

Señores

TRIBUNAL SUPERIOR DE CUNDINAMARCA – SALA CIVIL / FAMILIA

Atn. Honorable Magistrado

ORLANDO TELLO HERNÁNDEZ

Ponente

E. S. D.

Asunto:	<u>SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN</u>
Referencia:	PROCESO VERBAL DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DE MAYOR CUANTÍA
Demandantes:	JORGE ELIAS CARMONA Y OTROS
Demandados:	MARCO TULIO BERNAL RAMIREZ Y OTRO
Radicado:	25307-31-03-002-2019-00058-01

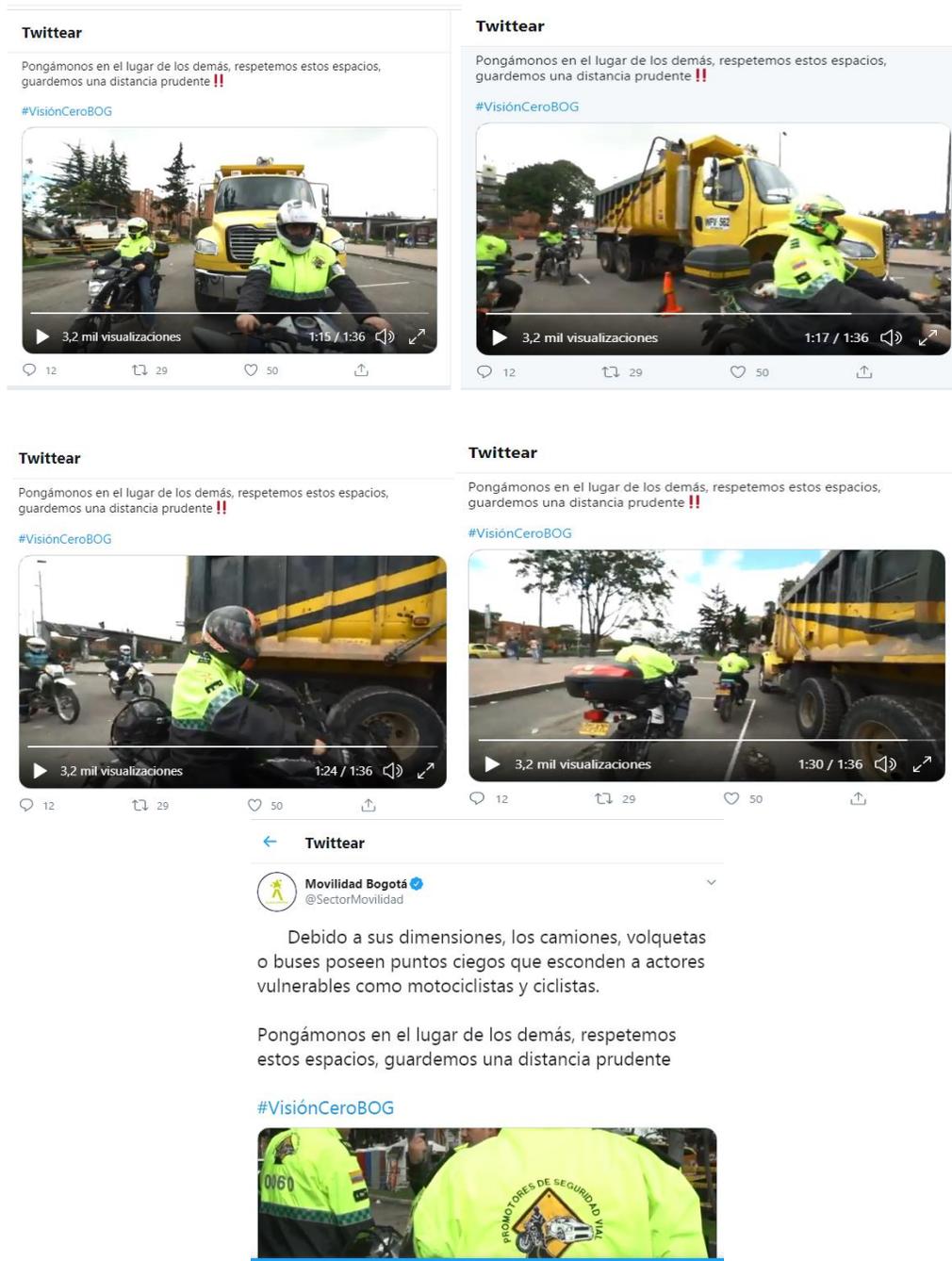
JUAN CARLOS ROJAS CERON, mayor de edad, vecino y residente en Bogotá D. C., abogado identificado con la cédula de ciudadanía No. 7.543.706 de Armenia, Quindío, y tarjeta profesional No. 95.214 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi calidad de apoderado judicial de la parte pasiva, de conformidad en lo señalado en el auto del veinticuatro (24) de noviembre de dos mil veinte (2020), sin perjuicio ni renuncia a la solicitud de pruebas en segunda instancia enviada a su despacho dentro del término legal oportuno, por medio del presente escrito me permito presentar a su despacho la **SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN**, mediante el desarrollo de los reparos concretos señalados en contra de la sentencia proferida el pasado 13 de agosto de 2020 en audiencia virtual, así como de su posterior ampliación, para lo cual procedo de la siguiente manera:

El señor Juez de primera instancia en muchos de los argumentos utilizados para fundamentar la decisión coincidió plenamente con este togado en cuanto a la responsabilidad de la conductora de la motocicleta, quién faltando al deber objetivo de cuidado cuando adelantó al vehículo conducido por mi poderdante señor Marco Tulio Bernal Ramírez por su costado derecho y se ubicó en la parte delantera del mismo, sin tener presente que el mismo por su altura, volumen o tamaño, tenía un punto muerto o ciego en su parte delantera que le impedía que el conductor observara a cualquier vehículo o persona que estuviera en un rango de 3 Metros desde su *bumper* delantero hacia la parte delantera, lo que hizo que tanto la conductora de la motocicleta como su acompañante no fueran visibles para mi poderdante generándose de esta manera el lamentable accidente.

Para efectos de ilustración, puede verse el video de seguridad vial creado por la Secretaría de Movilidad de Bogotá para concientizar a los motociclistas sobre las consecuencias de infringir las normas de tránsito en contextos de vehículos de carga pesada baj el link

<https://mobile.twitter.com/SectorMovilidad/status/1171176088246136832?s=08>

donde se aprecian los puntos ciegos como las áreas que quedan fuera del campo visual del operador, los que se encuentran tanto al frente como en laterales y en la parte trasera del vehículo, espacio donde precisamente para nuestro caso fue el lugar donde la moto realizó el indebido adelantamiento que causó el accidente.



La defensa no puede compartir la decisión final del *a quo* cuando decide alejarse o separarse de la excepción de la existencia de una causa extraña liberatoria de responsabilidad como es una culpa exclusiva de la víctima, tratando de fundamentar una culpa concurrente en cabeza de mi prohijado Señor Marco Tulio Bernal Ramírez a quién le inculca una falta de cuidado al conducir su vehículo por supuestamente no haber observado las motociclistas en el momento que lo

sobrepasaban y esto basado en qué en el interrogatorio de parte del señor Marco Tulio Bernal Ramírez, él expreso que su vehículo contaba con espejos que le permitían tener una visión amplia frente a los demás conductores que circulaban por su costados. Sin embargo, no nos podemos alejar de la explicación que la Secretaría de Movilidad ha dado lo que corrobora el informe técnico pericial que fue allegado el proceso, el cual nunca fue tachado de falso ni objeto de contradicción por la parte demandante en el cual se hace un estudio de los puntos muertos o ciegos del vehículo tipo volqueta conducido por mi poderdante y en el cual se determina que efectivamente dicho vehículo como todo automotor puede tener unos puntos ciegos o muertos tanto a su costado como en la parte delantera del mismo.

Recuérdese que los espejos son de gran ayuda para prevenir un siniestro vial en giros, y precisamente los retrovisores sirven para prever lo que está atrás, por lo que en la marcha después del semáforo el conductor de la volqueta centraba su mirada de manera frontal, y por esa razón lo que llega a los costados no podía ser atendido puesto que ya tenía la atención en lo que debía ser, esto era el obligado recorrido hacia adelante, de ahí que la ubicación de la moto en el punto NO VISUAL de la volqueta resulte ser el factor determinante del siniestro.

Inicialmente se deben tener en cuenta las medidas del vehículo volqueta que aparecen a páginas 27 y 28 del informe pericial donde nos muestra que es un automotor de grandes dimensiones, lo que aumenta la imposibilidad de cubrimiento total de sus costados por los espejos retrovisores:

10.2.1.1. De las condiciones técnicas métricas de los vehículos: Para el día 20 de febrero del año 2019, se tuvo acceso al rodante de placas ASG678 tipo camión-volcá, dónde se registraron las condiciones métricas del automotor, factor importante en aras de determinar capacidad de ocupación espacial.



Largo: 7.80m
Ancho: 2.50m
Eje delantero a zona anterior conjunto: 0.75m
Eje trasero a zona posterior conjunto: 1.40m
Distancia entre ejes: 4.35m (1) – 5.80m (2)
Altura de piso a cota conjunto (Vértice anterior cabina a piso): 2.08 m
Altura de piso a silla conductor: 1.78m
Distancia cabina vértice anterior conjunto: 2.86m



Imagen 20. Fuente: UIFCP. Plano Medio del rodante implicado en los hechos, toma del 20-02-2019. Del proceso de medición del rodante y despejes de variables de disipación visual. (Ver video de soporte de actividad)

10.2.2. La localización del contacto inicial estructural del rodante de placas **JFL25C** está dada por patrones de impacto en el lado izquierdo, donde lo anterior es el resultado del primer contacto-impacto con el rodante de placas **ASG678**, debido a la transferencia de energía direccional genera la proyección de la motocicleta hacia el cenit, "costado derecho del rodante tipo Volcô, hacia las unidad de rodadura derecha delantera".



Ing. Esp. Nelson Rodríguez Ortega

Página 28

www.nelsonrodriguezforense.mex.tl - www.uifcolombia.wixsite.com/accidentesdetransito - www.investigacionaccidentesdetransito.mex.tl/
Email: uif_colombia@hotmail.com - nelforense@hotmail.com

Desde luego, la masa y la altura del vehículo impide que detecte el obstáculo en el piso, así como la altura que se encuentra del conductor sentado hasta el piso del chasis, lo que al igual que la misma capacidad de revolución del motor que tiene el vehículo pueden generar la imperceptibilidad del obstáculo moto, pues no se puede desconocer lo anterior más la altura del carro desde el chasis hasta el piso como se aprecia en la imagen 20 del informe pericial.

Un punto importante que no tuvo en cuenta el *a quo* del informe pericial de física forense fue el llamado "Mascaras Visuales"

10.4. Mascaras visuales: El ángulo visual que se pudo tener momentos antes del accidente es fundamental para establecer posibilidades de evitabilidad de la colisión, en función a las capacidades visuales de los implicados y así poder asumir, basados en aspectos objetivos y susceptibles de comprobación, una teoría más clara y definida sobre lo sucedido en el accidente.

10.4.1. Respecto al campo visual efectivo en la vía realizada la inspección al lugar de los hechos, se analiza el campo visual del conductor del vehículo de placas **ASG678**, encontrando que; para el mencionado señor el cual se desplazaba por la carrera 24, sentido N-S, sobre el carril derecho de la calzada; contaba con una capacidad visual, constante frontal horizontal pre-impacto de 140- 150° min. y vertical de **120°- 130° min.** Donde no existe cambio visual en sentido, dirección y trayectoria. El precitado conductor poseía capacidad visual frontal incompleta hacia la parte anterior de la vía, por tal motivo **NO** pudo observar la maniobra del vehículo de placas **JFL25C**, su atención estaba puesta hacia a su zona frontal, su capacidad de reacción y evitabilidad por visual no era completa o plena dadas las condiciones visuales del lugar y las condiciones del vehículo que manipulaba, el conductor del rodante **ASG678** pudo no observar el peligro y reaccionar ante el mismo, puesto que la maniobra de riesgo proviene desde su zona posterior no y de ninguna manera desde la zona anterior.



Ing. Esp. Nelson Rodríguez Ortega

Página 31

www.nelsonrodriguezforense.mex.tl - www.uifcolombia.wixsite.com/accidentesdetransito - www.investigacionaccidentesdetransito.mex.tl/
Email: uif_colombia@hotmail.com - nelforense@hotmail.com
Bogotá – Medellín Colombia

10.4.1.1. Esto debido a que desde la cabina del vehículo volcó existe un ángulo visual vertical afectado por la altura del Bomper (2.08m), a la longitudinal frontal de 3.0 metros. Es decir, el conductor pudo no ver de ninguna manera la dinámica pre explicada, ahora si consideramos los 3.0 metros de perdida visual frontal el conductor del rodante volcó, su dirección de atención puesta hacia el frente para iniciar la marcha cuando se encontraba en reposo por detención de dispositivo luminoso de control de tráfico y dinámica realizada por la conducta de la motocicleta en el tramo de los hechos, la posibilidad de observancia de la acción y la circulación de las motocicletas era nula para el conductor del vehículo tipo volcó.

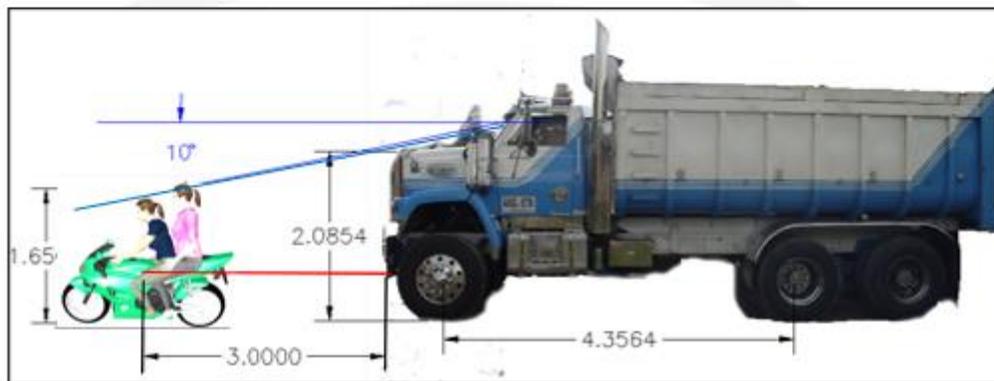
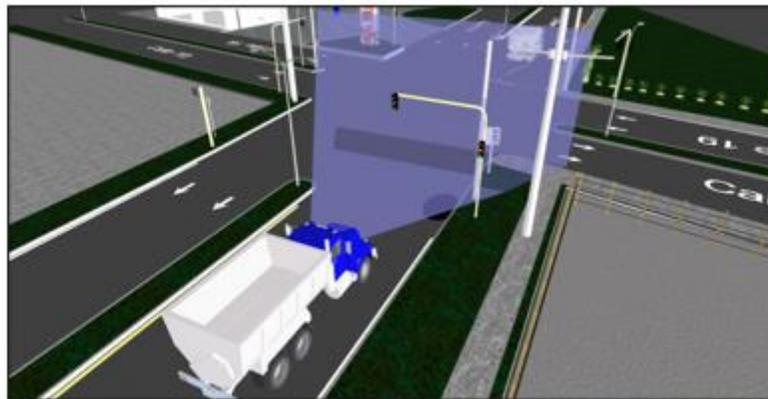


Imagen 24. Fuente UIFP, de la pérdida de capacidad visual del conductor frente a obstáculos delante de su marcha.



Ing. Esp. Nelson Rodríguez Ortega

www.nelsonrodriguezforense.com.co - www.uficolombia.com.co - www.acidentesdetransito.com.co - www.investigacionaccidentesdetransito.com.co
Email: uficolombia@hotmail.com - nrodriguez@hotmail.com

Bogotá - Medellín - Colombia

Página 32

Con lo anterior, podemos observar claramente que la causa eficiente del accidente fue la maniobra indebida de adelantamiento por parte de la moto, ya que el conductor de la volqueta no tuvo la oportunidad de advertir la presencia de la moto para poder maniobrar y evitar el siniestro puesto que fueron ellas la que se pusieron en el lugar del impacto.

Nótese de las fotografías que aparecen a página 34 del informe técnico pericial, como el vehículo volqueta si posee espacios o puntos muertos en los cuales una persona de estatura normal queda por debajo del alto de la parte delantera. Veamos:

Imagen 27. Fuentes UIFCP. gráficas de camuflaje visual, proyección horizontal y vertical.



Para un conductor experimentado o no, es normal manifestar que sus espejos le cubren los puntos muertos o ciegos, sin embargo, ésta ha sido una creencia que se ha desvirtuado siempre por la parte técnica o científica que nos demuestra que los espejos por los ángulos de visión tanto del conductor como de la reflexión, en los espejos dejan ciertos triángulos o ángulos en los cuales se generan unos puntos muertos o ciegos que por más experimentado que sea el conductor no los va a cubrir en sus costados laterales o en su parte delantera o trasera, y fue esto precisamente lo que ocurrió en el hecho de que nos ocupa; máxime cuando el Señor Juez de primera instancia deja de lado que la mayor parte del tiempo un conductor debe dedicar su visión a la parte delantera y en especial en eventos como en el que nos ocupa, por cuanto en el momento del accidente cómo se pudo demostrar los vehículos encontraban detenidos en el semáforo de la carrera 24 e instantes antes del accidente se reinician las marchas y ahí es donde precisamente los conductores están observando el semáforo para determinar el cambio de luz y puede hacer la del inicio de marcha y estar observando los vehículos de adelante que están por fuera sus puntos ciegos para no colisionarlos al momento de iniciar la marcha. Es por eso, que el tiempo que puede ocupar un conductor para estar mirando los espejos laterales cuando se encuentra detenido en un semáforo es mínimo y esporádico, y en esos intervalos de tiempo sin que los observé por la concentración delantera, es donde un motociclista puede pasar por su costado y dentro del punto ciego ubicándose en su parte delantera sin ser perceptible para el conductor, estos aspectos son los que el Señor Juez de primera instancia no tiene en cuenta y pretendió que mi apoderado tenía que estar observando permanentemente los espejos laterales a espera de que un motociclista los adelantará imprudentemente e ilegalmente por su costado derecho.

Si la motociclista no sobre pasa el vehículo volqueta conducido por mi poderdante por el costado derecho como se desprende del área donde ocurre la colisión, pues no se ocasionaría el accidente, de ahí que la actividad de las motociclistas resultó determinante en la causa del accidente desvirtuándose el pretendido nexos causal entre el comportamiento del conductor de la volqueta y el daño inferido, dando con esto paso a la exoneración completa al demandado del deber de reparación



Imagen 19. Fuente: aportado bajo Art. 268/906 a UIFCP. Plano Medio de los rodantes implicados en los hechos, toma del 10-01-2019. De la ubicación y dirección de rastros de CONTACTO INICIAL en el vehículo de placas ASG678 "CUADRO ROJO"

10.2.1.1. De las condiciones técnicas métricas de los vehículos: Para el día 20 de febrero del año 2019, se tuvo acceso al rodante de placas ASG678 tipo camión-volcú, dónde se registraron las condiciones métricas del automotor, factor importante en aras de determinar capacidad de ocupación espacial.

Ing. Esp. Nelson Rodríguez Ortega

Página 27

La violación de lo establecido en los artículos 73, 94 y 96 numeral 1 de la Ley 769 de 2002 fueron determinantes en la dinámica del accidente, de suerte que si la moto no hubiera invadido el espacio por el cual transitaba la volqueta en el preciso momento en que cambia el semáforo y los vehículos inician la marcha, el accidente no ocurre por ningún motivo y de esta manera se constituye el actuar de la motociclista en la causa única y eficiente del hecho dañoso, y sus lamentables resultados.

La capacidad visual que tenía el conductor de la volqueta era hacia el frente y muy diferente es lo que puede ver cuando el vehículo va pasando por el conjunto luego pasa la moto y cuando vuelve a rebasar a la volqueta entonces la visual ya está controlada sólo para el frente pues estaba esperando el cambio de semáforo

Lo que fue ratificado en el informe pericial en la página 63, como vale la pena citar:

11.8. Normatividad aplicada LEY 769 del 2002: se logra inferir la muy probable desatención de la siguiente normatividad por parte de la operadora del vehículo de servicio particular tipo motocicleta de placas JFL25C implicado en los hechos, según la información observada en el acervo probatorio, videos recuperados y la inspección al lugar de los hechos realizada por UIFCP y la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito. No se observa ninguna violación a la normas de tránsito contempladas en la LEY 769/2002 y reformas, por parte del conductor del vehículo de carga de placas ASG678.



Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón.



Artículo 61. Artículo 60. Modificado por el art. 17, Ley 1811 de 2016. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados.



Artículo 61. Vehículo en movimiento.

-  Artículo 73. Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo.
-  Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.
-  Artículo 95. Modificado por el art. 9, Ley 1811 de 2016. Normas específicas para bicicletas y triciclos.

Tratar de trasladarle parte de la culpa de la conductora de la motocicleta a mi prohijado para armar una presunta concurrencia de culpas como lo hizo el Señor Juez de primera instancia no es procedente ni probatoriamente, ni fácticamente, ni técnicamente, ni legalmente, y es por eso el reparo que se hace a la decisión del Juez, toda vez que de haber llegado a la decisión que en realidad debía haber tomado, como era la culpa exclusiva de la víctima generada por la conductora de la motociclista y frente de su acompañante la culpa de un tercero, debió haber exonerado de responsabilidad civil al señor Marco Tulio Bernal Ramírez, y en consecuencia exonerarlos de las condenas económicas que profirió en su contra, sustentadas en una mala apreciación del informe y tergiversación del testimonio del señor Bernal Ramírez cuando refulge indiscutible que el peligro le llega por la zona postlateral derecho debido a la maniobra indebida de adelantamiento de la motocicleta a la luz del artículo 94 de la ley 769 del 2002.

El artículo 2357 del Código Civil no se presenta en este caso AL NO CONCURRIR culpas, pues no hay causas anteriores, coincidentes, concomitantes recíprocas o posteriores del conductor de la volqueta, al punto de que el perjuicio no se causaría sin el adelantamiento indebido que realizó la motociclista.

Fácil es difuminar la concurrencia de culpas aludida por el a-quo, si se tiene en cuenta que al suprimir la pretendida obligación de revisar los espejos retrovisores, ello no hubiera evitado el accidente, y esto por dos razones: la primera debido a que el conductor de la volqueta tenía una vista frontal de acuerdo a la posición del vehículo ante el semáforo en rojo; y en segundo lugar que fueron las motociclistas las que incursionaron a los puntos ciegos que tenía la volqueta en el momento que decidieron contrariar la norma de tránsito referente al no adelantamiento por la parte derecha de los vehículos como lo prevé el artículo 94 de la Ley 769 de 2002.

Para dar claridad a lo que se viene de mencionar, debe acudir a la página 31 del informe pericial que dice:

10.4.1. Respecto al campo visual efectivo en la vía realizada la inspección al lugar de los hechos, se analiza el campo visual del conductor del vehículo de placas **ASG678**, encontrando que; para el mencionado señor el cual se desplazaba por la carrera 24, sentido N-S, sobre el carril derecho de la calzada; contaba con una capacidad visual, constante frontal horizontal pre-impacto de **140- 150° min.** y vertical de **120°- 130° min.** Donde no existe cambio visual en sentido, dirección y trayectoria.

El precitado conductor poseía capacidad visual frontal incompleta hacia la parte anterior de la vía, por tal motivo NO pudo observar la maniobra del vehículo de

placas **JFL25C**, su atención estaba puesta hacia a su zona frontal, su capacidad de reacción y evitabilidad por visual no era completa o plena dadas las condiciones visuales del lugar y las condiciones del vehículo que manipulaba, el conductor del rodante **ASG678** pudo no observar el peligro y reaccionar ante el mismo, puesto que la maniobra de riesgo proviene desde su zona posterior no y de ninguna manera desde la zona anterior. (...)

La relación de alteridad en este evento se ve quebrantada pero por la moto dado que son estas las que infringen la norma del indebido adelantamiento por la parte derecha de la volqueta, mientras que actuar vial del conductor de la volqueta al ir conduciendo por su carril, y a la velocidad permitida propia del arranque después de cambio de un semáforo el cual supone técnicamente que su visual sea frontal debido a que se debe estar atento para estar iniciando la marcha, impiden que esté sin ningún fundamento deba revisar los espejos retrovisores o incluso detectar a quien se le pone en la parte del frente con violación a normas de tránsito que presuponen su propio riesgo pues adviértase que LAS MOTOCICLISTAS SI TENÍAN UNA VISUAL COMPLETA Y PODÍAN OBSERVAR CLARAMENTE EL PELIGRO QUE OCASIONARÍA LA MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO INDEBIDO A UNA VOLQUETA POR LA PARTE DERECHO, y precisamente en instantes donde cambiaba el semáforo puesto que fueron éstas quienes se pusieron en punto ciego del conductor, esto es frente a la volqueta, lo que es cotejado con el informe pericial que no fue desconocido ni tachado por los demandantes, y sí acogido por el a-quo.

La participación de la víctima en el accidente es la causa eficiente del mismo en la cadena causal antecedente al resultado lesivo pues aunque los dos están ejerciendo una actividad categorizada como riesgosa fue una infracción de adelantamiento de la moto la que ocasionó el siniestro puesto que la volqueta se insiste conducía dentro de los límites legales permitidos esto es en su carril guardando las distancias de vidas y con sujeción a la observancia de las normas de tránsito de ninguna manera se puede hablar de concurrencia de culpas en la cadena causal en la que a juicio de la volqueta tenía que estar presta a que los otros actores del tráfico pudieran irrumpir violentamente con alguna infracción a las normas de tránsito cuando se ha concebido que cada actor como titular de la ejecución de una actividad riesgosa como lo es conducir confía en que los demás cumplirán las normas de tránsito de ahí que no se puede hablar de concurrencia de culpas cuando el actuar del conductor de la volqueta estuvo acorde a la norma de tránsito

Para valorar el actuar vial de las presuntas víctimas debe analizarse entre otros, lo dispuesto en la sentencia **SC2107-2018 con radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01 del 12 de junio de 2018 donde fuera Magistrado Ponente el Dr. Luis Armando Tolosa Villabona que dice:**

“Esta Sala, igual a su similar español, según se expuso, ha acogido ambos enfoques para cuantificar la cuota de participación

de la víctima como corresponsable de la producción del daño, teniendo como criterios de valoración la causalidad y la culpa.

7.6.2. Las anteriores precisiones conceptuales se deben tener en cuenta tratándose de daños causados con vehículos o en accidentes de tránsito, por cuanto la conducción de automotores, en atención a su naturaleza, y en los términos de su propio régimen jurídico, contenido en la Ley 769 de 2002¹ (Código Nacional de Tránsito Terrestre), se define como una actividad riesgosa.

Basta entonces observar que las disposiciones del referido estatuto imponen, entre otras exigencias, directrices específicas a fin de prevenir o evitar el “riesgo” inherente al peligro que conlleva su ejercicio, como la sujeción de los peatones, conductores y vehículos a las normas de tránsito y el acatamiento “(...) de los requisitos generales y las condiciones

mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes (...)” (art. 27).

Así mismo, el conductor debe en su actividad comportarse en “(...) forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe[n] conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito (...)” (art. 55), y “(...) abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento (...)” (art. 61).

Para dar cuenta de la orientación seguida por el legislador sobre la reseñada actividad, “(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (...)”².

¹ Modificada por las leyes 1503 de 2011, 1548 de 2012, 1696 de 2013, 1730 de 2014, 1753 de 2015, 1811 de 2016, y 1843 de 2017.

² CSJ SC 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01.

De manera que para realizar el análisis del actuar vial de los partícipes en el siniestro deberá consultarse la página 53 del informe pericial en relación con **Distancia de visibilidad de parada (DP) “reacción”** en el que se estableció:

“La velocidad de circulación del vehículo volcó implicado en los hechos no solo estaba estrictamente ligado a la distancia de percepción y tiempo de reacción si no a su campo visual en función a las dimensiones del rodante tipo volcó, considerando que el vehículo motocicleta adelanta por el costado lateral derecho del volcó y se sitúa por el frente del rodante en un campo visual nulo para el operador del vehículo de carga, siendo imperceptible el vehículo motocicleta y sus ocupantes, reduciendo la operado de la motocicleta por completo la capacidad de D_p. La distancia de percepción (D_p) es la distancia que recorre el vehículo desde el momento en que los ojos ven un riesgo hasta que el cerebro lo reconoce o percibe como tal. En un conductor normal (sin embriaguez) este tiempo es de ¾ de segundo (0,75-1.0 segundo)¹(T*V)”

Entonces, el informe pericial no sólo disipa el argumento del a-quo sobre los espejos retrovisores sino que también pone de presente la imposibilidad de percepción de la moto dentro de la visual que tenía el conductor de la volqueta, lo cual fue aceptado por la parte demandante en el sentido que nunca atacaron el informe ni tampoco hicieron alusión a este para desconocerlo, y de hecho la decisión de la primera instancia estuvo basada en los videos adjuntados en el pluricitado informe donde claramente se observa que la moto rebasó a la volqueta siendo culpable del accidente al ponerse frente al vehículo de tanta masa y volumen como se puede apreciar en la página 51 que a continuación se ve:



Imagen 55. Fuente: UIFCP, grafica 3D, de la reconstrucción siniestró, sendero pre – impacto estructural.

Donde se observa ocupación espacial antes de ingresa a la intersección por los vehículos implicados en siniestro.

Cambio de sentido dirección y trayectoria de vehículo motocicleta invadiendo carril del vehículo volcó y colocándose en zona de nula capacidad de evitabilidad del operador del rodante de carga.

El a-quo indirectamente en su fallo dio aplicación a la relatividad de la peligrosidad ya superada por la amplia jurisprudencia, toda vez que insinuó que la conducción de la volqueta generaba mayor responsabilidad que la conducción de la motocicleta, y eso no es cierto pues los dos son actores viales con igualdad de responsabilidad frente a la conducción debida con el cumplimiento de las normas de tránsito; no obstante, teniendo en cuenta la concurrencia de las actividades riesgosas de conducción que ejercían los dos actores debe observarse que la causa eficiente del accidente fue la maniobra de adelantamiento indebido que hace la motociclista por el costado derecho de la volqueta, por lo que la distancia de reacción no tenía margen de acción debido a la inmediatez que generó la intempestiva aparición de la moto, por cuenta de la infracción al deber objetivo de cuidado, y acción que asumió a propio riesgo.

La secuencia causal es de fácil comprobación, como quiera que se cuenta con los vídeos que documentan minuto a minuto antes y después del accidente en el que se reitera no queda duda que fue el adelantamiento indebido de la moto el factor determinante del siniestro. Veamos:

10.5. Dinámica de siniestro en función a videos: Como se trató al inicio de este informe base pericial, se recolectaron videos del conjunto residencial Remanso reservado ubicado en la Carrera 24 No 29-129 (Vía Nariño), conjunto residencial Nogal ubicado en la carrera 24 No 19-287 (vía Nariño), conjunto residencial Terrazas ubicado en la calle 19 No 24-12, estación de servicio Terpel ubicado en la calle 19 Av. Nariño frente al estadio y en el establecimiento comercial Guacal. En las anteriores labores técnicas investigativas se recolectaron diferentes secuencias de video importantes en la dinámica del siniestro; para lograr entender lo anterior se plantea una línea de tiempo-espacio-ubicación.

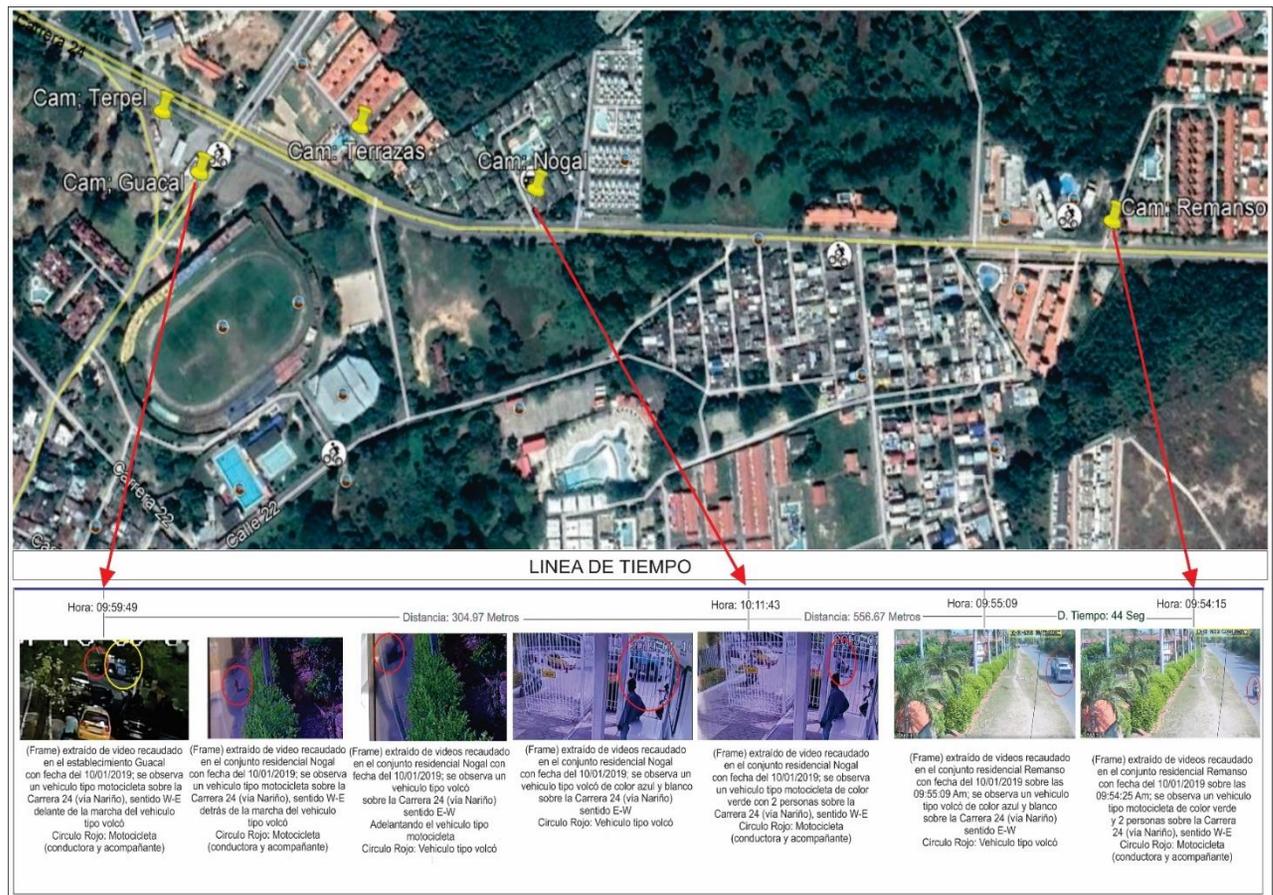


Imagen 33. Fuente UIFCP, imagen satelital de los inmuebles o paramentos donde se recolecto la información de cámaras de seguridad o circuito cerrado de televisión

Solicitud de videos realizada el día 10/01/2019

Por lo demás, obsérvese que el nexo causal se rompe en tanto está probado que el actuar del conductor de la volqueta no generaba ningún daño ni contribuyó al mismos pues por el contrario estaba atendiendo el semáforo, y en tanto puso su vehículo en marcha al cambio de luz verde, la única vista con la que contaba era la frontal propia del arranque en el semáforo, lo cual también fue corroborado en el informe pericial cuando en los videos que se documentan desde la página 37 se ve que frente a la volqueta había un carro rojo que también estaba dando marcha, luego es evidente que el actuar vial del conductor de la volqueta estuvo ajustado a la normatividad de tránsito.

Para el efecto correspondiente, se transcribe fielmente lo que el perito en la dinámica o secuencia de los hechos reseñó, así:

11.1. Dinámica o secuencia de los hechos (accidente), teoría de reconstrucción: Como se trató al inicio de este informe base pericial, se recolectaron videos en la zona de los hechos donde se observa la dinámica del siniestro, en las cámaras 09-10 del conjunto residencial Terrazas ubicado en la calle 19 No 24-12 sobre las 09:56:45 según su configuración de hora, se observa el vehículo tipo volco el cual mantiene una trayectoria recta sobre la calzada de la carrera 24 en sentido N-S iniciando su marcha detrás de otro rodante una vez tiene paso en la intersección y **de igual forma se observa la motocicleta implicada en los hechos adelantar por derecha, invadir el**

carril de circulación del vehículo de carga y generar la dinámica del siniestro. Ahora es completamente claro que existe una deformación sobre la superficie hidráulica de rodadura (hueco) en el sendero de conflicto o zona de impacto que pudo influir en la dinámica del siniestro generando un cambio de dirección sentido y trayectoria del vehículo motocicleta al evadir o esquivar la precitada deformación de la carpeta asfáltica. (Sublinea y negrilla fuera de texto)



De suerte que el conductor de la volqueta como quedó probado siempre actuó dentro de la normatividad de tránsito vigente, lo que debe exonerarlo ya que su actuar por estar apegado a la ley, no le generaba obligación de contrarrestar las maniobras infractoras de la motociclista que asumió a propio riesgo, y que en definitiva fueron las causas del accidente, ello insistiéndose que así el conductor hubiera recabado en los espejos no hubiera podido evitar el siniestro, atendida la distancia de reacción y la capacidad visual de percepción, la que como dijo el perito era nula en los puntos ciegos donde se ubicó la motociclista.

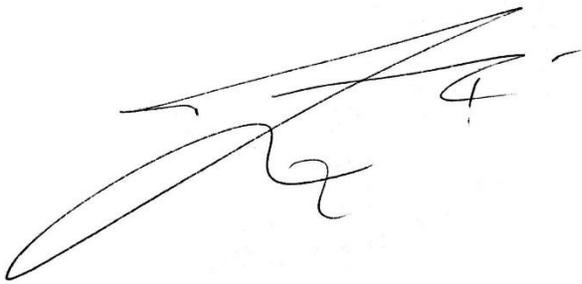
En cuanto a las condenas económicas, en un remoto caso de condena, igual se reprochan por cuanto no tienen en cuenta las tasaciones que por línea jurisprudencial se han establecido para casos como el que nos atañe, teniendo en cuenta no sólo las formulas financieras de vida probable para daños materiales sino también en cuanto a daños inmateriales respecto a que si bien son potestad del arbitrio iudicis del juez, también lo es que su tasación debe estar basada en el material probatorio obrante en el proceso con el fin de que la indemnización en ningún momento se convierta en fuente de lucro para los reclamantes.

Así las cosas desde ya se solicita señores Magistrados que sea revocada la sentencia atendiendo la inexistencia de culpas concurrentes, y en lo que tiene que

ver con absolver la responsabilidad civil y el pago de perjuicios como se estableció por el a-quo, dado que el sustento de la parte demandante para ese fin fue nulo, y ni si quiera dentro de los interrogatorios practicados arrojaron elementos de convicción que atendida la naturaleza del suceso pudiera servir para cuantificar los montos excesivamente señalados, los que nunca debieron tasarse en virtud de la culpa exclusiva de la víctima en la ocurrencia del fatal suceso, en cuanto quedó probado que al infringir las normas de tránsito ejecutaron acciones a propio riesgo que generaron el siniestro donde lamentablemente perdieron la vida.

No obstante la anterior sustentación, me reservo el derecho a ampliarla en el término legal oportuno toda vez que como reitero, se solicitaron pruebas en segunda instancia, las cuales de aceptarse se mutaría el trámite de este recurso a uno de manera oral como lo establece el C.G.P.

Atentamente,



JUAN CARLOS ROJAS CERON

CC. No. 7.543.706 de Armenia, Quindío

T.P. No. 95.214 del C. S de la J.