asigna al vehículo número **1** consistente en no mantener distancia de seguridad.
- 3) Que el agente de tránsito manifestó que solo registra lo que encuentra en el momento de realizar el informe y que no puede, por no ser testigo presencial, indicar el actuar de los conductores de los vehículos involucrados.



- 4) Que la hipótesis registrada se da solamente por el hecho presunto de que un vehículo golpea por la parte de atrás a otro en relación con no mantener la distancia de seguridad.
- 5) Que no se logró demostrar que esta hipótesis fuera acertada, y de hecho, se desvirtuó pues el demandado, Tobías Bayona solo se refiere que escuchó un golpe, pero no específicamente está indicando que fue con su vehículo, además de que no sabe si el golpe que tiene el furgón haya sido producido por el choque con la moto o lo tuviera con anterioridad, además no hubo rastros de vestigios o pastas y no fueron relacionadas en el IPAT, además si manifestó que no conocía el vehículo y que ese día tomó ese camión y estaba probando como manejarlo.
- 6) Que no existe prueba donde se acredite con el ipat alguna infracción de tránsito que hubiera cometido el señor Hernando Ortega, pero en el debate se probó que este si transitó entre carriles, sin observar ni siquiera su retrovisor, ni vio a los demás actores viales, es que al tratarse de un vehiculó de esta magnitud con más razón tenía la obligación de cumplir su deber objetivo.
- 7) No existe un testigo presencial y los supuestos policías que supuestamente vieron todo nunca llegaron al debate, ni fueron relacionados como primer respondiente, o vinculados al IPAT.

Con todo lo anterior, la hipótesis 121 queda sin base real, llama la atención al suscrito, que el Despacho en el minuto 46.20 afirma

“que no queda rastro de duda acerca de la participación efectiva de este vehículo - tractocamión en los hechos del presente caso”

Y a pesar de lo anterior afirma que las pruebas recaudadas no revelan comportamientos culposos de los conductores demandados pero si se basa en las conclusiones del dictamen para excluir de la responsabilidad a los demandados.



EL DICTAMEN APORTADO.

Fue aportado, pero respecto de esta prueba, la misma fue desvirtuada en las escasas conclusiones al decir que:

- 1) En primer lugar, tenía una deficiencia de fundamentación del dictamen por cuanto se afirmar como cierto, el hecho de que la abolladura que tenía el furgón en la parte trasera fue por impacto con la motocicleta y por ende lo hace parte de la dinámica del accidente y a partir de ello, aduce el perito que ese es un hecho objetivo que fue tomado porque en el ipad está registrado y no porque se haya efectuado el correspondiente análisis imparcial de las pruebas, fotografías, lugar de los hechos que efectivamente lograran establecer la dinámica del accidente.
- 2) Que no tenía una fuente verídica, sino su puesta, la cual, de entrada, le resta veracidad, y que el dictamen pericial haya partido de ese hecho- golpe de la moto al furgón- le genera deficiencia de su fundamentación.
- 3) Para el despacho no es consistente que un golpe entre esos dos objetos genere una abolladura del tipo que aparece en la página en la foto de la página 60, PDF 14, ni menos que no deje vestigios o rastros de pastas o de los materiales de que entraron en conflicto.
- 4) En ningún momento evidencia el cálculo específico que se requería hacer en el presente asunto para determinar velocidad y plasmar la presunta ocurrencia del siniestro, su paso a paso y esto no se detalló en el informe.
- 5) Cuestiona el Despacho, que para determinar que una abolladura, en una superficie es producida por otro elemento, es menester tener en cuenta otros aspectos como la velocidad, la energía con la que golpea y la densidad o resistencia de los materiales y esto no se detalló en el informe.
- 6) No se sabe a ciencia cierta, qué parte de la moto pegó aparentemente con la esquina de la carrocería del furgón, y cómo



puede calcularse qué materiales entraron en contacto y esto no se detalló en el informe.

- 7) Tampoco, se puede calcular en debida forma, la velocidad de la motocicleta pues el perito indica que se requiere para calcular velocidad otros elementos que no se encuentran en la escena del accidente por ende no logró demostrar este aspecto.
- 8) Tampoco se puede calcular el ángulo y si realmente fue un rose o un choque efectivo de la motocicleta al furgón, pues no se realizó una constatación de si fue producido esa abolladura por golpe con la moto o ya se encontraba ahí.
- 9) No existe elementos para determinar efectivamente si la altura de la motocicleta coincide con ese vértice el furgón.
- 10) No se pudo constatar si la motocicleta fue la que causó el daño al furgón, porque no determina en el dictamen qué específicamente tuvo el furgón.
- 11) Ninguno de estos aspectos fue analizados, detallados y ampliamente explicado en el dictamen, y consideró el Despacho que solo son supuestos, que se tomó como una verdad aceptada por parte del perito de acuerdo a la versión del conductor pero no constatada en el debate.

Y a pesar de todo lo anterior finalmente afirma el Despacho que las pruebas recaudadas no revelan comportamientos culposos de los conductores demandados pero si se basa en las conclusiones del dictamen al cual le resto todo el mérito probatorio, para excluir la responsabilidad de los demandados.

4- LA FUNDAMENTACION DE LA TEORIA DEL DESPACHO NO SE ACOMPASA CON LA SENTENCIA DICTADA.

La teoría del Despacho es que, en efecto, el tracto camión se desplazaba en el sentido del carril izquierdo al carril derecho, una vez sobrepasa el furgón, vuelve al carril derecho para continuar su tránsito.



Igualmente, que el vehículo (tracto camión) iba cargado, y que venía de hacer un retorno, por ende, no era posible afirmar que este vehículo, llevara algún exceso de velocidad y que, a consideración del Despacho, ese tipo de maniobra está **permitida**, supuestamente conforme a las normas de tránsito, adicionalmente indica que la línea que divide los carriles es intermitente y por ello, SI se permite el sobre paso de vehículos, respecto del furgón que estaba estacionado o transitaba a una velocidad no mayor a 10 kilómetros por hora.

Estas manifestaciones son contrarias al recaudo probatorio y a las normas de tránsito pues **NO** es permitido zigzaguear entre carros, ni mucho menos invadir carriles, como lo hizo el Tracto camión.

Ahora se pregunta este extremo ¿porque si le fue permitido a este vehículo, por tener una línea divisoria intermitente, el sobre paso del vehículo (furgón) y no se le permite dicha conducta al motociclista cuando el espacio por el que se disponía era el mismo- el callejón del carril derecho?

Nótese de las imágenes antes relacionadas, que el motociclista se encontró con el furgón mal parqueado en el carril derecho, y la tracto mula en el carril izquierdo, por ello, intentó el sobre paso del furgón, dentro de su carril derecho, por el único callejón que quedaba, (*que especifiqué con las fotos antes relacionadas que era amplio, pues allí se ubicó el policía y el conductor del furgón*) pero fue la conducta imprudente del conductor del tracto camión quien ya se había ubicado en el carril izquierdo luego de haber sobre pasado al furgón y sin mirar el retrovisor de su pesado vehículo, vuelve al carril derecho, de forma abrupta e invade el carril donde ya transitaba la motocicleta- derecho, cerrando entre estos dos vehículos, el paso al motociclista, en el debate se demostró esa secuencia del accidente.

No obstante lo anterior, la misma secuencia probada en el debate fue la hipótesis planteada por este extremo demandante, que la motocicleta y víctima estaba próximo a rebasar el camión de placa CCQU 725 por el espacio que le correspondía de su carril derecho y fue cuando entre los dos vehículos le cerraron el paso, generando el lamentable siniestro.

El Despacho afirma que, sobre el comportamiento del conductor de la motocicleta en el escrito de la parte demandada nada se puede extraer, básicamente porque, como se indicó, no son testigos presenciales, no vieron las maniobras o actuar del motociclista y las manifestaciones que realizan se hacen de forma supuesta y luego de haber visto la escena de los hechos.

CARLOS MARTINEZ MANTILLA
ABOGADO ESPECIALISTA EN DERECHO COMERCIAL Y DE SEGUROS
EXJUEZ CIVIL DEL DISTRITO JUDICIAL DE SAN GIL SANTANDER



No obstante las anteriores consideraciones finalmente, exonera de responsabilidad a los conductores y demandados y afirmó que todo fue culpa exclusiva de la víctima.

5 SE PROBÓ PLENAMENTE LA CONFIGURACION DE TODOS LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD EN CABEZA DE LOS DEMANDADOS.

Todo lo descrito anteriormente permite demostrar que la conclusión del Despacho dada en las consideraciones, respecto de cada una de las pruebas, de los interrogatorios, las confesiones permite demostrar la configuración de todos los elementos de la responsabilidad civil extracontractual en cabeza de los demandado, por ello, la sentencia es contradictorio pues en varios apartes afirma que si está probada la participación del tracto camión, que con la versión del furgón si se demostró que al ser incoherente era porque no estaba dentro del vehículo y que las hipótesis traídas respecto del conductor no fueron probadas, no obstante lo anterior y pese a que el régimen de responsabilidad es para todo el mismo solo se le atribuyó la responsabilidad al conductor de la motocicleta pese al cumulo de infracción de tránsito que los demás actores realizaron.

En los anteriores términos dejo debidamente sustentado el recurso de apelación interpuesto, solicitando respetuosamente, se revoque el fallo de primera instancia íntegramente.

Atentamente,

CARLOS MARTINEZ MANTILLA
Abogado.