

CONTESTACIÓN DE DEMANDA PROCESO No. 27543103002-202100130 - Responsabilidad Civil Extracontractual.

esteban lopez arellano <esteban752110@gmail.com>

Lun 17/01/2022 12:02

Para: Juzgado 02 Civil Circuito - Cundinamarca - Soacha <j02ccsoacha@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Buen día.

Señor(es):

Juzgado Segundo Civil del Circuito de Soacha.

E.S.D

En atención a lo preceptuado en el Decreto presidencial 806 de 2020, en cuanto a la contestación de la demanda, se envía la misma adjunta en el presente correo, cumpliendo así con el término procesal y efectivizando el derecho de defensa y contradicción de mi representado.

Por favor acusar recibo. Mil gracias.

Cordialmente;

GERMÁN ESTEBAN LOPEZ ARELLANO

ABOGADO ESP. DERECHO ADMINISTRATIVO

TEL: 3188301715

"La vida no es la que uno vivió, sino la que recuerda y cómo la recuerda para contarla" *G.G.M*

Soacha (C), diecisiete (17) de enero de dos mil veintidós (2022).

Señores

**JUZGADO SEGUNDO CIVIL DE CIRCUITO DE SOACHA – CUNDINAMARCA.
E. S. D**

PROCESO: VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.

DEMANDANTE: JEISSON FABIÁN FORERO GONZÁLEZ Y OTROS.

DEMANDADO: LAUREANO GARZÓN GARZÓN.

RADICADO: 2021-0013-00

ASUNTO: CONTESTACIÓN DE DEMANDA.

El suscrito German Esteban Lopez Arellano, mayor de edad, identificado con cedula de ciudadanía No. 1.085.284.067 de Pasto, abogado en ejercicio portador de la tarjeta profesional No. 283.258 expedida por el C. S. de la Judicatura, obrando en nombre y representación del señor Laureano Garzón Garzón, identificado con cedula de ciudadanía No. 19.155.857, me permito dentro del término oportuno contestar la demanda y pronunciarme, en los siguientes términos:

I. FRENTE A LOS HECHOS

PRIMERA: Es parcialmente cierto. Teniendo en cuenta que lo referido por parte del demandante describe la fecha y lugar de un siniestro automovilístico, sin embargo, debe probarse que fue el vehículo IWM-840 quién impactó a la motocicleta de placas HKJ-34E, siendo que, el hecho no se muestra claramente el video completo aportado en el presente escrito de contestación.

SEGUNDO: Es parcialmente cierto. Como se menciona en la demanda, el demandante efectivamente se desplazaba en la motocicleta de placas HKJ-34E, pese a ello, no se conoce el estado de salud, cicatrices o daños físicos existían previas al mismo, además, no se aporta prueba del estado de salud antes del mismo siniestro.

TERCERO: Es cierto. Sin embargo, el hecho se acepta teniendo en cuenta lo expresado en el Informe de Accidente de Tránsito.

CUARTO: No es cierto. Inicialmente, es de aclarar que dentro del croquis (bosquejo topográfico), no se determina quien realiza el exceso de velocidad, o quien transita distante a la acera u orilla y menos aún se esclarece quién no respeta la prelación. De esta manera, no es posible inferir como lo hace la apoderada del demandante que, quien incumple con la normatividad de tránsito es mi representado, contrario sensu, solo hace inferencias que no tienen un asiento probatorio válido o claro.

Por otra parte, dentro del peritaje que aporta la parte demandante se afirma: “*De acuerdo con las labores investigativas, la recolección electrónica de evidencias realizada en el lugar de los hechos y mediante el uso del software especializado de reconstrucción de accidentes Edge Fx5, se procedió a realizar un análisis cinemático, considerando la hipótesis planteada en el informe policial de accidentes de acuerdo con la Resolución 0011268 de 2012 tanto para los conductores de los vehículos así:*

- *Vehículo (1) Motocicleta*

116: Exceso de Velocidad

093: Transitar distante a la acera u orilla de la calzada

(...)” (Peritaje pág. 33 – folio 218 y 219 demanda y anexos)

De lo anterior, que la demandante exponga que es mi representado quien infringe la normatividad de tránsito, se torna contradictorio con lo referido en el peritaje aportado en la demanda, además, dentro de la experticia aportada en la presente contestación, se expresa claramente que es el motociclista quien excede los límites de velocidad, y no sólo eso, sino que también infringe la ley transitando distante de la calzada, y rebasando al bus previo al siniestro que nos ocupa.

QUINTO: Parcialmente cierto. De lo anterior, es de tener en cuenta que, si bien en los dictámenes de medicina legal se refieren a las lesiones del demandante, es de resaltar que, el dictamen con fecha 09 de enero de 2020 se realizó sin la presencia del mismo, y, los dictámenes posteriores refieren únicamente con certeza las cicatrices, sin embargo, no se presentó la valoración de neurocirugía ni de otorrinolaringología, para emitir el dictamen final con fecha 15 de abril de 2021, aunando a lo anterior, la profesional forense en su último dictamen sugiere una valoración por psiquiatría forense por lo referido en el examen físico, valoración que no se realizó, hecho por el cual la certeza de los daños Neurológicos no existe y no tiene asiento probatorio alguno.

Por otra parte, se desconoce el estado de salud físico y mental del demandante antes del accidente, hecho por el cual no se puede determinar su estado general de salud antes del siniestro.

SEXTO: Cierto. Teniendo en cuenta que, el presente hecho únicamente refiere lo expresado por el dictamen de medicina legal, sin que éste mismo tenga una certeza en su integridad, lo anterior porque no existió una la valoración de neurocirugía ni de otorrinolaringología y menos una valoración por psiquiatría forense, como lo sugiere la profesional de medicina legal.

SEPTIMO: Parcialmente cierto. Si bien se aporta el dictamen de pérdida de capacidad laboral y ocupacional, la misma no se encuentra actualizada, siendo que la valoración fue el 27 de enero de 2021. Desde otra perspectiva, dentro de los anexos de la demanda se aportan certificaciones

laborales del demandado, donde se determina la fecha de ingreso a la empresa SANIMAX el 17 de junio de 2015 hasta el 16 de junio de 2021, pese a ello, dentro de la certificación se asevera con el verbo “labora”, con lo cual se presume que el demandado aún labora en la misma entidad, coadyuvando a lo anterior, en el sistema ADRES se tiene que el señor Jeisson Fabián Forero González se encuentra en el régimen contributivo como cotizante, lo cual infiere que el mismo se encuentra laborando activamente, hecho que no es coherente con el porcentaje la pérdida de capacidad laboral. Además, se hace necesaria una nueva calificación teniendo en cuenta que, la presentada por el demandante no se aplicó examen físico, entendiendo que para ese momento por causa de la pandemia no se podía realizar, es por ello que únicamente se hizo una revisión documental de la historia clínica, en ese sentido el dictamen no es confiable en su certeza.

OCTAVO: No es un hecho, es argumentación de la parte demandante. Pese a lo anterior, me contrapongo al mismo, y, recalco que no es cierto.

NOVENO: Se desconoce. Lo anterior, teniendo en cuenta que no es un hecho sino una afirmación por parte de la apoderada del demandante, y, el mismo se debe probar dentro del proceso. Además, como se mencionó anteriormente, no es cierto que el señor **JEISSON FABIÁN FORERO GONZÁLEZ** se imposibilitó para seguir con sus labores, por el contrario, hasta el mes de junio de 2021 siguió con sus actividades laborales normales, según se expresa en certificación laboral aportada en la demanda.

DECIMO: Se desconoce. Teniendo en cuenta que, los perjuicios morales tienen la necesidad de ser probados al menos en cuanto a su existencia, es decir, no puede presumirse por la mera existencia de la lesión y el vínculo consanguíneo.

DECIMO PRIMERO: Se desconoce. Teniendo en cuenta que, los perjuicios morales tienen la necesidad de ser probados al menos en cuanto a su existencia, es decir, no puede presumirse por la mera existencia de la lesión y el vínculo consanguíneo.

DECIMO SEGUNDO: Se desconoce. Teniendo en cuenta que, los perjuicios morales tienen la necesidad de ser probados al menos en cuanto a su existencia, es decir, no puede presumirse por la mera existencia de la lesión y el vínculo consanguíneo.

DECIMO TERCERO: Cierto. Pese a lo anterior, es necesario requerir a SANIMAX una nueva certificación, para determinar la fecha de retiro del demandante.

DECIMO CUARTO: No es un hecho, es el sustento de un elemento probatorio aportado por la apoderada de la demandante.

DECIMO QUINTO: No es un hecho, es el sustento de un elemento probatorio aportado por la apoderada de la demandante.

DECIMO SEXTO: No es un hecho, es el sustento de un elemento probatorio aportado por la apoderada de la demandante.

DECIMO SEPTIMO: No es un hecho, es el sustento jurídico de las razones por las cuales no se realizó la audiencia de conciliación como requisito de procedibilidad.

II. FRENTE A LAS PRETENSIONES, DETERMINACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE PERJUICIOS.

En consecuencia de lo expresado en los hechos, me opongo a cada una de las pretensiones y condenas expuestas en la demanda, en ese sentido es de analizar de manera detallada lo siguiente:

DAÑO EMERGENTE.

Acorde a lo expuesto en la demanda, se solicita un valor de \$ 3.999.167 por concepto de daño emergente, gastos que discurren entre pago de transporte, pago de terapia física, gastos como fotocopias, entre otros.

Sin embargo, en revisión de los documentos que se aportan como prueba se pudo establecer un valor de \$ 3.295.000, así:

REHABILITACIÓN DEL FUTURO	FECHA	VALOR	EXPRESO SIBATE - SOACHA	FECHA	VALOR
TERAPIA FÍSICA	12/02/2020	50.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	02/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	14/02/2020	50.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	03/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	13/02/2020	50.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	05/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	17/02/2020	50.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	07/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	18/02/2020	50.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	09/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	19/02/2020	50.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	10/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	20/02/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	13/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	21/02/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	12/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	24/02/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	14/03/2020	70.000

TERAPIA FÍSICA	26/02/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	17/03/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	27/02/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	12/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	02/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	14/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	28/02/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	13/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	29/02/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	17/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	03/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	18/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	05/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	19/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	07/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	20/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	09/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	21/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	10/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	24/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	13/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	26/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	12/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	27/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	14/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	28/02/2020	70.000
TERAPIA FÍSICA	17/03/2020	45.000	EXPRESO SIBATE - SOACHA	29/02/2020	70.000
	TOTAL	1.065.000		TOTAL	1.610.000

EXPRESO SIBATE -CLINICA OLAYA	FECHA	VALOR
EXPRESO SIBATE -CLINICA OLAYA	21/06/2020	150.000
EXPRESO SIBATE -CLINICA OLAYA	03/02/2020	150.000
EXPRESO SIBATE -CLINICA OLAYA	30/09/2020	80.000
EXPRESO SIBATE - AMERICAS CON 68	16/03/2020	120.000
EXPRESO SIBATE - BOGOTÁ	29/12/2020	120.000
	TOTAL	620.000

De lo presuntos gastos incurridos, se derivan los de transporte de los cuales únicamente se aporta como elemento probatorio recibos sin ningún tipo de numeración, y, sin que estos cumplan con los requisitos de factura según el artículo 617 del estatuto tributario, ni tampoco se entiende si la llamada servicio “expreso” atiende a un vehículo de servicio público o de servicio de transporte especial, pese a ello, es de conocimiento público que el valor del transporte desde Soacha a Sibaté es de \$ 2.500 M/cte., en transporte público (bus), de lo anterior resulta inconcebible que un tramo de Sibaté a Soacha cueste \$ 35.000, y más que un expreso de alrededor de 26 km de Sibaté a Bogotá cueste en un solo tramo \$ 75.000 en horario diurno.

Ahora, no se encuentra soporte alguno del pago del parqueadero milleniums (patios), ni tampoco del servicio de grúa, ni factura del pago de derechos de RUNT, ni del pago del certificado de tradición que se señala en peritaje (Folios 90 – 91 demanda y anexos). Por otra parte, no se entiende los pagos de impresiones y fotocopias, ni tienen sustento alguno los recibos que claramente no cumplen con los requisitos de una factura, es decir, el pago de este gasto no tiene sustento factico dentro de la demanda y el peritaje, en ese sentido, es claro que únicamente sirve para inflar el valor de cuantía de la demanda.

LUCRO CESANTE CONSOLIDADO

Dentro del peritaje aportado por la parte demandante, se solicita un pago de \$ 12.959.034, sin embargo, es de anotar que el lucro cesante consolidado es el dinero que se dejó de recibir desde el momento del siniestro, es decir, el 08 de enero de 2020 hasta el momento que nuevamente se empieza a percibir dichos ingresos, y no hasta el momento de la liquidación pericial como se define en el peritaje aportado en la demanda, fecha de finalización de la cual no se aporta prueba, en ese sentido la jurisprudencia en reiteradas ocasiones ha expresado que se debe tener como elemento de prueba la incapacidad expresada en el dictamen de medicina legal, el cual para el caso concreto es de 55 días. (Folio 38 demanda y anexos)

Por lo anterior, cabe resaltar que este lucro cesante debe tasarse según la suspensión la labor que venía realizando y que era su sustento económico, hasta el momento que se da continuidad a la misma, es decir, este perjuicio material está sometido a una condición suspensiva, situación que para el momento es cierto y determinante con los días de incapacidad, lo anterior se prueba claramente con la certificación laboral aportada por el demandante donde expresa claramente que: *“el señor Jeisson Fabian Forero Gonzalez, (...) **labora** con la Empresa de Proteínas y Energéticos de Colombia desde el 17/06/2015 hasta el 16/06/2021 a través de contrato a término fijo”*. (Subrayado y negrilla fuera de texto original); de esta manera se certifica y clarifica que el señor Forero Gonzalez que como mínimo laboró en dicha entidad hasta el 16 de junio de 2021.

Para concluir, al interior de la demanda únicamente se puede determinar cómo lucro cesante la incapacidad de 55 días, emitida por el Instituto de Medicina Legal, es decir, un valor de \$ 1.629.001.

LUCRO CESANTE FUTURO.

Dentro del peritaje entregado por el demandante, se solicita un pago por \$ 165.35.925 por concepto de lucro cesante futuro, ahora, es de entender que este tipo de indemnización trata de un valor económico que deberá ingresar al patrimonio del perjudicado y no lo hará por culpa del daño que se le ha causado, en ese sentido, este perjuicio no tendría sustento factico ni probatorio, debido a que el demandante después de la incapacidad siguió ejerciendo sus labores como trabajador, y lo hizo según su certificación laboral hasta el mes de junio de 2021, de esta manera, carece de sustento el lucro cesante futuro, además, en la demanda únicamente se menciona este mismo, sin darle una debida sustentación fáctica o probatoria como ya se mencionó.

DAÑO A LA VIDA DE RELACIÓN.

Inicialmente, es de mencionar que el “daño a la vida de relación” consiste en aquella alteración en las condiciones de existencia de quien lo padece y que le privan de la realización de actividades placenteras, sociales o individuales, pero que resultan vitales para el individuo, las cuales deben probarse dentro del proceso, además, es de aclarar y resaltar que la condición de reparabilidad, está dada por la certidumbre y gravedad suficiente del daño y no únicamente por pertenecer a alguna subcategoría específica.

III. FRENTE A LOS FUNDAMENTOS JURIDICOS

En cuanto a los fundamentos jurídicos, la parte de demandante menciona el régimen probatorio en la realización de actividades peligrosas, como es el caso que nos ocupa; sin embargo, no se sustenta claramente la causa del daño, asumiendo que es mi representado quien infringió en su totalidad el código de tránsito, hecho que no se muestra como cierto, no solo en el video aportado por el suscrito en contestación de la demanda sino en el peritaje del accidente de tránsito aportado en la demanda.

Por otra parte, para el caso que nos ocupa es necesario resaltar dos aspectos fundamentales que tienen gran relevancia, el primero es las actividades peligrosas y el segundo es la culpa exclusiva de la víctima, los cuales se indagarán así:

1. Realización de Actividades Peligrosas.

La jurisprudencia ha definido que la realización de una actividad es peligrosa cuando rompe el equilibrio existente, colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. La inminencia de un peligro que aborda la capacidad de prevención o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas.

No debe perderse de vista que el peligro es un concepto indeterminado y, por lo tanto, solo puede ser establecido por el juez en atención a las circunstancias particulares del caso concreto, responsabilidad en que se puede incurrir por parte de un agente con ocasión de la conducción de vehículos y de los accidentes por ellos causados.¹ De lo anterior, hay que establecer que el señor

¹ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, sentencia de septiembre 13 de 2001, expediente 12487.

Jeison Fabián Forero Gonzales viene ya hace algunos años conduciendo motocicleta, lo cual hace que sea un conductor con alto grado de pericia, en ese sentido, es claro que a diario expone su vida al realizar esta actividad peligrosa; ahora, en el video aportado en la demanda es claro que el mismo se encuentra editado, y, ello lo asegura el dictamen pericial del accidente de tránsito aportado en la misma, de esa manera nos basaremos en el video aportado por el suscrito el cual no se encuentra editado y se encuentra completo.

Aclarado lo anterior, desde el inicio del video se puede observar que el demandante realiza de manera desmesurada e imprudente varias maniobras violatorias del Código de Tránsito, inicialmente esta adelantar en curva, donde en los primeros 5 segundos se observa que, al momento de adelantar en curva, por poco colisiona con el vehículo que venía en sentido contrario al de él, siendo esta una vía de doble sentido. Con posterioridad, el demandante sube la velocidad excediendo el límite e infringiendo los límites de velocidad para ese tipo de vías. Coadyuvando a lo anterior, se puede observar en el video que el conductor de la motocicleta tiene perfecta visibilidad de los vehículos, peatones o ciclistas que pudieren a travesar la calle por la que transita, de esa manera si alguno de éstos aparece repentinamente, el demandante pudo haber frenado evitando un accidente de tránsito, lo anterior, si el motociclista hubiere respetado los límites de velocidad, lo cual no sucedió.

Cuando una persona realiza una actividad peligrosa, renuncia parcialmente a la seguridad de no recibir algún tipo de lesión, sin embargo, está claro que cuando de concurrencia de actividades peligrosas se trata y ésta lo es, no se acude a la teoría de la culpa, sino de la causalidad, siendo ineludible que se acredite debidamente la causa determinante del daño².

Responsabilidad civil extracontractual en actividades peligrosas.

El Título XXXIV del Libro Cuarto del Código Civil “*sobre las obligaciones en general y de los contratos*” regula, entre otros asuntos, lo concerniente a la responsabilidad común por los delitos y las culpas. Específicamente, sobre la responsabilidad extracontractual, el artículo 2341 dispone que “*el que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido*”.

En la sentencia C-1008 de 2010 la Corte Constitucional sintetizó la teoría en materia de responsabilidad civil, haciendo la distinción entre aquella de naturaleza contractual y la de carácter extracontractual. Al respecto sostuvo:

“La responsabilidad civil contractual ha sido definida por la doctrina especializada como aquella que resulta de la inejecución o ejecución imperfecta o tardía de una obligación estipulada en un contrato válido. De este modo, el concepto de responsabilidad civil contractual se ubica en el contexto de un derecho de crédito de orden privado, que solo obra en un campo exclusivo y limitado, vale decir, entre las partes del contrato y únicamente respecto de los perjuicios nacidos de ese negocio jurídico. En tanto que la responsabilidad civil extracontractual, también denominada delictual o aquiliana, es aquella que no tiene origen en un incumplimiento

² CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia 609 de 2014, M.P. Jorge Iván Palacio Palacio.

obligacional, sino en un 'hecho jurídico', ya se trate de un delito o de un ilícito de carácter civil".

Particularmente, en cuanto a la responsabilidad civil extracontractual, esta corporación ha citado como referente la definición dada por la Corte Suprema de Justicia:

"como desde antaño lo viene predicando la Corporación con apoyo en el tenor del artículo 2341 del Código Civil, para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona natural o jurídica, a título extracontractual, se precisa de la concurrencia de tres elementos que la doctrina más tradicional identifica como 'culpa, daño y relación de causalidad entre aquélla y este'. Condiciones estas que además de considerar el cuadro axiológico de la pretensión en comentario, definen el esquema de la carga probatoria del demandante, pues es a este a quien le corresponde demostrar el menoscabo patrimonial o moral (daño) y que este se originó en la conducta culpable de quien demanda, porque al fin y al cabo la responsabilidad se engasta en una relación jurídica entre dos sujetos: el autor del daño y quien lo padeció".

De igual forma, ha indicado que la teoría general de la responsabilidad civil en el ordenamiento jurídico colombiano, tanto de la contractual como de la extracontractual, es de tradición culpabilista como ya se ha mencionado, la cual se encuentra fundamentada, para el caso de la responsabilidad extracontractual, en los artículos 2341 y 2356 del Código Civil, otorgándole al elemento subjetivo *"notable relevancia al momento de valorar el cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones, y el alcance de la indemnización"*.

La actividad de conducir vehículos automotores, a la cual se hace específica referencia por tratarse de aquella que dio lugar a los hechos de la demanda, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa *"que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión"*³. Sobre este punto, la Corte Suprema de Justicia ha mencionado en su jurisprudencia:

"[...] la conducción de automotores ha sido calificada por la jurisprudencia inalterada de esta Corte como actividad peligrosa, o sea, 'aquélla que '...aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños,...' (G.J. CXLII, pág. 173, reiterada en la CCXVI, pág. 504), considerada su 'aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario- despliega una persona respecto de otra' (sentencia de octubre 23 de 2001, Exp. 6315), su 'apreciable, intrínseca y objetiva posibilidad de causar un daño' (cas. civ. 22 de febrero de 1995, exp. 4345), o la que '... debido a la manipulación de ciertas cosas o al ejercicio de una conducta específica que lleva ínsito el riesgo de producir una lesión o menoscabo, tiene la aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario- despliega una persona respecto de otra', como recientemente lo registró esta Corporación en sentencia de octubre 23 de 2001, expediente 6315'" (cas. civ. sentencia de 16 de junio de 2008 [SC-052-2008], exp. 47001-3103-003-2005-00611-01".

Dentro del análisis de este tipo de responsabilidad, puede darse otro supuesto para su determinación. Lo anterior corresponde al evento regulado en el artículo 2357 del ordenamiento civil, según el cual *"la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente"*. Esta premisa es la que ha sido aplicada por la jurisprudencia en los

³ Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, sentencia del 25 de octubre de 1999. M.P. José Fernando Ramírez Gómez.

casos denominados como “*responsabilidad civil extracontractual en actividades peligrosas concurrentes*”. De lo anterior, es de aclarar que el demandante realizó una actividad peligrosa de manera irresponsable al exceder los límites de velocidad, rebasar a un vehículo en curva, transitar distante a la acera u orilla, y no solo eso, sino al conducir de manera negligente e imprudente como se puede observar desde el inicio de la grabación aportada en la presente contestación.

Desde otra perspectiva, si bien mi representado igualmente se encontraba realizando la misma actividad peligrosa, al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha expresado que ante una eventual concurrencia de culpas en el ejercicio de actividades peligrosas, el juez debe examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño, con el fin de evaluar la equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes y su incidencia en la cadena de causas generadoras del daño y, así, establecer el grado de responsabilidad que corresponda a cada uno de los actores, de conformidad con lo establecido en el artículo 2357 del Código Civil.

Sobre el particular esta misma corporación expresó:

“Lo anterior no comporta ninguna novedad en la línea jurisprudencial de esta Corte ni tampoco implica la aceptación de un enfoque de responsabilidad objetiva, pues como ya lo había precisado esta Sala en consolidada doctrina, ‘la reducción del daño se conoce en el derecho moderno como el fenómeno constituido por la compensación de culpas, lo cual quiere decir que cuando el coautor del daño comete una culpa evidente que concurre con la conducta igualmente culpable de la víctima, el juez debe graduar cuantitativamente la relación de causalidad entre las culpas cometidas de manera concurrente, y la cuantía del daño, a fin de reducir la indemnización mediante el juego de una proporción que al fin y al cabo se expresa de manera matemática y cuantitativa’. (Sent. de 29 de abril de 1987).”

No existe ninguna duda de que para efectos de establecer la graduación de la responsabilidad de cada una de las actividades concurrentes en la producción del daño, resulta necesario verificar “*de modo objetivo*” la incidencia de esas acciones en el flujo causal desencadenante del perjuicio; mas ello no es suficiente porque para llegar a esa solución es preciso indagar como paso antelado, en cada caso concreto, quién es el responsable de la actividad peligrosa, y ello solo es posible en el terreno de la culpabilidad”⁴

Desde este análisis argumentativo, es preciso señalar además que la Corte Suprema de Justicia ha puesto de presente la dificultad en el proceso de verificación del nexo causal y, con ello, resalta que el problema de la causalidad adquiere mayor relevancia cuando el hecho lesivo es la consecuencia de la pluralidad de circunstancias que no siempre son identificables en su totalidad, lo que ha denominado “concausas” o “causas adicionales”.⁵

Entre ellas, identifica los eventos en los cuales “*si el hecho lesivo es generado por la acción*

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Referencia: 76001-31-03-009-2006-00094-01. Sentencia del 18 de diciembre de 2012

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Referencia: 11001-31-03-028-2002-00188-01. Sentencia del 14 de diciembre de 2012

independiente de varias personas, sin que exista convenio previo ni cooperación entre sí, 'pero de tal suerte que aún de haber actuado aisladamente, el resultado se habría producido lo mismo', entonces surge la hipótesis de la causalidad acumulativa o concurrente, una de cuyas variables es la contemplada en el artículo 2537 del ordenamiento civil, que prevé la reducción de la apreciación del daño cuando la víctima interviene en su producción por haberse expuesto a él imprudentemente".⁶.

De lo anterior, se hace necesario aclarar que el motociclista interviene en la producción del daño, cuando se expone a él por conducir el vehículo y de manera imprudente cuando excede los límites de velocidad, adelantó en curva y transitó distante a la acera u orilla

Se concluye de todo lo anterior, que para el caso concreto la responsabilidad civil extracontractual en actividades peligrosas, como sucede con la conducción de vehículos automotores, supone: (i) que la víctima demuestre el ejercicio de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad entre ambos; (ii) que el presunto responsable solo podrá exonerarse, salvo norma en contrario, demostrando la existencia de alguna causal eximente de responsabilidad que rompa el nexo causal; y (iii) que en los casos de actividades peligrosas concurrentes el juez deba examinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produce el daño para establecer el grado de responsabilidad que corresponde a cada actor.

De lo anterior, se hace necesario analizar el eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima, así:

La culpa o hecho exclusivo de la víctima se caracteriza por ser irresistible, imprevisible y exterior para liberar de absolutamente de responsabilidad al causante del daño, por lo que para el caso concreto la víctima intervino (con o sin culpa) en la creación del riesgo que ocasionó el daño que sufrió, por lo cual se debe tomar como autor, partícipe o responsable exclusiva de su realización, en ese sentido, no debe haber lugar a imputarle la responsabilidad a nadie más que a él, por ser agente productor de su autolesión o destrucción, bien sea de manera exclusiva o con la colaboración de alguien más.

Pese a que el sustento de la eximente de responsabilidad no se encuentra totalmente sustentado, el mismo se hará en el acápite de excepciones.

IV. FRENTE A LAS PRUEBAS

Teniendo en cuenta la solicitud probatoria del demandante, es su honorable despacho quien autoriza se decreten o no, teniendo en cuenta los postulados de la sana crítica, pese a ello, se solicita de manera respetuosa lo siguiente:

1. Desestimar la prueba video grafica aportada por la parte demandante (numeral 2 acápite de pruebas de la demanda), teniendo en cuenta que la misma ha sido alterada, inicialmente en su duración y con posterioridad en la velocidad del video, esto mismo se expone en el peritaje por ellos mismos presentado, así:

⁶ Ibidem.

“Aclaración: Si bien es cierto dentro de la investigación se aportó un video que permite identificar la forma en la que se produjo el accidente, también es cierto que la pieza videográfica está grabada con una velocidad por encima de la normal, lo que no permite realizar un análisis de distancia y tiempos empleados en el desplazamiento por cada participante y de esta forma identificar la velocidad real a la que se desplazan antes del impacto.” (Folio 215 de la demanda, folio 30 del peritaje)

V. EXCEPCIONES

1. Excepción de inexistencia de la guarda de mi representado.

La institución de la responsabilidad civil en virtud de la cual pretende la parte demandante atribuir la responsabilidad a mi prohijado, es el de actividades peligrosas por conducción de vehículos automotores. De esta manera, se debe realizar algunas consideraciones frente a la guarda de dicha actividad, porque solo quien sea guardián de la misma responderá esa supuesta actividad peligrosa.

De lo anterior, la normatividad colombiana fundamentó el régimen de la responsabilidad por actividades peligrosas se encuentra consagrado en el art 236 del Código Civil que reza lo siguiente:

“Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta. Son especialmente obligados a esta reparación. 1. El que dispara imprudentemente un arma de fuego. 2. El que remueve las cosas de una acequia o cañería, o las descubre en calle o camino, sin las precauciones necesarias para que no caigan los que por allí transiten de día o de noche. 3. El que, obligado a la construcción o reparación de un acueducto o fuente, que atraviesa un camino, lo tiene en estado de causar daño a los que transitan por el camino.”

La Corte Suprema de Justicia en sentencia de mayo 3 de 1965, señaló:

“Por actividad peligrosa se entiende todas aquellas que el hombre realiza mediante el empleo de cosas o energía susceptibles de acusar daño a terceros”

Jorge Santos Ballesteros, en su obra cita la Sentencia del 18 de mayo de 1972. G.J.T CXLII, pag 45 de la Corte Suprema de Justicia, la cual reza:

*“el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián, o sea **quien tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independiente.** Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesaria e ineludiblemente el de guardián, pero si lo hace presumir como simple atributo de dominio, mientras no se prueba lo contrario. De manera que, **si a determinada persona se le prueba ser dueña o empresaria del objeto con el cual se ocasioné el perjuicio en desarrollo de na actividad peligrosa, tal persona queda cobijada por la presunción de ser guardián dicho objeto** pues aun cuando la guarda no es inherente al dominio, si hace presumirla en quien tiene el carácter de propietario” (negrilla y subrayado fuera de texto)*

Al momento de efectuar un análisis de imputación o de atribución del daño, deberán tenerse presente los diversos tipos de guardianes de la actividad peligrosa que ha sido introducido por la doctrina y la jurisprudencia colombiana, en análisis de lo anterior, nuestra doctrina y jurisprudencia ha hablado de la teoría de la guarda en la estructura (se domina la cosa) y la guarda en el comportamiento (se domina la actividad); así las cosas, cuando el daño es producido por un vicio de la cosa, la doctrina ha considerado que solamente deberá responder el guardián de ésta, sobre quien recae la responsabilidad de mantener la cosa en buen estado y libre de todo vicio, por lo tanto, si el vicio que dio como origen la conducta dañosa recae sobre deficiencias en el comportamiento de la cosa, deberá responder quien tiene la guarda de dicho funcionamiento.⁷

Lo anterior conlleva a la necesidad de establecerse para cada caso concreto quién o quiénes son los guardianes de la cosa y en qué calidad de guardián se encuentra en la relación con la actividad peligrosa al momento en el cual se produjo el perjuicio, pues solo así se pondrá esclarecer sobre cuál de los sujetos reposa la creación del riesgo, permitiendo finalmente la atribución de responsabilidad por el daño antijurídico padecido.

Pedro P Yermenos expresa:

“el guardián se presume responsable del daño que se produce la cosa inanimada, pero no del que se genera a través de ella, que ese guardián sea, al mismo tiempo, autor del daño, en cuyo caso responde no como guardián, sino por su hecho personal. (...) ¿Cuál es el guardián responsable, el legal o el de hecho? En principio el legal, es decir, el propietario de la cosa, pero bajo ciertas circunstancias ese guardián puede demostrar que al momento de producirse el daño no tenía la guarda de la cosa y, en consecuencia, liberarse de responsabilidad porque se trata de una presunción que admite prueba en contrario, distinto a las presunciones de pleno derecho.”

La Corte Suprema de Justicia en sentencia del 4 de junio de 1992, estudio el tema y se refirió al concepto de guardián de la cosa, como aquella persona que tengan un poder efectivo de uso, control y aprovechamiento respecto de la cosa mediante la cual se realiza dicha actividad. Y concluye que:

“en concepto de guardián de la actividad será entonces responsable la persona física y moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho se encontrare imposibilitado para ejercer ese poder, de donde se desprende que, en términos de principio para llevar a la práctica el régimen de responsabilidad del que se viene hablando, tiene esa condición: “(i) El propietario, si no se desprendido voluntariamente de la tenencia o si, contra su voluntad y sin medir culpa alguna de su parte, la perdió...”(ii)”Por ende son también responsables los poseedores materiales y los tenedores legítimos de la cosa con facultad de uso, goce y demás...”(iii)”Y en fin, se predica que son guardianes los detentadores ilegítimos y viciosos, usurpadores en general que sin consideración a la ilicitud de los antecedentes que a eso

⁷ Responsabilidad civil por el riesgo o vicio de la cosa, Ramón Daniel; Buenos Aires, Ed. Universidad de Buenos Aires, pág. 406 y 407

llevaron, asumen de hecho un poder autónomo de control, dirección y gobierno que, inhibiendo obviamente el ejercicio de que padece a los legítimos titulares, a la vez constituye factor de imputación que resulta chocante e injusto hacer de lado”

Existe una obligación de custodia sobre el guardián de la cosa, que tal como se expuso anteriormente, es aquella persona que tiene el control, vigilancia y la disposición de la cosa al momento del daño. De esta manera, quien incumple sin causa que justifique esa obligación de custodia, está obligado a indemnizar los perjuicios causados.

Para el caso objeto de la presente demanda, resulta totalmente relevante la determinación de quien ejercía el poder de control y dirección sobre la motocicleta, siendo que, el solo nexo no resulta suficiente para imputar el daño al demandado, teniendo en cuenta que, lo que realmente genera el peligro en sí misma, es la actividad que se genera con la cosa, que en este caso es la motocicleta. De esta manera, será entonces la identificación de quien ejercía el poder intelectual de uso, mando y dirección de la cosa, esto es, la guarda material del automotor al momento de la producción del accidente, lo que cobra importancia para la atribución de la responsabilidad civil.

Coadyuvando con lo expuesto, y, en consonancia con la doctrina de los hermanos Mazeud, la cual fue adoptada por el Consejo de Estado, tratándose de los daños derivados del ejercicio de una actividad peligrosa, el criterio imperante es el de la guarda material y de manera subsidiaria habrá lugar a acudir a los conceptos de guarda jurídica o guarda provecho, esa última asociada al concepto de riesgo beneficio. Así las cosas, que él solo provecho sobre las mismas no tiene la ritualidad de situar a un sujeto en la calidad de guardián de la actividad peligrosa; siendo que, en el plano objetivo no sería atribuible el daño, sino a quien efectivamente ejerce la guarda material respecto de la cosa inanimada o de la actividad peligrosa, que para el caso concreto quien tiene la guarda material de la motocicleta es el demandante.

Finalmente, debe tenerse en cuenta que, existe una guarda de la actividad peligrosa cuando se tiene el poder intelectual de control y dirección de la misma, atribuciones con las cuales cuenta el demandante, siendo que para el caso objeto de la Litis, es el conductor de la motocicleta quien tenía el poder intelectual y control de la misma, además, como se puede observar en el video aportado en la contestación de la demanda, el motociclista no tiene respeto por las medidas de tránsito y de seguridad, cuando rebasa en curva a la buseta de color blanco, y es el vehículo tipo “van” quien tiene que frenar para no colisionar con la moto, inicialmente, acción previa al choque con mi representado.

Asimismo, es de gran relevancia **EL EXCESO DE VELOCIDAD DE LA MOTOCICLETA**, infracción que no sólo se expone en el “croquis”, sino también en el peritaje aportado por la parte demandante y el suscrito en la presente contestación, con esto se debe aclarar y recalcar que la parte demandante en el cuerpo de su escrito de demanda quiere hacer ver que es mi representado quien infringe esta norma de tránsito, hecho que se refuta a sí mismo, inicialmente con el peritaje por ellos aportado, lo cual hace como contradictoria toda la demanda. Este hecho de exceso de velocidad, es un problema social popularizado donde personas se aprovechan de la capacidad de sus vehículos a motor y pueden causar afectaciones en autopistas, carreteras convencionales y vías urbanas. El exceso de velocidad causa consecuencias al momento de conducir un automotor, entre las cuales se encuentran: mayor potencial de pérdida del control del vehículo; distancia de

parada reducida después de que el conductor perciba un peligro; mayor grado de gravedad del choque, lo que conduce a lesiones más graves; y, reduce el tiempo de reacción que tiene el conductor ante un imprevisto, entre otros.

Para concluir, los daños derivados del siniestro objeto de la presente demanda, se debieron a una guarda de la actividad peligrosa del motociclista con la exposición del exceso de velocidad e imprudencias al conducir, realizadas por el demandante, como el adelantamiento en curva e ir lejos de la orilla o la acera, como se evidencia en el croquis, los peritajes aportados al proceso y el video completo y sin edición que se aporta con el presente escrito.

2. Excepción de ausencia de causa para pedir, por ausencia de prueba en la responsabilidad de la parte demandada.

Para la presente excepción, se ha indicado que, tratándose de actividades peligrosas y concurrentes, la Corte Suprema de justicia en reiterados pronunciamientos ha establecido que cuando el demandante y demandado ejercían actividades peligrosas concurrentes como la conducción, se deberá analizar la incidencia del comportamiento desplegado por aquellos, a fin de verificar la existencia de una eximente de responsabilidad o por lo menos la reducción del monto a indemnizar.

En sentencia SC2017-2018 del 12 de junio de 2018, con M.P. Luis Armando Tolosa Villabona, la Corte Suprema de Justicia indicó que se debe analizar las causas anteriores, coincidentes, concomitantes, recíprocas o posteriores, al punto de que el perjuicio no se causaría sin la pluralidad de fenómenos causales.

Para la presente Litis, si bien se encuentra probada la existencia del hecho, esto es, el accidente de tránsito a través de informe policial de tránsito, es necesario analizar todas aquellas causas que intervinieron sea del demandante o demandado, a efectos de determinar la causa eficiente en la ocurrencia del accidente de tránsito, sin embargo, no se encuentra probada ni acreditada la acción u omisión imputable a la parte pasiva de la Litis.

La presente excepción, tiene como asiento las contradicciones expuestas por la apoderada del demandante, cuando afirma que es mi representado quien incurre en todas las violaciones normativas del código de tránsito, que se exponen en el croquis. Lo anterior, se sustenta inicialmente el peritaje aportado por la parte demandante, cuando afirma:

“De acuerdo con las labores investigativas, la recolección electrónica de evidencias realizada en el lugar de los hechos y mediante el uso del software especializado de reconstrucción de accidentes Edge Fx5, se procedió a realizar un análisis cinemático, considerando la hipótesis planteada en el informe policial de accidentes de acuerdo con la Resolución 0011268 de 2012 tanto para los conductores de los vehículos así:

- *Vehículo (1) Motocicleta*

116: Exceso de Velocidad

093: Transitar distante a la acera u orilla de la calzada

(...)”

Por lo cual, la responsabilidad civil que quiere endilgar la apoderada del demandante a mi representado, no tiene asiento probatorio, siendo que, el primer acto de prevención de un siniestro es el frenado del vehículo, hecho que jamás realizó el motociclista al evidenciar claramente la salida del vehículo de mi prohijado, y, teniendo total visibilidad de ello, puesto que, es una vía recta, con luz de día, sin objetos que puedan obstaculizar su visión. Sí, el demandante no hubiese excedido los límites de velocidad, y, por otra parte, hubiere efectuado la acción de frenado es posible que el siniestro no ocurriera, o el daño habría sido mínimo.

Considera este apoderado que, la víctima fue quien con su actuar, generó el accidente, rompiendo con esto el nexo causal y por ende exonerando de responsabilidad a la parte demandada, coadyuvando a ello, se pasa a explicar en la subsiguiente excepción.

3. Excepción culpa exclusiva de la víctima.

La culpa exclusiva de víctima, expone que, quien despliegue con su comportamiento la producción o contribución del hecho dañoso, por acción u omisión, debe asumir la responsabilidad, en ese sentido, es de gran importancia resaltar lo expuesto en el artículo 2357 del código civil así: *“la apreciación del daño está sujeta a reducción si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”*. Por otra parte, para los hermanos Mazeaud, el hecho de la víctima lleva consigo la absolución completa, cuando el presunto responsable pruebe la imprevisibilidad y la irresistibilidad del hecho.⁸

En síntesis, para el caso concreto ante la producción del accidente de tránsito, donde existió un factor extraño en virtud del cual se rompió el nexo de causalidad, elemento esencial para que se configure la responsabilidad civil extracontractual, hecho del cual mi representado se exime de toda responsabilidad jurídica por el siniestro objeto de la presente Litis; lo anterior, se sustenta fáctica y jurídicamente así:

La presente excepción se fundamenta fácticamente con el exceso de velocidad, transitar distante a la acera u orilla de la calzada, realizar maniobra de adelantamiento en zona prohibida previo al siniestro, lo cuales han sido probados con el informe policial al igual que los informes periciales, que plasman estas infracciones realizadas por el motociclista, quien omite claramente su deber objetivo de cuidado, no solo propio, sino el que se tiene que tener hacia terceros cuando se realizan actividades peligrosas.

Es importante mencionar que, cualquier tipo de violación de las normas que establece el Código de Tránsito, constituye una causal eximente de responsabilidad civil, cuando dicha conducta es adoptada por quien sufrió el daño, y a partir de ella se generó total o parcialmente el mismo. Para el caso concreto, una de las conductas realizadas por el motociclista ha sido el exceso de velocidad, que para la carretera por la cual circulaba el máximo permitido es de 30 km/h, y, en donde el demandante circulaba a más de 39 km/h, coadyuvando con esto, dentro del informe policial se indica que no existieron marcas de frenado, hecho que hace más notoria la culpa de la víctima,

⁸ MAZEAUD, H y L. y. MAZEAUD, J. “lecciones de Derecho Civil”. Parte Segunda. Ediciones Jurídicas Europa América. Buenos Aires. 1960 Págs. 332 y 333.

cuando la primera acción para evitar un accidente es operar el sistema de freno, además, dentro de los informes periciales, se aclara que el camino así como su visibilidad se encontraban en estado normal, por lo cual, no hubieron factores externos para que el motociclista no tuviera perfecta visión de la maniobra de mi representado y pudiera detener la motocicleta.

De lo anterior, se debe establecer y concluir que, el motociclista tenía perfecta visibilidad para evidenciar la maniobra del conductor del vehículo, sin embargo, como lo afirman los peritajes e informe policial dicha acción de frenado nunca se realizó, por otra parte, el motociclista aumenta la velocidad e invade el carril derecho, que según la apoderada del demandante realizó esta maniobra para evitar el accidente, acción que resulta más peligrosa que accionar el sistema de frenado, y, esta última seguramente hubiere evitado la colisión con el vehículo de mi representado. Si bien es cierto, el señor Garzón no respetó la prelación, también es cierto que la acción de ceder el paso, es un actuar de inteligencia vial y más cuando se tiene plena visibilidad de las acciones de los demás vehículos, pese a ello, el actuar imprudente al no activar el sistema de frenado coadyuvado con el exceso de velocidad del motociclista y la falta de inteligencia vial para ceder el paso, fueron las causales para el siniestro.

Coadyuvando con lo anterior, es de anotar que el señor Forero González previo al accidente, invade el carril contrario al suyo y adelanta en curva a un autobús de transporte público, acciones que infringen de igual manera las normas de tránsito, y, que como se observa en el video obligan al conductor del vehículo del carril contrario a frenar intempestivamente para evitar una colisión, de esta manera, se puede aseverar que el señor Forero González no solo está acostumbrado infringir las normas de tránsito, sino también a realizar maniobras peligrosas e imprudentes que ponen en riesgo su vida y la de los demás conductores y peatones, sin tener el mínimo de conciencia vial al conducir su motocicleta.

En cuanto a conducir distante a la acera u orilla de la calzada, se ha establecido el Código Nacional de Tránsito en su artículo 94 que: *“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 (...).”*. Como se aprecia, estos mandatos del legislador limitan el comportamiento que deben observar los conductores de los vehículos enlistados, al transitar por las vías públicas, sin que su aplicación se derive el surgimiento de derechos subjetivos específicos para los obligados a respetar esas directrices.

Lo anterior, se aprecia en el video aportado tanto en la demanda como en la contestación, donde el motociclista se aleja de la orilla, para presuntamente evitar colisionar el vehículo de mi representado, maniobra que como ya se ha dicho es mucho más peligrosa que activar el sistema de frenado, hecho último que no se hace peligroso, pese a que iba el señor Forero González en exceso de velocidad, al frenar la motocicleta hubiere sido posible evitar el siniestro, de esta manera, se puede verificar la falta de prudencia y la poca pericia del motociclista, omitiendo así adoptar las medidas necesarias para evitar la colisión.

Frente al comportamiento de la víctima, las altas cortes y la doctrina han sido enfáticas en indicar que, para que el hecho de la víctima sirva como exonerante de responsabilidad, este aporte debe ser de una entidad tal que sea determinante en el resultado, es decir, que ese aporte sea de tal

magnitud que sin esta, el resultado no se hubiera producido exclusiva y determinante. Se requiere que la intervención de la víctima sea esencial y determinante en la producción del daño, sin que sea necesario acreditar la imprevisibilidad o irresistibilidad.

En sentencia 19031 de 14 de septiembre de 2011, con magistrado ponente Dr. Enrique Gil Botero se indicó lo siguiente:

“1462. ¿Deber ser imprevisible e irresistible el hecho de la víctima? – La irresistibilidad y la imprevisibilidad son, por lo general, consideradas como necesarias para que haya fuerza mayor; pero no para que el hecho de la víctima sea una causa liberatoria. Desde el momento en que el hecho no es imputable al demandado, eso basta. No cabría obligar al demandado, según se dice, a precaverse contra los hechos de la víctima, como no cabe obligarse a que se prevenga en contra de los acontecimientos naturales.

(...)

En síntesis, no se requiere para configurar la culpa exclusiva de la víctima que el presunto responsable acredite que la conducta de aquella fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo en la producción del daño; incluso, una participación parcial de la víctima en los hechos en modo alguno determina la producción del daño, sino que podría de manera eventual conducir a estructurar una concausa y, por lo tanto, a reconocer una proporcionalidad en la materialización del mismo y en su reparación.

En sentencia del 26 de noviembre de 1999, la Corte indicó que en el caso de la concurrencia de culpas, es imprescindible determinar la incidencia que tuvo cada una de las partes en la realización del daño en el marco del ejercicio de la actividad, *“o sea establecer el grado de potencialidad dañina que puede predicarse de uno u otro de los sujetos que participaron en su ocurrencia, lo que se traduce en que debe verse cuál ejercicio fue causa determinante del daño, o en qué proporción concurrieron a su ocurrencia”*.

Para concluir, es claro que el actuar irresponsable e imprudente de la víctima fue un factor preponderante y causante del siniestro, teniendo éste la posibilidad de evitarlo, y, ¿cómo pudo haberlo evitado?, simplemente respetando los límites de velocidad y actuando con la prudencia y pericia adecuada, activando el sistema de frenado desde el mismo instante que pudo ver el vehículo de mi representado, teniendo el motociclista toda la visión para ello, y, teniendo en cuenta que mi representado al salir de la estación de combustible tiene que observar los dos carriles de la vía, siendo esta de doble sentido, actúa de manera cautelosa al vincularse a la carretera esperando que el motociclista, al tener plena visión ceda el paso y frene al igual que lo hizo el autobús que previamente rebaso en curva.

Así pues, lo determinante será definir la causa del daño para deducir quién corre con la obligación de indemnizar. Vale la pena anotar que probar la debida diligencia como guardián de la actividad peligrosa en virtud de la cual se ocasionó el daño, no es suficiente, *“(…) su defensa no puede plantearse con éxito en el terreno de la culpabilidad sino en el de la causalidad, rindiendo la prueba de lo que se ha convenido en denominar “la causa externa exoneratoria”, originada en el*

caso fortuito o fuerza mayor, en el hecho de la víctima o en el hecho de un tercero”⁹

4. Excepción de concurrencia de culpas en actividades peligrosas.

Es importante anotar que cuando se habla de daños recíprocos que concurren en el ejercicio de actividades peligrosas, al referirse a las de presunciones de culpa, se ha entendido el régimen de responsabilidad establecido en el artículo 2341 del Código Civil.

Con la tesis de la presunción de culpa en contra del autor o agente y a favor de la víctima por el desarrollo de actividades peligrosas, la doctrina jurisprudencial se enfocó en aquellas situaciones en las que tanto la víctima como el victimario ejercían actividades de tal tipo, frente a lo cual se postuló la neutralización absoluta de presunciones desplazando el asunto al campo de la culpa probada cuando ambas actividades eran equivalentes.

En otras palabras, el perjudicado terminaba siendo afectado por la misma presunción que pretendía aliviarle la dificultad probatoria, pues se afirmó *“siendo igualmente peligrosas las actividades (...) la presunción de culpabilidad (...) no rige exclusivamente para la parte demandada sino que se presume en ambas partes la culpa”*¹⁰

La doctrina jurisprudencial al evidenciar tal injusticia, cambió y ha seguido utilizando un criterio que ha mantenido hasta la fecha. Señaló que en presencia de dos actividades peligrosas *“(...) en lugar de colegir maquinadamente la aniquilación de la presunción de culpa que favorece al damnificado, el juez deberá establecer si realmente a ella hay lugar en ese caso concreto, juicio para cuya elaboración deberá tomar en consideración la peligrosidad de ambas, la incidencia de cada una en el percance o la virtualidad dañina de la una frente a la otra. Más exactamente, la aniquilación de la presunción de culpas por concurrencia de actividades peligrosas en la generación de un daño, presupone que el juez advierta, previamente, que en las específicas circunstancias en las que se produjo el accidente, existía cierta equivalencia en la potencialidad dañina de ambas, pues de no darse esa correspondencia, gravitará siempre en favor de la víctima la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda.”*¹¹

Se concluye entonces que cuando concurren, la actividad del autor y de la víctima, es absolutamente necesario analizar ambos comportamientos para determinar su influencia decisiva, excluyente o confluyente, en el daño. Así las cosas, cuando sucede por la conducta de ambos sujetos, se presenta la concausa y cada uno asume las consecuencias en la proporción correspondiente a la causación, la cual debe ser definida por el juez. Si el juez, en virtud de las pruebas y del ordenamiento jurídico concluye que hubo recíproca incidencia, la reparación está sujeta a reducción al tenor del artículo 2357 del Código Civil de conformidad con la intervención o exposición de la víctima. Únicamente, el elemento extraño que sea causa única o exclusiva del

⁹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 26 de noviembre de 1999. Expediente 5220. Magistrado Ponente: Silvio Fernando Trejos Bueno.

¹⁰ LIX, pág. 1062, cas. civ. febrero 25 de 1957, CLXXXVIII, 2427, pp. 48 ss; reiterada en sentencias de 25 de febrero de 1987 y 12 de abril de 1991, entre otras

¹¹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia de 5 de mayo de 1999, Expediente 4978. Reiterada, en Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 26 de noviembre de 1999. Expediente 5220. Magistrado Ponente: Silvio Fernando Trejos Bueno y en Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia de 19 de diciembre de 2006. Expediente 2000-00011-01.

daño, exonera de responsabilidad; si contribuye, presentándose como concausa, no diluye, pero si atenúa la responsabilidad.

Bajo es te supuesto, *“No se trata, de compensación; cada quien es responsable en la medida de su participación en el daño y cada quien asume las consecuencias de su propia conducta, naturalmente, en cuanto el menoscabo acontezca única y exclusivamente por la víctima, a ésta resulta imputable”*¹²

Por lo anterior, en el evento de llegarse a probar que el comportamiento del demandante, no fue determinante en la generación del daño, solicito señor juez, dar aplicación al artículo 2357 del código civil, dado que este, hizo que su participación en la concurrencia del accidente fuera de tal magnitud que permita reducir considerablemente el monto a indemnizar.

5. Ausencia de prueba de perjuicios inmateriales o excesiva tasación.

Los perjuicios aquí pretendidos resultan ser inexistentes o por lo menos no pueden ser reconocidos en este proceso en las cantidades demandadas por la parte actora, pues no existen pruebas conducentes que acrediten su existencia ni la excesiva cuantía alegada; se equivoca la apoderada del demandante al pensar que con la sola enunciación del perjuicio será reconocido.

Respecto al daño emergente, el suscrito solicita se tenga en cuenta lo expresado en el acápite del pronunciamiento de las pretensiones y condenas, siendo que, ahí se esclareció y liquidó de manera eficiente el daño emergente según los documentos aportados por la parte demandante.

Sin embargo, el valor que la apoderada del demandante solicita por concepto de transporte y demás gastos ahí expresados, se encuentran fuera de la realidad, siendo que, no es posible únicamente con un recibo, sin el cumplimiento de los requisitos legales para configurarse en factura pruebe el valor de cada expreso de Sibaté a Soacha y de Sibaté a Bogotá (y viceversa), y, menos aún sin que haya algún tipo de sustento en cada gasto ahí presentado, además, no se expresa el tipo de transporte que se utilizó para hacer dichos tramos. Ahora, no se entiende los gastos de fotocopias e impresiones en los que presuntamente incurrió el demandante, siendo que, dentro del cuerpo de la demanda no se sustenta la causa del gasto, es decir, desde un ámbito contable al existir un gasto, este mismo se debe causar no solo con el tipo, sino con la razón para este gasto, y, esto último no se expresa en ninguna parte de la demanda, sugiriendo la parte demandante que en estos gastos siempre se incurre ante la existencia de un accidente de tránsito.

En todo caso, los documentos que sugiere la parte demandante son soporte de los gastos, tales como: terapia física, transporte expreso Sibaté a Soacha y de Sibaté a Bogotá (y viceversa), fotocopias e impresiones, certificado de tradición vehículo entre otros, no resultan conducentes para probar los gastos en los que presuntamente incurrió el señor Forero González, puesto éstos documentos no se constituyen como idóneos para probar dicho menoscabo, puesto que, no cumple con los requisitos de factura como lo exige el Estatuto Tributario y el Código de Comercio en su artículo 772 y sig.

¹² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia de diciembre 19 de 2008. Expediente: 11001- 3103-035-1999-02191-01. Magistrado Ponente: William Namen Vargas.

Respecto al lucro cesante, pese a que se aporta dictamen de pérdida de capacidad laboral y certificación laboral, que permiten en primer momento derivar la existencia de lucro cesante, es necesario según lo establece el Código General del Proceso citar al perito a contradicción del dictamen a efectos de determinar los fundamentos de su elaboración, además, se hace necesario un nuevo dictamen de calificación de pérdida de capacidad laboral, siendo que, en el que se aporta en la demanda, se aclara fehacientemente que el mismo es derivado de la revisión documental de la historia clínica y no de una revisión personal por parte de los médicos de salud ocupacional, que componen la Junta de calificación laboral, lo anterior, teniendo en cuenta que el señor Forero González después de la incapacidad otorgada por medicina legal de cincuenta y cinco (55) días, siguió trabajando de manera normal, con la empresa Proteínas y Energéticos de Colombia.

Por lo anterior, también se hace importante requerir a Proteínas y Energéticos de Colombia, para que actualice la certificación laboral del demandante con el fin de aclarar las funciones, el tiempo laborado, el tiempo de incapacidad reportada y demás circunstancias que tienen o tuvieron que ver con el cumplimiento de sus labores.

Respecto al daño moral, reitera el suscrito la necesidad de ser probado al menos en cuanto a su existencia, es decir, no puede presumirse por la mera existencia de la lesión y el vínculo consanguíneo, y, como fundamento de ello, están las siguientes sentencias:

- Corte Suprema de justicia en Sala de Casación Civil. Sentencia del 25 de agosto de 1986.
- De igual manera se pronuncia la Corte (Sala Civil y Agraria) mediante sentencia del 28 de febrero de 1990.
- Sentencia del 5 de mayo de 1999, proferida por esta misma Corporación.
- Sentencia 40160 del 29 de mayo de 2013, con M.P Dr. Javier Zapata Ortiz.

En cuanto del daño a la vida de relación, por ser un perjuicio que no está sujeto a presunción alguna, deberá ser aprobado por la parte actora en cuanto a su existencia y magnitud, sin embargo, con las pruebas allegadas no es posible evidenciar la existencia y magnitud de una afectación en las actividades que de manera cotidiana realiza el demandante.

6. Excepción genérica.

Solicito a su honorable despacho, se sirva declarar todas aquellas excepciones de mérito que no hubieren sido presentadas, pero que hubieren sido probadas de acuerdo a la ley dentro del proceso que nos ocupa, lo anterior, en consonancia con el principio Iura Novit Curia.

VI. SOLICITUD VINCULACIÓN A TERCERO CIVILMENTE RESPONSABLE.

Se solicita a su honorable despacho, se vincule y se corra traslado a la aseguradora Seguros del Estado, teniendo en cuenta que, para el momento del siniestro mi representado tenía vigente la póliza de Seguro Obligatorio de Accidente de Transito – SOAT, numero 10227400004620 vigencia que se encontraba desde el 23 de febrero de 2019 hasta 22 de febrero de 2020,

VII. SOLICITUD PROBATORIA POR PARTE DE LA DEMANDADA

Solicito a su honorable despacho que se tenga en cuenta dentro del proceso en curso, las pruebas que se exponen a continuación, teniendo en cuenta los postulados de utilidad, pertinencia y necesidad probatoria, siendo que las mismas dan razón de la verdad real de los hechos, causa, nexos, frente al siniestro y daño derivado del mismo:

DOCUMENTALES

- a) Grabación de video, sin alteraciones o modificaciones: la presente solicitud probatoria se realiza con el fin de evidenciar sin modificaciones y/o alteraciones el momento del accidente, de principio a fin, teniendo en cuenta la utilidad, pertinencia y necesidad probatoria.
- b) Informe pericial concepto de tránsito: la presente solicitud se realiza con el fin de esclarecer la causa del accidente, teniendo en cuenta la utilidad, pertinencia y necesidad probatoria.
- c) Fotografías descargadas desde la red social Facebook: la presente solicitud probatoria, se realiza con el fin de evidenciar que la mejoría del demandante y además, que este sigue realizando las mismas acciones que éste hacía antes del accidente, teniendo en cuenta la utilidad, pertinencia y necesidad probatoria.
- d) Se solicita a su honorable despacho, se requiera a la Alcaldía Municipal de Soacha, a la Alcaldía Municipal de Sibaté y a la Alcaldía Mayor de Bogotá, alleguen resolución o acto administrativo por el cual se regula el costo del expreso desde Sibaté a Bogotá y desde Sibaté a Soacha, incluyendo las tarifas de taxi que estuvieren regladas para ello, lo anterior con el fin de esclarecer el valor real de los tramos entre estos municipios y distrito, para así poder tasar con los precios regulados por el estado, teniendo en cuenta la utilidad, pertinencia y necesidad probatoria.
- e) Se solicita a su honorable despacho, se requiera a la empresa Proteínas y Energéticos de Colombia, alleguen una certificación donde se señale: Fecha de inicio y fecha de finalización de labores, salario, razones de la desvinculación (si ello hubiere ocurrido), funciones, cargo y afiliados al sistema de seguridad social del señor Jeisson Fabián Forero González, lo anterior, con el fin de aclarar no solo la fecha de finalización de labores del demandante sino también verificar el vínculo emocional sentimental que tiene con el menor Juan José Ayala Clavijo, además de actualizar dicha certificación; teniendo en cuenta la utilidad, pertinencia y necesidad probatoria.
- f) Se solicita a su honorable despacho, se decrete una nueva valoración del dictamen de pérdida de capacidad laboral, siendo que, el aportado por el demandante carece de un examen físico, que según expone en el decreto 1507 de 2014, anexo técnico hoja No. 19:

“Criterio 2. Hallazgos físicos (alteración anatómica) (factor modulador): Se refiere a los signos encontrados en el examen físico; sirven como indicadores de la gravedad o severidad de una situación particular y deben ser corroborados por la historia clínica.”

Lo anterior, se puede corroborar en el dictamen de pérdida de capacidad laboral aportado

en la demanda, y, se expone que por causa de la pandemia únicamente se hizo una revisión documental de la historia clínica, hecho que hace que se incumpla con el requisito del examen físico, lo anterior, teniendo en cuenta la utilidad, pertinencia y necesidad probatoria.

- g) Se solicita a su honorable despacho, que se requiera al ministerio de salud para que envíe Certificado de novedades y afiliación al sistema de seguridad social en salud, pensión riesgos y cajas de compensación, a las que estuvo afiliado el demandante desde el año 2019 hasta la actualidad, para verificar así que empresa o empresas realizaron dicha cotización, lo anterior con el fin de demostrar que el señor Forero González después del accidente ha seguido laborando con normalidad, además para verificar las cotizaciones que la empresa Proteínas y Energéticos de Colombia ha realizado, teniendo en cuenta que, haciendo una verificación en la plataforma de aportes en línea, aparece como si nunca hubiere cotizado en el Sistema de seguridad social; lo anterior, teniendo en cuenta la utilidad, pertinencia y necesidad probatoria.
- h) Se aporta certificado descargado desde la plataforma ADRES del ministerio de salud, con el fin de verificar los aportes a salud como “cotizante”, sin que se tenga información de las cotizaciones en los demás subsistemas, lo anterior, teniendo en cuenta la utilidad, pertinencia y necesidad probatoria.

TESTIMONIALES

Solicito amablemente a su despacho que se decrete y recepcione en audiencia las siguientes declaraciones:

- a. Se solicita a su despacho se cita a declarar a KAREN DAYANA GARZÓN MENJURA, identificada con cedula de ciudadanía No 1.072.194.936, teniendo en cuenta que presencié el siniestro, puesto que se encontraba al interior del vehículo, se puede enviar la citación a la dirección Vereda perico finca La Esperanza, correo electrónico Karen110714@hotmail.com y teléfono 3133580258.
- b. Se solicita a su despacho se cita a declarar a MARÍA CECILIA MENJURA PAEZ, identificada con cedula de ciudadanía No 41.573.858, teniendo en cuenta que presencié el siniestro, puesto que se encontraba al interior del vehículo, se puede enviar la citación a la dirección Carrera 10 b #15 14, correo electrónico Dillangrzn@gmail.com y teléfono 3133553369.
- c. Se solicita a su despacho se cita a declarar a BRAYAN ESNEIDER MONTOYA GARZÓN, identificado con cedula de ciudadanía No 1.193.576.985, teniendo en cuenta que presencié el siniestro, puesto que se encontraba al interior del vehículo, se puede enviar la citación a la dirección Carrera 10 b #15 14, correo electrónico bra19aza@gmail.com y teléfono 3114975995.
- d. Se solicita a su despacho se cita a declarar a KEVIN ROGER PALACIO DEVIA, identificado con cedula de ciudadanía No 1.069.177.742 de Ricaurte, teniendo en cuenta

que realizó el informe pericial del accidente de tránsito aportado en el presente escrito, se puede enviar la citación a la dirección carrera 5 No. 16 – 14 oficina 704 Bogotá D.C, correo electrónico info@nbi.com.co y teléfono 3112217157.

INTERROGATORIOS DE PARTE

Solicito que se cite a los demandantes JEISSON FABIAN FORERO GONZALEZ, NELLY JOHANA CLAVIJO GONZALEZ, ADEL GILBERTO FORERO FORERO y YURI NELLY GONZALEZ MOLINA, a resolver el interrogatorio de parte, que se acompañará de manera verbal o escrito según como su despacho lo requiera, en oportunidad procesal correcta.

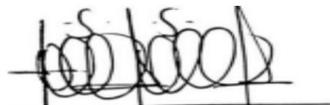
ANEXOS

- Poder especial.
- Cedula de ciudadanía Abogado
- Tarjeta profesional
- Copia cedula de ciudadanía de Laureano Garzón Garzón.
- Copias cedula de ciudadanía de declarantes.
- Video del siniestro.
- Informe pericial concepto de tránsito con anexos.
- Certificado descargado desde la plataforma ADRES del ministerio de salud.

NOTIFICACIONES

El suscrito recibirá las notificaciones en la dirección de correo electrónico: **esteban752110@gmail.com** y en la dirección física Carrera 19 # 84 49 Barrio Antiguo Country de Bogotá D.C., Teléfonos de contacto:3188301715.

Del señor Juez;



GERMAN ESTEBAN LOPEZ ARELLANO

C.C. 1085.284.067 de Pasto

T.P 283.258 del C. S. de la Judicatura

8109551

SEÑOR(ES):
JUZGADO SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO DE SOACHA
E.S.D

REF.: PODER ESPECIAL
OTORGANTE: LAUREANO GARZÓN GARZÓN
APODERADO: GERMAN ESTEBAN LÓPEZ ARELLANO

A los doce (13) días del mes de enero del año 2022, el señor : LAUREANO GARZÓN GARZÓN, mayor de edad, de nacionalidad Colombiana, identificado con la cédula de ciudadanía número 19.155.857, otorga **PODER ESPECIAL**, de acuerdo a las reglas del artículo 74 y siguientes, de la ley 1564 de 2012 (C.G.P.), al Dr. GERMAN ESTEBAN LOPEZ ARELLANO, mayor de edad, de nacionalidad Colombiano, identificado con la cédula de ciudadanía número 1.085.284.067 expedida en Pasto (N), domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C, portador de la tarjeta profesional No. 283.258 Del C. S. de la Judicatura. El poder especial que confiero, habilita a mi apoderado para representación en mi nombre, con las más amplias facultades administrativas y dispositivas, en cualquier momento y sin consideración a la cuantía y calidad, para que me represente ante entidades públicas o privadas, en todo lo relacionado con la reclamación de mis derechos reales y personales. Mi apoderado tendrá plena facultad para conciliar, desistir, transigir, reasumir, designar dependiente judicial, interponer recursos y actuar de manera especial en los siguientes actos: **PRIMERO.- REPRESENTACION ESPECIAL:** Para que me represente en acciones de tutela o cualquier otra acción constitucional, y en todos y cada uno de los actos procesales o extraprocesales a que hubiere lugar en actuaciones judiciales en la jurisdicción civil, y en especial dentro del proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual con radicado No. 257543103002-202100130 adelantado por su despacho.



Sírvase reconocer personería a mi apoderado en los términos y para los efectos del presente poder.

Atentamente:

LAUREANO GARZÓN GARZÓN
C.C. No. 19.155.857

Acepto poder:

GERMAN ESTEBAN LÓPEZ ARELLANO
C.C. No.1.085.284.067 De Pasto

T.P 283.258 del C.S. de la Judicatura.

NOTIFICACIONES: carrera 19 # 84 49 Barrio Antiguo Country – Bogotá D.C teléfono: 3188301715 – Correo electrónico: esteban752110@gmail.com

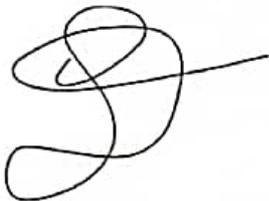
Autorizo Notificaciones Por Correo Electrónico.

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
Artículo 2.2.6.1.2.4.1 del Decreto 1069 de 2015



8109551

En la ciudad de Soacha, Departamento de Cundinamarca, República de Colombia, el trece (13) de enero de dos mil veintidós (2022), en la Notaría Segunda (2) del Círculo de Soacha, compareció: LAUREANO GARZON GARZON, identificado con Cédula de Ciudadanía / NUIP 19155857, presentó el documento dirigido a JUZGADO SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO DE SOACHA y manifestó que la firma que aparece en el presente documento es suya y acepta el contenido del mismo como cierto.

X 

----- Firma autógrafa -----



v3m30x390pmr
13/01/2022 - 13:42:47



Conforme al Artículo 18 del Decreto - Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea de su huella dactilar con la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Acorde a la autorización del usuario, se dio tratamiento legal relacionado con la protección de sus datos personales y las políticas de seguridad de la información establecidas por la Registraduría Nacional del Estado Civil.





RICARDO CORREA CUBILLOS

Notario Segundo (2) del Círculo de Soacha, Departamento de Cundinamarca

Consulte este documento en www.notariasegura.com.co

Número Único de Transacción: v3m30x390pmr

Acta 4



ADMINISTRADORA DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA GENERAL DE SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD - ADRES

Información de Afiliados en la Base de Datos Única de Afiliados al Sistema de Seguridad Social en Salud

Resultados de la consulta

Información Básica del Afiliado :

COLUMNAS	DATOS
TIPO DE IDENTIFICACIÓN	CC
NÚMERO DE IDENTIFICACION	1072192989
NOMBRES	JEISSON FABIAN
APELLIDOS	FORERO GONZALEZ
FECHA DE NACIMIENTO	**/**/**
DEPARTAMENTO	CUNDINAMARCA
MUNICIPIO	SOACHA

Datos de afiliación :

ESTADO	ENTIDAD	REGIMEN	FECHA DE AFILIACIÓN EFECTIVA	FECHA DE FINALIZACIÓN DE AFILIACIÓN	TIPO DE AFILIADO
ACTIVO	SALUD TOTAL ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD DEL REGIMEN CONTRIBUTIVO Y DEL REGIMEN SUBSIDIADO S.A.	CONTRIBUTIVO	18/06/2015	31/12/2999	COTIZANTE

Fecha de Impresión: 01/17/2022 11:57:32 | Estación de origen: 192.168.70.220

La información registrada en esta página es reflejo de lo reportado por las Entidades en cumplimiento de la Resolución 4622 de 2016.

Respecto a las fechas de afiliación contenidas en esta consulta, se aclara que la **Fecha de Afiliación Efectiva** hace referencia a la fecha en la cual inicia la afiliación para el usuario, la cual fue reportada por la EPS o EOC, sin importar que haya estado en el Régimen Contributivo o en el Régimen Subsidiado en dicha entidad. Ahora bien, la **Fecha de Finalización de Afiliación**, establece el término de la afiliación a la entidad de acuerdo con la fecha de la novedad que haya presentado la EPS o EOC. A su vez se aclara que la fecha de 31/12/2999 determina que el afiliado se encuentra vinculado con la entidad que genera la consulta.

La responsabilidad por la calidad de los datos y la información reportada a la Base de Datos Única de Afiliados – BDUA, junto con el reporte oportuno de las novedades para actualizar la BDUA, corresponde directamente a su fuente de información; en este caso de las EPS, EOC y EPS-S.

Esta información se debe utilizar por parte de las entidades y los prestadores de servicios de salud, como complemento al

marco legal y técnico definido y nunca como motivo para denegar la prestación de los servicios de salud a los usuarios.

Si usted encuentra una inconsistencia en la información publicada en ésta página, por favor remítase a la EPS en la cual se encuentre afiliado y solicite la corrección de la información inconsistente sobre su afiliación. Una vez realizada esta actividad, la EPS debe remitir la novedad correspondiente a la ADRES, conforme lo establece la normatividad vigente.

 [IMPRIMIR](#) [CERRAR VENTANA](#)

REPÚBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACIÓN PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANÍA

NÚMERO 41.573.858

MENJURA PAEZ

APELLIDOS

MARIA CECILIA

NOMBRES

Maria Cecilia Menjura

FIRMA



REPÚBLICA DE
COLOMBIA

REPÚBLICA DE
COLOMBIA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **10-OCT-1952**

QUIMBAYA
(QUINDIO)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.54
ESTATURA

A+
G.S. RH

F
SEXO

21-ENE-1974 BOGOTA D.C.
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICIÓN

Juan Carlos Galindo Vacha
REGISTRADOR NACIONAL
JUAN CARLOS GALINDO VACHA



R-1524700-00943534-F-0041573858-20171005

0057845939A 2

9901629228

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **1.072.194.936**

GARZON MENJURA

APELLIDOS

KAREN DAYANNA

NOMBRES

Karen Garzón.

FIRMA





FECHA DE NACIMIENTO 15-JUL-1995

SIBATE
(CUNDINAMARCA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.57
ESTATURA

A+
D.S. RH

F
SEXO

24-JUL-2013 SIBATE

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Carlos Arre Sánchez Torres

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARRE SÁNCHEZ TORRES

INDICE DERECHO



P-1523900-00477123-F-1072194936-20130928

0035141417A 1

40700353

REPÚBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACIÓN PERSONAL
CÉDULA DE CIUDADANÍA

NÚMERO 1.193.576.985

MONTOYA GARZON

APELLIDOS

BRAYAN ESNEIDER

NOMBRES

Brayan Montoya

FIRMA





INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 15-OCT-2002

SIBATE
(CUNDINAMARCA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.65
ESTATURA

A+
G.S. RH

M
SEXO

16-OCT-2020 SIBATE
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICIÓN

REGISTRADOR NACIONAL
ALEXANDER VEGA ROCHA



P-1523900-01175954-M-1193576985-20201104

0072300016A 1

51758075



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO

06-OCT-1990

**PASTO
(NARIÑO)**

LUGAR DE NACIMIENTO

1.75

A+

M

ESTATURA

G.S. RH

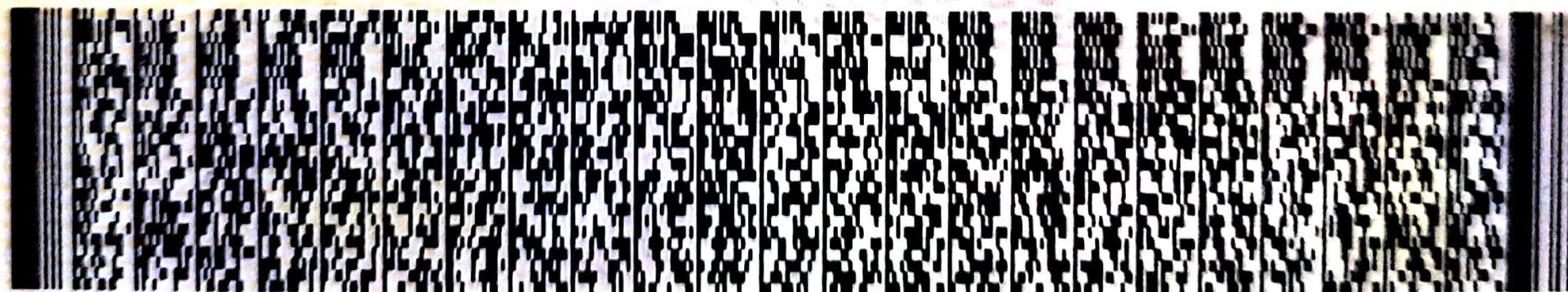
SEXO

10-OCT-2008 PASTO

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Carlos Ariel Sánchez Torres

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES



A-2306400-00752816-M-1085284067-20151002

0046715349A 2

44471248

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **1.085.284.067**

LOPEZ ARELLANO

APELLIDOS

GERMAN ESTEBAN

NOMBRES

German Esteban Lopez Arellano
FIRMA





OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

INFORME CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO
CASO NO 431

Bogotá D. C, enero 06 de 2022.

INFORME CONCEPTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

Contenido

INFORME TÉCNICO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO.	1
PROCEDENCIA PRUEBA PERICIAL ARTÍCULO 226 C.G.P	2
OBJETO DEL INFORME TÉCNICO	8
DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD INVESTIGATIVA ANTES MENCIONADA.	11
FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA Y DEL LUGAR DE LOS HECHOS	12
VEHÍCULOS INVOLUCRADOS Y DATOS TÉCNICOS	19
DESCRIPCIÓN DE DAÑOS EN LOS VEHÍCULOS.	19
ELEMENTOS MATERIA DE PRUEBA (EMP) Y EVIDENCIA FISICA (EF)	24
PLANO TOPOGRÁFICO VISTA FX2	25



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

El siguiente dictamen pericial está rendido conforme a lo establecido en el artículo 219 de la Ley 1437, código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.

1. Manifiesto que no me encuentran incursos en las causales de impedimento para actuar como peritos en el respectivo proceso.
2. Acepto el régimen jurídico de responsabilidad como auxiliar de la justicia.
3. Manifiesto que he actuado leal y fielmente en el desempeño de mi labor, con objetividad e imparcialidad, tomando en consideración tanto lo que pueda favorecer como lo que sea susceptible de causar perjuicio a cualquiera de las partes.

PROCEDENCIA PRUEBA PERICIAL ARTÍCULO 226 C.G.P

1. El presente informe es realizado por el investigador **ROGER KEVIN PALACIO DEVIA** identificado con número de Cédula de Ciudadanía No. 1.069.177.742 de Ricaurte, Cundinamarca.
2. Con domicilio en la ciudad de Bogotá D.C., dirección de notificación Calle 100 No. 70 G-54 Bogotá D.C y teléfono de contacto No. 3112217157.
3. Manifiesto que mi profesión es investigador judicial, dado que me formé académicamente como técnico en investigación judicial en la **ESCUELA SUPERIOR DE CRIMINALÍSTICA** de la ciudad de Girardot, Cundinamarca en el año 2013. Se anexan soportes académicos.
4. Formación académica: Seminario “Manejo de lugar de los hechos en investigación de accidentes de tránsito con una duración de Cincuenta (50) horas, dictado por la

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

ESCUELA SUPERIOR DE CRIMINALÍSTICA de la ciudad de Girardot, Cundinamarca.

Formación académica: seminario balístico Forense; **ESCUELA SUPERIOR DE CRIMINALÍSTICA** de la ciudad de Girardot, Cundinamarca con duración: Sesenta (60) horas.

TÉCNICO DE SEGUROS. Diplomado que acredita la capacidad técnica en seguros Circular No. 050 de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Estudiante de octavo semestre de la Facultad de Derecho de la **UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA.**

DIPLOMATURA DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO y uso de Software reconstructor analítico de colisiones de tránsito terrestre RACTT 5.0, CENTRO DE ENTRENAMIENTO DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES – CEIRAT.

DIPLOMATURA EN ANIMACIÓN GRÁFICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y HECHOS DELICTIVOS y uso de Software 3D MAX AUTODESK, del CENTRO DE ENTRENAMIENTO DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES – CEIRAT.

PERITO INTEGRAL DE VEHÍCULOS de la compañía **CESVI COLOMBIA S.A. AÑO 2021.**

TRIMBLE FORENSICS REVEAL INTERMEDIATE DIAGRAMMING.
Geosystem ingeniería.

5. Manifiesto que no cuento con lista de publicaciones.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

6. Me permito relacionar los últimos treinta 30 procesos donde me he desempeñado como Perito.

PROCESOS PENALES

1. Proceso Penal delito **HOMICIDIO CULPOSO** en accidente de tránsito, No. 850016105474201080097, Juzgado Segundo Penal del Circuito de Yopal Casanare, contra **JOSE ANTONIO PEREZ BARRERA.**
2. Proceso Penal delito **LESIONES PERSONALES CULPOSAS**, en accidente de tránsito No. 17272610686120168013600 contra **CLAUDIA MARCELA ALZATE TORO.**
3. Proceso Penal delito **LESIONES PERSONALES CULPOSAS** en accidente de tránsito Juzgado Promiscuo Municipal de Filadelfia, Caldas.
4. Proceso Penal delito **LESIONES PERSONALES CULPOSAS** en accidente de tránsito Juzgado Veintiséis Penal Municipal Con Funciones De Conocimiento De Medellín Antioquia, Víctima **JHONATHAN GALLEGO ARANGO.**
5. Proceso Penal delito **HOMICIDIO CULPOSO** en accidente de tránsito 253076101304201680061 víctima **JHON SNEIDER SALAS CARDENAS.**
6. Proceso Penal delito **LESIONES PERSONALES CULPOSAS** en accidente de tránsito 2573661012466201680076 Víctima **MAYERLY LOPEZ IBARRA.**
7. Proceso Penal delito **HOMICIDIO CULPOSO** en accidente de tránsito 251836108007201880124, víctima **FAJARDO RAMOS HERMAS** y **RODRIGUEZ FLOR MARINA.**
8. Proceso Penal delito **LESIONES PERSONALES CULPOSAS** No. De parte policial ecuador SURCP216720177 Sucumbíos, General Farfán Ecuador.
9. Proceso Penal delito **HOMICIDIO CULPOSO** en accidente de tránsito No 851626001183201800089, víctima **SUSANA MEJÍA CRISTANCHO.**

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

10. Proceso Penal delito **HOMICIDIO CULPOSO** en accidente de tránsito No 254306000670201500178, víctima **DIEGO IVAN COGUA ROMERO** identificado con Cédula de Ciudadanía No. 1.078.369.644
11. Proceso Penal delito **HOMICIDIO CULPOSO** en accidente de tránsito No 110016000028201802370, víctima **HAROLD STEVEN RINCÓN RAMÍREZ** identificado con cédula de ciudadanía 1.073.250.103.
12. Proceso Penal delito **HOMICIDIO CULPOSO** en accidente de tránsito No 110016000028201303496, víctima **LAVEIRO BASAVE RETAVISCA** identificado con cédula de ciudadanía No. 1.026.557.013.
13. Proceso Penal delito **LESIONES PERSONALES CULPOSAS** No 110016000015201908426, víctima **ARTURO LADINO BAQUERO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 19.410.573.
14. Proceso Penal delito **HOMICIDIO CULPOSO** en accidente de tránsito No 258996000661201900480 víctima **GOMEZ CAMACHO DAVID SANTIAGO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.007.160.361.

PROCESOS CIVILES

15. Proceso Responsabilidad Civil Extracontractual No. 20180283 Juzgado Cincuenta y Seis Pequeñas Causas y Competencias Múltiples de Bogotá D.C., contra **ROSALBA ORJUELA LOZADA**.
16. Proceso Responsabilidad Civil Extracontractual Juzgado Segundo Civil del Circuito de Vélez, Santander No. 2018066 **JAIME SILVA MEDINA**.
17. Proceso Responsabilidad Civil Extracontractual Juzgado Veinte Civil Municipal de Bogotá D.C., de **GUILLERMO CHÁVEZ** en contra de AXA COLPATRIA.
18. Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 2019-00081, juzgado veintinueve civiles del circuito de Bogotá.

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

- 19.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 2019-00226-00, juzgado diez civiles del circuito de Cali.
- 20.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 2018-00694 juzgado sesenta y nueve civiles municipales hoy cincuenta y uno de pequeñas causas de Bogotá.
- 21.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 2016-0024900 juzgado once civiles del circuito de Bucaramanga.
- 22.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 2018-148, juzgado quince civiles del circuito de Cali.
- 23.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 2018-348, juzgado treinta y cinco civiles del circuito de Bogotá.
- 24.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 2020-0085, juzgado primero civil del circuito de Chocontá.
- 25.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 76001310300120150056500 juzgado primero civil del circuito de Cali.
- 26.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 11001310302120190038000 juzgado 21 civil del circuito.
- 27.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 85001310300220160012900 juzgado 21 civil del circuito.
- 28.** Proceso de responsabilidad civil extracontractual No 2019-00315 juzgado promiscuo de Tocancipá.

PROCESOS ADMINISTRATIVOS

- 29.** Proceso de acción de reparación directa No 2019-00222 Juzgado primero del administrativo del circuito de Valledupar.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

- 30.** Proceso de acción de reparación directa No 2019-00013 Juzgado séptimo administrativo del circuito de Valledupar.
- 31.** Proceso de acción de reparación directa No 2018-00103 Juzgado treinta y uno administrativo del circuito de Bogotá.

Así mismo, me desempeñé como investigador de campo en la empresa **CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES FORENSES Y CRIMINALÍSTICAS** con NIT 830504256 – 3 de Bogotá D.C, donde realizaba labores de recolección de elementos materiales de prueba o evidencia física, en las investigaciones asignadas, mediante la implementación de las técnicas de criminalística, con el objeto de brindar un apoyo técnico encaminado al esclarecimiento de los hechos de accidentes de tránsito, durante un periodo de un año y ocho meses, donde realicé un aproximado de **DOSCIENTAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

De igual forma me desempeñé en el área de docencia en la **ESCUELA SUPERIOR DE CRIMINALÍSTICA** de la ciudad de Girardot, Cundinamarca, desde hace dos años, orientando las asignaturas de **INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y FOTOGRAFIA JUDICIAL.**

Igualmente me desempeñé como investigador de campo en la empresa **INVERTEJ S.A,** donde realizó investigaciones de accidentes de tránsito para las compañías de transporte afiliadas a este servicio, realizando un total de quince investigaciones.

Finalmente soy Gerente y director operativo de la empresa **OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S,** con NIT 900979851-8 con una trayectoria de cinco años, donde he realizado investigaciones y reconstrucciones de siniestros viales para las compañías



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

de seguros **ALLIANZ SEGUROS, EQUIDAD SEGUROS** y **HDI SEGUROS**, para un total de doscientos ochenta (280) investigaciones realizadas.

Integralmente más quinientas investigaciones (500) **INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, a lo largo de mi experiencia como Perito de investigación de accidentes de tránsito.

7. No he sido designado en procesos anteriores o en curso por la misma parte.
8. No me encuentro incurso en ninguna de las causales contenidas en el artículo 50 del código general del proceso, en lo pertinente.
9. **DECLARO** que los métodos realizados en el presente dictamen son similares a los utilizados en cada una de mis investigaciones de accidentes de tránsito en las que he servido como perito, partiendo de los métodos de fijación de triangulación o coordenadas cartesianas, fijación fotográfica con los diferentes planos, y cálculo de velocidades y trayectorias a partir de la posición final de los rodantes.
10. **DECLARO** que los métodos realizados usados en el presente dictamen son similares a los métodos utilizados en las investigaciones de accidentes de tránsito en Colombia, tales como los métodos de fijación topográfica y registro fotográfico utilizados por las autoridades competentes que desarrollan este tipo de investigaciones, que inicialmente están basados en el manual de diligenciamiento del IPAT (informe policial de accidente de tránsito).
11. Los documentos e información utilizados para este informe son:



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

- Copia informe policial de accidente de tránsito No A001101180, suscrito por el agente **VÍCTOR MERCHAN VARGAS**, identificado con cédula de ciudadanía No 79.867.841 con placapolicial 087286.
- Registró fotográfico del vehículo de placas IWM840.
- Vídeo donde se observa la ocurrencia del accidente de tránsito.
- Labor de campo adelantada por NBI S.A.S, perito **ROGER KEVIN PALACIO DEVIA**.

OBJETO DEL INFORME TÉCNICO

En la investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito utilizan métodos técnicos que permiten determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente de tránsito, me permito rendir concepto técnico de investigación de accidente de tránsito, cuyo objetivo es presentar el análisis de los hechos materia de investigación dentro del proceso por lesiones culposas en accidente de tránsito con fecha de ocurrencia el día 09 de enero de 2020, en la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, conocido bajo el informe policial de accidente de tránsito No A001101180, suscrito por el agente **VÍCTOR MERCHAN VARGAS**, identificado con cédula de ciudadanía No 79.867.841 con placapolicial 087286, donde resultaron involucrados los siguientes vehículos:

- **VEHÍCULO No 01:** Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017, conducida por el señor **JEISSON FABIAN FORERO GONZALEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 1.072.192.989.
- **VEHÍCULO No 02:** Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016, conducido por el señor **LAUREANO GARZON**

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

GARZON, identificado con cédula de ciudadanía No 19.155.857.

Así las cosas, a través de métodos técnicos procederemos a establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar del evento materia de investigación.

Descripción clara y precisa de la forma técnica e instrumentos utilizados en la actividad pericial a que se refiere este Informe:

En aras de adelantar actividades investigativas, y que conlleven a un análisis de los elementos materia de prueba – evidencia física que obran dentro del proceso investigación, la técnica que se utilizará para lograr el estudio y análisis de la información será por medio documental, a través del método de interpretación y reconstrucción de los hechos, donde se estudiará los folios aportados, encontrándome con la siguiente relación:

- Copia informe policial de accidente de tránsito No A001101180, suscrito por el agente **VÍCTOR MERCHAN VARGAS**, identificado con cédula de ciudadanía No 79.867.841 con placapolicial 087286.
- Registró fotográfico del vehículo de placas IWM840.
- Vídeo donde se observa la ocurrencia del accidente de tránsito.
- Labor de campo adelantada por NBI S.A.S, perito **ROGER KEVIN PALACIO DEVIA**.

La información plasmada en el parte policial será evaluada y analizada, con el fin de rendir concepto pericial, en forma útil pertinente y conducente, dado que se adelantará una serie de actividades investigativas que permiten hacer descubrimientos y realizar una serie de conclusiones a la investigación.



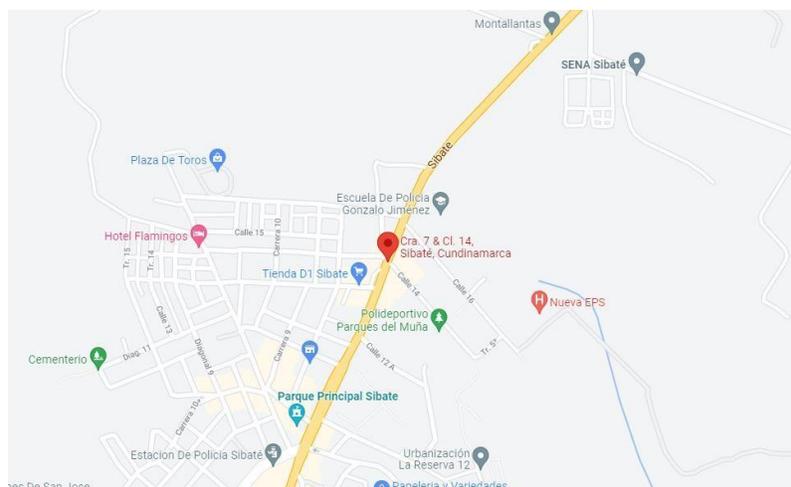
OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

Los instrumentos utilizados en esta investigación son:

- Metro laser marca BOSCH, referencia DI333, mide distancias con un haz de luz.
- Dron Marca DJI modelo MAVIC mini 2 con cámara incorporada resolución 4k.
- Software RACTT reconstructor analítico de colisiones de tránsito terrestre.
- Estación total Hi Target con una precisión de 2”.
- Software Trimble Forensics Reveal que permite plasmar en forma digital y precisa, las diferentes acotaciones tomadas del lugar de los hechos, para lograr representar en forma más real la ocurrencia de los hechos.

**DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD
INVESTIGATIVA ANTES MENCIONADA**

El día 19 de diciembre de 2021, siendo las 08:30 horas, se hace presencia en la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, donde se realiza inspección al lugar de los hechos, por lo tanto, se efectúa una fijación fotográfica y topográfica, donde se registra la vía implica cada en evento, su señalización vial y demás elementos propios del inventario vial.



Coordenadas lugar de los hechos Google Maps 4.495491, -74.257435

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA Y DEL LUGAR DE LOS HECHOS



FOTOGRAFIA 01 - Panorámica: Se aprecian las características del lugar del accidente de tránsito, el cual corresponde a la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, donde La carrera 7 se trata de una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles con doble sentido de circulación. Calle 14 es una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles en doble sentido de circulación. Adicionalmente se observa que en el lugar de los hechos hay una vía de incorporación de la estación de servicio ESSO MOBIL. La vía para el momento de los hechos contaba con demarcación longitudinal de línea central amarilla continua y demarcación horizontal de paso peatonal.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



FOTOGRAFIA 02 - Panorámica: Secuencia de la fotografía No 01. Se aprecian las características del lugar del accidente de tránsito, el cual corresponde a la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, donde La carrera 7 se trata de una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles con doble sentido de circulación. Calle 14 es una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles en doble sentido de circulación. Adicionalmente se observa que en el lugar de los hechos hay una vía de incorporación de la estación de servicio ESSO MOBIL.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



FOTOGRAFIA 03 - Panorámica: fotografía en sentido sur – norte, donde se observa que la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, donde La carrera 7 se trata de una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles con doble sentido de circulación.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



FOTOGRAFIA 04 - Panorámica: Secuencia de la fotografía No 03, donde se observa que la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, donde La carrera 7 se trata de una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles con doble sentido de circulación.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



FOTOGRAFIA 05 - Panorámica: Secuencia de la fotografía No 04, donde se observa que la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, donde La carrera 7 se trata de una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles con doble sentido de circulación.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



FOTOGRAFIA 06 - Panorámica: Fotografía tomada en sentido norte- sur, donde se observa el sentido de circulación de la carrera 7, cuyas características corresponden a una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles con doble sentido de circulación.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

DESCRIPCIÓN DE DAÑOS EN LOS VEHÍCULOS

Las características técnico-mecánicas de los vehículos son consideradas en el presente análisis. Sin embargo, el aspecto más importante a observar radica en la ubicación de los daños sobre su estructura; variables que permitirán identificar la severidad del impacto y la posición relativa al momento del impacto.

La severidad del impacto está determinada por la magnitud del daño (dimensiones transversales, longitudinales y de profundidad), su ubicación (lo cual determina la rigidez de la estructura deformada) y el elemento que sirve de esfuerzo para producir el daño.

De acuerdo con el informe policial de accidente de tránsito No A001101180, suscrito por el agente **VÍCTOR MERCHAN VARGAS**, identificado con cédula de ciudadanía No 79.867.841 con placapolicial 087286 los vehículos presentan los siguientes daños:

VEHÍCULO No 01: Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017, presenta “parte delantera total”.

CLASE DE VEHICULO: AUTOMÓVIL, BUS, BUSETA, CAMIÓN, CAMIONETA, MICROBUS, TRACTOCAMIÓN, VOLQUETA, MOTOCICLETA. M. AGRÍCOLA, M. INDUSTRIAL, BICICLETA, MOTOCARRO, MOTOTRICICLO, TRACCIÓN ANIMAL, MOTOCICLO, CUATRIMOTO, REMOLQUE, SEMI-REMOLQUE. OFICIAL PÚBLICO, PARTICULAR, MIXTO, CARGA, EXTRADIMENSIONADA, EXTRAPESADA, MERCANCÍA PELIGROSA, CLASE DE MERCANCÍA. PASAJEROS: * COLECTIVO, * INDIVIDUAL, * MASIVO, * ESPECIAL TURISMO, * ESPECIAL ESCOLAR, * ESPECIAL ASALARIADO, * ESPECIAL OCASIONAL, NACIONAL, MUNICIPAL. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO: PARTE DELANTERA TOTAL. LUGAR DE IMPACTO: FRONTAL, LATERAL, POSTERIOR. LUGAR DE DAÑO: FRENOS, DIRECCIÓN, LUCES, BOCINA, LLANTAS, SUSPENSIÓN, OTRA.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

Longitud	2050 mm
Anchura	790 mm
Altura	1050 mm
Distancia entre ejes	1357 mm

Dimensiones Motocicleta TVS Apache.

VEHÍCULO No 02: Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016.

8.3. CLASE DE VEHÍCULO AUTOMÓVIL <input checked="" type="checkbox"/> M. AGRÍCOLA <input type="checkbox"/> BUS <input type="checkbox"/> M. INDUSTRIAL <input type="checkbox"/> BUSETA <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/> CAMIÓN <input type="checkbox"/> MOTOCARRO <input type="checkbox"/> CAMIONETA <input type="checkbox"/> MOTOTRICICLO <input type="checkbox"/> CAMPERO <input type="checkbox"/> TRACCIÓN ANIMAL <input type="checkbox"/> MICROBÚS <input type="checkbox"/> MOTOCICLO <input type="checkbox"/> TRACTOCAMIÓN <input type="checkbox"/> CUATRIMOTO <input type="checkbox"/> VOLQUETA <input type="checkbox"/> REMOLQUE <input type="checkbox"/> MOTOCICLETA <input type="checkbox"/> SEMI-REMOLQUE <input type="checkbox"/>		8.4. CATEGORÍA DE VEHÍCULO OFICIAL <input type="checkbox"/> PÚBLICO <input type="checkbox"/> PARTICULAR <input checked="" type="checkbox"/> DIPLOMÁTICO <input type="checkbox"/> 8.5. CATEGORÍA DE TRANSPORTACIÓN MIXTO <input type="checkbox"/> CARGA <input type="checkbox"/> * EXTRADIMENSIONADA <input type="checkbox"/> * EXTRAPESADA <input type="checkbox"/> * MERCANCÍA PELIGROSA <input type="checkbox"/> - CLASE DE MERCANCÍA <input type="text"/>		8.6. CATEGORÍA DE PASAJEROS * COLECTIVO <input type="checkbox"/> * INDIVIDUAL <input type="checkbox"/> * MASIVO <input type="checkbox"/> * ESPECIAL TURISMO <input type="checkbox"/> * ESPECIAL ESCOLAR <input type="checkbox"/> * ESPECIAL ASALARIADO <input type="checkbox"/> * ESPECIAL OCASIONAL <input type="checkbox"/> 8.7. CATEGORÍA DE REGIÓN NACIONAL <input type="checkbox"/> MUNICIPAL <input type="checkbox"/>		GUARDABARRIO, CAPRO, UNIDAD DE LUCES, BATERIA, DADOS MECANICOS POR STABILICER	
8.7. FALLAS EN: FRENOS <input type="checkbox"/> DIRECCIÓN <input type="checkbox"/> LUCES <input type="checkbox"/> BOCINA <input type="checkbox"/> LLANTAS <input type="checkbox"/> SUSPENSIÓN <input type="checkbox"/> OTRA <input type="text"/>							
8.8. LUGAR DE IMPACTO: FRONTAL <input checked="" type="checkbox"/> LATERAL <input checked="" type="checkbox"/> POSTERIOR <input type="checkbox"/> Otro <input type="text"/>							

Dimensiones (mm)	
1	
A - Ancho	1.761
B - Alto	1.625
C - Longitud	4.083
D - Distancia entre ejes	2.590

Dimensiones Renault Sandero.

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
 Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

CONDUCTORES

VEHÍCULO No 01: Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017, conducida por el señor **JEISSON FABIAN FORERO GONZALEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 1.072.192.989, quien contaba con licencia de conducción A2 vigente para el momento de los hechos.

NOMBRE COMPLETO:	JEISSON FABIAN FORERO GONZALEZ			
DOCUMENTO:	C.C. 1072192989	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA	
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	14899256	
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	25/10/2014			
Licencia(s) de conducción				
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones
1072192989	SDM - BOGOTA D.C.	24/12/2014	ACTIVA	
Categorías de la licencia Nro: 1072192989				
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua	
A2	24/12/2014	24/12/2024		

VEHÍCULO No 02: Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016, conducido por el señor **LAUREANO GARZON GARZON**, identificado con cédula de ciudadanía No 19.155.857, presentaba licencia de conducción C1 y B1 vencidas para el momento de los hechos.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

NOMBRE COMPLETO:	LAUREANO GARZON GARZON			
DOCUMENTO:	C.C. 19155857	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA	
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	8450539	
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	19/11/2010			
Licencia(s) de conducción				
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones
19155857	SDM - BOGOTA D.C.	23/07/2014	ACTIVA	
Categorías de la licencia Nro: 19155857				
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua	
C1	23/07/2014	23/07/2015		
B1	23/07/2014	23/07/2019		

ELEMENTOS MATERIA DE PRUEBA (EMP) Y EVIDENCIA FISICA (EF)

De conformidad con lo registrado en el informe policial de accidente de tránsito No A001101180, suscrito por el agente **VÍCTOR MERCHAN VARGAS**, identificado con cédula de ciudadanía No 79.867.841 con placapolicial 087286, se observan los siguientes elementos materiales probatorios y evidencia física:

EMP 01: Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017.

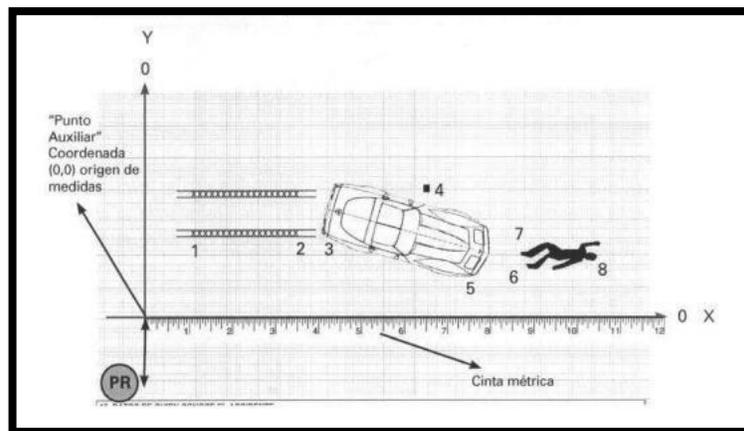
EMP 02: Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

Para el levantamiento de medidas, utilizando el método de “**coordenadas cartesianas**”, se debe partir del hecho de que éste es un sistema de referencia respecto a dos ejes perpendiculares entre sí (un plano), que inician sus medidas en la intersección de dos líneas, en el punto cero. Por ello, se debe ubicar imaginariamente este punto (punto de intersección entre eje “X” y eje “Y”) como origen de todas las medidas que se van a acotar dentro del levantamiento del croquis; a este punto se le llamará “**punto auxiliar**”.

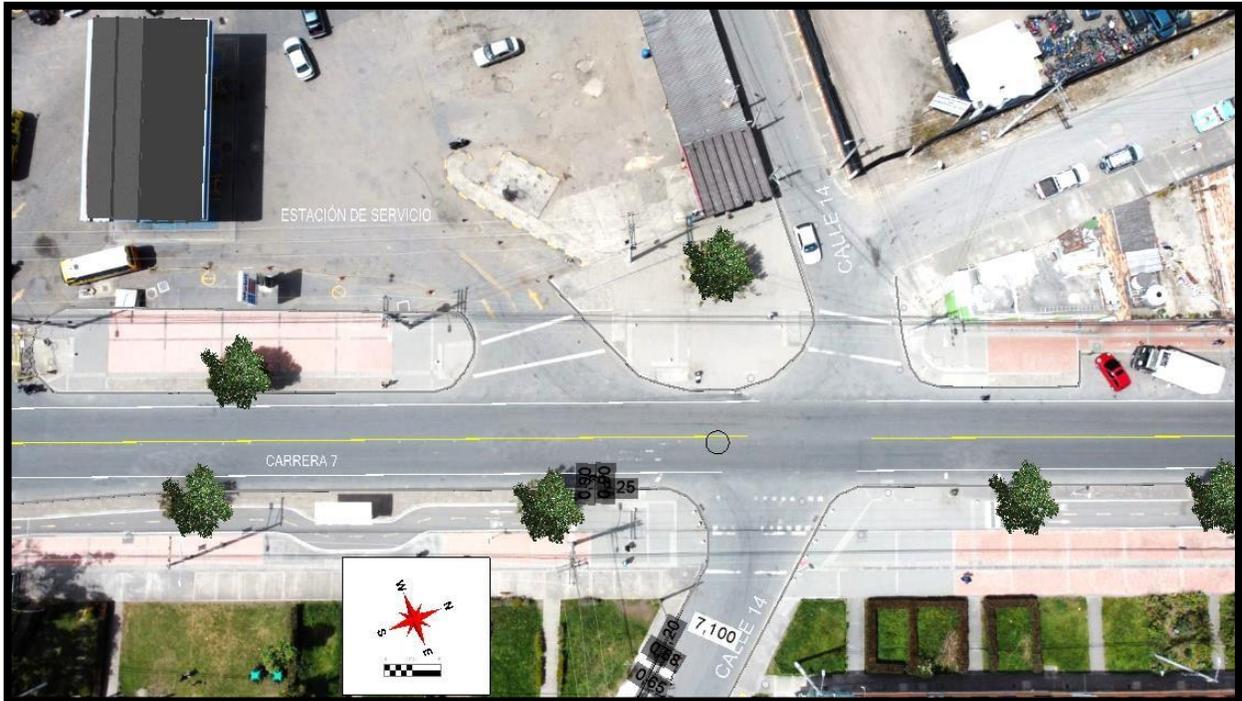
Por lo anterior, es necesario identificar un punto fijo de referencia, donde se tome la medida hasta otro “**Punto auxiliar**”, ubicado sobre la línea base (eje “X”) y el cual debe corresponder, en el croquis, al punto “**cero**” o sea la intersección imaginaria de los ejes “X” y “Y”, de donde partirán todas las medidas a acotar. La importancia del “**punto auxiliar**” no radica solamente en el inicio de las medidas, sino también, en el caso que no se encuentre un punto fijo fácilmente, se ubicará el punto más cercano al accidente (punto auxiliar), sobre la línea base, marcándolo sobre la vía. Luego se iniciará el acotamiento de medidas desde este punto, para mover rápidamente los vehículos y dar movilidad en el sector, posteriormente se tomará el “**punto auxiliar**” y se buscará un punto fijo al cual acotarlo.



Ejemplo método de coordenadas cartesianas resolución 11268.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)
PLANO TOPOGRÁFICO



Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

**DESARROLLO ANALÍTICO DE LA DINÁMICA DE MOVIMIENTO DE LOS
VEHÍCULOS.**

Los principales factores por determinar es la velocidad y trayectoria de circulación de los rodantes, momentos pre-impacto, durante el impacto y post-impacto a través de los elementos materiales probatorios y la posición final de los vehículos.

Conceptos básicos: teóricos-físicos.

La deducción analítica de la velocidad de circulación de los vehículos y la secuencia del accidente se basa en la utilización de un MODELO FÍSICO basado de las leyes de la física, en este caso las leyes de la mecánica, que tenga en cuenta las principales variables que intervienen en el siniestro, e involucre los parámetros que determinan la ocurrencia de este, además se tuvo en cuenta las siguientes condiciones:

DESARROLLO DE LA DINAMICA: De acuerdo con la posición final de los rodantes, es posible establecer que el evento se presenta momentos en los que el **VEHÍCULO No 02:** Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016, conducido por el señor **LAUREANO GARZON GARZON**, identificado con cédula de ciudadanía No 19.155.857, procede a salir de la estación de servicio MOBIL, para tomar la calle 14 hacia el oriente, cuando colisiona con el **VEHÍCULO No 01:** Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017, conducida por el señor **JEISSON FABIAN FORERO GONZALEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 1.072.192.989, que transitaba sobre la carrera 7 en sentido norte – sur.

Dentro de las labores adelantadas, teniendo en cuenta la posición final del **VEHÍCULO No 01:** Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017 y el punto de impacto, es posible estimar una velocidad de circulación de 39.63 kilómetros por hora.

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co

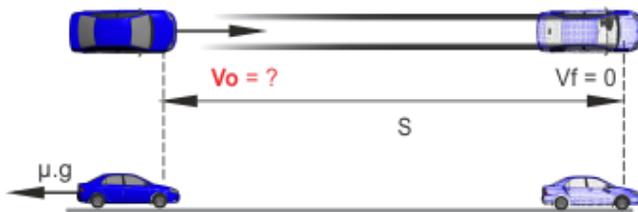


OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

1. Velocidad por fricción simple

velocidad de circulación por fricción

$$V = \sqrt{2 \cdot g \cdot \mu \cdot d}$$



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[d] Distancia de frenado o fricción	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[μ] Coeficiente de fricción	Decimal	Decimal	[decimal]

Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[d] Distancia de frenado o fricción	11.23	[m]
[μ] Coeficiente de fricción	0.55	[decimal]

Resultado: 39.63 [km/hr]

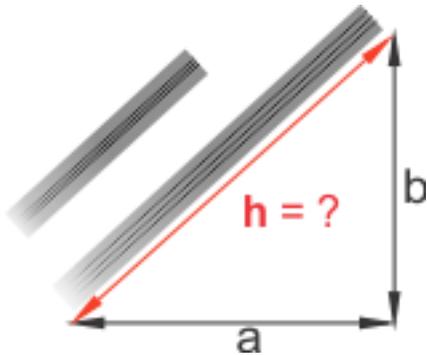


OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

Hipotenusa

TRAYECTORIA

$$h = \sqrt{a^2 + b^2}$$



Nombre de la variable	Magnitudes	Nombre de la unidad	Símbolo
[a] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]
[b] Cateto o lado	Distancia	Distancia recorrida en metros	[m]

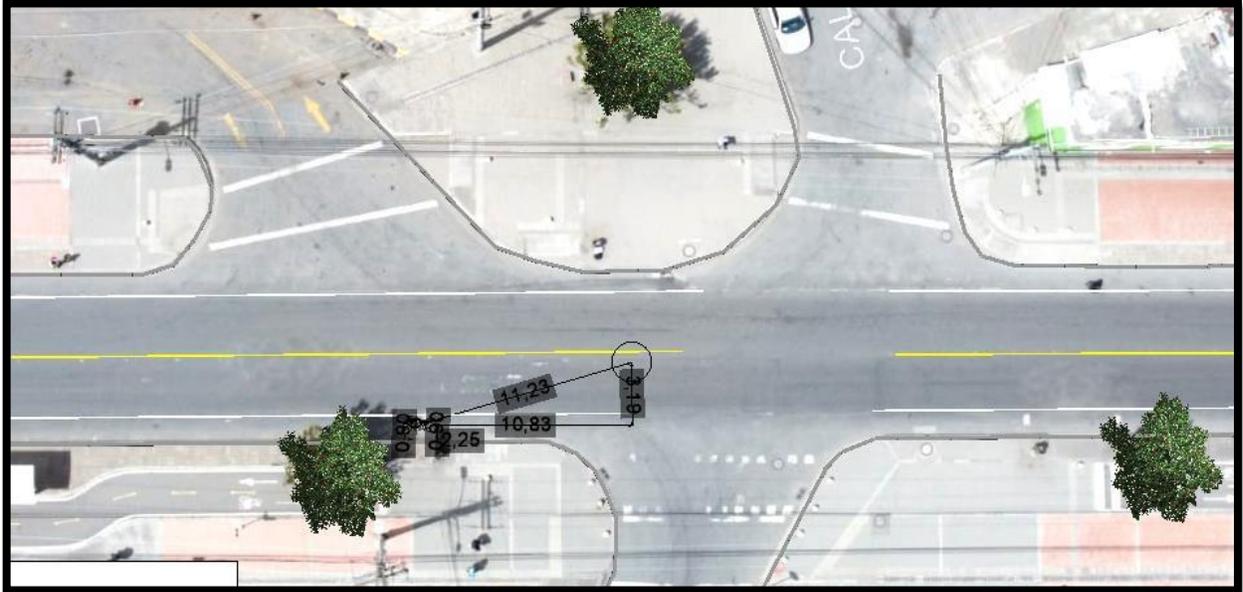
Valores Ingresados:

variable	Valor	Unidad
[a] Cateto o lado	10.83	[m]
[b] Cateto o lado	3.19	[m]

Resultado: 11.29 [m]



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



Respecto al **VEHÍCULO No 02:** Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016, no es posible establecer una velocidad de circulación toda vez que la posición final que se encuentra del informe policial de accidente de tránsito realmente no corresponde a la posición final, sino a la posición artificial, es decir, este fue movido después del accidente.

Ahora bien, de acuerdo con el vídeo aportado para el desarrollo de esta investigación, es necesario manifestar que el **VEHÍCULO No 02:** Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016, no se realizó una maniobra de detención del vehículo para cruzar la intersección, sin embargo, tampoco se observa una maniobra brusca o con aparente exceso de velocidad, respecto al **VEHÍCULO No 01:** Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017, se observa que este no realizó ninguna disminución de velocidad al aproximarse a la intersección de la carrera 7 con calle 14, tal como lo indica el artículo 74 del código nacional de tránsito (ley 769 de 2002).



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

Adicionalmente es posible evidenciar en el vídeo, que el **VEHÍCULO No 01:** Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017, momentos antes del impacto, se encontraba realizando una maniobra de adelantamiento en una zona prohibida y segundos después se generó el impacto con el vehículo No 01. Esta maniobra de adelantamiento en una curva, donde se existe demarcación de línea amarilla continua, donde hay paso peatonal (cebra) y en proximidad a una intersección esta prohibida.



Motocicleta adelantando a bus en una curva con línea amarilla continua.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



Motocicleta adelantando a bus en una curva con línea amarilla continua.



Motocicleta en el momento del impacto con el vehículo.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

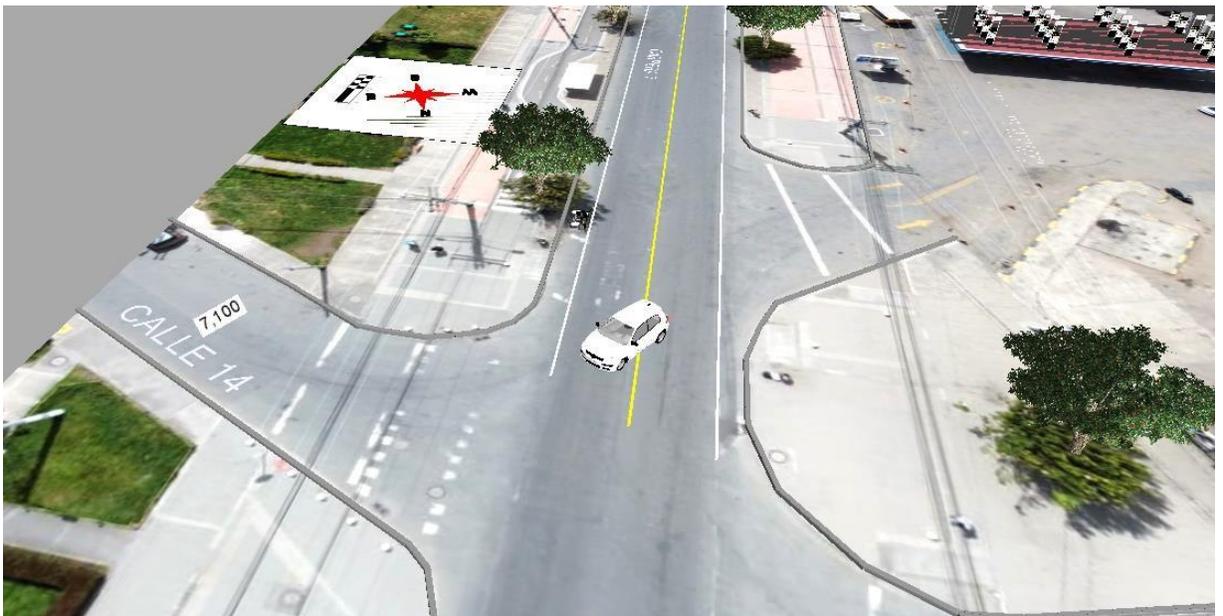
DINAMICA DEL ACCIDENTE 3D



Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



CONCLUSIONES

Una vez establecida la dinámica del accidente de tránsito y demás factores que permiten realizar un análisis claro, podemos concluir que el evento se trata de una colisión entre una motocicleta y un automóvil, con fecha de ocurrencia el día 09 de enero de 2020, en la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, conocido bajo el informe policial de accidente de tránsito No A001101180, suscrito por el agente **VÍCTOR MERCHAN VARGAS**, identificado con cédula de ciudadanía No 79.867.841 con placapolicial 087286, donde resultaron involucrados los siguientes vehículos: **VEHÍCULO No 01:** Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017, conducida por el señor **JEISSON FABIAN FORERO GONZALEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 1.072.192.989. **VEHÍCULO No 02:** Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016, conducido por el señor **LAUREANO GARZON GARZON**, identificado con cédula de ciudadanía No 19.155.857.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

Con base en la inspección técnica del lugar de los hechos, es posible establecer que corresponde a la carrera 7 con calle 14, en el municipio de Sibaté, donde La carrera 7 se trata de una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles con doble sentido de circulación. Calle 14 es una vía recta y plana, de una calzada en material asfalto, compuesta por dos carriles en doble sentido de circulación. Adicionalmente se observa que en el lugar de los hechos hay una vía de incorporación de la estación de servicio ESSO MOBIL. La vía para el momento de los hechos contaba con demarcación longitudinal de línea central amarilla continua y demarcación horizontal de paso peatonal.

De acuerdo con la dinámica del accidente de tránsito, con los daños de los vehículos, la posición final, la trayectoria de circulación de estos, se puede estimar que el **FACTOR DETERMINANTE DE OCURRENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO** es el exceso de velocidad atribuible al **VEHÍCULO No 01:** Motocicleta de placas HKJ34E, marca TVS, línea Apache, color blanco, modelo 2017, conducida por el señor **JEISSON FABIAN FORERO GONZALEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 1.072.192.989, quien además justo antes del impacto se encontraba realizando una maniobra prohibida de adelantamiento. Lo anterior tiene fundamento en el artículo 73 y 74 de la ley 769 del año 2002, código nacional de tránsito.

“ARTÍCULO 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

En intersecciones

En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.

En curvas o pendientes.

Cuando la visibilidad sea desfavorable.

En las proximidades de pasos de peatones.

En las intersecciones de las vías férreas.

Por la berma o por la derecha de un vehículo.

En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.

Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. *Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:*

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección.”

Como **HECHO CONTRIBUYENTE**, se logró establecer que el **VEHÍCULO No 02:** Automóvil de placas IWM840, marca Renault, línea sandero, color gris, modelo 2016, conducido por el señor **LAUREANO GARZON GARZON**, identificado con cédula de ciudadanía No 19.155.857, no respeto la prelación al realizar la incorporación en la carrera 7 para tomar la calle 14.

FUNDAMENTO

Ley 769 del año 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

ANEXOS

Se entrega junto a este informe, quince (15) fotografías de la visita al lugar de los hechos, un (01) plano topográfico.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

Se firma a los 06 días del mes de enero de 2022, en calidad de investigador y perito en investigación, análisis y reconstrucción de accidentes de tránsito.

ROGER KEVIN PALACIO DEVIA

PERITO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES NBI S.A.S

C.C 1.069.177.742 de Ricaurte, Cundinamarca.

NOTA: Para la introducción de este informe pericial en un proceso judicial y su sustentación en audiencia por parte del perito, es necesaria la comunicación a la dirección de NBI S.A.S para su autorización, queda prohibida su reproducción en físico o por medio electrónico, este documento está en cadena de custodia. Este documento no tiene validez sin firma.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Investigation Traffic Accident Manual. University Northwestern Institute Traffic. Stannard Baker & Iynn Fike.
2. Eubanks Jerry J., Haigth W.R. “Pedestrian Involved Traffic Collision Reconstruction Methodology” SAE 921591. (2001).
3. Motor Vehicle Accident Reconstruction and Cause Analysis, Rudolf Limpert, Fifth Edition, 1999, Lexis Publishing.
4. S.J. Ashton. Pedestrian Accident Investigation and Reconstruction. Institute of Technology and Managenent. University of North Florida. (1989).
5. "Friction Applications in Accident Reconstruction" by Warner et al. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 830612).
6. “Perception/reaction time values for accident reconstruction”, Michael J., OH Philip H. Cheng, John F. Wiechel, S.E.A., Inc., Columbus, OH Dennis A. Guenther Ohio State Univ., Columbus, OH, SAE 890732.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

**DIPLOMATURA EN RECONSTRUCCIÓN
ANALÍTICA DE COLISIONES DE TRÁNSITO TERRESTRE**

REGISTRO N° DRAAT 510-19

Por la presente, el **Centro de Entrenamiento en Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito CE-IRAT CERTIFICA**, que el Sr.

ROGER KEVIN PALACIO DEVIA

C.C. N° 1069177742 (COLOMBIA) ha finalizado y APROBADO la **DIPLOMATURA EN RECONSTRUCCIÓN ANALÍTICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO** con una carga horaria de 340 horas cátedras. Fecha de Inicio: 3 Junio de 2019. Fecha de Finalización: 27 de Septiembre de 2019. Se extiende el presente CERTIFICADO, a los 27 días del mes de SEPTIEMBRE de 2019, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - ARGENTINA, a los efectos de ser presentado ante las autoridades que así lo requieran.

Lic. Gustavo A. Enciso
Director de CE-IRAT

Acc. Gisela Insaurralde
Presidente APIAT

Ing. Ángel Montenegro
Docente - UNSE

Lic. Guido Alejandro Copetti
Jefe de Trabajos Prácticos - CE-IRAT

DOCTOS Consultora
APIAT
UAN ANTONIO NARIÑO
IRAT
COLCRIM
RACTT
Campus Virtual



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI. (National Bureau Of Investigation)

DIPLOMATURA EN RECONSTRUCCIÓN ANALÍTICA DE COLISIONES DE TRÁNSITO TERRESTRE
CONTENIDOS Y CARGA HORARIA

REGISTRO N° DRAAT 510-19

Inicio: 3 de Junio de 2019 - Finalización: 27 de Septiembre de 2019

Pre-curso: REVISIÓN DE FÍSICA Y MATEMÁTICA APLICADA
Carga Horaria: 60 horas cátedra MODALIDAD: teórica y práctica

UNIDAD 1: Revisión de las funciones trigonométricas. Descomposición de vectores en el plano. Revisión de funciones lineales y no lineales. Magnitudes escalares y vectoriales.
UNIDAD 2: Estadística descriptiva. Muestreos. Medidas de posición central: media, moda y mediana. Estadística descriptiva: desviación estándar, varianza.
UNIDAD 3: Cinemática en 2 dimensiones. Movimiento rectilíneo uniforme y variado. Conceptos de velocidad, espacio y tiempo. Movimiento circular uniforme y variado.
UNIDAD 4: Dinámica: Revisión de Fuerza, Energía, Trabajo. Principio de conservación de la energía.
UNIDAD 5: Dinámica: Principio de conservación de la cantidad de movimiento. Concepto de momento de inercia, radio de giro, centro de masa.

Nivel 1: RECONSTRUCCIÓN 1: TRABAJO y VARIACIÓN DE ENERGÍA
Carga Horaria: 80 horas cátedra MODALIDAD: teórica y práctica

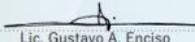
UNIDAD 1: Reconstrucción de colisiones en vías rectas sin pendientes por aplicación de: modelos simples de trabajo, modelos simples de velocidad por desaceleración y por fricción. Suma de trabajos simples.
UNIDAD 2: Reconstrucción de colisiones en vías rectas con pendientes por aplicación de: modelo simple de trabajo, modelos simples de velocidad por desaceleración y fricción. Suma de trabajos simples.
UNIDAD 3: Determinación de la distancia de frenado de un vehículo, en consideración de distintos tiempos de reacción. Realización de cálculos repetidos (iterados), para calcular valores medios, máximos y mínimos.
UNIDAD 4: Cálculo de velocidad para vehículos que friccionan en distintas superficies con y sin pendientes. Cálculo de velocidad conociendo la distancia de reacción y percepción. Suma de velocidad. Cálculo de radios de curvas.
UNIDAD 5: Cálculo de velocidad para derrapes simples en curvas, sin peraltes y con peraltes. Cálculo de velocidad para vuelcos (velocidad mínima de derrapes y vuelcos) en curvas con y sin peraltes. Cálculo de velocidad en despidos.

Nivel 2: RECONSTRUCCIÓN 2: MOMENTUM, GIROS y ATROPELLOS
Carga Horaria: 100 horas cátedra MODALIDAD: teórica y práctica

UNIDAD 1: Consideraciones para la realización de cálculos mediante el principio de momentum lineal. Verificación de las evidencias, ángulo de entrada y salida. Verificación de compatibilidad de masas.
UNIDAD 2: Cálculo de velocidad para vehículos que describen rotaciones y traslaciones. Uso de las tablas de momento de inercia y altura del centro de gravedad. Cálculo de la velocidad en accidentes con vuelcos simples y complejos.
UNIDAD 3: Cálculo de velocidad en colisiones frontales para motocicletas de gran cilindrada, revisión de los modelos empíricos.
UNIDAD 4: Cálculo de velocidad de vehículos de frente alto y bajos que atropellan a peatones. Revisión de las condiciones en los distintos tipos de atropello. Velocidad de proyección y velocidad de impacto, cálculos de corrección.
UNIDAD 5: Análisis de atropellos a ciclistas y motociclistas. Revisión de los modelos empíricos y cálculo de velocidad.

Nivel 3: RECONSTRUCCIÓN 3: ENERGÍA DE DEFORMACIÓN y "ΔV"
Carga Horaria: 100 horas cátedra MODALIDAD: teórica y práctica

UNIDAD 1: Revisión de los conceptos teóricos de Energía de Deformación. Antecedente y los modelos energéticos lineales de Campbell. Principios y consideraciones de los modelos lineales de deformación.
UNIDAD 2: Algoritmo de McHenry. Modelo de deformación estandarizado de McHenry con 2, 4 y 6 medidas de deformación. Procedimientos para el cálculo de energía de deformación. Uso de tablas por categoría de vehículos.
UNIDAD 3: Protocolo de la SAE para la toma de mediciones de deformación estructural en vehículos. Revisión de las alternativas para mediciones de campo. Cálculo de velocidad equivalente a barrera EBS y corrección de masas.
UNIDAD 4: Cálculo de velocidad de vehículos de frente alto y bajos que atropellan a peatones. Revisión de las condiciones en los distintos tipos de atropello. Velocidad de proyección y velocidad de impacto, cálculos de corrección.


Lic. Gustavo A. Enciso
Director de CE-IRAT


Acc. Gisela Insaurralde
Presidente A.P.I.A.T.


Ing. Ángel Montenegro
Docente - UNSE


Lic. Víctor Daniel Giménez Mencia
Jefe de Trabajos Prácticos - CE IRAT

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

RACTT OPERADOR RACTT CERTIFICADO

Por la presente, el **Centro de Entrenamiento en Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito CE-IRAT** y la Empresa Doctos Consultora **CERTIFICAN**, que el Sr.

ROGER KEVIN PALACIO DEVIA

C.C. N° 1069177742 (ARGENTINA), ha finalizado y **APROBADO** el

CURSO DE OPERADOR CERTIFICADO DEL SOFTWARE RACTT con una carga horaria de 80 horas cátedras.

Se extiende el presente **CERTIFICADO**, a los 27 días del mes de **SEPTIEMBRE** de 2019, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - ARGENTINA, a los efectos de ser presentado ante las autoridades que así lo requieran.

Lic. Gustavo A. Enciso
Director de CE-IRAT

Acc. Gisela Insaurralde
Presidente A.P.I.A.T.

Ing. Ángel Montenegro
Docente - UNSE

Lic. Víctor Daniel Giménez Mencia
Jefe de Trabajos Prácticos - CE IRAT

DOCTOS Consultora
APIAT
UAN
IRAT
COLCRIM
RACTT
Campus Virtual

Oficina Nacional de Investigaciones S.A.S - Dirección: Carrera 5 # 16-14 oficina 704 Bogotá.
Teléfono: 3112217157. E-mail: info@nbi.com.co – sitio web: www.nbi.com.co



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)

**El Centro de Experimentación y Seguridad Vial
CESVI COLOMBIA S.A.**
NIT. 830.038.753-3
Autorización Oficial Secretaría de Educación de Cundinamarca
Resolución N° 009305 de 01 diciembre de 2009
Registro de programas Resolución N° 003615 de 12 noviembre de 2020
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007
Entidad de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano

CESVI COLOMBIA
Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia

Hace constar que
Roger Kevin Palacio Devia
Con documento de identidad No.
1069177742
Cursó y aprobó la acción de formación
Perito Integral en Vehiculos
Con una duración de
72 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Bogota, a los 18 días del mes de Abril de 2021

Código de verificación
050317112020180420211069177742
Para verificar la validez de este certificado
consulte la página www.cesvicolombia.com
y digite este código

Olga Patricia Triana
Directora de Formación
Cesvi Colombia S.A.



OFICINA NACIONAL DE INVESTIGACIONES S.A.S – NBI.
(National Bureau Of Investigation)



Consejo Superior
de la Judicatura

REPUBLICA DE COLOMBIA

RAMA JUDICIAL

CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO



NOMBRES:

GERMAN ESTEBAN

APELLIDOS:

LOPEZ ARELLANO

PRESIDENTE CONSEJO
SUPERIOR DE LA JUDICATURA

GLORIA STELLA LÓPEZ JARAMILLO

UNIVERSIDAD

MARIANA

FECHA DE GRADO

02/12/2016

CONSEJO SECCIONAL

NARIÑO

CEDULA

1085284067

FECHA DE EXPEDICION

22/12/2016

TARJETA N°

283258





























PAT. OFICIAL DE INMOBILIZACIÓN

Drogueria Farmacia

PARE











