

Señores:

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE CUNDINAMARCA

H. MAGISTRADO GERMÁN OCTAVIO RODRIGUEZ VELASQUEZ

SALA CIVIL Y FAMILIA

Bogotá D.C

E.

S.

D.

REF.: Proceso de responsabilidad civil extracontractual de mayor cuantía de **ARNOL JIMENEZ AMAYA**

Contra **SEGUNDO ADOLFO MORENO VARGAS**.

Sustentación recurso de apelación

Radicado No 00019-2019

H magistrado:

JOHN FREDY GORDON MORA, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No 79.838.740 expedida en Bogotá D.C, abogado en ejercicio, con Tarjeta Profesional No 127.433 expedida por el C.S de la J, con domicilio en Bogotá D.C., obrando como apoderado en sustitución y representando los intereses del señor **SEGUNDO ADOLFO MORENO VARGAS**, mayor de edad, identificado con la cedula de ciudadanía No 7.125.743 de Aquitania, con domicilio en Sogamoso, con todo respeto le manifiesto que me ratifico en la sustentación del recurso de apelación presentada al juzgado 1 civil del circuito de Girardot, y le pido tener en cuenta las disertaciones , reparos y argumentos que expuse en contra del fallo apelado, en los siguientes términos:

1) INDEBIDA VALORACION DE LAS PRUEBAS: El juez de primera instancia desconoce que se demostró con claridad y suficiencia la causal de exoneración de responsabilidad por parte del demandado, en lo pertinente a la culpa exclusiva de la víctima, la cual fue plenamente explicada y demostrada de manera científica y técnica por el perito ANDRES MANUEL PINZON, indicando en el primer informe de reconstrucción IRAC 25-2019, en este documento el perito a través de la técnica científica en la cual utilizo diversas variables de la física y matemática descubrió que el vehículo del demandante al momento del impacto por parte del vehículo de propiedad del demandado estaba estacionado, a este hallazgo llego debido a la deformación de las carrocerías de los vehículos, a la posición final de los mismo e inclusive tuvo en cuenta las lesiones por fracturas que sufrió el conductor del vehículo del demandado; con este análisis pudo concluir y probar lo que el suscrito propuso como excepción de culpa exclusiva de la víctima.

Sumado al primer informe de reconstrucción, el perito debió realizar la valoración del informe de GPS del vehículo del demandante, este informe no fue aportado como prueba en la presentación de la demanda sino que de manera indirecta fue allegado en el interrogatorio del demandante y tenido en cuenta por el juez sin siquiera explicar la conducencia y pertinencia de dicho documento para ser tenido como prueba, los audios de las audiencias son prueba que el suscrito debió solicitar el traslado de dicho documento para poder controvertirlo por el perito, dicho informe técnico de análisis a dispositivo GPS permitió confirmar que el vehículo del demandante en efecto se encontraba estacionado, conclusión que fue manifestada y explicada por el perito en extenso cuestionario que el juez realizo al igual que la apoderada del demandante, Aun cuando el perito fue claro en indicar en varias oportunidades que su informe era 100% técnico y que cada afirmación contenía un sustento científico, el juez afirma a pagina 15 de la sentencia que la sustentación del informe es infundada y que dicha sustentación, reconocida por el juez en la página 15 como técnica no estaban sustentadas en razones lógicas comprensibles que lo hubieran podido llevar al convencimiento de la culpa de la víctima al tener el vehículo estacionado sin señalización, hechos que fueron determinantes para que sucediera el accidente, No es comprensible que el Juez haga una valoración subjetiva de las pruebas y las deseche cuando fueron presentadas por el demandado dentro de los términos establecidos y sustentadas en debida forma sin que se hubiera cuestionado el informe técnico de reconstrucción y el del reporte del dispositivo GPS, la credibilidad de los mismos o incluso la idoneidad del experto, en cambio le da total valor probatorio al informe Policial

de Accidentes de Tránsito, este croquis se realizó con premura y sin ninguna técnica que permita siquiera inferir que para la elaboración del mismo y la determinación de las posibles hipótesis fueron utilizados medios técnicos o científicos para determinar en primera medida el exceso de velocidad, cuando no existió en el lugar de los hechos huella de frenada que pudiera determinar esta hipótesis, tal como está plasmado en el croquis no se diagramo la huella de frenada, huellas que tampoco se evidencian en las fotografías anexadas al proceso por el demandante, es obvio que el demandante nunca informo que estaba orillado al lado de la vía y tampoco el policial que realizo el informe le tomo declaración al conductor del vehículo del demandado para conocer su versión sobre los hechos del accidente, este informe de accidentes de tránsito fue elaborado con la versión demandante, estas hipótesis fueron desvirtuadas con los hallazgos técnicos y científicos del perito y sustentadas en audiencia.

La sentencia no tiene en cuenta el informe de reconstrucción IRAC 25-2019, por lo tanto la falta de valoración del mismo hace que el señor Juez lleve a cabo una valoración subjetiva de las pruebas y le dé un valor probatorio erróneo al informe de tránsito aportado, dicho informe fue atacado por el suscrito a través del perito, quien denoto algunos errores cometidos en la elaboración del mismo. De igual manera llega a la conclusión a página 13 14 que no hay culpa de la víctima según los siguientes argumentos emitidos por el Despacho:

*“Con los anteriores medios probatorios, al ser analizados racionalmente por el Despacho bajo las reglas de la sana crítica y criterio analítico, definitivamente se llega a la conclusión, que la teoría planteada como defensa por la parte demandada, y que finca en su excepción de mérito denominada **“AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD, CAUSA EXTRAÑA POR CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA”** la cual sustenta en que el vehículo del demandante (placas UPP-776) se encontraba estacionado al lado de la vía sin señalización, y que el vehículo de su representado (placa SRP-893) circulaba a una velocidad prudencial, observando las normas de tránsito identificadas en la vía, se destruye, pues para el Despacho es claro que el vehículo de placas UPP-776 de propiedad del demandante **ARNOL JIMENEZ AMAYA** y conducido por este el 26 de junio de 2018, a las 00:49 am, transitaba por el carril derecho de la doble calzada que de Melgar conduce a la ciudad de Ibagué, a una velocidad de 40 km/h, que luego redujo a 26 km/h siendo las 00:52 am, y que ese mismo día entre el interregno de tiempo comprendido en tan solo 2 segundos, esto es, entre las 00:55 am y 00:57 am, se producen bruscamente alteraciones en la velocidad al estar el rodante del demandante circulando a una velocidad de 26 km/h, bajar a 20 km/h, subir en milésimas de segundo a 47 km/h, volver a bajar intempestivamente a 7 km/h, luego a 6 km/h y finalmente a 0 km/h,*

produciéndose además una serie de eventos en ese mismo interregno de tiempo como son apertura de puerta, vehículo apagado, vehículo estacionado, vehículo encendido, solicitud de ubicación, botón de pánico, y luego solicitud de ubicación, con lo cual se concluye que fue en esa precisa hora de las 00:55 am del 26 de junio de 2018, que el vehículo tipo camión del demandado SEGUNDO ADOLFO MORENO VARGAS de placas SRP-893, impactó fuertemente por la parte trasera derecha el camión del demandante de placas UPP-776, provocando en este la apertura de la puerta de la bodega, así como la duplicación en la aceleración en menos de un segundo del camión al pasar de 20 km/h a 47 km/h, y ante la fuerte colisión, la reacción del demandante ARNOL JIMENEZ AMAYA obviamente fue la de aplicar el freno lo que se refleja en la reducción de la velocidad de 47km/h a 7km/h luego a 6km/h y finalmente a 0 Km/h.”

Frente a esta conclusión, sobre la cual el juez tampoco realizo valoración del informe del GPS acreditado en audiencia por el perito. El señor Pinzón en el informe de GPS indico lo siguiente:

“8. CONCLUSIONES AL ANÁLISIS SISTEMA GPS

8.1. De acuerdo con las consideraciones expuestas se debe tener en cuenta que los sistemas de GPS presentan un grado de error mínimo, lo cual no es posible determinar en qué punto exacto de la infraestructura de la vía se presentó el impacto inicial, sin embargo, el midpoint permite establece con un grado aceptable una ubicación próxima a la zona del accidente.

8.2. Si consideramos la velocidad del automotor, este registró una aceleración constante de 20 km/h luego una aceleración alcanzando una velocidad máxima de 47 km/h inmediatamente registrando una tendencia a la baja con velocidades de 7 km/h y una de 6 km/h. Sobre las 0: 56 horas la señal emite una velocidad de 0 km/h y un minuto más tarde 0:57 el vehículo igualmente registra una velocidad de 0 pero con una alerta de “botón de pánico” lo que nos permite identificar que sobre este punto y de acuerdo al sistema de reportes e fuerzas G pudo haberse presentado el impacto lo que generó una emisión o activación de la señal de pánico, es evidente que luego del evento en mención el vehículo continuó con su detención registrando velocidad de 0 km/h.

Por lo anterior es importante señalar que un minuto antes del punto de registro de pánico el vehículo emitió una señal de velocidad 0 km/h, por lo que nos permite argumentar que el automotor se encontraba detenido al momento del registro, igualmente este se movilizaba a una velocidad relativamente lenta entre 7 km/h y 6 km/h.

8.3. Si bien es cierto que sobre el reporte del GPS se señala un evento como “Apertura de Puerta” se descarta que sobre dicho punto se hubiera presentado la colisión ya que al ser impacto el vehículo pudo presentar una

aceleración esta no puede ser con una velocidad variable tal como se observó en el reporte, toda vez que al viajar a una velocidad de 20km/h promedio de acuerdo a la masa y volumen del automotor no puede ser impulsado a 47km/h debido a la resistencia al desplazamiento impuesta por dos masa en contacto, siendo el impacto excéntrico lo que no lleva a descartar un impacto sobre los reportes descritos.¹⁴

8.4. De haberse presentado un impacto sobre el punto señalado como “apertura de puerta” los registros posteriores, tendrían una tendencia de velocidad en decremento lo que no es posible ya que el vehículo continuó con una velocidad constante sin reporte de eventos adicionales.

8.5. El sistema GPS tal como se ha evidenciado en el reporte emite señales con actividades que considera de importancia, activando una serie de sensores que pueden ser activados debido a las fuerzas impuesta en el automotor, en este caso la señal de pánico tiene una característica particular la cual consiste en emitir una señal de emergencia con el fin identificar un evento que podría ser de importancia, como en este caso el impacto entre los dos rodantes, cabe resaltar que si bien es cierto hay una variable temporal entre los reportes 444 y 445 estos resultan ser coincidentes con un evento pero sobre todo con la velocidad marcada siendo esta 0 km/h.”

Lo señalado por el perito contradice totalmente la afirmación del señor juez respecto a que el accidente ocurrió exactamente en el minuto 00:55, quien apoyado sobre la sana crítica y criterio analítico y no sobre los aspectos técnicos y científicos determinados y explicados por un especialista en el tema, como lo es señor Pinzón, quien según su experticia manifestó con grado de certeza y basado en el estudio de elementos técnicos y científicos que la ocurrencia del accidente se llevó a cabo en el minuto 00:57, tal como lo ilustro en el siguiente cuadro:

Lo anterior resulta ser coincidente dentro del reporte de distancia entre los dos puntos Maps como con la ecuación “*Haversine*” registrando una distancia de 210 metros entre (Apertura Puerta-botón de Pánico) si tenemos en cuenta el registro de tiempo encontramos que el vehículo recorrió dicha distancia entre las 0:55 y las 0:57, es decir 2 minutos

Adicionalmente la velocidad entre los dos reportes se registró así;

Numero	Fecha	Hora	Nombre evento	Velocidad	Latitud	Longitud
439	26/06/2018	0:55	Apertura de Puerta	20 km/h	4.256693	-74.802986
440	26/06/2018	0:55	Vehículo Apagado	20 km/h	4.256693	-74.802986
441	26/06/2018	0:55	Vehículo Estacionado	47 km/h	4.256656	-74.803304
442	26/06/2018	0:55	Vehículo Encendido	7 km/h	4.256656	-74.803304
443	26/06/2018	0:55	Reporte por Tiempo	6 km/h	4.256693	-74.804395
444	26/06/2018	0:56	Solicitud de Ubicación	0 km/h	4.256550	-74.804867
445	26/06/2018	0:57	Botón de Pánico	0 km/h	4.256553	-74.804867
Desde el registro 445 hasta el registro 462 la velocidad marcada por el vehículo es de 0 km/h						

Quedó debidamente probado según los informes de reconstrucción, análisis del GPS y la sustentación de los mismos por el experto que la existe causal de exoneración por culpa exclusiva de la víctima o para el caso en concreto culpa del demandante al tener estacionado el vehículo en la vía sin las debidas medidas de precaución y señalización al tenor del código nacional de tránsito ley 769:

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe 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.¹⁰⁵

Así como los artículos 77 y 79 del mismo código.

2) FALTA DE PRUEBA SOBRE EL DAÑO RECLAMADO EN INDEMNIZACION, No es cierto lo afirmado en la sentencia a pagina 17 que no se objetaron las certificaciones presentadas por el demandante para probar presuntamente el lucro cesante causado, pues el suscrito en la contestación de la demanda ataco la existencia de las supuestas empresas que extendieron presuntamente estas certificaciones, como tampoco fueron solicitados por el demandante testigos para acreditar dichos documentos.

Estas certificaciones son tan precarias que el juez mismo en la página 18 de la sentencia, las desestima indicando “(…)lo cierto es que las mismas no pueden reflejar irrestrictamente la realidad de lo que allí se consigna, (…)”.

Para el juez también fue claro que las declaraciones de renta (DIAN) aportadas en la demanda no contenían información respecto al ejercicio contable del demandante que pudiera inferir sus ingresos y de esta manera proyectar el presunto daño lucro cesante reclamado en indemnización.

Los argumentos tenidos en cuenta por el juez para la tasación de los daños presuntamente causados fueron los siguientes según pagina 18:

“(…)el Despacho, atendiendo esta circunstancia, y teniendo en cuenta que en la audiencia inicial se aportaron algunos manifiestos de carga a nombre del hoy demandante, que corresponden al año 2018, el Despacho los tomará en cuenta como soporte de su actividad laboral, para así poder fijar el valor de su indemnización en la modalidad de lucro cesante.”

Los documentos denominados “manifiesto de carga” y que son base para que el juez tasara el monto de la condena a título de lucro cesante, no fueron incorporados dentro del proceso como elementos de prueba; ni en la presentación de la demanda o dentro de las audiencias, el demandante hizo mención a estos papeles en el interrogatorio practicado por el Juez, en el minuto 32 y 33 de la primera audiencia (video), el demandante se las muestra al Juez, y de estos documentos no se nos corrió traslado y tampoco el juez indico su conducencia o procedencia para ser tenidas en cuenta en el proceso. Lo cual es violatorio del debido proceso.

El juzgado relaciono como ingresos para determinar el lucro cesante los siguientes ítems:

“Ahora bien, a folio 217 del expediente, reposa manifiesto de carga No. 01002102563 – 114716 de 28 de mayo de 2018, correspondiente a la EMPRESA JLT TRANSPORTES LTDA., por un valor neto a pagar de \$1.255.986.00. (negrilla fuera de texto)

A folio 216 del expediente, reposa manifiesto de carga No. 01002105285 – 115869 de 7 de junio de 2018, correspondiente a la EMPRESA JLT TRANSPORTES LTDA., por un valor neto a pagar de \$1.335.347.00.

A folio 214 del expediente, reposa manifiesto de carga No. 01002103968 – 116601 de 14 de junio de 2018, correspondiente a la EMPRESA JLT TRANSPORTES LTDA., por un valor neto a pagar de \$1.704.552.00.

A folio 213 del expediente, reposa manifiesto de carga No. 01002104251 – 116988 de 18 de junio de 2018, correspondiente a la EMPRESA JLT TRANSPORTES LTDA., por un valor neto a pagar de \$1.171.202.00.

A folio 212 del expediente, reposa manifiesto de carga No. 01002104462 – 117275 de 20 de junio de 2018, correspondiente a la EMPRESA JLT TRANSPORTES LTDA., por un valor neto a pagar de \$1.704.552.00.

A folio 211 del expediente, reposa manifiesto de carga No. 01002104671 – 117529 de 22 de junio de 2018, correspondiente a la EMPRESA JLT TRANSPORTES LTDA., por un valor neto a pagar de \$1.171.202.00

A folio 210 del expediente, reposa manifiesto de carga No. 01002104838 – 117741 de 25 de junio de 2018, correspondiente a la EMPRESA JLT TRANSPORTES LTDA., por un valor neto a pagar de \$1.255.986.00.”

De igual manera manifestó en la página 19:

*“Los anteriores manifiestos de carga, proyectan en el Despacho aproximadamente la cantidad de transportes de carga que realizaba en un mes el demandante **ARNOL JIMENEZ AMAYA** para junio de 2018, fecha de ocurrencia del siniestro vial, con fundamento en lo cual el Despacho establece, sumando estos 7 valores, que percibía un valor mensual aproximado de **\$9.598.827.00**, y con base en el cual se establecerá el valor de la indemnización a reconocer como lucro cesante.”*

El juez llego a la errónea conclusión que los anteriores valores eran los posibles ingresos que el demandante en realidad devengaba por su actividad económica como transportador , lo cual no le genero ninguna sospecha o intento de fraude procesal al indicar en la demanda que sus ingresos eran la suma de de **VEINTIDÓS MILLONES SEISCIENTOS VEINTIDÓS MIL TRESCIENTOS TREINTA PESOS M/CTE (\$22.622.330.00)** y que intento demostrar con escuetas certificaciones que a todas luces se notaban acomodadas, el señor juez intenta premiar al demandante atribuyéndole un ingreso que jamás fue demostrado y con base en documentos que no fueron prueba dentro del proceso.

Existe igualmente reparo frente a la suma porque el juez hace manifestación que el presunto ingreso mensual del demandante es la suma de **\$9.598.827.00**, cifra que tampoco corresponde al ingreso mensual calculado para el mes de junio de 2018, pues para obtener esta cifra tomo como calculo el manifiesto “ (...) **manifiesto de carga No. 01002102563 – 114716 de 28 de mayo de 2018, correspondiente a la EMPRESA JLT TRANSPORTES LTDA., por un valor neto a pagar de \$1.255.986.00**”. Cuando el

promedio de los manifiestos del mes de junio es de **\$8.342.841.00**, así mismo para tomar este valor por ingresos desconoció que para el vehículo producir estos supuestos ingresos debe realizar gastos operacionales por combustible, peajes e impuestos de retención e Ica discriminados en los manifiestos, debiendo realizar un descuento del 35 a 40% presunto valor real de **\$8.342.841.00**.

Frente a los 9 meses proyectados en la condena a título de lucro cesante, no obra prueba en el expediente que pruebe que el vehículo duro 9 meses en reparación, lo cual no permite que se realice este cálculo con ligereza, pues tal como lo indica la misma sentencia en la página 6 y subrayado en negrilla corresponde al demandante probar todos y cada uno de los hechos de la demanda y tal como lo indique en este recurso, estas pruebas brillaron por su ausencia, en especial lo relacionado con la demostración del lucro cesante y la comprobación de las hipótesis del informe de accidentes de tránsito por parte del actor.

Solicito tener en cuenta para el análisis del presente recurso los audios de las audiencias, la contestación de la demanda y en general todas y cada una de las pruebas.

NOTIFICACIONES

El demandante en la dirección indicada en la demanda

El demandado en la dirección indicada en la demanda o a través del suscrito.

El suscrito las recibe en la Secretaria de su Despacho o en la Calle 12 b No 8-39 of 213 de Bogotá, teléfono 3341340. E- mail gmraltda@gmail.com; procesoalex7ath@gmail.com.

Respetuosamente,


JOHN FREDY GORDON MORA
C. C No. 79.838.740 de Bogotá
T. P. 127.433 del C. S. de la J.