

Santa Marta, 3 de febrero de 2022

HONORABLE MAGISTRADO PONENTE
DR. JESÚS ARMANDO ZAMORA SUÁREZ
E. S. D.

PROCESO: VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL
DEMANDANTES: MARINELLA BERMÚDEZ CASTILLO Y OTROS.
DEMANDADOS: LEASING BANCOLOMBIA S. A Y OTROS.
RADICADO No. 2001131890022016-00508-03
ASUNTO: SUSTENTO RECURSO DE APELACIÓN

ALBERTO JOSÉ OVALLE BETANCOURT, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en representación de los demandantes, en esta oportunidad me dirijo a usted para sustentar el recurso de apelación interpuesto contra el fallo de primera instancia.

En la sentencia cuestionada se señaló que valorados “*el dictamen pericial, los interrogatorios de las partes y los testimonios recaudados*” se llegaba a la conclusión que no existió el nexo entre la conducción del tractocamión y la muerte de la víctima. Igualmente manifestó el *a quo* que a su juicio no estaba probado el nexo de causalidad, pues no se demostró que el vehículo de placas SVK-880 fue el que arrolló a la víctima causándole la muerte, ni mucho menos que hubiese impactado la motocicleta conducida por esta ocasionándole la caída al piso para ser arrollado por vehículos toda vez que la posibilidad que dicho rodante ya se encontrare en el piso y por ello fuere golpeado y arrastrado por el tractocamión, no fue descartada ni en el dictamen ni por el experto GUERRA ORTIZ, por lo que resulta inviable determinar si existió concurrencia de culpas entre varios vehículos, como fuere el caso que un vehículo golpea y produce la caída del conductor y otros vehículos lo arrollaran.

Reitero que el juzgador de primera instancia incurrió en imperdonables errores a la hora de apreciar las pruebas, tal como seguidamente se sustentará; no sin antes recordar que el que originó este juicio, es un suceso derivado del ejercicio de una actividad peligrosa como lo es la “conducción de vehículos automotores”, que por el riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, con sustento en el artículo 2356 del Código Civil, genera la responsabilidad de indemnizar los daños que el agente ocasione a terceros, así su autor la ejecute con la diligencia y cuidado que dicha actividad exige.

Vale la pena recordar que, en sentencia de 26 de agosto de 2010, la Honorable Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, se refirió al régimen de responsabilidad aplicable a las controversias suscitadas por el ejercicio de actividades peligrosas, estableciendo que aquella se enmarca en la denominada “responsabilidad subjetiva”, bajo la presunción de culpa de quien ejerce la actividad. Así expuso la Corte: “**La Corporación de modo reiterado tiene adoptado como criterio hermenéutico el de encuadrar el ejercicio de las actividades peligrosas bajo el alero de la llamada presunción de culpabilidad en cabeza de su ejecutor o del que legalmente es su titular, en condición de guardián jurídico de la cosa, escenario en el que se protege a la víctima relevándola de demostrar quién tuvo la responsabilidad en el hecho causante del daño padecido cuyo resarcimiento reclama por la vía judicial, circunstancia que se explica de la situación que se desprende de la carga que la sociedad le impone a la persona que se beneficia o se lucra de ella y no por el riesgo que se crea con su empleo. El ofendido únicamente tiene el deber de acreditar la configuración o existencia del daño y la relación de causalidad entre éste y la conducta del autor, pudiéndose exonerar solamente con la demostración de la ocurrencia**

de caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero....”¹ (Negrillas propias)

El precedente anotado permite concluir que en este tipo de controversias, con fundamento en la denominada culpa presunta², al demandante le basta con acreditar el hecho, el daño y la relación de causalidad entre ambos, mientras que al demandado le compete, si desea exonerarse de la responsabilidad que se le atribuye, demostrar la presencia de una causa extraña, esto es: “caso fortuito, fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima, el hecho de un tercero, etc”³.

Ante la concurrencia de las dos actividades peligrosas, ha señalado la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, que **“no se debe desconocer que la conducta positiva o negativa de la víctima puede tener incidencia relevante en el examen de la responsabilidad civil, pues su comportamiento puede corresponder a una condición del daño”**, y así, “si la actividad del lesionado resulta “en todo o en parte”⁴ determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, “el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido”⁵, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.

En otras palabras, para que el demandado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que el proceder de la víctima reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, “que se trate de un evento o acontecimiento exterior al círculo de actividad o de control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad”⁶, “como causa exclusiva del reclamante o de la víctima”

De acuerdo con las referidas precisiones, se efectúa el estudio de cada uno los elementos de la responsabilidad civil extracontractual, en el siguiente orden:

El hecho.

El acta de inspección al lugar de los hechos, el informe de accidente de tránsito C-1295204, el informe ejecutivo de fecha 10-06-2013, el formato único de noticia criminal, el acta de inspección a vehículos realizada por los integrantes del grupo UNIR 25-5 de la Dirección de Tránsito Policía Nacional, entre otras probanzas, acreditan que el 10 de junio de 2013, el vehículo de placas SKV-880 conducido por LUIS HERNANDO MARIÑO, colisionó con la motocicleta de placas IZK-59 conducida por ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOZA.

¹ 8 CSJ SC, 26 ago. 2010. Exp. N° 4700131030032005-00611-01.

² Corte Suprema de Justicia – Sala de Casación Civil, proveído del 18 de diciembre de 2012, haciendo alusión al artículo 2356 del C. Civil, expresó: “...Respecto de la anterior norma, la jurisprudencia de esta Corte ha sostenido de manera constante e inveterada que ella consagra una presunción de culpa en contra del demandado, quien solo puede exonerarse de responsabilidad si demuestra que el hecho se produjo por una causa extraña. Ese criterio se ha mantenido incólume, salvo contadas excepciones, desde los comienzos de esta Corte hasta la actualidad”. En el mismo sentido, la CSJ SC5885-2016, 6 may. 2016, rad. 2004-00032-01, refirió: “Cuando el daño se origina en una actividad de las estimadas peligrosas, la jurisprudencia soportada en el artículo 2356 del Código Civil ha adocinado un régimen conceptual y probatorio especial o propio, en el cual la culpa se presume en cabeza del demandado bastándole a la víctima demostrar el hecho intencional o culposo atribuible a éste, el perjuicio padecido y la relación de causalidad entre éste y aquél. La presunción, bajo ese criterio, no puede ceder sino ante la demostración de una conducta resultante de un caso fortuito, fuerza mayor, o de la ocurrencia de un hecho extraño como la culpa exclusiva de la víctima o culpa de un tercero”

³ CSJ SC, 3 nov.2011, Referencia: 73449-3103-001-2000-00001-01

⁴ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

⁵ Ídem.

⁶ CSJ SC 23 de noviembre de 1990, G.J. CCIV, pág. 69

El daño.

Según el certificado de defunción, el registro civil de defunción y el informe pericial de necropsia del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, el daño o perjuicio se concreta con la muerte violenta producto de accidente de tránsito de **ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOZA**, compañero, padre, hijo y hermano de los demandantes.

El nexa causal.

Entendido como la relación de conexidad entre el hecho y el daño; igualmente se encuentra demostrado que el deceso de **ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOZA** se presentó como consecuencia del accidente de tránsito en que se vio vinculado el vehículo de placas SKV-880.

Inexplicablemente, en la sentencia impugnada se echó de menos la prueba del precitado nexa. Efectivamente, a la hora de analizar lo relacionado con la prueba del nexa de causalidad, el señor juez ignoró por completo la prueba documental que milita en el expediente, **al igual que la indiciaria**. Tanto será así que, ni siquiera las mencionó cuando arribó a la equivocada conclusión citada líneas atrás. Específicamente consideró el juzgador que, valorados **“el dictamen pericial, los interrogatorios de las partes y los testimonios recaudados”** llegaba a la conclusión que no existió el nexa entre la conducción del tractocamión y la muerte de la víctima.

Contrariamente a lo señalado por el **a quo**, los documentos pretermitidos, junto con la prueba pericial, la testimonial técnica y la indiciaria, tuvieron la entidad suficiente para probar el nexa de causalidad, según se explica seguidamente.

1. **El juez no tuvo por probado, estándolo, que la muerte del señor ÁLVARO VARGAS fue producto de la colisión entre el velocípedo que conducía y la Unidad de Tracción a cuyo mando se encontraba el demandado.**

No se cercioró el despacho del contenido del **informe ejecutivo del accidente** de fecha 10 de junio de 2013, que además de dar cuenta de la colisión entre el tractocamión y la motocicleta vinculados a este juicio, concluye de manera precisa y contundente que fruto de ese hecho resultó muerto el ocupante del motociclo.

En efecto, el numeral 5 de ese documento titulado **“Narración de los Hechos”** reza:

UNA VEZ PUESTO EN CONOCIMIENTO LOS HECHOS SE PROCEDIO A LLEGAR AL LUGAR DE LOS HECHOS Y PRACTICAR LAS DILIGENCIAS Y ACTUACIONES CORRESPONDIENTES A LOS ACTOS URGENTES, LOS CUALES CORRESPONDEN A UN COLISION ENTRE DOS VEHICULOS AUTOMOTORES UNA MOTOCICLETA Y UN TRACTOCAMIÓN, DONDE EL OCUPANTE DE LA MOTOCICLETA RESULTO MUERTO QUEDANDO EN EL LUGAR DE LOS HECHOS, MIENTRAS QUE EL VEHÍCULO TRACTOCAMIÓN CONTINUÓ SU RECORRIDO HASTA EL MUNICIPIO DE SAN MARTIN KM. 29 DONDE SE DETIENE Y DEBAJO DE SUS LLANTAS SE HALLABA EL VEHÍCULO MOTOCICLETA DE LA VÍCTIMA.

A partir de lo señalado en el informe ejecutivo, el Instituto de Medicina Legal determinó en el informe pericial de necropsia # 20130101 20011000035 que la muerte de la víctima se produjo de forma violenta **como consecuencia del aludido accidente de tránsito**. Allí se lee: **“Hipótesis de manera aportada por la autoridad: Violenta – tránsito”**

Del contenido del documento titulado “**actuación del primer respondiente**” que forma parte del proceso penal arrimado a este juicio, también se puede concluir que la muerte de **ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOZA** fue producto de la colisión con el tractocamión de placas SVK-880. Recordemos que ese documento relacionó como víctima mortal del accidente entre los vehículos vinculados a este proceso, al señor **ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOZA**:

USO EXCLUSIVO POLICÍA JUDICIAL						
Nº CASO						
No. Expediente CAD	21004160	04192	2013	0027		
	Dpto	Mpio	Ent	U. Receptora	Año	Consecutivo

ACTUACION DEL PRIMER RESPONDIENTE --FPJ-4--

Departamento **CESAR** Municipio **SAN MARTIN** Fecha **10-06-13** Hora: **0 1 4 5**

1. LUGAR DE LOS HECHOS
 DIRECCION: KILOMETRO 32 MAS 600 METROS
 UBICACIÓN EXACTA:
 BARRIO _____ ZONA _____
 LOCALIDAD _____
 CARACTERÍSTICAS:
 HORA PROBABLE DE OCURRENCIA DE LOS HECHOS 01:40 AM

2. PROTECCION AL LUGAR DE LOS HECHOS
 ACORDONAMIENTO SI NO

3. OBSERVACIONES DEL LUGAR DE LOS HECHOS
 ¿HUBO ALTERACIÓN DEL LUGAR DE LOS HECHOS? SI NO
 ¿POR QUE?

 INTERVINIENTE _____
 OBSERVACIONES _____

4. INFORMACION OBTENIDA SOBRE LOS HECHOS (Breve descripción)
 CIUDADANOS DEL MUNICIPIO DE SAN MARTIN, RETIENEN A UN VEHICULO TRACTOCAMION, COLOR AZUL, DE PLACAS SVK-880, A CUAL IBA ARRASTRANDO UNA MOTOCICLETA QUE IBA ENGANCHADA AL SOMBRER DEL VEHICULO, LOS CUALES NOS INFORMARON DE FORMA OPORTUNA LO ACAECIDO, POR LO QUE DE INMEDIATO HICIMOS DESPLAZAMIENTOS SOBRE LA VIA QUE CONDUCE DE ESTE MUNICIPIO AL CORREGIMIENTO DE MORRISON, HALLANDO EN EL KILOMETRO 32 MAS 600, EL CUERPO DE UNA PERSONA QUE HABIA SIDO ARROLLADA POR UN VEHICULO.

5. VICTIMAS
 HERIDAS CUANTAS? _____

NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACION	LUGAR DE REMISION
N/A		

 MUERTAS CUANTAS? 01

NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACION	LUGAR DE REMISION
ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOZA	12.561.213 DE SANTA MARTA	

6. VEHICULOS IMPLICADOS SI NO

MARKA	CLASE	COLOR	TIPO	PLACAS
KENWORTH	TRACTOCAMION	AZUL	T-800	SKV-880

7. PERSONAS CAPTURADAS

NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACION	DIRECCION Y TELEFONO
LUIS HERNANDO MARINO RIOS	13.826.804 DE BUCARAMANGA	TRANSV 38º NRO 38513 SUR B/TA

8. ARMAS INCAUTADAS A LAS PERSONAS CAPTURADAS (Descripción)
 N/A

9. TESTIGOS DE LOS HECHOS

NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACION	DIRECCION Y TELEFONO
N/A		

10. PRIMER RESPONDIENTE

NOMBRES Y APELLIDOS	ENTIDAD	IDENTIFICACION	DIRECCION Y TELEFONO
IT. JAVIER URIBE NAVARRO	PONAL	77.157.774	CLL 14 NRO 6-57, CEL 3215397558

 ¿FUE RELEVADO? SI NO FECHA DE RELEVO _____
 HORA DE RELEVO _____ FIRMA _____
11. SERVIDOR QUE REALIZA EL RELEVO

NOMBRES Y APELLIDOS	ENTIDAD	IDENTIFICACION	DIRECCION Y TELEFONO

FIRMA _____

12. CONSTANCIA DE RECIBO DEL LUGAR DE LOS HECHOS

NOMBRES Y APELLIDOS	ENTIDAD	IDENTIFICACION	DIRECCION Y TELEFONO
Dios Quintero	Santa - Ponal	7930227	Estacion Policia Agraricia 341.850365.

FECHA 10/06/2013 HORA DE RECIBO 01:20 FIRMA _____
 SI QUINTERO PONAL 97698

Tampoco advirtió el despacho que cuando se produjo la legalización de la captura del demandado por el delito de homicidio culposo en accidente de tránsito; ni este, ni su defensor de confianza, tuvieron objeciones frente a la misma, alegando por ejemplo, no haber sido el vehículo de placas SVK-880 el que hubiera impactado el ciclomotor y causado la muerte al señor VARGAS ESPINOZA. (ver folios 44 a 46 del proceso penal). La parte pertinente del aludido acta reza:

LEGALIZACIÓN DE CAPTURA.

Preside la audiencia la señora Juez quien instala la presente audiencia, en primer término procede a la verificar de la presencia de las partes, hizo su presentación la fiscalía, la defensa, el indiciado, se le reconoció personaría jurídica el defensor, se procedió a concederle el uso de la palabra al señor fiscal, quien procedió a indicar los hechos que generó la captura del indiciado LUIS HERNANDO MARIÑO RIOS, de acuerdo a los elementos materiales y evidencia física existente en la carpeta, solicita se decrete la legalidad de la captura, acto seguido se le corrió traslado del material probatorio a la defensa, quien manifiesta que no hay objeción sobre la captura, ya que no observa irregularidad sobre la captura, acto seguido la señora Juez procede a decidir sobre la legalidad de la captura o no, haciendo una revisión al material probatorio y evidencia física existentes en la carpeta aportada a este despacho, explicando los mismos, seguidamente procedió a decretar la legalidad de la captura del indiciado LUIS HERNANDO MARIÑO RIOS. No hay recurso.

En la parte final del acta de inspección a cadáver del 10 de junio de 2013, numeral III, se reiteró que los vehículos ligados a esta causa, **fueron los únicos que se vieron involucrados en el accidente que la origina.** En ese documento no se hizo alusión a terceros vehículos que participaren en el accidente o que fuesen los causantes de la muerte del señor **VARGAS ESPINOZA.** Aludiendo a la motocicleta y a la unidad tractora multicitadas, en el documento se lee: **"dichos vehículos fueron los que se vieron involucrados en el accidente de tránsito"**:

III. DESCRIPCION DEL LUGAR DE LA DILIGENCIA (Incluyendo los hallazgos y procedimientos realizados)

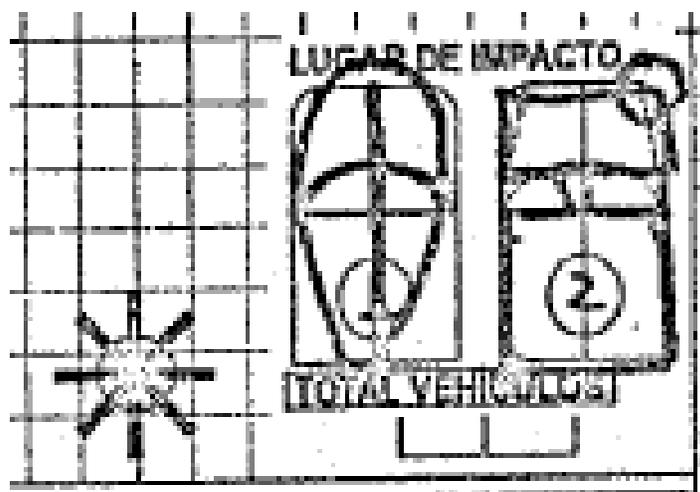
SE TRATA DE LA VIA SAN ALBERTO LA HATA KM 32+600, TRAMO DE VIA RECTO, PLANO, CON BERMAS, EN BUEN ESTADO DE CONSERVACION, CON SEÑALIZACION HORIZONTAL, AL LLEGAR AL LUGAR DE LOS HECHOS ESTE SE ENCUENTRA ACORDONADO POR PERSONAL DE LA ESTACION DE POLICIA SAN MARTIN POR EL IT. JAVIER URIBE NAVARRO, ADEMAS DE LA PRESENCIA DE PERSONAL PERTENECIENTE A LA CONSECCION RUTA DEL SOL, EN LUGAR DE LOS HECHOS SE REALIZA BÚSQUEDA POR ESPIRAL HALLANDO UN CUERPO SIN VIDA DE SEXO MASCULINO EL CUAL RESPONDIA AL NOMBRE DE AVARA WILLIAM VARGAS ESPINOZA, CON CC. 12.561.213 DE SANTA MARTA, SE FIJA EL LUGAR FOTOGRAFICA Y PLANIMETRICAMENTE, SE REALIZA INSPECCION TECNICA A CADAVER SE EMBALIA Y ROTULA EL CUERPO TECNICAMENTE PARA SER ENTREGADO A LA AUTORIDAD COMPETENTE, SEGUIDAMENTE NOS DIRIGIMOS AL MUNICIPIO DE SAN MARTIN HALLANDO AL INGRESO DEL MUNICIPIO UN VEHICULO TRACTOCAMION MARCA KENWORTH COLOR AZUL PLACA SKU 080 Y

256 237
2573

UN MOTOCICLETA COLOR ROJA, MARCA HONDA SIN PLACA, DICHS VEHICULOS FUERON LOS QUE SE VIERON INVOLUCRADOS EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO, SE FIJAN FOTOGRAFICAMENTE, LUEGO EN LA ESTACION DE POLICIA SAN MARTIN SE ENCUENTRA AL SEÑOR LUIS HERNANDO MARIÑO RIOS CONDUCTOR DEL VEHICULO TRACTOCAMION AL CUAL SE LE LEEN LOS DERECHOS DE CAPTURADO SE MATERIALIZAN DICHS DERECHOS Y SE FIRMA CONSTANCIA DE BUEN TRATO

2. Infortunadamente el señor juez no tuvo por probado, estándolo, que la unidad de tracción de placas SVK-880: i) con su parte delantera inferior derecha, impactó la parte posterior de la motocicleta que estaba en movimiento y al mismo tiempo, ii) con su parte delantera media derecha, golpeó el dorso o espalda de la victima, mientras ella se desplazaba en el velocípedo.

Al respecto, el Informe Policial de Accidente de Transito # 1295204 del 10 de junio de 2013 da cuenta que la mula con su parte delantera inferior derecha, impactó la parte posterior del ciclomotor. Así lo demuestra la siguiente grafica contenida en el aludido informe, la cual no deja duda sobre los lugares del impacto, tanto en el tracto camión como en el velocípedo:



En el anexo 3 del aludido IPAT se corrobora lo anterior al describirse los daños sufridos por los vehículos ligados al accidente, destacándose el doblamiento de la parte trasera de la motocicleta, doblamiento de su chasis parte posterior y desprendimiento de sus amortiguadores traseros:



ANEXO No. 3 DAÑOS Y LESIONES



República de Colombia
Ministerio de Transporte

LIBERTAD Y ORDEN

299
267

TRANSITO Y TRANSPORTE PERTENECE AL INFORME DE ACCIDENTE CON FORMULARIO No.

DAÑOS VEHÍCULOS	
VEHICULO No. 1	la motocicleta presenta doblamiento del eje trasero, abolladura en el faro de combustible, doblamiento del chasis parte posterior, desprendimiento amortiguadores traseros, doblamiento de los manillares, destrucción del careaje
VEHICULO No. 2	presenta rayaduras fondo inferior derecho parte frontal

El juez omitió revisar las imágenes números 6 y 7 del álbum fotográfico que elaboró el policía **ANTOLINEZ GARAY** y que fue entregado por la Fiscalía General de la Nación, en las que se aprecian las partes del cabezote del tractocamión que hicieron contacto con la parte posterior de la motocicleta y con la espalda de la víctima. En la fotografía No 7 la autoridad resaltó la existencia de “**rayones y transferencia de pintura**”, que se observa es roja, en el tercio inferior derecho parte anterior del tractocamión. Veamos:

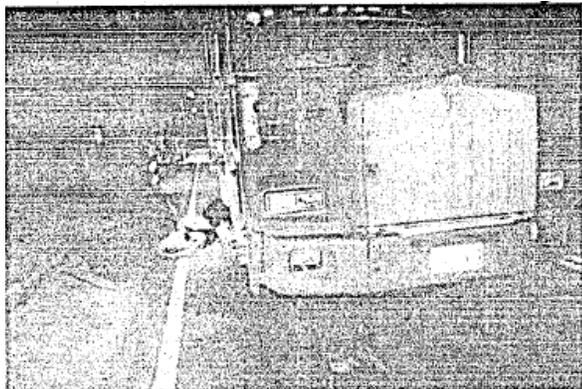


IMAGEN N°6 PRIMER PLANO: En esta imagen se observa, la posición final de los vehículos los cuales se hallaron en el kilómetro 29 vía San Alberto – La Mata

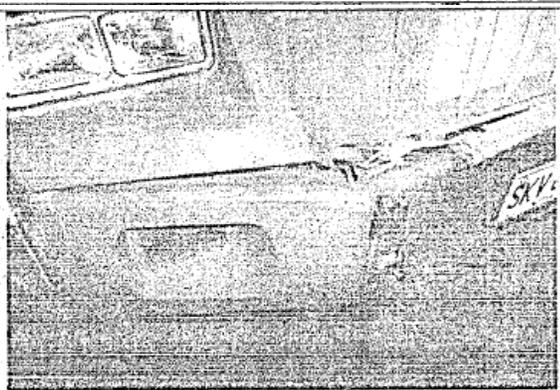


IMAGEN N°7 PRIMER PLANO: En esta imagen se aprecia rayones y transferencia de pinturas en el tercio derecho inferior parte anterior del Tractocamión de placas SKV-880.



El impacto en la parte delantera inferior derecha del tractocamión, fue corroborado con lo consignado en el acápite de observaciones, que forma parte del acta de inspección técnica al tractocamión, calendada 10 de junio de 2013, según la cual, el tractocamión presenta rayaduras en el tercio inferior derecho de su parte frontal, rastros de pintura en las llantas derecha del cabezote y en zona de limpieza parte interior llanta derecha de la dirección.

OBSERVACIONES:

el tractocamión presenta rayaduras tercio inferior derecho parte frontal, presenta rastros de pintura en las llantas derecha del cabezote y zona limpieza parte interior llanta derecha de la dirección.

En el dictamen pericial rendido por **EDWIN REMOLINA** se consignó lo siguiente en relación con lo que revela la referida imagen No 6:

Figura 20. (Imagen DSC00524 policía judicial). Se observa la posición final de los vehículos ubicados a 3359 metros al sur del área de impacto. La motocicleta se ubica en volcamiento lateral derecho con su llanta delantera sobre la línea de borde de la calzada. **Frente al parachoques del tractocamión se observa fragmentos de color rojo correspondiente a la estructura de la motocicleta.** Negrillas propias.

En la experticia se analizó minuciosamente la indicada fotografía No 6, dejándose en claro que la pintura roja visible en el parachoques del **tractor terminal** (cuadro A) es consecuencia **“del primer impacto directo contra la parte posterior de la motocicleta”**, mientras que el recuadro B **“ilustra limpieza por fricción (posible hundimiento) por impacto directo contra el dorso del motociclista”**. Veamos:

Daños por impacto:

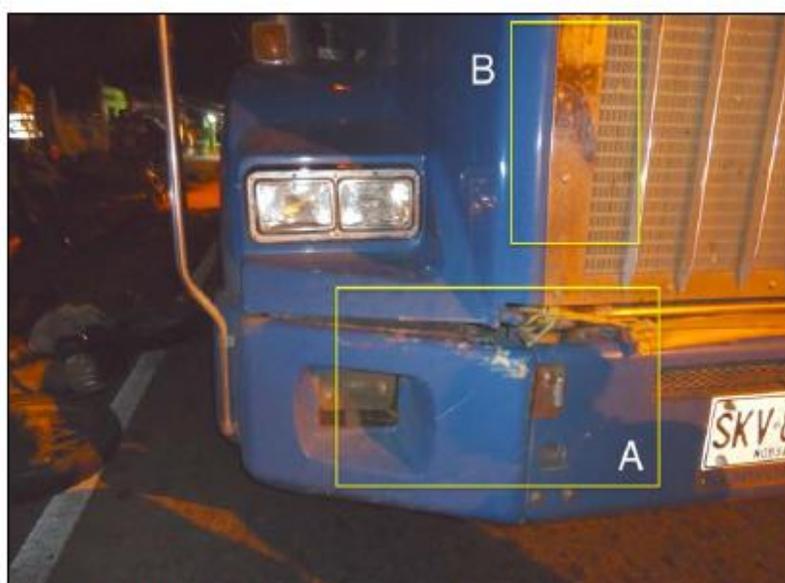


Figura 30. Parte frontal tercio derecho. El recuadro A ilustra el impacto directo (rayones, desprendimiento de pintura azul, transferencia de pintura roja), en el parachoques por primer impacto directo contra la parte posterior de la motocicleta. El recuadro B ilustra limpieza por fricción (posible hundimiento) por impacto directo contra el dorso del motociclista.

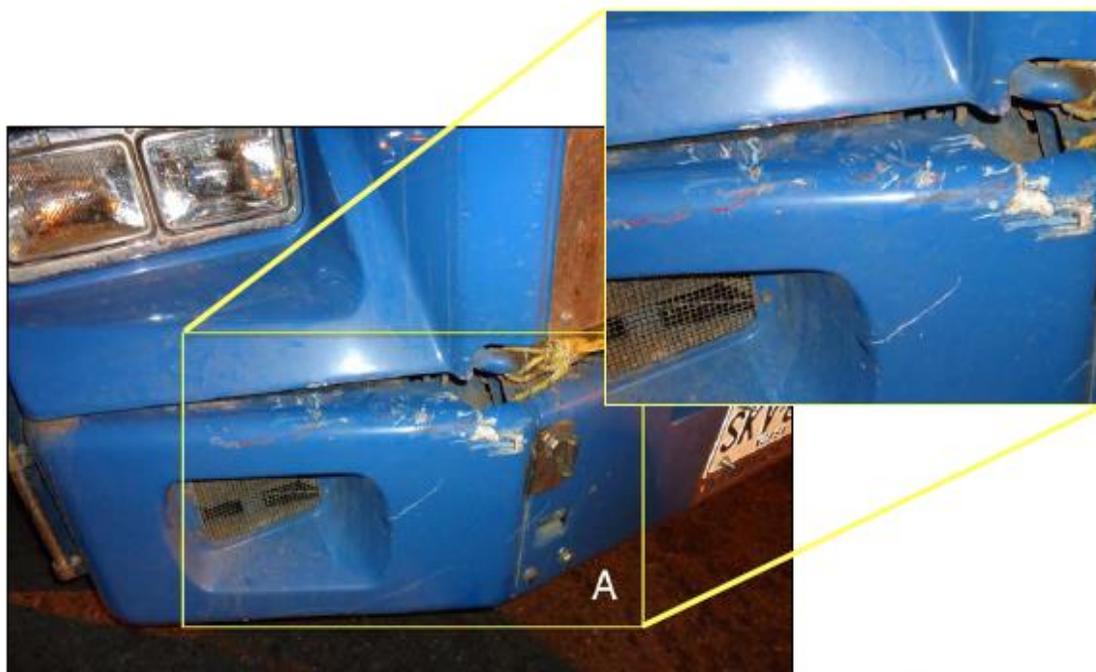


Figura 31. Parte frontal tercio derecho. El recuadro A ilustra el impacto directo (rayones, desprendimiento de pintura azul, transferencia de pintura roja), en el parachoques por primer impacto directo contra la parte posterior de la motocicleta.

No pudo comprender el despacho que, si la motocicleta y la víctima hubiesen estado tendidos en la calzada al momento del contacto con el tractocamión de placas SVK-880 (**lo cual se descartó en el informe ejecutivo del accidente**) hubiese sido imposible que quedaran los rastros de la colisión visualizados en los recuadros A y B antes citados. En efecto: i) Por elemental lógica, no se hubiese presentado en el tractocamión la avería de que da cuenta el recuadro B citado, derivada del impacto directo contra el dorso del motociclista. **Al respecto debo enfatizar que los demandados no probaron que ese daño fuese consecuencia de un hecho anterior al accidente del 10 de junio de 2013.** ii) No hubiese quedado incrustada la motocicleta en el bomper delantero o defensa del tracto camión, en la medida en que el contacto inicial con el ciclomotor hubiese sido con las llantas de la tractomula. iii) El impacto nunca habría sido en la parte posterior de la motocicleta, tal como quedó documentado en el acta de inspección técnica a cadáver del 10 de junio de 2013. iv) El tractocamión jamás hubiese sufrido la avería en el tercio inferior derecho de su parte frontal (parachoques), debido a que esa zona no habría sido la del primer contacto con el velocípedo, en atención a que la altura de la parte del parachoques en que se observa la mancha de pintura roja, era muy superior en comparación con la altura que alcanzaba la motocicleta acostada en el pavimento. Así lo revelan diversas fotos del álbum entregado por la Fiscalía General de la Nación.



También debo señalar que los demandados no probaron que el daño o transferencia de pintura roja en el tercio inferior derecho de la parte frontal de la tractomula fuese consecuencia de un hecho anterior al accidente del 10 de junio de 2013.

No se percató el despacho del contenido del documento titulado “**actuación del primer respondiente**” que forma parte del proceso penal, en cuyo numeral 4 se enfatizó que la motocicleta “**iba enganchada al bomber**” del tractocamión, lo cual por obvias razones no habría acontecido si la misma estuviere tendida en el suelo al momento de la colisión.

El contenido del documento es el siguiente:

4. INFORMACION OBTENIDA SOBRE LOS HECHOS (Breve descripción)

CIUDADANOS DEL MUNICIPIO DE SAN MARTIN, RETIENEN A UN VEHICULO TRACTOCAMION, COLOR AZUL, DE PLACAS SVK-880, A CUAL IBA ARRASTRANDO UNA MOTOCICLETA QUE IBA ENGANCHADA AL BOMBER DEL VEHICULO, LOS CUALES NOS INFORMARON DE FORMA OPORTUNA LO ACAECIDO, POR LO QUE DE INMEDIATO HICIMOS DESPLAZAMIENTOS SOBRE LA VIA QUE CONDUCE DE ESTE MUNICIPIO AL CORREGIMIENTO DE MORRISON, MALLANDO EN EL KILOMETRO 32 MAS 600, EL CUERPO DE UNA PERSONA QUE HABIA SIDO ARROLLADA POR UN VEHICULO.

Ignoró el despacho que el policial **ANTOLINEZ GARAY** ratificó en su declaración del 16 de agosto de 2013 que la motocicleta quedó enganchada en la parte delantera o defensa del tracto camión y que cuando dicho vehículo se detuvo en Santa Martin, el velocípedo cayó al suelo pasándole la unidad de tracción por encima; hecho que descarta que el velocípedo estuviere en el suelo al momento de la colisión.

Al establecer comunicación con la persona referenciada, manifiesta lo siguiente con relación a la presente investigación:

PREGUNTADO: Dígame al Despacho mas exactamente lugar en que ocurrió el accidente. **CONTESTO:** El accidente ocurrió en el kilometro 32+600 metros vía San Alberto – La Mata, jurisdicción de San Martin Cesar, zona rural. No fue en comprensión de Morrinson. **PREGUNTADO:** Dígame al Despacho que explicación dio el señor LUIS HERNANDO MARIÑO RIOS, sobre los hechos. **CONTESTO:** A nosotros nos llamo el radio operador de la

Versión 18/11/05

Hoja No. ___ de ___

central, informando un accidente de transito cerca de San Martin, cuando llegamos al lugar de los hechos se encontraba el occiso en la carretera, y se encontraba allí, un personal de la vigilancia de San Martin, el cual nos manifiesta que el conductor del tracto camión, se encontraba en la estación de policía, y el tracto camión se encontraba en la entrada del municipio, se le hizo el levantamiento, y posteriormente nos desplazamos para donde se encontraba el vehículo, allí nos dimos cuenta que la motocicleta se encontraba debajo en una de las llantas del tractocamión, se le tomo fotografía de los vehiculos, después nos desplazamos hasta la estación de policía para hablar con el conductor del tractocamión, el cual manifestó, que el no vio nada, en la carretera, y no sintió y no se percato del hecho, que al llegar al resalto reductor de velocidad, la gente o unos habitantes le sacaban la mano señalándole que llevaba algo o una moto enganchada en el vehículo parte delantera, que inmediatamente al parar la moto cae de la defensa y el le pasa por encima, allí en donde se percata que llevaba la moto, y posteriormente lo trajimos hasta Aguachica, donde se le leyeron los derechos del capturado, y se trajo para Aguachica. **PREGUNTADO:** Dígame al Despacho que distancia fue la recorrida desde el punto del impacto, hasta donde dice el conductor se percato que llevaba una moto en incrustada en el vehículo. **CONTESTO:** Aproximadamente unos 3

En esa entrevista, **ANTOLINEZ GARAY** reconoció expresamente el impacto entre el tracto camión y la motocicleta mientras esta estaba en movimiento, cuando aseveró que la tractomula que lo impacta inicialmente, al “parecer” no es quien arrolla a la victima.

Efectivamente, ante la pregunta ¿si la victima al caer, fue impactada o embestida por otros vehículos? manifestó: **“si, al parecer la primera tracto mula que lo impacta no es quien lo arroja y posteriormente fue impactado o atropellado por otros vehículos que pasaron desconociéndose su identificación, a la tractomula que se detuvo se le hizo una revisión y no se le encontró muestras de sangre en sus llantas, por lo que se concluye que otros vehículos lo arrojaron teniendo en cuenta de como quedó el cuerpo impactado”**.

De la referida entrevista fluye con claridad que el deponente da por cierto que existió un impacto inicial entre la motocicleta y el tractocamión ligado a esta Litis, pero supone o cree, que luego de ello, terceros vehículos destruyeron o “arrollaron” el cuerpo de la victima; debido a que a las llantas del rodante vinculado a este proceso no se le encontraron muestras de sangre.

Como si lo anterior no fuese suficiente, el Juez desatendió lo señalado en el numeral 7 del acta de inspección técnica a cadáver del 10 de junio de 2013, visible a folios 79 y siguientes, conforme a la cual, al momento del accidente, **“el occiso se desplazaba”** como conductor de la motocicleta, **“la cual fue impactada por la parte posterior”** por el tracto camión. Recordemos el contenido del documento:

7. OBSERVACIONES
EL OCCISO SE DESPLAZABA COMO CONDUCTOR DE UNA MOTOCICLETA LA CUAL ES IMPACTADA POR LA PARTE POSTERIOR POR UN VEHICULO TRACTOCAMION;

En la noticia criminal visible a folios 250 y siguientes (documento público), instaurada por la autoridad de policía, se indicó igualmente que los vehículos involucrados en el accidente fueron los ligados a este litigio y que, al momento de la ocurrencia del mismo, la **victima se desplazaba en el ciclomotor**, es decir, no estaba tirada en la vía.

“DE IGUAL FORMA DENTRO DE LAS AVERIGUACIONES SE PUDO ESTABLECER QUE LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO SE ENCONTRABAN EN EL KILOMETRO 32 DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN POR LO CUAL SE PROCEDE UNA VEZ TERMINADA LAS DILIGENCIAS EN ESTE LUGAR LLEGAR A DICHO SITIO Y REALIZAR LA INSPECCIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS LOS CUALES CORRESPONDEN A UN VEHÍCULO MOTOCICLETA MARCA HONDA, LÍNEA XL, SIN PLACA, COLOR ROJO, SERVICIO PARTICULAR, EN EL CUAL SE DESPLAZABA LA VICTIMA, Y EL VEHÍCULO TRACTOCAMIÓN MARCA KENWORT, LÍNEA T800, PLACA SVK-880, COLOR AZUL MODELO 2012 SERVICIO PUBLICO VINCULADO A LA EMPRESA COOTRANARE LTDA (...) CONDUCIDO POR LUIS HERNANDO MARIÑO RIOS CC 13.826.804 EXPEDIDA EN BUCARAMANGA- SANTANDER, EL CUAL ES CAPTURADO POR DICHO DELITO”. Resaltos y negrillas propios.

Del texto de la noticia criminal se puede concluir sin lugar a equívocos, que la autoridad de policía, **luego de las respectivas averiguaciones** estableció que sólo fueron 2 vehículos los involucrados en el accidente, a saber, el **tractor de carretera** de placas SKV-880 y la conocida motocicleta marca honda en que la victima se **desplazaba**; razón suficiente para recalcar que, a estas alturas, nadie puede poner en duda que el accidente en que perdió la vida **VARGAS ESPINOZA** estuvo constituido por la colisión entre los indicados rodantes.

Es sano recordar el texto pertinente de la noticia criminal:

Relato de los hechos

UNA VEZ RECIBIDA LA INFORMACIÓN SE LLEGA AL LUGAR DE LOS HECHOS A LAS 02:20 HORAS ENCONTRANDO EN EL MISMO EL CUERPO SIN VIDA DE UNA PERSONA DE SEXO MASCULINO IDENTIFICADA COMO ALVARO WILLIAN VARGAS ESPINOSA CC 12561213 DE SANTA MARTA, PROCEDIENDO A REALIZAR DILIGENCIAS Y ACTOS URGENTES CORRESPONDIENTES, DE IGUAL FORMA DENTRO DE LAS AVERIGUACIONES REALIZADAS SE PUDO ESTABLECER QUE LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO SE ENCONTRABAN EN EL KM. 32 MUNICIPIO DEL SAR MARTIN POR LO CUAL SE PROCEDE UNA VEZ TERMINANDA LAS DILIGENCIAS EN ESTE LUGAR LLEGAR A DICHO STITIOP Y REALIZAR LA INSPECCIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS LOS CUALES CORRESPONDEN A UN VEHÍCULO MOTOCICLETA, MARCA HONDA, LÍNEA XL, SIN PLACA, COLOR ROJO, SERVICIO PARTICULAR, EN EL CUAL SE DESPLAZABA LA VÍCTIMA; Y EL VEHÍCULO TRACTO CAMIÓN, MARCA KENWORT, LÍNEA T800, PLACA SKV-880, COLOR AZUL, MODELO 2012, SERVICIO PÚBLICO VINCULACIÓN A EMPRESA COOTRANARE LTDA. CARGA TUBERÍA DE PERFORACIÓN PETROLERA, CONDUCIDO POR LUIS HERNANDOMARIÑO RIOS CC 13.826.804 EXPEDIDA EN BUCARAMANGA - SANTANDER, EL CUAL ES CAPTURADO POR DICHO DELITO.

Las pruebas relacionadas revelan sin asomo de duda que el accidente en que perdió la vida **VARGAS ESPINOZA** está constituido por la colisión entre la mula de placas SVK-880 y el ciclomotor de placas IZK-59 que era **conducido** por la víctima, pues así lo concluyó e hizo constar la autoridad de policía competente, luego de efectuar las correspondientes averiguaciones, **y no se conoce, ni puede existir porque no se puede probar lo que no ocurrió**, prueba que desvirtuó la conclusión a la que arribó la autoridad de policía, que como se sabe, fue avalada tanto por el perito **REMOLINA CAVIEDES** como por el testigo técnico **GUERRA ORTIZ**.

Si las pruebas recaudadas revelaron que al ser impactado por la unidad tractora, **VARGAS ESPINOZA se desplazaba** en la moto, queda descartada de plano la sospecha del Juez en el sentido que la moto podía estar tendida en la calzada cuando sobrevino el choque. Ergo, estando probado que la colisión se produjo mientras la motocicleta se encontraba en movimiento, lo procedente era dar por probado el nexo de causalidad y consecuentemente declarar la responsabilidad de las accionadas, como quiera que no se demostró la ocurrencia de caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero.

3. Con todo, si luego de ocurrido el accidente en el que se vieron involucrados los vehículos tractocamión de placas SVK-880 y motocicleta de placas IZK-59, fruto del cual perdió la vida **ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOZA** (*según consta entre otros documentos en el informe ejecutivo del 10 de junio de 2013*), terceros vehículos arrollaron o destrozaron el cuerpo sin vida de este último después de quedar tendido en el asfalto, a raíz del impacto con el mencionado tractocamión, ello en manera alguna quiere significar, como lo pensó el despacho, que esos terceros vehículos estuvieron vinculados o fueron los causantes del accidente.
4. Considerando que documentos emanados de la autoridades públicas, entre ellos el **informe ejecutivo del accidente**, refieren que la muerte del señor **VARGAS ESPINOZA** fue producto de la colisión entre los vehículos vinculados a este juicio; era a la parte demandada a quien correspondía desvirtuar ese hecho y para ello no bastaba acudir a la declaración del señor **ANTOLINEZ GARAY**, quien más de un mes después del accidente, aseveró que **“al parecer”** “la tracto mula que lo impacta no es quien lo arroja”; por cuanto la nueva versión de los hechos, amen de contradecir, múltiples documentos emanados de la autoridad competente, no merece credibilidad, en la medida en que ello fue una simple conjetura o suposición del policial.

En todo caso si se analiza con detenimiento lo expuesto por **ANTOLINEZ GARAY** resulta diáfano que él reconoció la existencia del impacto con el tracto camión vinculado a esta Litis, fruto del cual ocurrió el deceso de **VARGAS ESPINOZA**, pues resulta imposible que la víctima hubiera sobrevivido a un golpe con tanta

energía como el que recibió en su dorso del citado rodante; máxime que tal como lo refirió el demandado **MARIÑO RIOS**, la unidad tractora transitaba por la zona del accidente a 50 kilómetros por hora.

5. No estimó el despacho que era a los demandados a quienes correspondía probar que la víctima sobrevivió al primer impacto con el tractocamión (*lo cual resulta impensable de acuerdo con las reglas de la experiencia*) y que otros vehículos fueron los que le causaron la muerte a **VARGAS ESPINOZA**. Pero aun en ese hipotético escenario también cabría responsabilidad a los demandados, en la medida en que dejar tendida en la vía a la víctima luego de impactarla, sin auxiliarla, exponiéndola al riesgo inminente de ser arrollada por otros vehículos, también permite atribuir la muerte de aquella al conductor accionado.
6. Se equivocó el despacho al considerar que no estaba probado el nexo causal debido a que no se encontraron rastros de sangre o tejidos biológicos en las llantas o partes del **tractor terminal**, hecho que, a juicio del juez, revela que dicho rodante no fue quien impactó o destrozó el cuerpo de la víctima y que, terceros vehículos lo hicieron. Frente a ello debo hacer las siguientes precisiones:
 - 6.1. Es un hecho innegable que el accidente entre los vehículos vinculados a este juicio le produjo la muerte a **VARGAS ESPINOZA**. Así consta entre otros documentos, en el varias veces citado informe ejecutivo y en la noticia criminal. Es decir, el aludido impacto entre los 2 vehículos está probado hasta la saciedad.
 - 6.2. La declaratoria de responsabilidad extracontractual de los accionados no depende de demostrar que el tracto camión de placas SVK-880, además de causarle la muerte a la víctima, hubiere sido el vehículo que destrozó su cuerpo en el asfalto. En otras palabras, la carga que corresponde a los demandantes y que se cumplió a cabalidad, es probar que la muerte de **VARGAS ESPINOZA** se derivó del impacto que la motocicleta y él, recibieron en zona posterior mientras se desplazaba. En manera alguna nos atañe acreditar que la destrucción del cuerpo de la víctima también la efectuó el tracto camión de placas SVK-880, tal como lo pretendió el señor Juez.
 - 6.3. Si en gracia se discusión se admitiere que además de probar la muerte, nos incumbe acreditar el destrozo del cuerpo de la víctima por parte del rodante de placas SVK-880 y para ello demostrar la presencia de sangre o tejido biológico en las llantas del tractocamión, resultaba obligatorio para el despacho recordar que luego de la colisión con la motocicleta, el tracto camión se desplazó por más de 3 kilómetros desde el lugar de los hechos, distancia en que por obvias razones, debido a la fricción de las llantas con el pavimento, cualquier rastro de sangre o tejido biológico, si no desaparece o se desintegra, solo podría detectarse con equipos tecnológicamente avanzados cuyo uso no se acreditó por parte de los funcionarios de policía que dijeron haber inspeccionado la tractomula. Al respecto recordemos que el vehículo tractocamión de placas SKV-880, no se detuvo en el lugar de los hechos, continuando su trayectoria arrastrando la motocicleta y que los vehículos fueron hallados en lugar secundario sobre la carrera 7 diagonal a la nomenclatura 11-19 del municipio San Martín, más precisamente en la coordenada geográfica de Google Erato 8°0'28.19", -73°30'57.27", a una distancia de 3.359 metros aproximadamente hacia el sur del cuerpo de la víctima o primer lugar de los hechos.
 - 6.4. En todo caso es necesario dejar en claro que en el expediente no existe una prueba técnica que demuestre la cantidad de sangre o tejido biológico que debió quedar adherido a las llantas delanteras o traseras del tracto camión si este rodante fue el que, además de causarle la muerte, destrozó el cuerpo de la víctima. Tampoco existe prueba que indique que dicha sangre o tejidos debieron permanecer en las llantas de la tractomula y ser visibles ante el

ojo humano, muy a pesar del recorrido de más de 3 kilómetros desde el lugar del accidente.

- 6.5. Sin embargo, como se explicará en el siguiente numeral, fue por una grave omisión de la autoridad, que no se efectuó el hallazgo de sangre y de los tejidos biológicos que pudieron haber quedado en el tractocamión luego de la colisión y del recorrido por más de 3 kilómetros, si se considera que este rodante, además de causar la muerte a la víctima, aplastó su cadáver.
7. Fue un desatino restarle credibilidad al dictamen pericial por indicarse en él, que era posible que la víctima fuese aplastada por las llantas izquierdas del tractocamión, pero que no era posible demostrar que dichas llantas hayan entrado en contacto con la víctima, toda vez que **“no hubo registro alguno de la inspección realizada al conjunto de llantas en mención por parte de la policía judicial”**. La equivocación del despacho es notoria porque esa falta de registro que mencionó el perito, encuentra sustento en los documentos que obran en el expediente. Veamos:

Antes de entrar en materia, cabe referir que los informes de reconstrucción de accidente de tránsito hoy en día constituyen una herramienta técnica y científica cuyo propósito es establecer, mediante el análisis científico de la evidencia recopilada, cómo sucedió un evento de tránsito y servir de soporte sustentable a la administración de justicia en el momento de tomar decisiones en un proceso. Estos informes no se logran con la simple utilización de fórmulas o software, ni son resultados cualitativos o basados en versiones o la imaginación de los profesionales.

Bien se sabe, que en relación con el accidente de tránsito que dio lugar a este proceso, se elaboraron varias pruebas técnicas o informes periciales en torno al siniestro, tales como, el informe pericial de necropsia del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, las inspecciones a vehículos, los informes de policía judicial de tránsito (informe de accidente, inspección a lugares, inspección a cadáver, informe ejecutivo, álbum fotográfico, bosquejos, entre otros), que conforman las bases del proceso investigativo; aclarando que el contenido de los mismos puede admitir prueba en contrario. Pues bien, esos documentos fueron tenidos en cuenta en el informe pericial de reconstrucción de accidente de tránsito o informe de física forense rendido por el reconocido experto **EDWIN REMOLINA CAVIEDEZ, frente al cual las partes no tuvieron reparos.**

Dicho profesional analizó de manera técnica y científica los resultados de los anteriores reportes o informes periciales y los involucró dentro de un modelo físico, cuyos resultados cuantitativos —ya que un informe de reconstrucción no se basa en opiniones cualitativas o de opiniones personales— permitieron reconstruir el hecho y establecer, de la manera más cercana y probable, cómo este ocurrió, cuál es la correlación de todas las evidencias identificadas y su rol o momento dentro del siniestro vial para identificar la causa probable desde la seguridad vial.

En el caso de autos, contrariamente a lo considerado por el juez, no se observa que la experticia contenga inconsistencias que desdigan su fuerza probatoria

Memoremos que el policía **ANTOLINEZ GARAY** en la versión que dio el 16 de agosto de 2013 manifestó que la sangre no se encontró en las **llantas** del rodante. Brilló por su ausencia una manifestación en el sentido que la revisión también comprendió o se extendió a **“las partes bajas de la unidad tractora y del semirremolque del vehículo”**, que según lo afirmado por el perito también pudieron generar **“parte del arrastre y aplastamiento del cuerpo”**.

En lugar de atenerse a lo declarado el 16 de agosto de 2013 por **ANTOLINEZ GARAY** en el sentido que **“a la tracto mula se le retuvo se le hizo una revisión y no se le encontró muestras de sangre en sus llantas”**, correspondía al despacho analizar, tal como si lo hizo el experto **REMOLINA CAVIEDES**⁷, el documento donde debió constar esa revisión, que no es otro que el acta de inspección a vehículo del 10 de junio de 2013, 03:03 horas, cuyo capítulo titulado **“reconocimiento exterior”** inexplicablemente, por causas que se desconocen, se dejó en blanco, incluyendo las casillas denominadas **sangre, restos de tejido y otros fluidos orgánicos**. Y no se podría aceptar como explicación de esa omisión que las casillas que conforman el aludido cuadro se no se diligenciaron porque no existieron los hallazgos que ahí se relacionan; habida consideración que existían suficientes razones para diligenciar otras casillas como **“abolladuras”** y **“pintura de otros vehículos”** que se sabe corresponden a evidencias indiscutibles de la colisión (pues la revelan las fotografías del álbum que el mismo **ANTOLINEZ GARAY** elaboró) pero tampoco se diligenciaron. Para mayor claridad recordemos el contenido del acta:

USO EXCLUSIVO POLICIA JUDICIAL												
Nº CASO												
7No. Expediente CAD			26	011	60	01192201300027						
			Docto.	Mpio	Ent	U. Receptora Año Consecutivo						
INSPECCIÓN A VEHÍCULO -FPJ-22-												
<small>Este formato será utilizado por Policía Judicial en aquellos casos en que la investigación lo amerite</small>												
Departamento	Cesón		Municipio	aguachica		Fecha Hora: 10-06-2013 0303						
1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO												
Clase:	Automóvil <input type="checkbox"/>	Campero <input type="checkbox"/>	Camioneta <input type="checkbox"/>	Bus <input type="checkbox"/>								
	Buseta <input type="checkbox"/>	Camión <input type="checkbox"/>	Microbús <input type="checkbox"/>	Grúa <input type="checkbox"/>								
	Motocicleta <input type="checkbox"/>	Remolque <input type="checkbox"/>	Auto parte <input type="checkbox"/>	Otro, cuál?	<i>trabajo</i>							
Servicio:	Particular <input type="checkbox"/>	Oficial <input type="checkbox"/>	Emergencias <input type="checkbox"/>	Diplomático <input type="checkbox"/>								
	Público <input checked="" type="checkbox"/>	Escolar <input type="checkbox"/>	Cuál?									
Marca:	<i>Renworth</i>		Línea:	<i>T 800</i>		Color: <i>Azul</i>						
Modelo:	<i>2012</i>	No. Placas:	<i>SNV-880</i>		de:	No de identificación de remolque (RO): <i>65193</i>						
Observaciones:												
Conoce el lugar de remisión del vehículo? No <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> Cuál? <i>parqueadero el rojo.</i>												
RECONOCIMIENTO EXTERIOR												
ZONAS												
HALLAZGOS	ASI	AII	ASD	AID	MSD	MID	PSD	PID	PSI	PII	MSI	MII
Huellas latentes												
Sangre												
Semen												
Saliva												
Restos de tejidos												
Otros fluidos orgánicos												
Cabellos												
Fibras												
Agujeros / perforaciones												
Residuos de disparo												
Pintura de otro vehículo												
Roturas												
Abolladuras												
Zonas de limpieza												
Partes faltantes												
Fragmentos de vidrio												
Auto parte												
Otros												
OBSERVACIONES: <i>el trabajo presentado muestra rayaduras hacia interior derecho por el frente, presenta restos de pintura en las llantas derecha del lado y zona superior parte inferior dentro derecho de la dirección.</i>												
Versión 09/05/05												

Lo anterior quiere decir que efectivamente como lo advirtió el perito, no existió constancia de haberse llevado a cabo un registro o examen minucioso de las zonas del rodante (**ASI - Anterior Superior Izquierda, AII - Anterior Inferior Izquierda, ASD - Anterior Superior Derecha, AID - Anterior Inferior derecha, MSD - Media Superior Derecha, MID - Media Inferior Derecha, PSD - Posterior Superior Derecha, PID - Posterior Inferior Derecha, PSI - Posterior Superior Izquierda, PII - Posterior Inferior Izquierda, MSI - Media Superior Izquierda y MII - Media Inferior Izquierda**),

⁷ Note señor juez que, en el numeral 1.1 de la experticia se relacionó entre los documentos tenidos en cuenta por el perito la “Fotocopia inspección a vehículos realizada por los integrantes del grupo UNIR 25-5 de la Dirección de Tránsito Policía Nacional”

que permitiera detectar o descartar la sangre, los restos de tejido y otros fluidos orgánicos de la víctima.

Recuerde usted que, conforme a lo señalado por el perito, los rastros de sangre pudieron haber quedado en las **partes bajas de la unidad tractora, del semirremolque e igualmente en las llantas izquierdas** de ese automotor. El funcionario de policía se limitó a plasmar unas observaciones en el acta, pero omitió inspeccionar en búsqueda de hallazgos, todas las zonas inferiores del rodante (Anterior, Media y Posterior) esto es, las áreas en las que según el experto pudieron quedar la sangre, restos de tejido y otros fluidos orgánicos de la víctima.

Por lo tanto, acertó el experto **EDWIN REMOLINA** cuando aseveró que no existe constancia alguna que la policía hubiere revisado las llantas traseras o del remolque del tractocamión.

Al respecto expresó:

“En el desarrollo de la dinámica del accidente la cual tiene fundamento en el análisis físico del movimiento de las masas, y en la posición final de la víctima y demás elementos materia de prueba ilustrados en las imágenes 13 a 21 del presente dictamen pericial, se evidenció que el cuerpo del motociclista sufrió arrastre y aplastamiento, con proyección de tejido biológico. **Parte del arrastre y aplastamiento del cuerpo debió presentarse directamente por un segundo impactado con las partes bajas de la unidad tractora y del semirremolque del vehículo (2). Sin embargo, es posible que igualmente haya sido aplastado por las llantas izquierdas de este automotor, pero no es posible demostrar que dichas llantas hayan entrado en contacto con la víctima, toda vez que no hubo registro alguno de la inspección realizada al conjunto de llantas en mención por parte de la policía judicial.** Es posible que otro vehículo haya causado mayor arrastre y aplastamiento por un breve espacio, pero es evidente que por la corta distancia del arrastre de tejido biológico y del cuerpo del motociclista, no hubo interacción del cuerpo con más de dos vehículos que circularan por el lugar de los hechos”.

La acertada observación del perito encuentra sustento adicional en que el álbum fotográfico entregado por la Fiscalía General de la Nación, solo contiene una fotografía (*la número 37*) de 2 (1 par) de las **llantas derechas**⁸ del remolque, estando probado que el mismo se componía de 22 llantas según el inventario realizado por la Fiscalía general de la Nación el 10 de junio de 2013 a las 6:00 AM) visible a folio 230. Nótese además que, según lo afirmado por el perito, la posibilidad del contacto con la víctima fue con las “**llantas izquierdas**”, las cuales ni siquiera fueron fotografiadas.

⁸ Se concluye que son las derechas por la cercanía con el tanque metálico que se aprecia en la parte derecha del vehículo en otras fotografías.



Fotografía No 37 en la que incluso se observan 3 manchas color rojo vivo y múltiples manchas minúsculas rojo opaco.

8. A partir de lo anterior también queda evidenciada la grave equivocación del Juzgador cuando restó credibilidad al testigo experto **JORGE ELIECER GUERRA ORTIZ** porque también sostuvo la tesis conforme a la cual, los rastros de sangre no se detectaron por la falta de una adecuada revisión del tractocamión por parte del funcionario que practicó la inspección a ese rodante.

De acuerdo con su testimonio, la causa determinante del accidente de tránsito es atribuible directamente al vehículo tractocamión marca Kenworth T800, de placas SKV-880, al no conservar la distancia de separación o seguridad que debía mantener con respecto al vehículo que le antecede dentro del mismo carril; sin que el estado de alicoramamiento del motociclista fuese determinante en la producción del hecho. También resaltó que el sistema de luces delanteras del tractocamión permitía divisar a la víctima por lo menos a 80 metros de distancia portara o no, elementos reflectivos y que el insuceso acaeció debido a que el conductor demandado incurrió en un descuido o distracción que le impidió visualizar al occiso.

9. Resulta un contrasentido mencionar que la peritación no descartó que la motocicleta se encontrara en el pavimento cuando tuvo contacto con el tractocamión; siendo que ese hipotético hecho precisamente quedó descartado en las conclusiones y reconstrucción efectuadas por el perito.

Vale la pena recordar que, conforme al principio lógico de contradicción, **“es imposible que algo sea y no sea al mismo tiempo y en el mismo sentido” “Yo puedo estar aquí, ahora, y no estar, después; pero no puedo estar y no estar, ahora, aquí”**. Ello quiere decir **ni más ni menos** que, al momento de la colisión, el motociclista no podía estar conduciendo la motocicleta y generarse con el impacto, los rastros visibles en la fotografía No 6, y al mismo tiempo estar tendido en el asfalto.

Tajantemente debe afirmarse que la conjetura del despacho, en cuanto que, al momento del accidente la moto y la víctima estaban tendidos en la calzada, riñe contra la evidencia y no tiene cabida en la dinámica de los hechos.

Con todo, basta con observar la técnica y juiciosa reconstrucción de los hechos contenidas en la experticia (**que se basó en las pruebas documentales relacionadas en su numeral 1.1**) para concluir que, al momento del impacto, la víctima se encontraba en movimiento, al mando del ciclomotor. Entre otras consideraciones, me remito nuevamente a los comentarios del perito (pagina 24 de la experticia) frente a la figura # 30, en el sentido que esa imagen revela: i) en el recuadro A, el impacto directo (rayones, desprendimiento de pintura azul, transferencia de pintura roja), en el parachoques por primer impacto directo **contra la parte posterior de la motocicleta** y, ii) en recuadro B limpieza por fricción (posible hundimiento) **por impacto directo contra el dorso del motociclista**.

En conclusión, al experto le quedaba imposible y no era objeto del dictamen, imaginarse, relacionar y descartar un sinnúmero de hipótesis en que pudo desarrollarse el accidente (como la que imaginó el juzgador) pero que no coincidieron con la realidad de los hechos. **La tarea del perito es reconstruir los hechos, tal como acontecieron o lo más cercano a ello, pero nunca, reconstruir hechos que no ocurrieron.**

10. El despacho no comprendió que la participación de terceros rodantes, si es que existió, no se verificó al momento del accidente, sino, posteriormente a su ocurrencia, interviniendo aquellos en el aplastamiento del cadáver de la víctima, que había quedado tendido en el pavimento a raíz de la colisión inicial con el tractocamión de placas SVK-880. En todo caso es claro que la intervención de terceros vehículos en el accidente o lo que es lo mismo, en la muerte de la víctima, quedó descartada también, entre otros documentos, con el contenido del **IPAT** y del **informe ejecutivo** en los que nada se dijo al respecto.
11. **Erró también el juzgador cuando le resto merito suasorio al dictamen por haber indicado el experto que era posible que terceros vehículos pudieran estar involucrados en el aplastamiento de la víctima.** Si el perito manifestó que después de la colisión era posible que terceros vehículos hubieran arrollado el cuerpo de la víctima ello en manera alguna impide restarle credibilidad a sus conclusiones sobre las causas del accidente y la reconstrucción de los hechos. Resulta apenas evidente que lo ocurrido después de la colisión, no fue tenido en cuenta por el perito para elaborar el dictamen, pues el objeto del mismo es determinar las causas del insuceso y no precisar eventos que ocurrieron luego del mismo.
12. **Se equivocó el despacho al restarle credibilidad al dictamen pericial por haber afirmado el perito que era imposible determinar la velocidad de los vehículos involucrados en el accidente. Veamos:**
 - 12.1. El experto señaló: “No es posible establecer un área de impacto más cercana a la realidad si se tiene en cuenta que no se fijaron huellas de frenado o arrastre que debió marcar la motocicleta durante la colisión. El área de impacto puede estar a mayor distancia (hacia el norte antes del cuerpo de la víctima) dependiendo de la velocidad de impacto generada por el vehículo articulado, **velocidad que no es posible calcular sin tener un área de impacto definida y fijada por la policía Judicial el día de los hechos y sin tener la posición final de los vehículos a raíz del impacto, toda vez que el conductor del vehículo tractocamión no detuvo su vehículo después de la colisión, continuando con su trayectoria hacia el sur, deteniéndose posteriormente a una distancia de 3.359 metros**”.
 - 12.2. El hecho de no poder determinar el perito las velocidades de los vehículos debido a que no se fijaron ni el punto de impacto, ni huellas de arrastre, y que los 2 vehículos fueron retirados del lugar de los hechos, en manera alguna permite restarle credibilidad a las conclusiones, como quiera que la reconstrucción del accidente, no dependía del calculo de las referidas velocidades, simple y llanamente, por cuanto la causa determinante del accidente, a su juicio, no fue el exceso de velocidad

- 12.3. Según las conclusiones del dictamen pericial, la causa del hecho **“es atribuible directamente al vehículo (2) tractocamión marca Kenworth T800, de placas SKV-880, al no conservar la distancia de separación o seguridad que debe mantener con respecto al vehículo que le antecede dentro del mismo carril, y con base en las condiciones de la vía, visibilidad y diferencia de velocidades, entre otros, que puedan alterar la capacidad de maniobra y distancias de reacción y frenado del vehículo”**.
- 12.4. Esta hipótesis de **“no conservar la distancia de separación o seguridad que debe mantener con respecto al vehículo que le antecede”**, por obvias razones, parte de la base que el vehículo que ocasiona el accidente circula a una velocidad superior a la del vehículo que alcanza, pues de no ser así jamás se produciría la colisión. Calcular las velocidades no era dato indispensable para arribar a sus conclusiones, pues, por una parte, resulta claro que a las mismas pudo arribar el experto sin esa información y por la otra, que, partiendo del hecho objetivo y cierto de la colisión, era apenas lógico considerar que los rodantes transitaban a diferentes velocidades, esto es, que la mula se desplazara a una velocidad superior al motociclo pues de no haber sido así jamás le habría dado alcance a este último.
13. El manifestar que **“Las huellas de frenado analizadas en el numeral anterior, no se pueden atribuir a la marcación realizada por el vehículo tractocamión investigado, toda vez que no se tiene información del tipo de labrado de las llantas izquierdas de los ejes 1 a 3 del semirremolque”** no permite concluir que el perito descartara que las mismas pertenecían a la unidad tractora, pues lo que se evidencia es que el experto manifestó que no podía llegar a esa conclusión debido a que no tenía los datos referidos al **“labrado de las llantas izquierdas de los ejes 1 a 3 del semirremolque”**.
14. Pasó por alto el juzgador que la parte accionada no efectuó reparo alguno en contra de las conclusiones del dictamen, el que se observa sólido, claro, exhaustivo, preciso y de calidad, en armonía con las pruebas documentales emanadas de la Fiscalía General de la Nación, de la Policía Nacional y del Instituto de Medicina Legal. No existió ningún cuestionamiento frente a la idoneidad del experto, ni mucho menos respecto de su imparcialidad, destacándose que en su trabajo, incluso tuvo en cuenta el estado de alcoholamiento de la víctima y expuso las razones por las cuales consideró que ello no influyó en la causación del accidente; aseveración que resultó ajustada a las reglas de la experiencia y la lógica, pues si imaginariamente ubicamos la motocicleta desplazándose por su carril, en cercanía al borde derecho del mismo, con su conductor manejando con cero (0) concentración de etanol en su organismo, y en ese momento el tractocamión que viene por detrás, impacta la motocicleta por la parte posterior de ella, a raíz de no mantener ni guardar la debida distancia de seguridad frente al velocípedo. En este contexto, es incuestionable que, aun suprimiendo la hipótesis del alto estado de embriaguez, el daño se habría concretado, pues la embestida del tractocamión a la motocicleta derivada de no mantener o guardar la debida distancia de seguridad frente al velocípedo, aparece como causa única y eficiente del insuceso, independiente del estado de mental o físico del conductor de la moto. Contrario sensu, si el conductor del tractocamión hubiese guardado la debida distancia de seguridad frente al velocípedo, aun registrándose el estado de embriaguez de la víctima, no resulta probable la ocurrencia y concreción del daño.

En un asunto que guarda simetría con el que ahora ocupa nuestra atención, la Corte Suprema advirtió:

“Tal comportamiento, en ese marco de cosas, no puede considerarse de ningún modo inocuo en la pesquisa de la responsabilidad; porque con abstracción de las medidas de advertencia que hizo el conductor de la buseta, de las que dan cuenta sólo sus afirmaciones, es palmar que si la moto terminó impactando contra la carrocería de la misma, es porque su vía

hallábase obstaculizada con otro automotor cuya presencia en ese lugar no encuentra en últimas justificación atendible; esa maniobra, conformada por el intento de cruzar a la izquierda y la detención en el carril contrario, traduce en buenas cuentas una falta de previsión inaceptable, sin que al efecto quepa sostener que las memoradas precauciones repugnen ese obrar incurioso.

Y no solamente por las carencias demostrativas que allí saltan a la vista, según quedó anotado líneas atrás, circunstancia que mengua la fuerza de convicción de las afirmaciones del directo implicado en el hecho, sino porque en el fondo todo deja ver un proceder imprudente de cara a las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que los hechos se sucedieron, **pues por ningún motivo podría admitirse que porque el motociclista infringía normas de tránsito, derecho asistía al otro motorista para obrar de tal modo que acabara propiciando su injuria, que en últimas fue lo que ocurrió**". (CSJ CS Sentencia de 19 de Dic. De 2006, Rad. 2002 00109.

En otra oportunidad la misma corporación consideró:

Para la Sala es inhesitable que el accidente ocurrió por el hecho exclusivo y determinante del demandado, en la medida en que se encuentra claramente probado el origen del mismo, consistente en la infracción realizada por el conductor del vehículo oficial. **Y, si bien, el conductor de la motocicleta –hoy demandante– se encontraba con un grado de alcohol del 130 %, circunstancia que, a pesar de ser evidentemente irreflexiva, en tanto conducir en grave estado de embriaguez deja librado al azar un eventual accidente, no es óbice para posibilitar la imputación del daño a la administración, comoquiera que su actuar fue la génesis del evento.**

En el caso sub exámine, el señor Angarita Jiménez condujo un vehículo automotor bajo los efectos del alcohol, esto es, con sus capacidades motoras y mentales seriamente disminuidas, tal decisión, a todas luces insensata, demuestra falta de cuidado, precaución y previsión de su parte, lo cual es entitativo de culpa y, por ello, su conducta deviene censurable desde todo punto de vista; **sin embargo, pese a la existencia de la culpa en sí misma, esta circunstancia no tuvo incidencia en la producción del daño o resultado, el cual sólo le es atribuible al conductor de la ambulancia que hizo el giro prohibido impactando la motocicleta.**

Así las cosas, la mal denominada "causa extraña" se refiere a la verificación de circunstancias que tornan inimputable el daño a la administración pública, bien porque es producto de una fuerza mayor, un caso fortuito, ora por el hecho determinante y exclusivo de la víctima o de un tercero. Como se aprecia, la configuración de una o varias circunstancias exonerativas de responsabilidad se hace en sede de la imputación fáctica del daño.

En otros términos, al momento de establecer el autor del daño es preciso identificar a quién le es imputable de manera plena, concurrente o graduada, para lo cual es pertinente acudir a los elementos de la imputación objetiva. **En el caso sub examine, es indiscutible que el comportamiento que incrementó el riesgo permitido fue el comportamiento del conductor del vehículo oficial, ya que materialmente el giro realizado fue el factor determinante y exclusivo en la producción del daño, motivo por el que es imputable en el plano fáctico a la entidad**

demandada. (...) no obstante la conducta advertida, señalándose con ello lo reprochable de la actuación del demandante, al ente municipal demandado le corresponderá asumir el 100 % de la condena, pues se encuentra plenamente probado el origen del accidente, cuya causa determinante y adecuada viene a ser la violación a la norma de tránsito llevada a cabo por el demandado, el que fue posteriormente sancionado y declarado contraventor, al concluirse en la investigación del tránsito que el giro imprudente realizado, fue lo determinante en el acaecimiento de la colisión. NOTA DE RELATORIA: En el mismo sentido consultar sentencia de 9 de marzo de 2000, exp. 11190⁹

El despacho debió acoger las conclusiones del experto sobre la dinámica del accidente, en atención a que el estado de embriaguez carece de relevancia de cara a la apreciación de la compensación de culpas, pues lo que es evidente es que el único comportamiento que puede operar como causa eficiente en la producción del accidente es el comportamiento culposo del conductor del tractocamión al conducir a exceso de velocidad y no respetar la distancia mínima de seguridad frente a la motocicleta. A lo anterior se suma que no se demostró que: i) la víctima dejó de haber realizado algún tipo de maniobra para evitar el accidente y que no ejecutó por su estado de embriaguez, ii) la víctima ejecutare un acto imprudente generador del accidente como consecuencia del estado de alicoramiento. En ese sentido, se tornaba imperioso dar plena credibilidad a las siguientes conclusiones del experto sobre la dinámica del accidente:

Con base en la dinámica del accidente de tránsito y el análisis desarrollado en el presente dictamen pericial, se ha establecido que el participante (1) ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOSA, de 48 años de edad, conductor del vehículo tipo motocicleta Honda de placas IZK-5, circulaba por su respectivo carril en dirección hacia el sur (Aguachica a San Martín), antecediendo al vehículo (2) tractocamión de Kenworth T800, de placas SKV-880, el cual era conducido por el señor LUIS HERNANDO MARIÑO RIOS de 60 años de edad.

A partir de la información recolectada por la policía judicial que procesó el lugar de los hechos, y teniendo en cuenta que no se ubicó un punto de impacto en la vía, no se fijaron huellas de arrastre; y además, los dos vehículos fueron retirados del lugar de los hechos por acción del conductor del vehículo articulado quien continúa su trayectoria sin detenerse después de la colisión, no fue posible establecer la velocidad de los vehículos y no se pudo establecer con precisión el área de impacto.

Sin embargo, a partir de las deformaciones y huellas que presentan las estructuras de cada vehículo por impacto directo y con base en la distancia recorrida por los dos vehículos enganchados estimada en de 3.359 metros aproximadamente; se puede inferir físicamente, que el vehículo articulado impactó con la parte frontal tercio derecho de la unidad tractora, contra la parte posterior de la motocicleta y el dorso del motociclista, colisión que se da por alcance del vehículo (2) (tractocamión) al vehículo (1) (motocicleta), al no conservar la distancia de separación o seguridad que debe mantener con respecto al vehículo que le antecede dentro del mismo carril, y con base en las condiciones de la vía, visibilidad y diferencia de velocidades, entre otros, que puedan alterar la capacidad de

⁹ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN C Consejero ponente: ENRIQUE GIL BOTERO Bogotá, D. C, veintiséis (26) de septiembre de dos mil trece (2013), Radicación número: 05001-23-31-000-1995-00971-01(27302) Actor: JESÚS ALONSO ANGARITA JIMÉNEZ Demandado: DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA - SERVICIO SECCIONAL DE SALUD. Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA

maniobra y distancias de reacción y frenado del vehículo (artículo 108 Ley 769 de 2002).

Si las condiciones de visibilidad son reducidas para los conductores que circulan por la vía del lugar de los hechos, de acuerdo con la hora en que se presentó el accidente (01:40 horas aproximadamente) y la falta de iluminación artificial de alumbrado público, todo conductor debe reducir su velocidad a 30 km/h (artículo 74 Ley 769 de 2002), con el fin de que pueda maniobrar ante cualquier situación de peligro en un espacio no superior a 15,5 metros, espacio que comprende una distancia de reacción y una distancia de frenado. Sin embargo, el vehículo articulado está provisto de iluminación artificial que le permite al conductor tener una buena visibilidad a distancia aproximada de 80 metros, suficiente para percibir un peatón, un ciclista o un motociclista, con o sin elementos luminosos o reflectivos, distancia suficiente para reaccionar y detener su vehículo ante la percepción real de un peligro, aun viajando a velocidad superior de 30 km/h, a velocidades entre 60 km/h y 80 km/h.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, para el conductor de la motocicleta no era evitable el accidente aun condiendo su vehículo en condiciones de estado alerta, toda vez que según examen de toxicología, se halló etanol en concentración de 219 mg%, situación que se descarta físicamente como causa contribuyente o determinante del accidente investigado. Por la forma en que fue impactado el motociclista, en condiciones normales de conducción (0% de etanol) el accidente igualmente tendría la misma cinemática y gravedad.

En el desarrollo de la dinámica del accidente la cual tiene fundamento en el análisis físico del movimiento de las masas, y en la posición final de la víctima y demás elementos materia de prueba ilustrados en las imágenes 13 a 21 del presente dictamen pericial, se evidenció que el cuerpo del motociclista sufrió arrastre y aplastamiento, con proyección de tejido biológico. Parte del arrastre y aplastamiento del cuerpo debió presentarse directamente por un segundo impactado con las partes bajas de la unidad tractora y del semirremolque del vehículo (2). Sin embargo, es posible que igualmente haya sido aplastado por las llantas izquierdas de este automotor, pero no es posible demostrar que dichas llantas hayan entrado en contacto con la víctima, toda vez que no hubo registro alguno de la inspección realizada al conjunto de llantas en mención por parte de la policía judicial. Es posible que otro vehículo haya causado mayor arrastre y aplastamiento por un breve espacio, pero es evidente que por la corta distancia del arrastre de tejido biológico y del cuerpo del motociclista, no hubo interacción del cuerpo con más de dos vehículos que circularan por el lugar de los hechos.

Finalmente, de acuerdo con lo descrito anteriormente se puede inferir que la causa determinante del hecho de tránsito es atribuible directamente al vehículo (2) tractocamión marca Kenworth T800, de placas SKV-880, al no conservar la distancia de separación o seguridad que debe mantener con respecto al vehículo que le antecede dentro del mismo carril, y con base en las condiciones de la vía, visibilidad y diferencia de velocidades, entre otros, que puedan alterar la capacidad de maniobra y distancias de reacción y frenado del vehículo.

15. También es cuestionable en grado sumo que el despacho hubiere hecho caso omiso de la confesión ficta o presunta de COOTRANARE, al no contestar la demanda.

En efecto, conforme a lo señalado por el artículo 97 del CGP, “**La falta de contestación de la demanda o de pronunciamiento expreso sobre los hechos y pretensiones de ella, o las afirmaciones o negaciones contrarias a la realidad, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de confesión contenidos en la demanda, salvo que la ley le atribuya otro efecto**”.

Aunque sobre decirlo, esa confesión operó respecto a los siguientes hechos, entre otros, relacionados en el escrito de reforma de la demanda, **quedando con ello probado el nexa causal**.

3.1. El día 10 de junio de 2013 a la 1:40 horas aproximadamente, en la vía Nacional, Troncal del Caribe, que conduce del Municipio de San Martín al corregimiento de Morrison (vía San Alberto – La Mata), específicamente en el kilómetro 32 + 600 metros, el vehículo tracto camión marca KENWORTH, modelo 2012, de placas SKV-880, servicio público, color AZUL, conducido por LUIS HERNANDO MARIÑO RIOS identificado con CC No 13.826.804 envistió violentamente la motocicleta marca HONDA, LINEA XL 185, modelo 1982, sin placas, color Rojo, que era conducida por ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOSA Q .E P. D y pertenecía a DUVAN SOLIS TORRES identificado con CC No 10.261.370.

3.2. Al momento del accidente, ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOSA Q. E P. D. circulaba por su carril, a la velocidad permitida, cuando de manera repentina, el vehículo tracto camión marca KENWORTH, modelo 2012, de placas SKV-880, que venía detrás del primero, pasó por encima de su humanidad causándole instantáneamente la muerte.

3.4. Luego de arroyar a ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOSA Q. E P. D; LUIS HERNANDO MARIÑO RIOS continuó con la marcha del rodante sin preocuparse si quiera por la suerte de la víctima.

3.10. La colisión se produjo debido a la grave negligencia del conductor del vehículo tracto camión marca KENWORTH, modelo 2012, de placas SKV-880, quien se desplazaba a exceso de velocidad (por encima de los 80 Kilómetros por hora) y pasó por encima de la humanidad de ALVARO WILLIAM VARGAS ESPINOSA Q. E P. D sin siquiera haber frenado.

16. Finalmente cabe precisar que aun en el evento hipotético e impensable en que se considere que no existe prueba directa del fallecimiento de la víctima como consecuencia del golpe que en su dorso le propinó la unidad tractora de placas SVK-880, cuya velocidad era de 50 kilómetros por hora, según refirió el demandado; la muerte por ese hecho debe tenerse por acreditada con fundamento en la teoría del **alto grado de probabilidad preponderante**, que permite al juez fundar su decisión en hechos, que aún sin estar establecidos de manera exacta o matemática, a la luz de la razón, son los más probables.

Sobre el tema, en sentencia del 10 de junio de 2004 el Consejo de Estado precisó¹⁰:

De igual manera, en algunos eventos no se requerirá que la prueba aportada por el demandante genere certeza sobre la existencia de la relación causal, pues en consideración a la complejidad de los conocimientos científicos y tecnológicos

¹⁰ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA Consejero ponente: RICARDO HOYOS DUQUE Bogotá, D.C. diez (10) de junio de dos mil cuatro (2004) Radicación número: 76001-23-31-000-1999-1690-01(25416)A Actor: JOSE WILSON OCAMPO GIRALDO Y OTROS Demandado: NACION - MINISTERIO DE DEFENSA - POLICIA NACIONAL

en ella involucrados, el juez puede darla por establecida con la probabilidad preponderante de su existencia.

En esta materia ha dicho la doctrina:

“En términos generales, y en relación con el “grado de probabilidad preponderante”, puede admitirse que el juez no considere como probado un hecho más que cuando está convencido de su realidad. En efecto, un acontecimiento puede ser la causa cierta, probable o simplemente posible de un determinado resultado. **El juez puede fundar su decisión sobre los hechos que, aun sin estar establecidos de manera irrefutable, aparecen como los más verosímiles, es decir, los que presentan un grado de probabilidad predominante.** No basta que un hecho pueda ser considerado sólo como una hipótesis posible. Entre los elementos de hecho alegados, el juez debe tener en cuenta los que le parecen más probables. **Esto significa sobre todo que quien hace valer su derecho fundándose en la relación de causalidad natural entre un suceso y un daño, no está obligado a demostrar esa relación con exactitud científica.** Basta con que el juez, en el caso en que por la naturaleza de las cosas no cabe una prueba directa llegue a la convicción de que existe una „probabilidad“ determinante”.¹¹

Siendo así las cosas, partiendo del hecho cierto e indiscutible del fortísimo impacto que del tractocamión recibió la víctima en su dorso, mientras aquel se desplazaba a una velocidad cercana a los 50 kilómetros por hora, no es difícil concluir que ello generó la muerte instantánea de **VARGAS ESPINOZA**, pues las reglas de la experiencia y la lógica nos dicen que no existe un ser humano capaz de resistir tan terrible golpe. Al respecto ver la sentencia del 22 de abril de 2009.¹²

Atentamente,



ALBERTO JOSÉ OVALLE BETANCOURT

CC. 85.477.781 de Santa Marta

T. P. N. 107.900 del C S de la J

¹¹ RICARDO DE ANGEL YAGÜEZ. Algunas previsiones sobre el futuro de la responsabilidad civil (con especial atención a la reparación del daño). Madrid, Ed. Civitas S.A., 1995, págs. 78 y 79.

¹² CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA
 Consejero ponente: ENRIQUE GIL BOTERO Bogotá, D.C., veintidós (22) de abril de dos mil nueve (2009)
 Radicación número: 15001-23-31-000-1995-04817-01(17509) Actor: LEONARDO ENRIQUE MARTÍNEZ A.
 Y OTROS Demandado: UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA – UPTC
 Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA