

# LUIS EDUARDO SEGURA GUEVARA

ABOGADO  
UNIVERSIDAD DEL CAUCA



CARRERA 10 NO.7-52 Ofic. 201  
Celular 320 7772909

Email luiseduardosegura@yahoo.es  
Popayán

---

Señor

Dr. MANUEL ANTONIO BURBANO GOYES

HONORABLE MAGISTRADO

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE POPAYÁN -

SALA CIVIL – FAMILIA

E. S. D.

REFERENCIA: SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN  
PRESENTADO CONTRA LA SENTENCIA ESCRITA No. 039  
CALENDADA DEL 23 DE ABRIL DEL 2021.

PROCESO: DECLARATIVO DE RESPONSABILIDAD CIVIL  
EXTRACONTRACTUAL

DEMANDANTES: FABER LEANDRO PAZ, MARIA ZENAIDA PAZ  
MOSQUERA Y OTROS.

DEMANDADOS: ARIEL PEREZ, LA EQUIDAD SEGUROS  
GENERALES O.C. Y OTROS

RADICACIÓN: 19001-31-03-001-2018-00179-01

**LUIS EDUARDO SEGURA GUEVARA**, mayor de edad, con domicilio y residencia en la ciudad de Popayán, identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.541.606 de Popayán, abogado titulado con T. P. No.81798 del C. S. de la J., por medio del presente escrito a usted con todo comedimiento me dirijo con el fin de presentar escrito de sustentación del RECURSO DE APELACION EN CONTRA DE LA SENTENCIA No. 039 del 23 de abril de 2021, para efecto de ello me permito señalar los argumentos y reparos de la siguiente manera:

1.- EVALUACION DE LA PRUEBA CON EL QUE EL JUZGADOR EN LA SENTENCIA HACEN RESPONSABLE A LOS DEMANDADOS RESPECTO DE LOS HECHOS CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA COMO CAUSAL DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL, Y COMPORTAMIENTO DE LA VÍCTIMA FUE DECISIVO, DETERMINANTE Y EXCLUSIVO EN LOS HECHOS DEL CONDUCTOR EN EL ACCIDENTE Y LA COMOPENSACION DE CULPAS

La Ley es de obligatorio cumplimiento pues existen normas de obligatorio cumplimiento que permiten regular las acciones, reconocen

derechos, indican obligaciones, ponen orden y reiteran la generalidad de su aplicación a todos quienes en el territorio nacional deben acatarlas y respetarlas bajo el principio de que no es excusa el no conocimiento de una norma legal para no acatarle se erige un principio de que todo está reglado que la Ley provee esenciales aspectos legales y de comportamiento respecto de las actividades que los ciudadanos realizan en comportamientos diarios y generales, para el caso se traduce en el Código Nacional de Tránsito y este en su artículo primero indica:

*Artículo 1o. Ámbito de aplicación y principios*

*Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.*

*En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*

*Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.*

*Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.*

*Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.*

La actividad de la conducción de los vehículos es una actividad peligrosa y esta se fundamenta en ese hecho de observación lógica de que quien pretende formar parte de la actividad de conducir los vehículos debe imponerse y cumplir que conoce las normas legales que de ello se derivan en tanto que debe conocer y debe acatar, esta situación de no acatar las normas legales los pone, sin duda, en el lugar

del riesgo que asume verdaderamente un participante en el evento de la conducción; "A na-die escapa la alta dosis de peligro o riesgo, que se suma al connatural del ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de automotores. La Corte Constitucional en Sentencia C468 de 20tt, preceptua: "La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloco per se a la comunidad "ante inminente peligro de recibir lesión". Por ende, se debe desarrollar la actividad de conducir atendiendo lo dispuesto en la normatividad vigente, sin faltar al deber objetivo de cuidado no rebasar o aumentar esa alta dosis de peligro que ya de por si caracteriza el hecho de conducir..."

**Se debe conducir, los motociclistas, a un (1) metro de la Orilla,** desconoce el Juzgados en su sentencia la evidente norma de carácter general basada en el hecho de que el conductor de una motocicleta debe conducir a un metro de la orilla y por ello se establece en el art. 94 del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002:

***Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos***

***Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:***

***Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.***

***Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.***

***Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.***

***No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.***

***No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.***

**Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.**

**No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.**

**Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.**

**Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.**

**La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.** (Negrilla y subrayado fuera de texto).

En primera instancia revela la especial situación de estar sobre un metro de la correspondiente orilla situación que puede demostrarse en los mismos planos del croquis y de las evaluaciones técnicas no correspondía a la obligación legal y de obligatorio cumplimiento que el conductor de la motocicleta, para el día de los hechos, mostro un irrespeto a la norma legal y opto por considerar que su actuar no era regulado exponiéndose a su propio perjuicio y poner, sin duda, un peligro en la condición de manejo, para ello se expidieron las anteriores normas.

Recientemente, la jurisprudencia constitucional se pronunció acerca del sentido y de la relevancia constitucional del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Corte Constitucional, sentencia C-355 de 2003 (M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra). En este caso la Corte resolvió declarar exequible, condicional y parcialmente, el artículo 98 del CNTT. en los siguientes términos,

“El legislador adoptó el Código Nacional de Tránsito Terrestre con el fin de regular *la circulación* de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas (Art. 1º Ley 769/02).

El objetivo central de dicha regulación es el de garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, así como la preservación de un ambiente sano con la protección del uso común del espacio público. En este sentido, es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa

con los derechos de los terceros y con el interés público, pues éstos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía – persona - vehículo.

Es claro que si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos y el medio ambiente no resistiría la ausencia de una normatividad que reglamentare la emisión de gases tóxicos por parte de los automotores, para poner sólo los ejemplos más evidentes. Fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (Art. 2º C.P.) serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación.

En este contexto, es el Estado el que debe garantizar que esa coordinación exista y que los diferentes factores que intervienen en el tráfico de vehículos y personas sea a tal punto armónica, que su dinamismo se refleje en la consecución de niveles más altos de salubridad y seguridad ciudadanas. De allí que, en materia de tránsito, no sólo los individuos de a pie, sino los vehículos - cualquiera sea su naturaleza- deban estar sometidos a regulaciones concretas que permitan su integración armónica en la dinámica diaria de la circulación.

Igualmente, en la conducción de las motos se deben tener en cuenta muchas más observaciones: debe tener en cuenta el combustible, el aceite del motor, los neumáticos y sistema de frenado, el largo de la cadena, luces y bocina en buenas condiciones, espejos retrovisores adecuados, piezas de sujeción del manubrio, estribos y soporte lateral en perfectas condiciones.

Así mismo, deberá tener en cuenta que necesita dominar el vehículo y conducir en posición correcta. Debe mantener la estabilidad, sujetando con firmeza las empuñaduras del manubrio, apretando ligeramente el tanque de combustible con las rodillas, afirmando los pies sobre los estribos.

Es obligatorio el uso del casco y anteojos protectores, y está prohibido utilizar auriculares y sistemas de comunicación de operación manual. El uso de casco es de vital importancia ya que protege y amortigua el impacto de los golpes en la cabeza. Los guantes especiales ofrecen una considerable protección a las manos. Los pies y tobillos estarán,

convenientemente protegidos, con el uso de botas de media caña con taco, que también evita que los pies resbalen de los pedales.

**El exceso de velocidad**, queda demostrado con las mismas lesiones de la víctima en tanto que su golpe es sufrido por un golpe muy fuerte con el lado izquierdo que lleva a producir su fallecimiento dos días después por: **“hipovolemia o hemotórax – contusión cardíaca, secundarios a politrauma en accidente de tránsito; causa básica de muerte: trauma contundente; manera de muerte: ”... violenta – accidente de tránsito”**, que descrito médicamente es: “ La hipovolemia ocurre cuando se sufre una pérdida grave de sangre o líquido, lo que hace imposible que el corazón pueda bombear sangre suficiente al cuerpo. Cuando esto ocurre se dice que se ha sufrido un shock hipovolémico, esto hace que muchos órganos dejen de funcionar.

*“...La hipovolemia es una condición médica grave que debe ser atendida de inmediato y se origina cuando el cuerpo ha perdido aproximadamente una quinta parte o más del volumen normal de sangre.*

*La pérdida de aproximadamente una quinta parte o más del volumen normal de sangre en el cuerpo causa un shock hipovolémico.*

*La pérdida de sangre puede deberse a:*

- *Sangrado de las heridas*
- *Sangrado de otras lesiones*
- *Sangrado interno, como en el caso de una hemorragia del tracto gastrointestinal...” (Pagina WEB MISALUD)*

Igualmente se define el hemotorax: *“...El **hemotórax** es la presencia de sangre en la cavidad pleural, es decir, entre la pared torácica y el pulmón. La causa más común es un traumatismo torácico. Para realizar el tratamiento, primero se ha de estabilizar al paciente y después, se detiene el sangrado y se extraen la sangre y el aire del espacio pleural...” (Pagina WEB <https://www.topdoctors.es>).*

Las lesiones torácicas cerradas **se** dividen según el mecanismo del impacto por, Impacto frontal del vehículo: serán lesiones de pared torácica anterior contusión miocárdica, neumotórax, contusión pulmonar y en grandes desaceleraciones, rotura de grandes vasos fundamentalmente de aorta, es una lesión de gran impacto pero recuperable, ahora bien no se ha especificado si este es abierto o cerrado porque de ahí se deriva su tratamiento médico y ello entonces supone una diferencia activa en el suceso del accidente y que se solicitó

evaluar y es si se trata de un atropellamiento o se trata de un golpe que se dio la víctima con el vehículo que se hallaba parado; serán entonces de recibo los planteamientos esbozados en el accidente ya que el complejo maniobrar de la víctima aunado al hecho de ser ya entrada la noche, no existir una demarcación en la carretera o ser deficiente, los politraumatismos que lo llevaron a la muerte, no llevar o conducir a la distancia reglamentaria, la impericia en el manejo, el exceso de velocidad que causan las lesiones que le producen luego la muerte son y están afectadas por factores del riesgo que tomo la víctima al participar en la actividad de la conducción.

El art. 55 de la Ley 769 de 2002, que a tenor literal reza:

***"COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATON. 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".***

En un país organizado y proclamado Estado Social y Democrático de Derecho todos, sin excepción, debemos cumplir las leyes siempre. En caso de no hacerlo deben operar los mecanismos de persecución y sanción. La lucha por el estado de derecho no es únicamente la del diseño normativo por parte de la autoridad competente, sino que debe sellarse con la legitimidad social y la operatividad efectiva de la norma. Y es que la ley es una fuente de cambio social que garantiza estabilidad, armonía, seguridad y desarrollo.

Pero, existe la ley porque todos estamos de acuerdo en su existencia. Por lo que los acuerdos sociales sobre las modificaciones legislativas tienen que basarse en algo más que simplemente los intereses individuales. Debemos estar dispuestos a aceptar leyes que pueden ser inconvenientes para ciertos sectores porque tienen un propósito mayor que beneficia al colectivo.

La democracia en general requiere un esfuerzo de la sociedad civil cohesionada para que estos principios de responsabilidad compartida Estado-sociedad tengan resonancia y efectos palpables en el desarrollo institucional y el mejoramiento del sistema legal.

Queremos ser más libres cada día. Sin embargo, la libertad viene con la responsabilidad de comportarnos de manera civilizada y respetando la ley. El respeto de aplicación de la ley es vital, pues nos hace formar parte del conjunto de naciones civilizadas. Seguimos leyes por ser la manera en que una sociedad puede funcionar y desarrollarse de manera pacífica, ordenada y sin fricción constante, ni violencia. De lo contrario la alternativa es la anarquía y en ese escenario no puede haber justicia ni paz social.

Romper con la ley y el orden significa generar un desastre para la colectividad y destruir el fundamento mismo de nuestra civilización. Nos toca a todos su acatamiento y fundamentalmente a quienes juran cumplir y hacer cumplir la Constitución y las leyes y tienen bajo la responsabilidad de actuar en contra de quienes la violan desde el poder o aliado a él.

Si evidentemente se rompió la Ley, al exceso de velocidad y al no andar al margen de un metro de la calzada correspondiente, al transitar sin documentos necesarios para operar el tránsito de vehículos: SOAT y CERTIFICADO MECANICO Y DE GASES (**debidamente señalados en el croquis de accidente página uno ítem 8.2**), pone en riesgo, primero al propio conductor, y a los demás participantes en la actividad de la conducción, debemos ser permisivos con esa situación considerada como de riesgo por el propietario de un vehículo?; debemos entender que tal actividad, reglada en la Ley 769 de agosto 6 de 2002, debe ser tomada como escritura muerta que entonces cualquier ciudadano puede transitar por donde le plazca sin observar esas reglas de seguridad y restrictivas para la conducción de vehículos automotores? Se debe entonces implementar el principio legal DURA LEX SED LEX.

La **Revisión Técnico-mecánica** es un procedimiento único para todos los vehículos automotores, aquí se realiza el diagnóstico del vehículo y su propósito es asegurar las condiciones técnicas y mecánicas del vehículo automotor para rodar por el territorio nacional garantizando la seguridad para los ocupantes del vehículo y los demás actores de la vía además de velar por el cuidado y protección del medio ambiente.

El Código Nacional de Transito indica:

***ARTÍCULO 50. CONDICIONES MECÁNICAS Y DE SEGURIDAD*** Modificado por el art. 10, Ley 1383 de 2010. ***Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad.***  
(negrilla fuera de texto subrayado mío)

**El SOAT es obligatorio.** Cubre a todas las personas que sufran lesiones en un accidente de tránsito (conductor, peatón o pasajero), independientemente de quién cause el accidente, de acuerdo a lo establecido por ley.

El Código Nacional de Transito indica:

El Código Nacional de Transito indica:

**Artículo 42. Seguros obligatorios Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan. (negrilla fuera de texto subrayado mío)**

La apariencia clara de un derecho en donde fácilmente es explicable la situación de este accidente no denota o decanta en la percepción de la sana crítica de la prueba pues influye el descontento de la parte condenada al señalamiento de situaciones que afectan gravemente la Ley en cuanto a la actividad desplegada por la víctima que lo coloca en el riesgo de asumir responsabilidad por infringir normas de carácter legal, obligatorio y general, ya es hora de imponer las sanciones y obviamente las consecuencias de su inobservancia en el reflejo necesario de la obediencia de la normas legales que deben ser aplicadas; tomo entonces ya la prueba de los testigos, el señor Agente que hace el croquis de accidente, que después de cuatro años, rectifica su informe indicando que no es impericia en el manejo, ya que la Víctima sí tenía licencia de conducción situación que no evidencia sino hasta su testimonio en este proceso; La Ley procesal penal indica que el agente de tránsito que conoce de los actos urgentes, este caso el croquis, tiene 36 horas para rendir su informe, **defecto presentado desde la elaboración del croquis**, si él tuvo acceso a todo eso y puede inferirse razonablemente que uno de los temas es indicar que sí tenía licencia de conducción, situación que debió corroborar al momento de presentar el croquis ante la Fiscalía ya que cuentan con un término amplio para hacerlo y al no haberlo hecho incurre en una sanción disciplinaria y penal en cuanto no informo en el documento realizado tal situación y lo puedo confirmar y adicionar dentro de esos términos que la Ley le concede suprimiendo una prueba de tal importancia.

Ahora bien para ello el agente de tránsito PINILLA indica en su informe de croquis de accidente como elemento material probatorio la hipótesis de la causal del código 139 para el conductor del vehículo de la víctima:

***“...Código 139 para el vehículo N° 1: Impericia en el manejo; Cuando el conductor no tiene práctica, experiencia ni habilidad en la conducción para maniobrar ante una situación de peligro, siempre y cuando sea demostrable...”***

La **impericia o falta de pericia** es la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, y esta no se sana con la expedición de una licencia de conducción de tránsito y esa impericia se refleja en muchos actos que se generan antes del accidente: altas horas

de la noche, exceso de velocidad, no llevar luces, no llevar chaleco, conducir fuera del máximo indicado para motocicletas, no tener SOAT, no tener certificado de gases y revisión tecno-mecánica, que en suma dan al traste con la evidente situación de riesgo en que la víctima se puso aun teniendo licencia de conducción estos hechos son indicativos de esta trasgresión de la actividad de conducir vehículos automotores y que se pretende satisfacer su inequívoco riesgo personal y a la sociedad con el efecto de que el agente de la policía omitió indicar que tenía licencia.

La resolución **111268 DE 2012** de diciembre 6 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones, indica respecto de la casilla de hipótesis probable:

### ***“...HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO***

*En el levantamiento del accidente la autoridad de tránsito debe determinar obligatoriamente al menos una hipótesis. Sin embargo, si observa otras hipótesis que pudieron intervenir en el accidente de tránsito, tales como elementos, actuaciones o circunstancias, debe registrarlas según se trate del vehículo, la vía, del peatón, o del pasajero.*

*Una vez terminadas:*

*-- Las indagaciones y el análisis de los elementos materiales de prueba.*

*-- Evidencia física.*

*-- Determinación de ruta de los participantes.*

*-- Punto y lugar de impacto.*

*-- Análisis preliminar de la dinámica del accidente (antes, durante y después) de acuerdo con los impactos y posición final de los vehículos y las víctimas y demás elementos.*

*-- Análisis de velocidades (en lo posible).*

*-- Posible violación a las normas de tránsito...”*

Como es posible que solo tuvo en cuenta, el agente de tránsito para la época, que no tenía licencia de conducción, lo que pudo corroborar en el sistema, la HIPOTESIS PROBABLE IMPERICIA EN EL

MANEJO, y ahora tres años después, en diligencia bajo juramento, indique que la impericia en el manejo se equivocó porque sí tenía licencia de conducción, cuando la impericia en el manejo no se refleja en la causa de tener o no licencia de conducción pues está definido como un acto contrario a la situación de manejo y no de documentación que sería una clara sanción administrativa que en concepto legal no influye en el hecho verdadero de la IMPERICIA EN EL MANEJO, que debió haber estructurado y no admitir ahora un error considerándose como una falta grave de legalidad y de criterio en el actual del Agente de tránsito.

Estas pruebas demostradas en el asunto hacen entrever que el occiso YIMMY ANDRES PAZ, al momento del accidente, no respondió a esa obligación de carácter obligatorio de la velocidad, de llevar las luces encendidas y de transitar a un metro del carril en su derecho.

## 2.- FIJACION DE LOS MONTOS DE LAS INDEMNIZACIONES DE ACUERDO A LAS CALIDADES QUE SE ACUDE.

Es menester probar las entradas económicas y los daños que se pudiesen haber causado con el fallecimiento de YIMI ANDRERS PAZ pero este debe hacerse de acuerdo a esa capacidad económica y de ello no se adujo prueba alguna en la indicación solo que devengaba un salario mensual de 900.000 mil peos sin que se indicara necesariamente la existencia de la relación contractual laboral con el fin de indicar esa actividad que será para realizar la posible indemnización, ahora bien impone si la necesaria explicación de cada uno de los familiares para determinar ese valor moral por la pérdida de su familiar se pudo evidenciar que casi todos los testigos fueron de oídas ninguna pudo verificar los hechos del supuesto mantenimiento familiar y de su pérdida y apoyo moral y es que por ser de difícil prueba y evidenciado que el soporte no fue el más exacto y teniendo en cuenta que la prueba no indica un material probatorio que se acerque a las sumas de la condena se pretende probar que esta situación excede con creces los postulados económicos para la formación del pago de tal indemnización en la que no concurre una valoración práctica por parte del juzgado sino una función meramente indicada en la discrecionalidad limitada por la prueba y la misma Ley.

La Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil ha indicado en el proceso **AC2923-2017, Radicación n.º 11001-02-03-000-2017-00405-00**, Bogotá D. C., once (11) de mayo de dos mil diecisiete (2017), lo siguiente respecto de la valoración del daño moral:

“...Criterio de la Corte que descansa en la concepción jurídica del daño moral, que no tiene una valoración pecuniaria, en sentido estricto, pues al pertenecer a la síquis de cada persona es inviable de valorar al igual que una mercancía o bien de capital, justamente porque los sentimientos carecen de apreciación monetaria, frente a lo cual lo único que puede hacerse es otorgar al afectado una prestación de valor económico, tan sólo para compensarle el dolor -pasado, presente o futuro-, es decir, que pueda mitigarle en cierta medida el sufrimiento.

De ahí que sea razonable estimar, por un lado, que en cada caso el juez realice una valoración concreta de la congoja del afectado, con la debida objetividad, y le otorgue una prestación económica equitativa, y por otro lado, que no parece apropiado que las partes puedan estimar el valor económico de su propio sufrimiento, ya que eso iría en contravía de la naturaleza especial del perjuicio inmaterial o espiritual, que escapa al ámbito de lo pecuniario. Por esas razones, esta Corporación ha considerado que labor semejante compete al juez, aunque dentro de unos topes o límites, cuando cabe la condena por ese aspecto...”

PERJUICIOS MORALES - Motivación / SENTENCIA - Motivación: Garantiza el debido proceso «Si para condenar al procesado en razón de los perjuicios morales subjetivos —o por los demás de otro tipo que se causen con la conducta delictiva— se exige la demostración de su existencia, es obvio frente a ellos, al igual que sucede respecto de la totalidad de determinaciones adoptadas en la sentencia que versen sobre aspectos sustanciales, que el juzgador debe cumplir con la obligación de motivación. Se le impone expresar, como lo ha señalado la Sala en otras oportunidades, las razones fácticas, jurídicas y probatorias que respaldan el sentido del pronunciamiento (CSJ, SP - Jul. 30 de 2014, Rad. 40055). “Toda decisión judicial, sea principal o accesoria (penas, subrogados, libertades, indemnización de perjuicios) —como se advirtió en CSJ SP - Ago. 3 de 2006, Rad. 22485—, debe estar satisfactoriamente explicada, no sólo desde el punto de vista probatorio, sino desde la cita precisa de las disposiciones legales que regulan la materia y de por qué se aplica una y no otra, en especial las pedidas por las partes”. La Corte ha sido persistente en recordar lo anterior a Juzgados y Tribunales. La adecuada motivación de las providencias judiciales es una garantía que integra el debido proceso. Les permite a los sujetos procesales, a favor de quienes se encuentra instituida, conocer las razones probatorias y jurídicas que condujeron al Juez a decidir en determinado sentido. Sólo así es posible la contradicción, que es propia del derecho de defensa y se ejerce a través de los recursos previstos en la ley. El deber de motivación, en fin, “comporta una garantía contra la arbitrariedad y el despotismo de los funcionarios, a la vez que se erige en elemento de certeza y seguridad para efecto de ejercitar el derecho de impugnación” (CSJ, SP - Mar. 19 de 2014, Rad. 40733). Esto en el plano procesal. En el político, garantiza el control del poder judicial por parte de la ciudadanía».

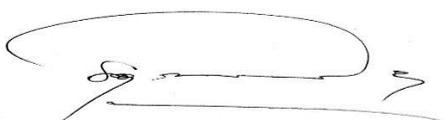
Igualmente existe una línea jurisprudencial en cuanto a los requisitos para el señalamiento de los perjuicios morales por parte de los Juzgadores

**LINEA JURISPRUDENCIAL DEL CONSEJO DE ESTADO EN MATERIA DE DAÑO MORAL Y TASACION DE PERJUICIOS MORALES**-Principios de equidad, razonabilidad y reparación integral en la tasación de perjuicios morales

*El Consejo de Estado en Sala de lo Contenciosos Administrativo, específicamente la Sección Tercera, ha desarrollado el precedente jurisprudencial que permite identificar cómo se ha entendido y cuantificado el daño moral, fijando unas reglas que se han tenido en cuenta, en la jurisdicción contenciosa administrativa y en la ordinaria. De la jurisprudencia del Consejo de Estado se desprende que el daño moral puede probarse por cualquier medio probatorio; sin embargo, la prueba solo atañe a la existencia del mismo, pero no permite determinar de manera precisa el monto en que deben reconocerse los perjuicios morales que, por su naturaleza (no puede intercambiarse la aflicción por un valor material), no tienen un carácter indemnizatorio sino compensatorio (en alguna manera intentan recomponer un equilibrio afectado). Para la tasación del daño, el juez se debe guiar por su prudente arbitrio, pero está obligado a observar, por expreso mandato legal los principios de equidad y reparación integral. Así, el máximo tribunal de lo Contencioso Administrativo decidió establecer las condenas por perjuicios morales en términos de salarios mínimos, considerando que es un parámetro útil en tanto éste se fija de acuerdo con el IPC, de forma que mantiene un poder adquisitivo constante; fue útil establecer el máximo del equivalente a 100 s. m. l. m. v. como tope, con el fin de que exista un parámetro que evite el desconocimiento al principio de igualdad. Sin embargo, esa suma no vincula en forma absoluta a los jueces, quienes deben tomar en cuenta consideraciones de equidad al tasar ese tipo de condenas por debajo de tal máximo. Esa jurisprudencia en materia de daño moral establece parámetros vinculantes para los jueces administrativos, que manteniendo la libertad probatoria, han de utilizar su prudente arbitrio para tasar los perjuicios morales, en el marco de la equidad y la reparación integral.*

NOTIFICACIONES: correo electrónico [luiseduardosegura@yahoo.es](mailto:luiseduardosegura@yahoo.es)

Atentamente,



LUIS EDUARDO SEGURA GUEVARA