

Señores
TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE FLORENCIA
M.P. GILBERTO GALVIS AVE
E.S.D.

Ref. **Proceso** : Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual
 Demandante : Luz Fanny Gutierrez Alvarez y otros
 Demandando : Luis Fredy Guerrero y otros
 Radicado : Rad. No. 18001-31-03-002-2021-00373-01
 Asunto : Sustentación del Recurso de Apelación Sentencia 19 de julio
 de 2024

DIEGO ALBERTO ROJAS CRUZ, mayor, vecino y residente en esta ciudad, identificado con la C.C. No. 1.117.527.011 de Florencia, abogado en ejercicio con Tarjeta Profesional No. 262.362 del Consejo Superior de la Judicatura, como apoderado judicial de la parte actora, de forma respetuosa, con fundamento en los artículos 320 y siguientes del C.G.P., me permito presentar sustentación del **RECURSO DE APELACIÓN** contra la sentencia proferida por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Florencia el pasado 19 de julio de 2024, dentro del proceso de la referencia, bajo los siguientes argumentos:

DECISIÓN APELADA

El despacho en sentencia de primera instancia resolvió declarar probada la excepción de culpa exclusiva de la víctima propuesta por la parte demandada y en consecuencia negó las pretensiones de la demanda condenando en costas a la parte demandante.

SUSTENTACIÓN DEL RECURSO DE APELACIÓN

La culpa exclusiva de la víctima ha sido definida por la Corte Suprema de Justicia en sentencia de casación del 16 de diciembre de 2016. Exp. 1989-0042, reiterada en sentencia del 7 de marzo de 2019 Rad. 05001 31 03 016 2009-00005-01, M.P. Octavio Augusto Tejeiro Duque, en donde precisó

“...se puede señalar que en ocasiones el hecho o la conducta de quien ha sufrido el daño pueden ser, en todo o en parte, la causa del perjuicio que ésta haya sufrido. En el primer supuesto –conducta del perjudicado como causa exclusiva del daño-, su proceder desvirtuará, correlativamente, el nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido, dando lugar a que se exonere por completo al demandado del deber de reparación.

"La importancia de la conducta de la víctima en la determinación de la reparación de los daños que ésta ha sufrido no es nueva, pues ya desde el derecho romano se aplicaba en forma drástica la regla, atribuida a Pomponio, según la cual (...) el daño que una persona sufre por su culpa se entiende como si no lo hubiera padecido, lo que condujo a un riguroso criterio consistente en que si la víctima había participado en la producción del daño, así su incidencia fuera de baja magnitud, en todo caso quedaba privada de reclamación.

(...)



Estas fotografías dan cuenta de la existencia de la huella de arrastre y de su dirección en forma de curva que inicia desde el carril de la motocicleta proyectándose hacia la mitad de las líneas amarillas y nuevamente hacia el carril de la moto, lo que nos lleva a concluir que la fuerza que genera la huella de arrastre provocada por la moto provenía precisamente del carril por el que transitaba la moto. Coherente y físicamente resulta lo más lógico.

Con estas documentales en conjunto se puede establecer que el punto de impacto se dio más hacia el carril de la motocicleta lo que se corrobora con las fotografías aportadas con la demanda que del mismo modo ilustran unas huellas de arrastre en la misma zona.

De igual forma se debe analizar la siguiente conclusión del dictamen DIPRAT2021-05 del 12 de febrero de 2021, en donde se indica: ***“Mediante el análisis de las huellas de arrastre de llanta y arrastre metálico marcados por la llanta delantera y partes metálicas del lateral derecho de la motocicleta respectivamente, se ha establecido el área de impacto dentro del tercio izquierdo del carril de circulación del motociclista sentido norte a sur, teniendo en cuenta que para marcar simultáneamente una huella de arrastre de llanta junto con arrastre metálico, la motocicleta debe estar en posición de volcamiento lateral. El volcamiento de la motocicleta y la roto-traslación en sentido contrario a su trayectoria, fue***

generada por la fuerza aplicada por el vehículo tipo camión teniendo en cuenta la diferencia de masas y cantidad de movimiento.”



Fotografía del momento del impacto

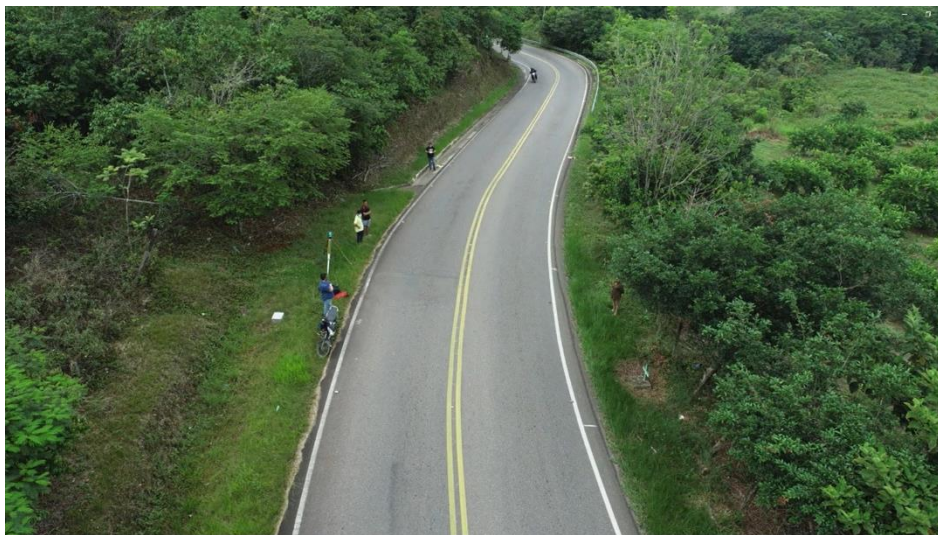
Lo anterior implica que se tenga que tomar como insumo necesario para establecer quien invadió el carril de quien, la **huella de arrastre**, porque es precisamente la que nos indica la posición de los vehículos momentos antes de presentarse el choque, no obstante el fallador de primera instancia la desechó con fundamento en que esta es indicativa del tercer impacto, el cual no es el determinante para determinar la invasión, conclusión que este litigante no comparte, porque como se indicó, es un vestigio que además de permitir establecer la secuencia de los vehículos, determina la trayectoria de las fuerzas tal y como lo determina el perito aportado por el extremo actor, por lo que resulta evidente la omisión del a-quo en dejar de valorar este elemento tan importante, el cual aporta elementos trascendentales para resolver el objeto de litigio.

Además, debe de tenerse en cuenta que el juzgador a-quo como el perito de la parte demandada indican que en el informe policial se plasmó la huella de arrastre como posible punto de impacto, lo cual no es correcto, ya que el mismo informe referencia un posible punto de impacto más hacia el costado del carril de la moto y una huella de arrastre sobre la mitad de la vía con una longitud de 50 centímetros.

SOBRE EL RADIO DE GIRO DEL VEHICULO FURGÓN

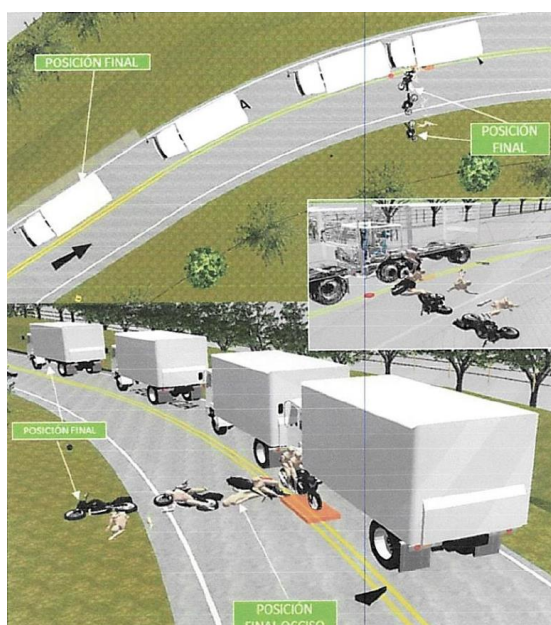
El punto de quiebre para que el juzgador de primera instancia tomara su decisión se centra en el radio de giro de las llantas del vehículo camión al momento de coger la curva, argumentando que, por las dimensiones del carro, es necesario que la cabina estuviese sobre las líneas blanca ya que de estar sobre las líneas amarillas al tener otro radio la parte trasera invadiría el carril contrario.

Frente a este punto debe indicarse que esta conclusión aplicaría cuando estamos ante curvas bastante pronunciadas que implican una diferencia entre los radios de giros de los ejes traseros y delanteros de los vehículos y en el presente caso el grado de curvatura de donde se presentó el accidente es mínimo, tanto es así que, en la representación gráfica de la dinámica del accidente de los dos dictámenes, esta diferencia entre los ejes del vehículo por el grado de la curva no es representada.



Curva de la vía

Aunado a lo anterior, si en gracia de discusión se admitiera que el camión estuviere transitando por su carril, la huella de arrastre por contera debería estar ubicada en el mismo carril, para mayor ilustración observemos esa imagen del dictamen de la parte demandada:



Esta foto ilustra la dinámica del accidente según el demandado, en donde ubican las llantas de la motocicleta sobre el carril del camión. Esto para significar que de haber sido esta la secuencia la huella de arrastre empezaría precisamente desde el carril del camión y de acuerdo con las fotografías que se allegan y conforme el dictamen pericial aportado por el extremo actor, la huella de arrastre empieza desde el carril de la motocicleta, situación que se presenta por la falta de análisis y valoración probatoria de este elemento tan importante que es la huella de arrastre.

Finalmente debe indicar que es el mismo perito de la parte demandada quien indica que el área de impacto se extrae de “*las evidencias que habían en la vía, el posible punto de impacto que marcó la autoridad de policía, y de las huellas en la zona media de la calzada así como el inicio de las dispersiones de los fluidos asociados a la deformación de la motocicleta y de los cuerpos y la ubicación final de estos*”, esto para mostrar que son los vestigios y los elementos que quedan después del accidente los insumos para poder determinar las invasiones del carril, no obstante para el juzgador de primera instancia la misma no resulta tan relevante.

De igual forma, el a-quo indica que no se determinó que llanta de la motocicleta provocó el impacto tres, lo cual no es cierto, pues el perito en su informe es claro en indicar lo siguiente: **“Mediante el análisis de las huellas de arrastre de llanta y arrastre metálico marcados por la llanta delantera y partes metálicas del lateral derecho de la motocicleta respectivamente, se ha establecido el área de impacto dentro del tercio izquierdo del carril de circulación del motociclista sentido norte a sur, teniendo en cuenta que para marcar simultáneamente una huella de arrastre de llanta junto con arrastre metálico, la motocicleta debe estar en posición de volcamiento lateral.”**

Tanto es así que para que se genere el tercer punto de impacto (moto con la llanta trasera del camión) resulta necesario que la motocicleta estuviese en su carril para que la misma sea proyectada en la dirección que marca la huella de arrastre, y la forma oblicua que proyecta esta se debe a que precisamente la moto está recibiendo el impacto dos desde su carril lo que ocasiona la caída de la moto y de los ocupantes y se presente el impacto tres que a su vez genera el movimiento de roto-traslación de la moto que es lo que marca la huella de arrastre. Una interpretación diferente conllevaría a que las huellas de arrastre estuvieran sobre el carril del camión y los elementos de prueba no lo demuestran de esta manera.

En otras palabras, las marcas de dirección de la huella son las que nos dicen cuáles fueron los movimientos de los vehículos antes de marcarse esta y dado que la huella es en forma oblicua o diagonal, hace que se concluya que la moto está recibiendo el impacto desde su carril por parte del camión que se encuentra ubicado sobre la línea amarilla e intenta ingresar nuevamente a su carril de lo contrario no se hubiera marcado, como se evidencia en la siguiente fotografía:





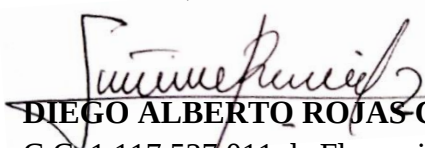
Dinámica del accidente

Con lo anterior quiero dejar claro, que la teoría del despacho frente a la dinámica del accidente no es de recibo si se tiene en cuenta lo indicado frente a la huella de arrastre, esto porque si ubicamos el segundo impacto que es el que realmente ocasiona la caída, detiene los cuerpos y posteriormente ocasiona la muerte de las víctimas, dentro del carril del camión, necesariamente el vehículo tendría que desplazarse en forma diagonal, es decir tratando de ingresar desde el carril contrario hacia el suyo, y no como lo indica el despacho haciendo alusión a que los dos ejes del camión se encontraban dentro de su carril (o bordeando la línea amarilla). El análisis del despacho implicaría que la rueda izquierda trasera del camión que está impactando la motocicleta necesariamente tuvo que haberse ubicado parcialmente sobre la línea continua amarilla del motociclista lo que supondría que el vértice trasero izquierdo del furgón estuviera completamente en el carril de la moto, por la posición diagonal al momento del choque, sin embargo, este razonamiento no lo hace el juzgador precisamente porque no tuvo en cuenta la huella de arrastre.

En conclusión, de haberse analizado en debida forma la huella de arrastre, su dirección y forma oblicua, se debió haber concluido que el vehículo camión si transitaba por el carril de la moto, esto porque es el único elemento que nos permite determinar la dinámica del accidente, y la trayectoria de los vehículos involucrados. Proferir una decisión sin hacer ese análisis implicaría sacar conclusiones basadas en cálculos e hipótesis sin asidero real de Las pruebas y este es precisamente el juicio de reproche que se la hace a la decisión de primera instancia, razón por la cual de forma respetuosa se solicita al Honorable Tribunal Superior de Florencia, otorgue mayor valor probatorio al dictamen pericial aportado por la parte demandante al contar con todos los elementos idóneos para probar los argumentos de la demanda y en consecuencia realice un análisis de los elementos que se ponen de presente con este recurso.

De esta forma dejo expuesto la sustentación del recurso de apelación interpuesto solicitando la sentencia sea revocada y en consecuencia se accedan a las pretensiones de la demanda y se declare no probadas las excepciones propuestas.

Atentamente,


DIEGO ALBERTO ROJAS-CRUZ
C.C. 1.117.527.011 de Florencia
T.P. 262.362 del C.S de la J.