

Radiación: 76-111-31-03-001-2020-00064-00 Recurso de apelacion

Juan Carlos Bejarano <uscderecho@gmail.com>

Mié 17/11/2021 10:02 PM

Para: Juzgado 01 Civil Circuito - Valle Del Cauca - Guadalajara De Buga <j01ccbuga@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Doctora

NATALIA MARIA VENENCIA GALEANO

JUEZ PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUGA

E. S. D.

Referencia:	
Demandante:	Luis Arturo Castaño Arango y Ana Delia Obando
Demandado	Jorge Alberto Vélez Zapata y
	76-111-31-03-001-2020-00064-00

ASUNTO: Recurso de apelación contra SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA Nro. 14 del 11 de noviembre de 2021

Cordial saludo:

JUAN CARLOS VÍCTOR MANUEL BEJARANO RINCÓN, persona mayor y vecino de Palmira valle identificado como aparece al pie de mi correspondiente firma., abogado en ejercicio con [T.P.No.](#) 281446 del C.S.j., como apoderado judicial del demandante, por medio del presente escrito me permito interponer el recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia Nro. 14 del 11 de noviembre de 2021 proferida por este despacho dentro del término de 3 días de conformidad con lo indicado por este despacho en la audiencia de fallo mediante auto 923 en el concede el recurso de apelación y solicitó pruebas art. 327 del C.G del P numeral 4 y 5

para ello anexo en formato PDF
escrito de recurso de apelación y reparos al fallo
peritaje a evidencias de la fiscalía por experto
dentro del término

RE: Radiación: 76-111-31-03-001-2020-00064-00 Recurso de apelacion

Juzgado 01 Civil Circuito - Valle Del Cauca - Guadalajara De Buga

<j01ccbuga@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Vie 19/11/2021 8:45 AM

Para: uscderecho <uscderecho@gmail.com>

Buenos días, acusamos recibido de su correo electrónico, hoy 19 de noviembre de 2021, lo anterior teniendo en cuenta que la atención al público es de lunes a viernes en el horario comprendido entre las 8:00 am. a 12:00 m. y de 1:00 p.m. a 5:00 p.m. y por otro lado, el día 18 de noviembre de 2021, el Despacho permaneció cerrado por el cese de actividades programado por ASONAL JUDICIAL, por lo tanto, no corrieron términos.

Atentamente,

DANIEL OMAR SOTO BEDOYA

Citador

JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO

Calle 7 No. 13-56 – Piso 3 - Oficina 306

Celular: 322 5373431

Teléfono (092) 2368454

Email: j01ccbuga@cendoj.ramajudicial.gov.co

Guadalajara de Buga - Valle del Cauca

Notificaciones por Estado, Traslados y Avisos a la Comunidad, dando click en el siguiente enlace: <https://www.ramajudicial.gov.co/web/juzgado-01-civil-circuito-de-buga>

PRUEBA ELECTRÓNICA

Por parte de esta dependencia se entenderá como aceptado y se recepcionará como documento prueba de la entrega al usuario o peticionario (Artículo 291 en concordancia con el Artículo 612 del C.G. del P. y el Artículo 199 de la Ley 1437 de 2011)

IMPORTANTE

Tenga en cuenta que el horario de **RECEPCIÓN Y ATENCIÓN VIRTUAL** en este buzón electrónico es de Lunes a Viernes de **8:00 a.m. a 12:00 m. y de 1:00 p.m. a 5:00 p.m.**, cualquier documento recibido posterior a esta última hora, será radicado con fecha del día hábil siguiente.

De: Juan Carlos Bejarano <uscderecho@gmail.com>

Enviado: miércoles, 17 de noviembre de 2021 10:01 p. m.

Para: Juzgado 01 Civil Circuito - Valle Del Cauca - Guadalajara De Buga <j01ccbuga@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Asunto: Radiación: 76-111-31-03-001-2020-00064-00 Recurso de apelacion

Doctora

NATALIA MARIA VENENCIA GALEANO

JUEZ PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUGA

Doctora
NATALIA MARIA VENENCIA GALEANO
JUEZ PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUGA
E. S. D.

Referencia:	
Demandante:	Luis Arturo Castaño Arango y Ana Delia Obando
Demandado	Jorge Alberto Vélez Zapata y
	76-111-31-03-001-2020-00064-00

ASUNTO: Recurso de apelación contra SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA Nro. 14 del 11 de noviembre de 2021

Cordial saludo:

JUAN CARLOS VÍCTOR MANUEL BEJARANO RINCÓN, persona mayor y vecino de Palmira valle identificado como aparece al pie de mi correspondiente firma., abogado en ejercicio con T.P.No. 281446 del C.S.j., como apoderado judicial del demandante, por medio del presente escrito me permito interponer el recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia Nro. 14 del 11 de noviembre de 2021 proferida por este despacho dentro del término de 3 días de conformidad con lo indicado por este despacho en la audiencia de fallo mediante auto 923 en el concede el recurso de apelación y solicito pruebas art. 327 del C.G del P numeral 4 y 5:

PETICION

1. Solicito revocar la sentencia de primera instancia Nro. 14 del 11 de noviembre de 2021 proferida por este despacho y en su lugar se conceda todas y cada una de las pretensiones de la demanda teniendo en cuenta los reparos que indicare a continuación.
2. Solcito se practique las siguientes pruebas en razón de lo estipulado en el art. 327 del C.G del P, correspondientes a una evidencia fotográfica y peritaje sobre la misma realizada por el Ing. Rommy Schnaider Cano Díaz la cual demuestra que la escena del accidente fue manipulada y que la moto la movieron para hacer parecer que la víctima tuvo lo culpa, evidencia que no se pudo aportar con la demanda ni en el trámite de excepciones ya que las fotos de la fiscalía son de difícil apreciación y la imagen que se aportó siendo la misma permite apreciar de una forma más clara la manipulación de la escena.

SUSTENTACION DEL RECURSO

Constituyen argumentos que sustentan el recurso de apelación, los siguientes:

1. El juez de primera instancia se equivoca al manifestar, que a razón de que la víctima también ejercía una actividad peligrosa, no se le da aplicación a la presunción de culpa y la cual sustenta en jurisprudencia de la C.S de J. del 2 de mayo de 2017 con magistrado ponente PEDRO OCTAVIO DURAN CADENA, lo cual constituye una interpretación contraria a línea de jurisprudencial en este caso en específico.

Cuento con varios años de experiencia en el litigio, en relación a la responsabilidad civil extracontractual en el cual he adelantado varios procesos ante la instancia civil, como son el proceso de radicación 76001310301120030048001 TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE CALI SALA CIVIL CALI (VALLE DEL CAUCA) procedente JUZGADO 11 CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI (VALLE DEL CAUCA) Demandante: FRANCO LUZARDO ARTEAGA ARANGO Demandado: EXPRESO TREJOS LTDA, MUNIF ALI GATTAS BULTAIF y LEASING DE BOYACA, y recientemente el Procesos de radicación 76001310300120170021901 ante el TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE CALI SALA CIVIL CALI (VALLE DEL CAUCA), procedente JUZGADO 1 CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI (VALLE DEL CAUCA) Demandante: JHOSTIN EFREN LONDOÑO VANEGAS Y OTROS, como Demandado: BANCO DE OCCIDENTE S.A., Demandado: PALMIRANA DE ASEO S.A. E.S.P. en sentencia del 11 de noviembre de 2020.

Al igual que otros procesos judiciales adelantados ante los juzgados, tribunales judiciales y la corte suprema de justicia en materia civil mantienen una línea jurisprudencial clara en la cual en las acciones derivadas de accidentes de tránsito se trata de actividades peligrosas y de acuerdo con la jurisprudencia y la ley los elementos que se tienen en cuenta en este proceso son hecho, daño y nexos causal, la culpa no es un elemento para la exoneración.

Ahora lo indicado por el juzgado de primera instancia al determinar que por ejercitar ambos una actividad peligrosa esta se aniquila, es contrario a la línea jurisprudencial acogida por las corporaciones judiciales incluyendo el proferido por el magistrado LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA Ponente en SC2107-2018, bajo Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01 (Aprobado en Sala de veintiuno de febrero de dos mil dieciocho).

La Juez de primera instancia, habla de que existe equivalencia, entre las dos actividades de conducción de ambos vehículos, lo cual es contrario a la realidad, pues

aunque tanto el conductor del Campero señor JORGE ALBERTO VELEZ ZAPATA, profesional del transporte, como ya fue probado, desempeñado actividades para TRASGINEBRA, como el de la motocicleta RUBEN DARIO CASTAÑO OBANDO, se encontraban desarrollando una actividad peligrosas al momento del accidente, **pero no hay equivalencia en la potencialidad dañina en ambas actividades**, dadas las características y dimensiones disímiles de la motocicleta y el vehículo involucrados, por lo que la interpretación de la señora Juez de primera instancia es errada, sigue operando en este caso a favor de las víctimas la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda, estando a su cargo la demostración de la causa extraña que lo exonere de la responsabilidad que se le endilga. Y debe tener en cuenta este despacho que la jurisprudencia ha determinado que el que tenga el vehiculó más grande es el que debe tener mayor cuidado, pues el del vehiculó más grande genera mayor riesgo y por lo tanto mayor peligro.

Ha explicado la Corte Suprema de Justicia que en estos casos “...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...”. (Sentencia del 26 de agosto de 2010. M.P. Ruth Marina Díaz Rueda).

Ha considerado también la jurisprudencia que en materia de accidentes de tránsito y de la colisión de actividades peligrosas, no puede el Juez que conozca del asunto **aniquilar automáticamente la presunción de culpa** que favorece al damnificado por el hecho, pues es su deber el de establecer y ponderar la peligrosidad de ambas y, en especial, la virtualidad dañina de la una frente a la otra. Dicho de otro modo, si en las específicas circunstancias en las que se produjo el accidente, existía cierta equivalencia en la potencialidad dañina de ambas actividades, es posible aniquilar la presunción, pero si esa correspondencia no existe, seguirá operando a favor de la víctima la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda. (Sentencia del 24 de agosto de 2009 (M. P. William Namén Vargas Exp. 2001-01054-01).

En resumen, como lo dice la misma Corporación en reciente decisión: “...la jurisprudencia de la Corte en torno de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, ha estado orientada por la necesidad de reaccionar de una manera adecuada “(...) ante los daños en condiciones de simetría entre el autor y la víctima, procurando una solución normativa, justa y equitativa (...)”.

De igual manera, 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.

Así las cosas, cuando la actuación de quien sufre el menoscabo no es motivo exclusivo o concurrente del percance que él mismo padece, tal situación carecerá de eficacia para desestimar la responsabilidad civil del autor o modificar el quantum indemnizatorio.

Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta “en todo o en parte” 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”, 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 interpelado 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”, como causa exclusiva del reclamante o de la víctima...”.

Evidentemente el vehículo campero de transporte, tiene unas características de potencialidad muy peligrosas, es un vehículo de un modelo muy viejo 1981, que para la actividad de transporte de pasajeros, es obsoleta y que en sentencia C 586 de 2003 debe orientarse a La política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano con base en los siguiente principios: i) desestimular la utilización superflua del automóvil particular, ii) mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial mediante la regulación del tráfico y iii) promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.

Por lo anterior es evidente que el campero constituye un mayor riesgo por las condiciones del mismo, como son su actividad, su condición mecánica, su estado, siendo mucho más dañinas que la motocicleta que es un modelo reciente con unas condiciones tecnológicas mucho mejores que las del campero.

El campero mencionado tiene 2.200 c.c., y pesa aproximadamente entre 1.5 a dos toneladas lo cual no es equivalente a la moto que solo pesa 200 kilos.

2. Por otra parte, es evidentemente que las pruebas recaudadas en el proceso de referencia, plantea muchas dudas.

Es necesario que se tenga en cuenta algunas características que resultan sospechosas en las declaraciones del conductor del vehículo señor JORGE ALBERTO VELEZ y del testigo señor MARINO BERNAL que muestra contradicciones y dejan muchos vacíos.

Al ver detenidamente las pruebas recaudadas por la fiscalía y que a continuación pretendo resaltar, toda vez que a pesar de reposar dentro del expediente fueron pasadas por alto en el momento de la valoración probatoria, lo que me obligó a solicitar un peritaje externo de un experto para demostrarlo y que ruego sea tenido en cuenta.

Como son la prueba de que en el lugar del accidente de tránsito se presentaron alteraciones que fue plasmada en el formato FPJ-04 PRIMER RESPONDIENTE donde dice

que al llegar al lugar había personas ajenas al occiso. Una de esas posibles alteraciones ocasionadas por las personas ajenas es el cambio de posición final de la motocicleta.

ACTUACIÓN DEL PRIMER RESPONSABLE – FPJ - 04														
Departamento	Valle.			Municipio	Ginebra.		Fecha	2019	02	03	Hora	8	7	20
1. LUGAR DE LOS HECHOS														
Zona donde ocurrieron los hechos				Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>	N°. y/o nombre comunal / localidad: la Cristalina.						
Barrio / Vereda:				Otros:										
Dirección: Carretera 5 Vía Costa Rica Puente Rojo Km 0+100.														
Características:														
Fecha y hora probable de los hechos:														
2. PROTECCIÓN AL LUGAR DE LOS HECHOS														
Realiza acordonamiento				SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO								
¿Por qué no acordonó?:														
3. OBSERVACIONES DEL LUGAR DE LOS HECHOS														
Hubo alteración del lugar de los hechos				SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO								
¿Por qué hubo alteración?: al llegar al lugar habían personas ajenas al occiso														
Relación Intervinientes o personas que ingresaron al lugar de los hechos														
				SI	<input type="checkbox"/>	NO								

Documento aportado por la fiscalía y que reposa en el proceso de referencia, expediente digital a folio 7 allegado por la fiscalía¹.

La declaración dada por el testigo BERNAL en este proceso a la pregunta de que si había gasolina en la escena este manifiesta que NO, lo cual es contrario a la evidencia recaudada en el proceso y en la evidencia fotográfica.

¹ Obsérvese el punto 3 (observación del lugar de los hechos), donde la policía judicial asevera que hubo alteración de la escena



Imagen 6: sentido occidente – oriente

El testigo HUGO BERNAL dice que la motocicleta golpea el vehículo que lo identifica como un WILLIS, por un lado, ya que este trata de esquivarlos, y que rebota y cae a su lado, lo cual es contradictorio a la realidad, pues inicialmente no se trata de un WILLIS, pues se a identificado plenamente que se trata de un CAMPERO FORD LLANERO, por otra parte la afirmación esta que riñe con la lógica al ver la posición final de los vehículos y el cuerpo de la víctima, pues según su planteamiento, el conductor de la moto CASTAÑO victima en este caso, adelanto al testigo BERNAL y obligatoriamente tuvo que invadir el carril contrario, lo cual provocó la colisión, pero al caer sin vida, el fallecido señor CASTAÑO, está en su

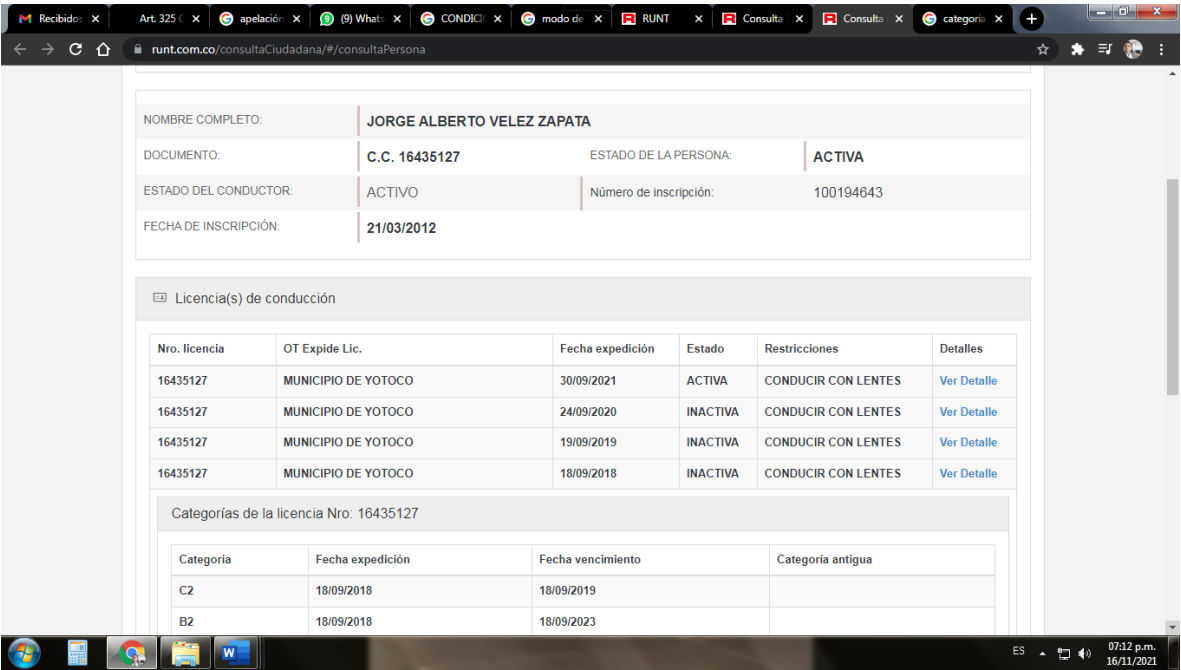
totalidad en la vía que le corresponde, por lo que sería imposible que cayera a un lado del testigo BERNAL, como este afirma, pues la víctima estaba a menos de un metro del andén por donde transitaban ambas motos.

El testigo manifiesta que estuvo durante media hora en la escena del accidente, pero cuando llegó la policía y el guarda de tránsito este se había retirado del lugar, entonces por qué su nombre fue dado como testigo en ese momento

De otro lado considero que la Juez primera civil del circuito de Guadalajara de Buga se equivoca en varias apreciaciones las cuales son las siguientes:

- A. Dice que el informe de tránsito no fue tachado, pero si se hicieron reparos en relación a que se indicó que la persona que realizó el informe AGENTE TRASNITO llegó una hora tarde, y que la víctima quedó en el carril que le corresponde o en el que transitaba, y se aportó una fotografía que evidencia la manipulación de la escena.
- B. Tampoco es cierto que se aceptara ni en la demanda ni en la contestación, que la víctima tuviera incidencia en el accidente, por el contrario, siempre se indilgo responsabilidad al conductor del campero señor JORGE ALBERTO VELEZ ZAPATA.
- C. Se insiste por parte del juez de primera instancia que la culpa se debe demostrar y no se presume en este caso, lo cual como ya se indicó anteriormente no es cierto, ya que no existe similar potencialidad del daño, en este caso quiero hacer referencia a las características del vehículo campero, que es un vehículo muy viejo de modelo 81 y que para prestar el servicio público cumplido hace muchos años con su vida útil, que no tiene las condiciones de protección que ofrece la nueva tecnología, correspondiente a frenos que hubieran podido evitar el accidente, volante, y demás características que requiere la asistencia al conductor, tecnología que se utiliza para hacer que el viaje en vehículos de motor sea más seguro a través de la automatización, mejoras y adaptaciones de algunas o todas las tareas involucradas en el manejo de un vehículo, además, téngase en cuenta el conductor es un profesional, que como ya se indicó en las pruebas aportadas y en la propia declaración del demandado JORGE VELEZ lleva muchos años en la conducción de vehículos, que el vehículo tiene un cilindraje de 2200 , que la revisión tecno mecánica fue en agosto de 2018, es un conductor que

para el momento tiene licencia para conducir C2 con la condición de usar lentes



- D. No se probó como dice la juez 1 del circuito de Buga la culpa exclusiva de la víctima por pérdida de control, se desvirtúa por la evidencia fotográfica que no se tomó en cuenta pues como la misma juez dice esta se encuentra en registro fotográfico aportado por la fiscalía, y donde se evidencia que ambas son iguales, además la posición de la moto y la posición del cadáver no concuerda con la hipótesis planteada, esta hipótesis planteada en el informe no es concluyente en razón de que ellos llegaron con más de 30 minutos de retraso a la escena y el testigo estrella de este proceso ya se había ido, y de acuerdo al croquis ambos vehículos estaban en su carril, solo se tomó declaración del conductor que estaba vivo por tanto esa declaración es viciada.
- E. No es cierto que la moto haya quedado entre los dos carriles, como dice el juez de primera instancia, ni siquiera el conductor que falleció RUBEN DARIO CASTAÑO OBANDO, incluso quedaron muy separados la moto del campero, habla de pintura y sangre en el costado del superior del palabrista lo cual no concuerda con la posición final del vehículo ya que la sangre y el tejido cerebral quedó lejos del campero.

Honorable magistrado al realizar la verificación de las pruebas y cotejarla con la fotografía que aporte posteriormente se presentan muchos interrogantes que me vie en la obligación de consultar con un experto perito.

¿Según los puntos de impacto presente en los vehículos y la geometría curva de la vía, es factible o posible que la motocicleta quedará en esa posición final? A lo cual el responde que No, ya que todo vehículo tipo motocicleta que circula o sale de una curva lo hace inclinado hacia el vértice de curvatura, en otras palabras, hacia la parte interna de la curva,

para lograr disminuir la fuerza centrífuga que lo trata de sacar o expulsar. Por tal razón cuando una motocicleta colisiona deberá tener una posición final sobre alguno de sus costados dependiendo de la velocidad de circulación.

Según rastros de los fluidos dejados por la motocicleta (gasolina) y los puntos de impactos en los vehículos, ¿cuál sería la posición final posible y probable de la motocicleta en la dinámica post impacto? A lo que dijo Estudiando las deformaciones en la motocicleta; como se observa en la imagen N°3 la colisión por parte de la motocicleta sobre la estructura de la camioneta es a baja velocidad como máximo 30 km/h. y adicionalmente influenciada por un ángulo de colisión de 15° al salir de la curvatura la posición exacta debe ser la suministrada en la imagen N°3 con un margen de error del 5%

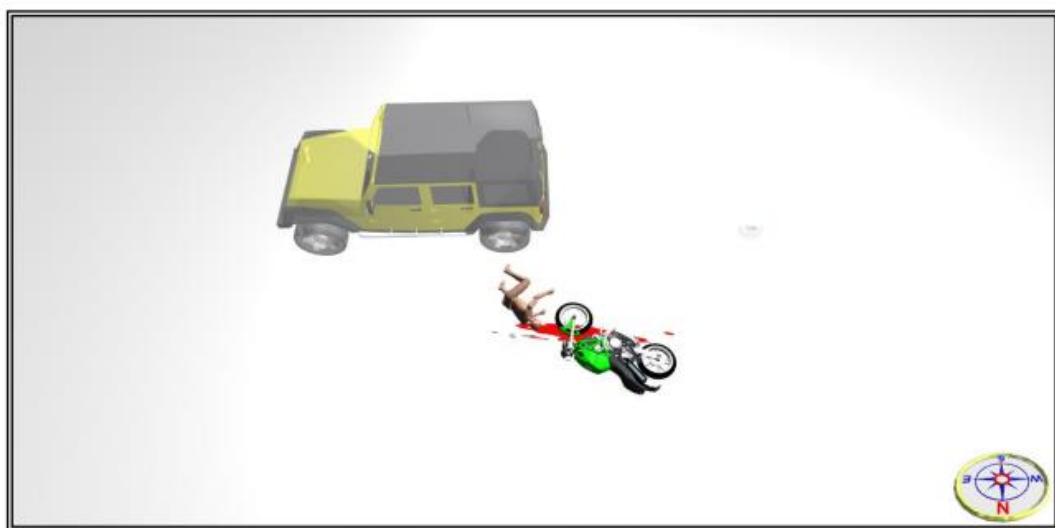


Imagen 03 Fuente software ARAS 360 HD, Reconstrucción y modelación Ing. Rommy Schnaider Cano, visual de los vehículos en posición final según daños presentes en los mismos y en la víctima. Vehículos de características dimensionales iguales.

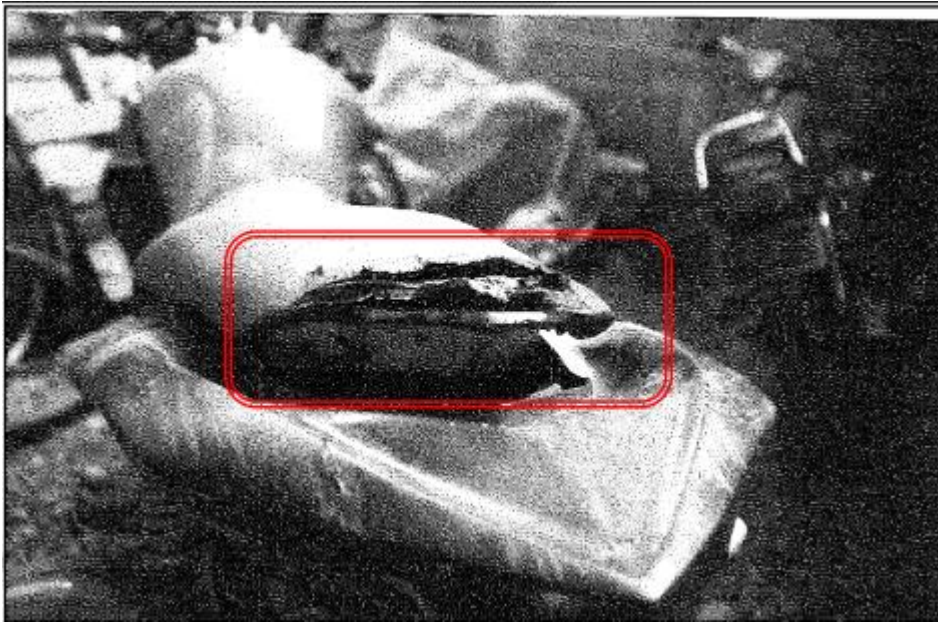
En la fotografía suministrada a color y que el identifica en el informe como N°2 se observa un lago de gasolina donde se encuentra la sangre de la víctima y también un goteo de líquido hasta la posición final de la motocicleta. En la que pregunto qué basado en su experiencia ¿qué se puede deducir de las huellas plasmadas por ese líquido (gasolina)?

Responde: En las anteriores preguntas se realiza en imágenes la etapa de impacto y post impacto. Estudiando las deformaciones vehiculares para estimar una posible velocidad de colisión y modelar la etapa de post impacto acorde a las características propias del accidente.

En la imagen N°3 se visualiza la posición en la que debería estar el conjunto formado por la motocicleta y conductor. Por ende, lo que se visualiza en la fotografía N° 2 es una alteración de la posición final de la motocicleta y localizada en una posición final improbable según dinámica del siniestro. En el lugar del accidente de tránsito se presentaron alteraciones que fue plasmada en el formato FPJ-04 PRIMER RESPONDIENTE

donde dice que al llegar al lugar había personas ajenas al occiso. Una de esas posibles alteraciones ocasionadas por las personas ajenas es el cambio de posición final de la motocicleta.

Y finalmente se encontró por el perito Fotografía N°5 fuente documentos anexos folio 181 de 290, daños en la parte posterior del asiento de la motocicleta por arrastre, que refuerza la teoría de alteración de la escena.



Bajo las anteriores premisas puede afirmarse que la actividad probatoria debe estar orientada hacia la construcción de argumentos que permitan inferir con alta probabilidad (más allá de toda duda razonable) que ciertos hechos ocurrieron de determinada manera, para adecuarlos luego a una norma y establecer así las consecuencias que de ello se derivan. Ante la imposibilidad de obtener certeza en el proceso de reconstrucción de los hechos, resulta fundamental que el fiscal verifique la corrección material de los argumentos relacionados con el componente fáctico, esto es, que se convenza a sí mismo y luego le demuestre al juez, que cada una de las conclusiones principales o secundarias, están fundamentadas en premisas válidas, y que la conexión lógica entre premisas y conclusiones es tal, que sugiere una alta probabilidad de que estas sean ciertas., cosa que no pasa en este caso pues no.

ANALISIS Y VALORACION JURIDICAS DE LAS PRUEBAS

Lo que se puede apreciarse con las pruebas dictamen pericial, croquis, historia clínica es que el impacto no pudo ser como lo indica el conductor, pues la posición final de los vehículos y la víctima no es lógica o posible y que existe evidencia de manipulación.

Las fotografías aportadas por la fiscalía no son fáciles de apreciar por lo que la evidencia fotográfica aportada con posterioridad a color y que es de la escena, contradice los testimonios y las hipótesis planteadas, dejando en entredicho la veracidad de las declaraciones del conductor y del testigo supuestamente presencial señor BERNAL

No se tuvo en cuenta la declaración del testigo de la parte demandante que informó de la manipulación de la escena y que con el dictamen que aportó con este escrito y la fotografía validan esta aseveración, es decir que demuestran que efectivamente la escena fue manipulada y que el testigo está mintiendo, tanto así que declaró el señor BERNAL que no había gasolina en la escena, lo cual es falso.

El conductor y testigo parece que fueron preparados para la audiencia, pues se observa que ambas declaraciones siguen una historia que no concuerda con la evidencia que aparece en la investigación.

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DE LOS DEMANDADOS DENTRO DEL PROCESO CIVIL

A fin de favorecer a las víctimas de los daños ocasionados en ciertos acontecimientos, la jurisprudencia, apoyándose en las normas legales contenidas en el artículo 2356 del código Civil admitió un régimen conceptual y probatorio propio de las denominadas actividades peligrosas, después de haber advertido que el ejercicio de una actividad de dicha naturaleza coloca a los asociados en eminente peligro de recibir lesiones aunque se ejecute observándose por su autor toda la diligencia que ella exige como se observa dentro del proceso, se trató de un accidente de tránsito, que dicho accidente ocurrió, por negligencia del conductor que impactó al ocupante de la moto que él vio y dice que trató de esquivar, según la versión del mismo conductor y es evidente que fue un error humano por parte del conductor del camión, y que se demuestra por la manipulación de la escena con el fin de ocultar la verdad y responsabilizar a la víctima conductor de la motocicleta señor RUBEN DARIO CASTAÑO, y que reconoce que esa zona es de tránsito lento y paso de peatones, es decir que el conductor del CAMIÓN debe tener cuidado al operar el vehículo por ser una actividad peligrosa con el fin de proteger la vida de las personas y de más, en concordancia con lo expuesto anteriormente es necesario precisar los elementos que constituyen la responsabilidad civil extracontractual en este caso los cuales son:

HECHO GENERADOR el hecho generador es el accidente ocurrido el El día 3 de febrero de 2019 en la carrera 5 frente al numeral 14- 67 en el puente rojo de Costa Rica, la cual es residencia del conductor del Campero JORGE ALBERTO VELEZ ZAPATA

DAÑO SUFRIDO POR EL DEAMANDANTE. Esto se ha demostrado extensamente en el proceso y no hay duda de los daños que se le causaron a mis poderdantes por ser algo evidente como consta en dictámenes medico legales, correspondiente a la muerte del señor RUBEN DARIO CASTAÑO OBANDO

LA CULPA DEL DEMANDADO no es necesaria para demostrar la responsabilidad en actividades peligrosas. En este caso se debe dar a aplicación a lo estipulado por el art. 2356 del código civil, en la cual se debe presumir la culpa del autor del daño por solo producirse este, por tratarse de una actividad peligrosa y que la parte demandada no ha aportado pruebas concluyentes que desvirtúen la responsabilidad del demandado pues se a mostrado que existe una manipulación de la escena del accidente y otras irregularidades que se indicaron anteriormente.

En concreto el régimen especial consiste sustancialmente en que, cuando el daño se causa en el ejercicio de una actividad peligrosa se dispensa a la víctima de presentar la prueba, con frecuencia difícil, de la incuria o imprudencia de la persona a la que demanda la reparación, es decir que se debe presumir la culpa de esta por ser ella con su obrar ha creado la inseguridad de los asociados presunción que no puede ceder sino ante la demostración de que el perjuicio fue la resulta de una **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA, DE UNA FUERZA MAYOR, DE UN CASO FORTUITO, O DE LA INTERVENCIÓN DE UN ELEMENTO EXTRAÑO.**

Las circunstancias de los automotores han creado un riesgo social propio, al cual es preciso atender, estableciendo la responsabilidad de sus conductores mediante la conjunción de los criterios objetivo y subjetivo, como las normas de tránsito existentes no alcanzan a prever todas las precauciones necesarias para asegurar una circulación exenta de daños a terceros,

ES PRECISO QUE LOS CONDUCTORES, SI ASPIRAN A QUE SE LES REFUTE COMO HOMBRE PRUDENTES, no solo a viajar a velocidad moderada y a cumplir con las demás

prescripciones reglamentarias, sino también a estar atentos a los obstáculos de la vía, y aun, cuando ellos fuere menester, a extremar sus cautelares para evitar los accidentes

NEXO CAUSAL la jurisprudencia determina que otro de los elementos que constituye la responsabilidad civil extracontractual es la relación casual la cual en el caso sub.-lite se demuestra claramente cuando se determina que se produjo un daño y que este es producido o tiene relación con el acontecimiento que lo produjo y que fue por culpa del conductor véase en el proceso que en accidente ocurrido el 3 de febrero de 2019, es la causa la muerte del señor RUBEN DARIO CASTAÑEDA OBANDO y que la culpa le es imputable al conductor del campero de placas SSF-597 AFILIADO A LA EMRESA DE TRASPORTE GINEBRA S.A quien violo las normas de transito diseñadas para evitar este acontecimiento, Y TRATO DE OCULTAR al MANIPULAR LA ESCENA, quien actuó imprudentemente, negligente amenazando la vida, evento que no hubiera sucedido si el conductor hubiera acatado las indicaciones de transito y lo que la razón o prudencia indica el es un conductor de servicio público que habitualmente transitaba estas vías y era conocedor del peligro que se presentaba y poder detener la maquina o disminuir la velocidad para no lesionar o poner en peligro la integridad de las personas.

EN CUANTO A LAS EXCEPCIONES

Propongo señor Juez, que sean negadas y se ordene pagar a mi poderdante las pretensiones de acuerdo con la ley sustancial las siguientes:

PRUEBAS

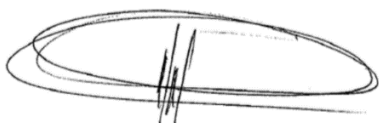
Señor Magistrado, como regla general, las pruebas deben aportarse con la demanda o su contestación. Sin embargo, en algunos casos, no es posible aportar todas las pruebas en estas oportunidades probatorias. Caso que pretendo exponer en este momento, pues aparecieron unas fotografías del accidente que a pesar de que están en el registro fotográfico de la fiscalía, estas no se pueden apreciar bien y cuyos datos no estaban a mi alcance como abogado cuando preparé los escritos de demanda y contestación a las excepciones. y no se pudo aportar a tiempo pues desconocía su existencia.

Hago referencia unas fotografías que me enviaron vía WhatsApp en las cuales se evidencia una presunta manipulación de la escena del accidente la cual discrepa con la información

dada en el croquis y que las fotos de la fiscalía no se pueden apreciar por estar en Blanco y Negro.

Solicito que se acepte el peritaje sobre la misma realizada por el Ing. Rommy Schnaider Cano Díaz la cual demuestra que la escena del accidente fue manipulada

Del Señor Juez. Atentamente:

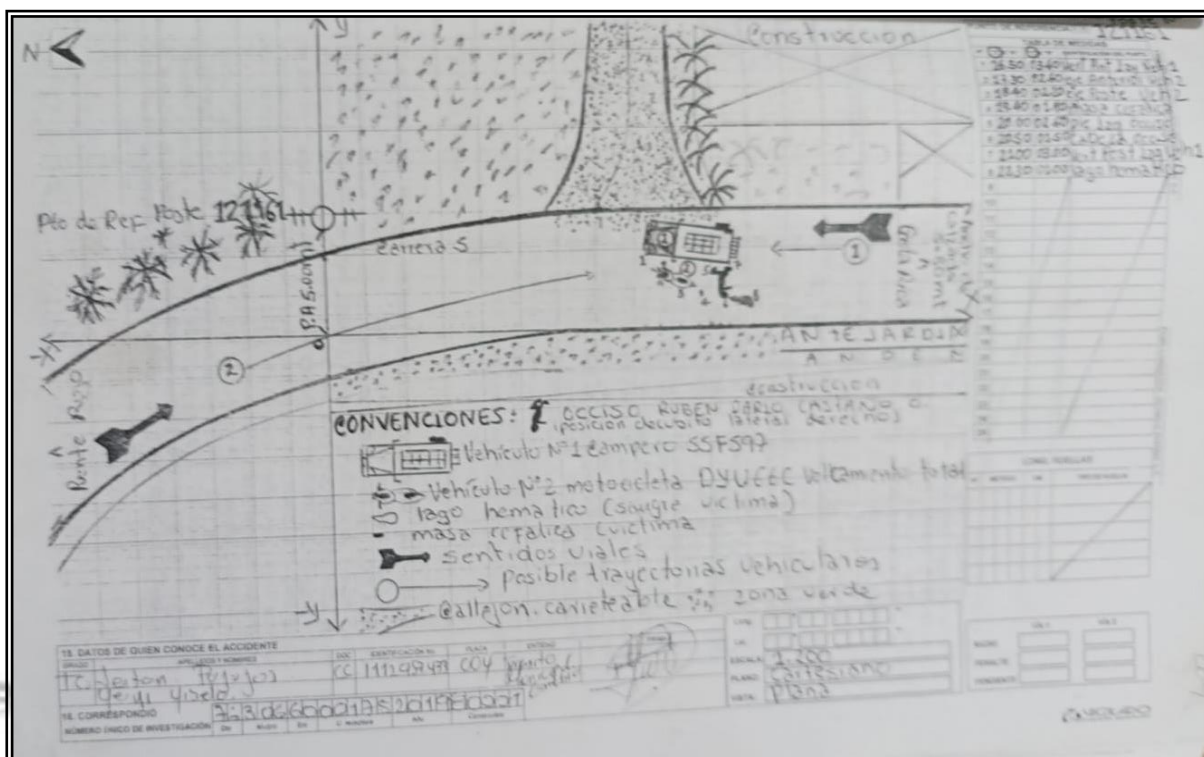
A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy oval shape with several vertical strokes intersecting it.

JUAN CARLOS VICTOR MANUEL BEJARANO RINCON

CC. No. 94.310.136 de Palmira valle

T.P. No. 281446 del CSJ.

Se solicita por parte del Dr. JUAN CARLOS VICTOR MANUEL BEJARANO RINCON C.C. 94.310.136 de PALMIRA, que fundado en la experticia, conocimientos y trayectoria en materia de accidentología vial del **Perito Ingeniero Magister Rommy Schnaider Cano Díaz**, realice un estudio detallado de las siguientes fotografías.



Fotografía N°1 bosquejo topográfico



Fotografía N°2 fluidos y posiciones finales de los vehículos y víctima fatal

Responder el siguiente cuestionario:

El vehículo camioneta presenta área de choque sobre el guardapolvo delantero izquierdo y la motocicleta sobre su parte anterior. **¿Según los puntos de impacto presente en los vehículos y la geometría curva de la vía, es factible o posible que la motocicleta quedará en esa posición final?**

Responde: No, ya que todo vehículo tipo motocicleta que circula o sale de una curva lo hace inclinado hacia el vértice de curvatura, en otras palabras, hacia la parte interna de la curva, para lograr disminuir la fuerza centrífuga que lo trata de sacar o expulsar. Por tal razón cuando una

motocicleta colisiona deberá tener una posición final sobre alguno de sus costados dependiendo de la velocidad de circulación.

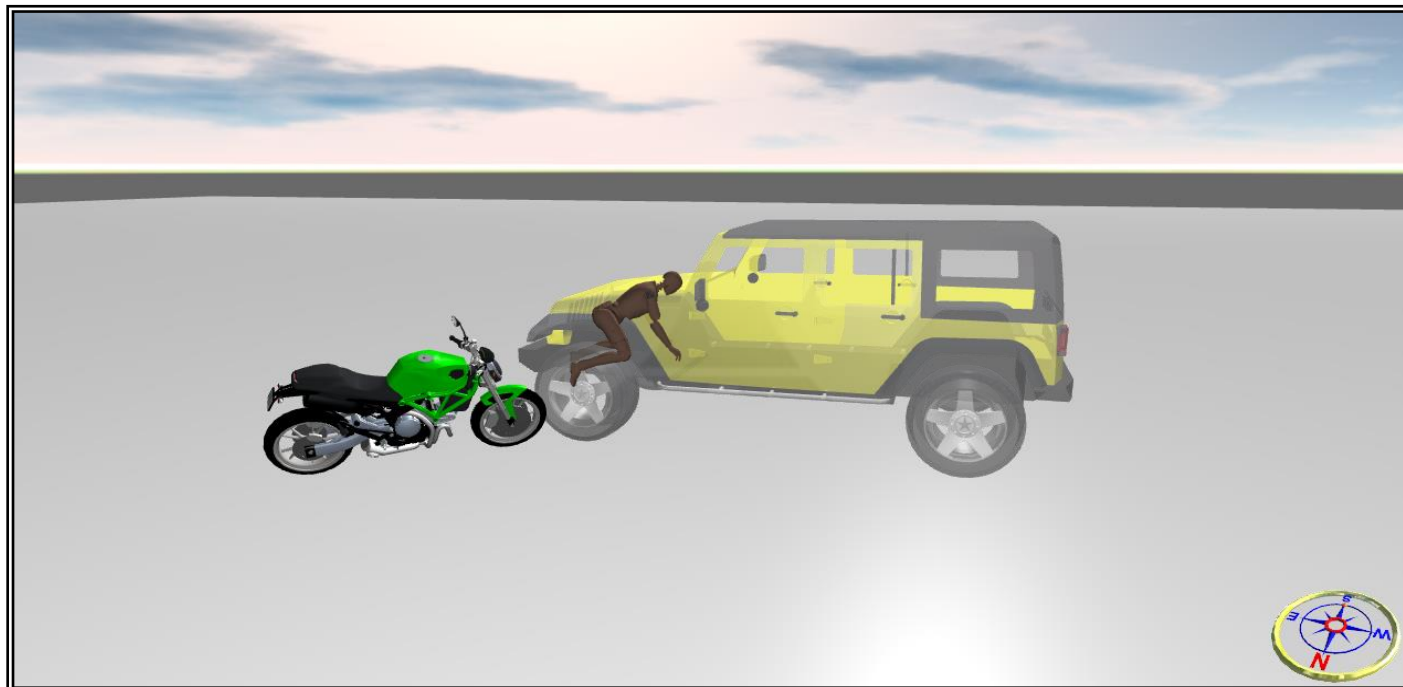


Imagen 01 Fuente software ARAS 360 HD, Reconstrucción y modelación Ing. Rommy Schnaider Cano, visual de los vehículos en posición de impacto según daños presentes en los vehículos y en la víctima. Vehículos de características dimensionales iguales.

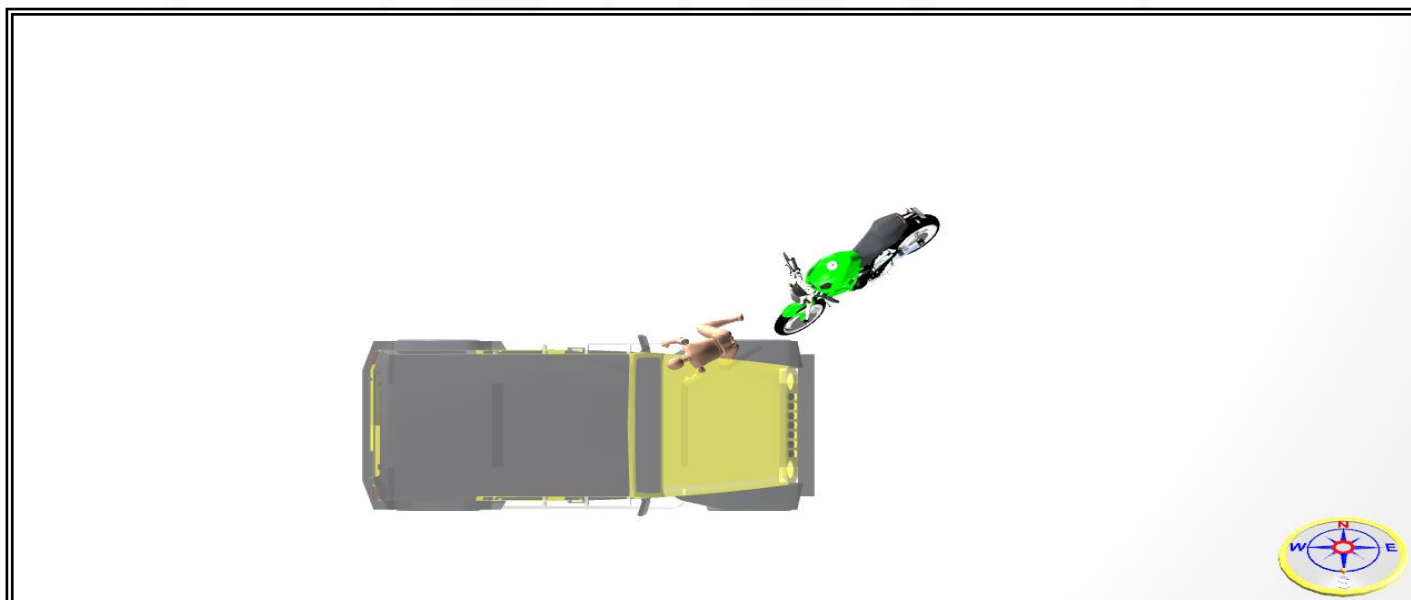


Imagen 02 Fuente software ARAS 360 HD, Reconstrucción y modelación Ing. Rommy Schnaider Cano, visual de los vehículos en posición de impacto según daños presentes en los vehículos y en la víctima. Vehículos de características dimensionales iguales.

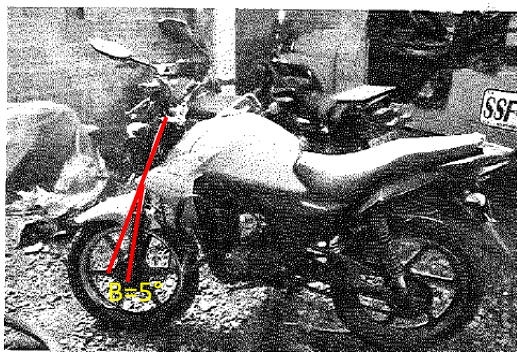
En las imágenes N°1 y 2 se puede observar los vehículos en posición de impacto y la motocicleta con un ángulo de inclinación de aproximadamente 15° al momento de colisionar con la camioneta. La víctima se proyecta así adelante colisionando con su parte craneal la parte baja del parabrisas y la parte alta del capot de la camioneta, luego se proyecta hacia el costado izquierdo de la camioneta hasta su posición final.

Según rastros de los fluidos dejados por la motocicleta (gasolina) y los puntos de impactos en los vehículos, **¿cuál sería la posición final posible y probable de la motocicleta en la dinámica post impacto?**

Álbum fotográfico



FOTOGRAFIA #1 PLANO MEDIO parte lateral derecha del vehículo



Fotografía N°3 fuente documentos anexos folio 175 de 290, daños en motocicleta. Perdida de lineamiento en las barras de la motocicleta de 5° .

Responde: Estudiando las deformaciones en la motocicleta; como se observa en la fotografía suministrada N°3 la colisión por parte de la motocicleta sobre la estructura de la camioneta es a baja velocidad como máximo 30 km/h. y adicionalmente influenciada por un ángulo de colisión de 15° al salir de la curvatura la posición exacta debe ser la suministrada en la imagen N°3 con un margen de error del 5%

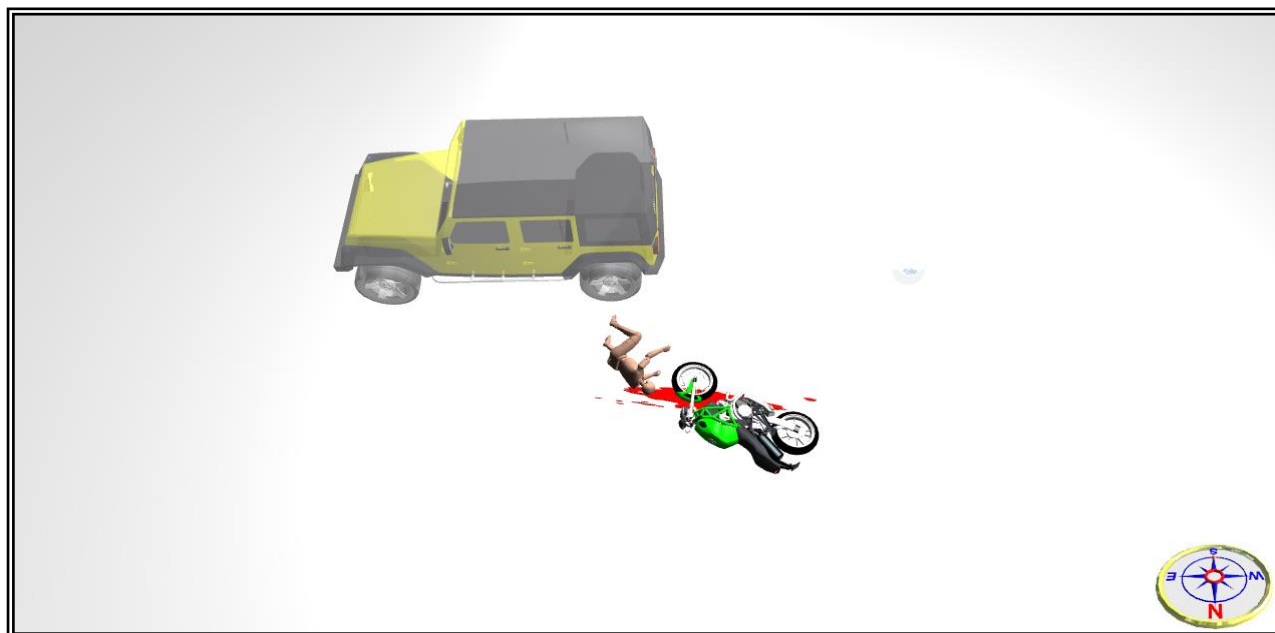


Imagen 03 Fuente software ARAS 360 HD, Reconstrucción y modelación Ing. Rommy Schnaider Cano, visual de los vehículos en posición final según daños presentes en los mismos y en la víctima. Vehículos de características dimensionales iguales.

LABORATORIO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA PARA ACCIDENTES DE TRÁNSITO

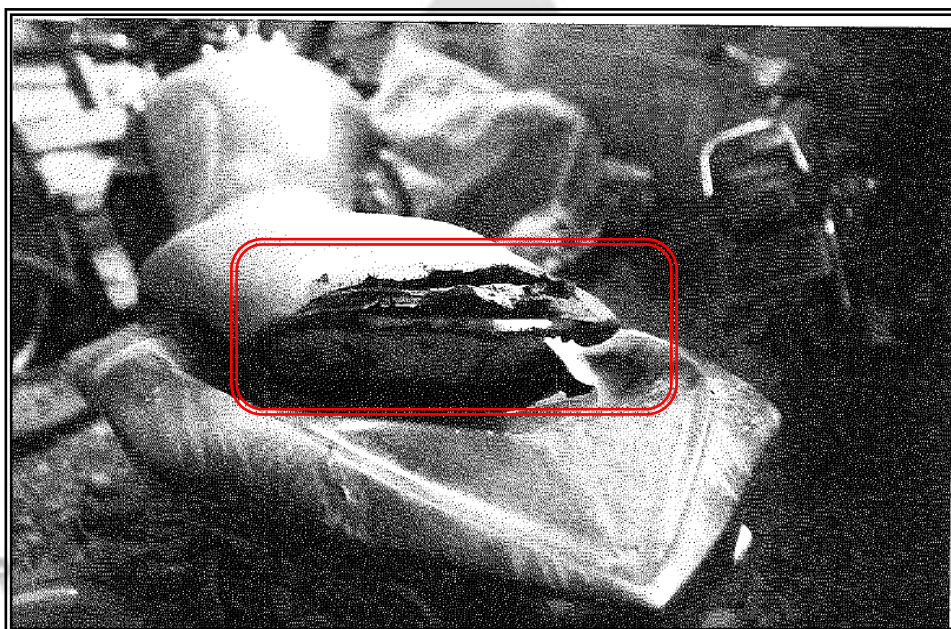
En la fotografía suministrada N°2 se observa un lago de gasolina donde se encuentra la sangre de la víctima y también un goteo de líquido hasta la posición final de la motocicleta. Basado en su experiencia ¿qué se puede deducir de las huellas plasmadas por ese líquido (gasolina)?

Responde: En las anteriores preguntas se realiza en imágenes la etapa de impacto y post impacto. Estudiando las deformaciones vehiculares para estimar una posible velocidad de colisión y modelar la etapa de post impacto acorde a las características propias del accidente.

En la imagen N°3 se visualiza la posición en la que debería estar el conjunto formado por la motocicleta y conductor. Por ende, lo que se visualiza en la fotografía N° 2 es una alteración de la posición final de la motocicleta y localizada en una posición final improbable según dinámica del siniestro. En el lugar del accidente de tránsito se presentaron alteraciones que fue plasmada en el formato FPJ-04 PRIMER RESPONDIENTE donde dice que al llegar al lugar había personas ajenas al occiso. Una de esas posibles alteraciones ocasionadas por las personas ajenas es el cambio de posición final de la motocicleta.

3. OBSERVACIONES DEL LUGAR DE LOS HECHOS			
Hubo alteración del lugar de los hechos	SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO
¿Por qué hubo alteración?:	al llegar al lugar habían personas afuera		

Fotografía N° 4 ítem 3 del formato FPJ-04 primer respondiente.



Fotografía N°5 fuente documentos anexos folio 181 de 290, daños en la parte posterior del asiento de la motocicleta por arrastre.


Ms.c. Ing. Rommy Schnaider Cano Díaz
Diagramado y contestado
 17 de noviembre de 2021

Material de análisis: Archivo digital con 290 folios y una fotografía.

CARRERA 24A # 21-42 PISO 2 BARRIO EL RECREO PALMIRA