

INFORME TECNICO RECONSTRUCCION ACCIDENTE DE TRANSITO

EDGAR NOVA LAYTON <edgar.nova@correo.policia.gov.co>

Mié 4/11/2020 2:00 PM

Para: Juzgado 10 Civil Circuito - Santander - Bucaramanga <j10ccbuc@cendoj.ramajudicial.gov.co>

 1 archivos adjuntos (2 MB)

INFOR INVESTIGADOR DE LABORATORIO.pdf;

Buenas tardes, envió adjunto Informe Técnico de reconstrucción analítica de accidente de tránsito proceso No. 680073103010201900144, por favor por este medio notificar el recibido, muchas gracias

Atentamente,

Intendente EDGAR NOVA LAYTON

Perito en Reconstrucción de Accidentes de Tránsito

Unidad Básica de Investigación Criminal STRA_MEBUC



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL
DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL E INTERPOL
SECCIONAL METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

										Número Único de Noticia Criminal.																														
										<table border="1"> <tr> <td>6</td><td>8</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>3</td><td>1</td><td>0</td><td>3</td><td>0</td><td>1</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>1</td><td>9</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>4</td><td>4</td> </tr> </table>										6	8	0	0	1	3	1	0	3	0	1	0	2	0	1	9	0	0	1	4	4
6	8	0	0	1	3	1	0	3	0	1	0	2	0	1	9	0	0	1	4	4																				
Entidad		Radicado Interno								Departamento		Municipio		Entidad		Unidad Receptora		Año		Consecutivo																				



INFORME INVESTIGADOR DE LABORATORIO – FPJ-13

Este informe será rendido por la Policía Judicial

Departamento	Santander	Municipio	Bucaramanga	Fecha	2020	11	03	Hora	0	8	4	0
---------------------	-----------	------------------	-------------	--------------	------	----	----	-------------	---	---	---	---

De conformidad con lo estipulado en el artículo 218 de la Ley 1437 de 2011, me permito rendir el siguiente informe, bajo la gravedad de juramento.

1. IDENTIFICACION DEL INFORME:

Seccional de Investigación Criminal SIJIN DITRA
 Unidad Básica de Investigación Criminal SETRA - MEBUC
 Vía La Fortuna – Bucaramanga, kilómetro 64+500
 Sector Peaje Lebrija Santander.

RECIBIDO:

2. DESTINO DEL INFORME:

Juzgado 10 Civil del Circuito
 Carrera 11- Calle 34
 Bucaramanga - Santander
 Ciudad,

3. ESTUDIO SOLICITADO:

Órdenes a Policía Judicial de fecha 30-08-2020 dentro de la cual se solicita realizar reconstrucción analítica del accidente de tránsito asociado con el Numero Único de Noticia Criminal [680013103010201900144](#)

4. DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIOS Y EVIDENCIA FÍSICA RECIBIDOS PARA ESTUDIO:

Documentos a tener en cuenta para el presente dictamen pericial:

✚ Se analiza la totalidad de la información allegada por el despacho del Juzgado quien eleva la solicitud para la elaboración del presente informe, información contenida dentro de 106 imágenes en formato PDF de los folios de la carpeta original de la investigación radicada con el número de Noticia Criminal [680013103010201900144](#), lo anterior para generar la respuesta correspondiente.

✚ Informe Policial de Accidente de Tránsito I.P.A.T.N° [521481](#)

✚ Informe ejecutivo FPJ-3-

✚ Actuación del primer respondiente FPJ-4

✚ Dictamen Pericial de Embriaguez RAFAEL CARVAJAL FIQUEROA

✚ Dictamen Pericial de Embriaguez ROSA BEATRIZ DUARTE

✚ Epicrisis ROSA BEATRIZ DUARTE

✚ Álbum fotográfico del lugar de los hechos

✚ Experticio técnico a vehículo Camioneta

5. DESCRIPCIÓN Y EXPLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS, MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS UTILIZADOS :

✚ Se realiza análisis de los documentos aportados, con el fin de extraer información relacionada con el accidente de tránsito.



- ✚ Se realiza análisis de las imágenes del lugar de los hechos para verificar la señalización existente, geometría vial y su entorno.
- ✚ Se analiza el patrón de daños de los móviles intervinientes, teniendo en cuenta su ubicación, magnitud y gravedad.
- ✚ Se analiza el patrón de lesiones de la víctima teniendo en cuenta su ubicación, magnitud y gravedad de las mismas.
- ✚ Se describe en forma narrativa, la posible dinámica del evento de manera secuencial, generando un aproximado de como ocurrió el accidente de tránsito.
- ✚ Se realiza dinámica gráfica, utilizando para ello una serie de esquemas representativos, se indicará la evolución del accidente de tránsito antes, durante y después de su ocurrencia, teniendo en cuenta las características de las deformaciones o daños sufridos en los móviles, tamaño, orientación de movimiento, zona de impacto, se indicará una posible posición de cada uno de los intervinientes conocidos al momento de generarse el accidente de tránsito.
- ✚ Se realiza la apreciación de la investigación para determinar la dinámica, conclusiones y teoría del accidente en cuanto a los factores determinantes y contribuyentes.

6. ACEPTACIÓN DE LOS PRINCIPIOS, MÉTODOS O PROCEDIMIENTOS POR LA COMUNIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA

Método Científico utilizados y ratificados por la comunidad científica como válidas a la hora de proceder con el fin de exponer y confirmar sus teorías en el análisis de los accidentes de tránsito.

El reconstructor de accidentes de tránsito ejerce su labor basándose en el método científico, realizando un trabajo organizado, siguiendo un protocolo estandarizado en la guía 2DC-GU-0026 "Actividad Pericial en la Reconstrucción de Accidentes de Tránsito", además se apoya en las disciplinas y ciencias auxiliares de la criminalística, mediante las cuales se analizan los EMP y EF, plasmando los resultados en informes que sirven como insumo referente en la actuación del reconstructor.

La guía 2DC-GU-0026 "Actividad Pericial en la Reconstrucción de Accidentes de Tránsito" es la carta de navegación para el perito en reconstrucción de accidentes de tránsito, la cual se ha diseñado con el fin de arrojar en la mayoría de los casos un resultado que permita determinar las causas generadoras de los hechos, basados en:

- ☐ 1) PROYECCIÓN DE LA ACTIVIDAD PERICIAL
- ☐ 2) APRECIACIÓN ANÁLITICA
- ☐ 3) APRECIACIÓN DE SITUACIÓN
- ☐ 4) PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS
- ☐ 5) DINÁMICA DE LA TEORÍA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO
- ☐ 6) CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS
- ☐ 7) ELABORACIÓN DEL INFORME INVESTIGADOR DE LABORATORIO

Donde la reconstrucción de un accidente de tránsito se basa en la recopilación y el análisis de todas las evidencias físicas resultantes de un accidente, con el fin de establecer cómo y por qué se produjo el mismo..... Esto conlleva un proceso de trabajo que en muchas ocasiones, resulta de gran complejidad, pues requiere de un minucioso estudio para interpretar correctamente el origen de daños en los vehículos, vestigios y huellas sobre la infraestructura vial, así como la confrontación de todas las hipótesis viables, hasta llegar a la determinación de las circunstancias que necesariamente tuvieron que concurrir para que el accidente se produjera con el resultado conocido.

7. EQUIPOS E INSTRUMENTOS EMPLEADOS Y SU ESTADO DE MANTENIMIENTO

Para el desarrollo del presente informe pericial se utilizan elementos de oficina de cómputo e impresión:

- ☐ Computador portátil DELL Inspiron 1520
- ☐ Impresora EPSON L220

Los elementos y equipo utilizados para el estudio se encuentran en buen estado de funcionamiento al momento del examen.

8. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS PROCEDIMIENTOS DE SU ACTIVIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA.

DESARROLLO INFORME PERICIAL ACCIDENTE DE TRANSITO: Se realiza un análisis de las imágenes aportadas por ente investigador del cuadernillo de la investigación, teniendo en cuenta los tres factores involucrados en el Accidente: **Vía, Vehículo y Factor Humano**, utilizando como base la información recopilada el día y hora de la ocurrencia del accidente de tránsito, así como la demás información compilada por el ente investigador, con el único propósito de indicar con certeza el grado de responsabilidad o negligencia que pudo o pudieron tener cada uno de los intervinientes.

8.1. ACCIDENTE DE TRÁNSITO INVESTIGADO: Accidente de tránsito tipo choque con vehículo, hechos ocurridos el día 29 de Enero de 2017 en la vía San Gil – Bucaramanga, kilómetro 57+600 metros, a las 10:00 horas aproximadamente; En el evento de tránsito resultaron involucrados dos (02) vehículos: Campero de servicio particular y Velocípedo o Bicicleta, dejando como resultado 01 personas lesionada.

8.2. ANÁLISIS DE LA VÍA:

8.2.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS:

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Vía San Gil – Bucaramanga, kilómetro 57+600 metros, área rural nacional
DISEÑO	Tramo de vía
GEOMÉTRICAS	Curva, pendiente, con berma
RADIO	*_*
PERALTE	*_*
PENDIENTE	*_*
UTILIZACIÓN	Doble sentido
CALZADAS	Una
CARRILES	Dos
MATERIAL	Asfalto.
ESTADO	Bueno
CONDICIONES DE LA VÍA	Seca
CONDICION CLIMATICA	Normal.
VISIBILIDAD	Sin información
ILUMINACIÓN ARTIFICIAL	Sin información
OBSERVACIONES	Características y señalización del lugar obtenidas del IPAT diligenciado por la autoridad de transito que atendió el evento.

8.2.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES:

SEÑALIZACIÓN	CLASES Y CARACTERÍSTICAS
VERTICAL	*****
HORIZONTAL	Línea central amarilla; Línea de borde blanco
DISPOSITIVOS LUMINOSOS	*****

8.2.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA:

Seguridad Activa	*****
Seguridad Pasiva	*****

8.2.4 FOTOGRAFÍAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS: Dentro de la carpeta de la investigación obra un album fotografico elaborado por la autoridad de transito que conocio del hecho, en el cual se hallan varias imágenes fotograficas tomadas en el lugar el día y la hora de la ocurrencia de los mismos, las cuales permiten observar y analizar las características del tramo de via donde acaesieron los hechos y los EMP y/o EF hallados en el lugar... No obra dentro de la carpeta de la investigación una inspeccion resiente del lugar de los hechos, que permita visualizar y observar con mas claridad las características y condiciones del tramo de via en la actualidad; Sin embargo es de anotar que debido al tiempo transcurrido desde la ocurrencia de los hechos (Enero de 2017– Octubre de 2020) las características, condiciones y señalizacion del lugar donde tuvo ocurrencia el accidente de transito que se investiga, pudieron haber cambiado, por tal motivo con ayuda de imágenes fotograficas captadas por el programa informatico Google Maps en el año 2017, se identifica el lugar y se dan a conocer las caracterisiticas y condiciones para la fecha de los hechos o cercana a esta y con ellas dar más claridad y visualización del sitio donde suscitaron los hechos en investigación.



Imagen obtenida de la pagina de internet: https://satellites.pro/mapa_de_Colombia#6.818035,-73.008270,10 en la cual se genera la identificación plena del lugar de ocurrencia del accidente de tránsito, vista area Vía San Gil – Bucaramanga, kilómetro 57+600 metros, área rural Nacional; **Flechas color blanco** indican el sentido de circulación vial de los carriles sobre la calzada; **Flecha color rojo** indica el sentido vial y de circulación en el que transitaba el vehículo Camioneta interviniente; **Flecha color azul** indica el sentido vial y de circulación en el que transitaba el ciclista interviniente **Figura geométrica color naranja** indica la ubicación relativa de la posible **zona de conflicto** o **zona de impacto** entendida esta, como el lugar de la vía en el que los elementos del tránsito entran en contacto físico (personas, vehículos, otros) es decir donde se genera el choque entre los móviles.....Trayectorias, ubicaciones, posiciones relativas y demás información expuesta en la anterior imagen, se hallan basadas en el análisis de la información contenida dentro de la carpeta de la investigación y lo plasmado en el bosquejo topográfico o croquis dentro del I.P.A.T



Imágenes fotográficas que obran dentro de la carpeta de investigación las cuales fueron tomadas en día y hora de la ocurrencia de los hechos, pero tal como se puede observar en ellas, no se evidencian los vehículos intervinientes ya que según lo inscrito en el pie de foto de las imágenes que obran en el álbum fotográfico estos fueron movidos del lugar de los hechos.... **Flechas color blanco** indican el sentido de circulación vial de los carriles sobre la calzada; **Flecha color rojo** indica el sentido vial y de circulación en el que transitaba el vehículo Camioneta interviniente; **Flecha color azul** indica el sentido vial y de circulación en el que transitaba el ciclista interviniente **Figura geométrica color naranja** indica la ubicación relativa de la posible **zona de conflicto** o **zona de impacto** entendida esta, como el lugar de la vía en el que los elementos del tránsito entran en contacto físico (personas, vehículos, otros) es decir donde se genera el choque entre los móviles; **Figura geométrica color amarillo** indica el lugar “ donde cayó la lesionada y el momento de la atención “ tal como se inscribe en el pie de foto de la imagen en el álbum fotográfico que obra en la carpeta de la investigación Trayectorias, ubicaciones, posiciones relativas y demás información expuesta en la anterior imagen, se hallan basadas en el análisis de la información contenida dentro de la carpeta de la investigación y lo plasmado en el bosquejo topográfico o croquis dentro del I.P.A.T.

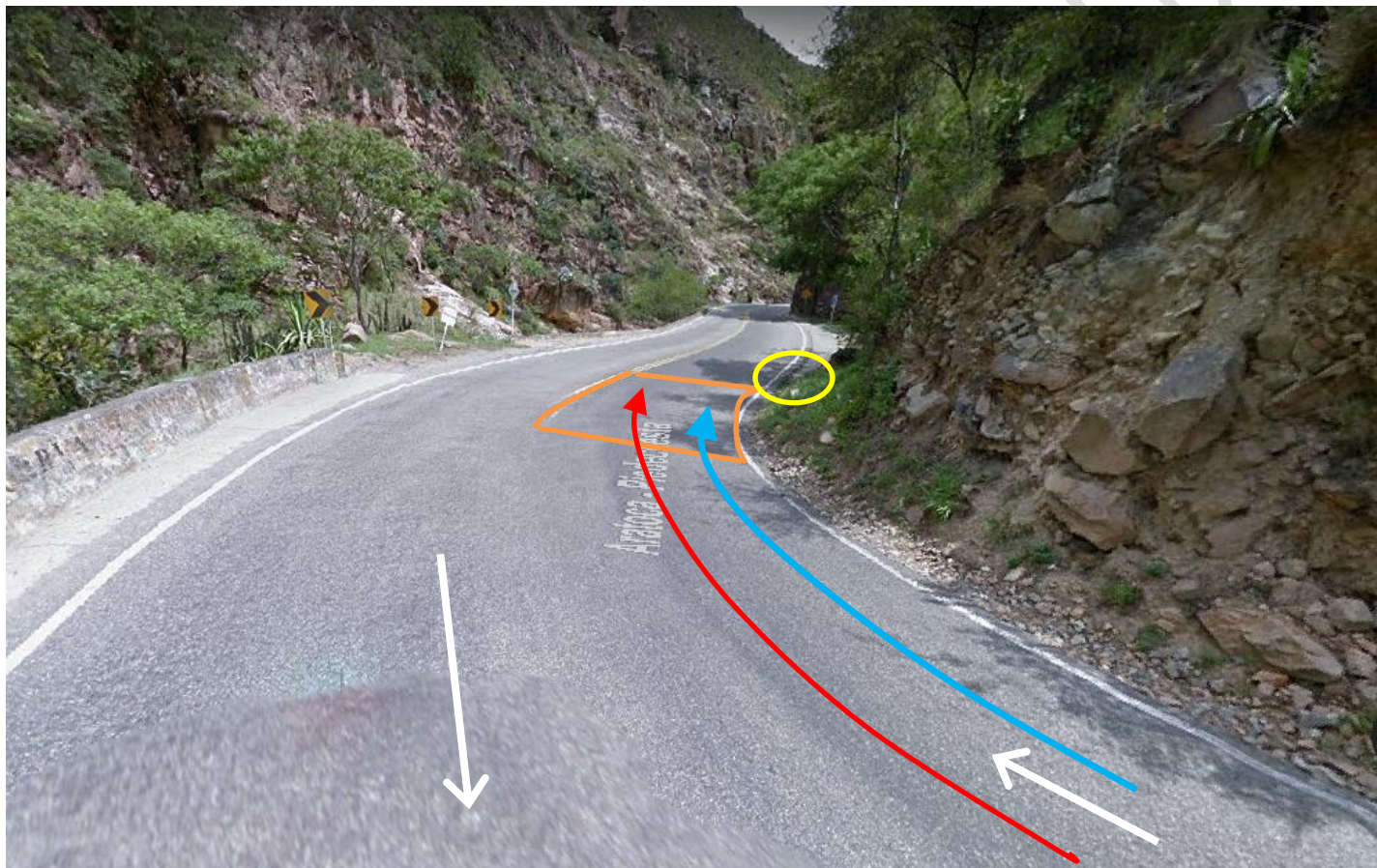


Imagen fotográfica captada en sentido vial Sur – Norte de la Vía San Gil – Bucaramanga, kilómetro 57+600 metros, área rural Nacional, la cual fue tomada por el programa informático Google Maps:

<https://www.google.com/maps/@6.8441833,72.9884093,3a,90y,158.11h,80.16t/data=!3m6!1e1!3m4!1sR6zsAiHqDJiWjLNtDkZR5g!2e0!7i13312!8i6656?hl=es>, en la cual se genera la identificación plena del lugar de ocurrencia del accidente de tránsito, haciendo la comparación entre las imágenes fotográficas tomadas en el

lugar el día y hora de la ocurrencia de los hechos y la anteriormente expuesta se observa que las características topográficas y de señalización son las mismas.... **Flechas color blanco** indican el sentido de circulación vial de los carriles sobre la calzada; **Flecha color rojo** indica el sentido vial y de circulación en el que transitaba el vehículo Camioneta interviniente; **Flecha color azul** indica el sentido vial y de circulación en el que transitaba el ciclista interviniente **Figura geométrica color naranja** indica la ubicación relativa de la posible **zona de conflicto** o **zona de impacto** entendida esta, como el lugar de la vía en el que los elementos del tránsito entran en contacto físico (personas, vehículos, otros) es decir donde se genera el choque entre los móviles; **Figura geométrica color amarillo** indica el lugar “ donde cayó la lesionada y el momento de la atención “ tal como se inscribe en el pie de foto de la imagen en el álbum fotográfico que obra en la carpeta de la investigación.



Imagen fotográfica captada en sentido vial Norte - Sur de la Vía San Gil – Bucaramanga, kilómetro 57+600 metros, área rural Nacional, la cual fue tomada por el programa informático Google Maps:

<https://www.google.com/maps/@6.8437385,72.9885197,3a,75y,19.69h,86.27t/data=!3m6!1e1!3m4!1sKbHG6oPJO1RSYGyuOXhWdA!2e0!7i13312!8i6656?hl=es>, en la cual se genera la identificación plena del lugar de ocurrencia del accidente de tránsito, haciendo la comparación entre las imágenes fotográficas tomadas en el lugar el día y hora de la ocurrencia de los hechos y la anteriormente expuesta se observa que las características topográficas y de señalización son las mismas.... **Flechas color blanco** indican el sentido de circulación vial de los carriles sobre la calzada; **Flecha color rojo** indica el sentido vial y de circulación en el que transitaba el vehículo Camioneta interviniente; **Flecha color azul** indica el sentido vial y de circulación en el que transitaba el ciclista interviniente **Figura geométrica color naranja** indica la ubicación relativa de la posible **zona de conflicto** o **zona de impacto** entendida esta, como el lugar de la vía en el que los elementos del tránsito entran en contacto físico (personas, vehículos, otros) es decir donde se genera el choque entre los móviles; **Figura geométrica color amarillo** indica el lugar “ donde cayó la lesionada y el momento de la atención “ tal como se inscribe en el pie de foto de la imagen en el álbum fotográfico que obra en la carpeta de la investigación..... Trayectorias, ubicaciones, posiciones relativas y demás información expuesta en las anteriores imágenes, se hallan basadas en el análisis de la información contenida dentro de la carpeta de la investigación, las imágenes fotográficas tomadas en el lugar el día y hora de la ocurrencia de los hechos y lo plasmado en el bosquejo topográfico o croquis dentro del I.P.A.T

8.3. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS: En el accidente de transito resulto involucrados dos (02) vehículos:

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 1	VEHÍCULO N° 2
CLASE	CAMIONETA	VELOCIPEDO O BICICLETA
CARROCERÍA	WAGON	SIN CARROCERIA
MARCA	HYUNDAI	RALEIGH
LÍNEA	TUCSON	TODO TERRENO
MODELO	2015	*****
COLOR	PLATA	NEGRO Y GRIS
PLACAS	UDR-213	*****
MOTOR	G4NAEU485015	*****

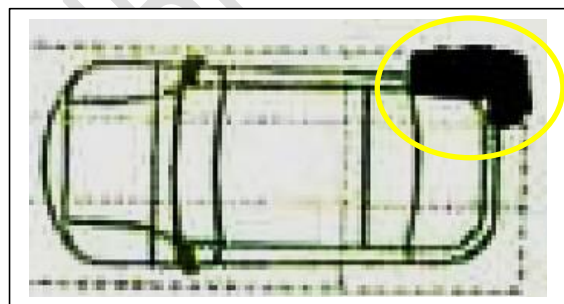
SERIE o CHASIS	KMHJT81EBFU012864	5888C02021
SERVICIO	PARTICULAR	*****
EMPRESA	*****	*****
SOAT N°	AT 1333 7178206 0 LIBERTY SEGUROS, VENCIMIENTO 17-12-2017	*****
REVISIÓN TÉCNICO MEC. Y DE GASES. N°	*****	*****
N° LICENCIA DE TRÁNSITO	10008613917 DIR TTO Y TTE BUCARAMANGA SANTANDER	*****
PROPIETARIO	ESPERANZA CORNEJO HERRERA CC. 63.296.349	ROSA BEATRIZ DUARTE AFANADOR CC. 63.539.721

8.3.1. ANÁLISIS PATRÓN DE DAÑOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS: Dentro de la verificación de la información se establece con exactitud la existencia de dos (02) móviles involucrados en el accidente de tránsito; Dentro de la documentación allegada por parte del despacho del juzgado obra un expertico técnico del vehículo tipo camioneta, mas no obra un experticio del velocípedo interviniente, documentos que contribuyen a identificar los daños generados en estos producto del accidente de tránsito y a establecer el tipo de choque ocasionado y las trayectorias pre y post impacto.

8.3.2. VEHÍCULO N° 1: CAMIONETA HYUNDAI DE PLACAS UDR-213:

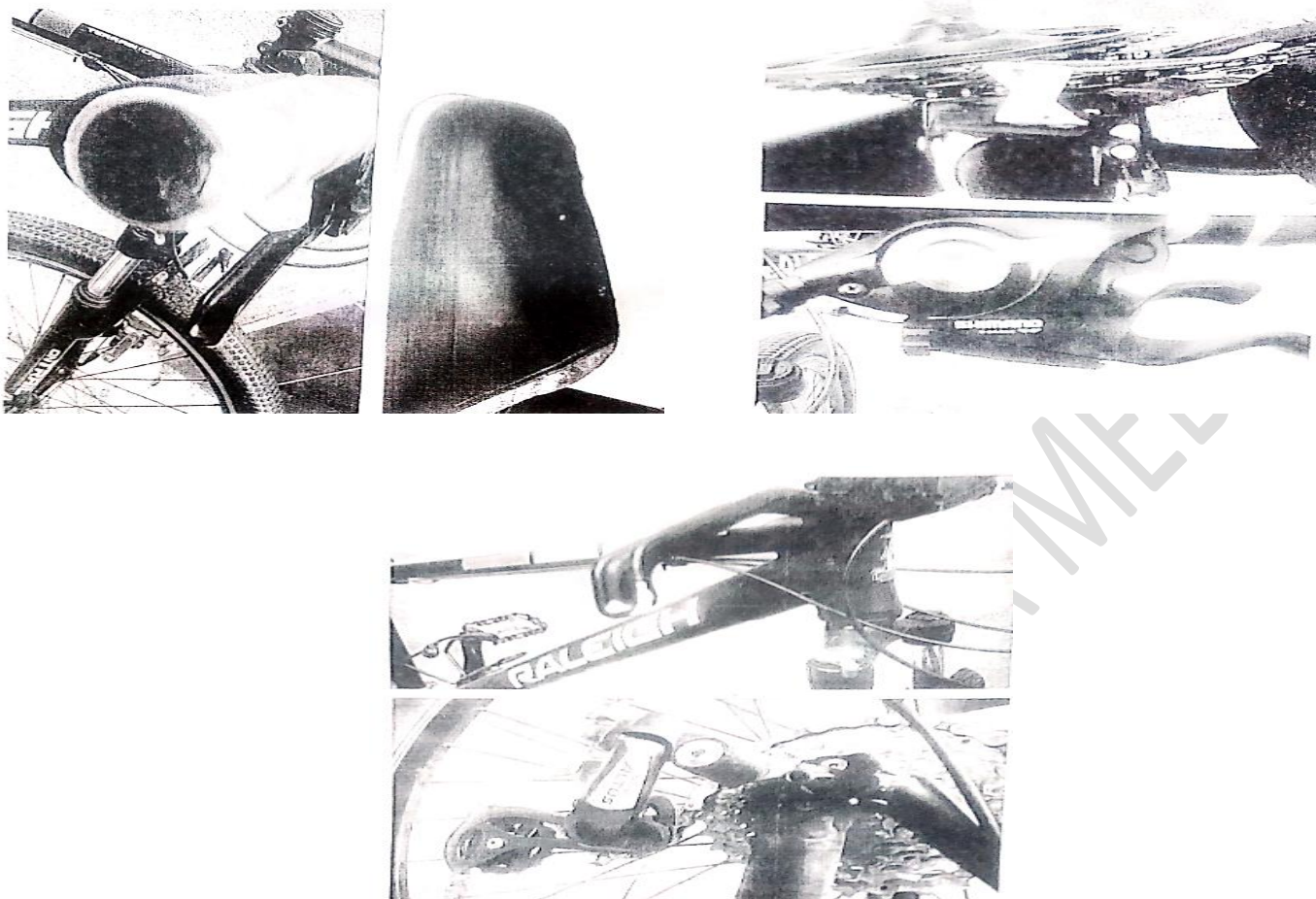


Imágenes fotograficas extraidas del Experticio Técnico que obra en la carpeta de la investigación, realizado al vehículo Camioneta por parte del señor JORGE LUIS MELENDEZ SANCHEZ Perito en daños de vehículos en accidentes de Tránsito, en el cual fija e identifica los daños ocasionados en este producto del achoque con el velocípedo (figura geométrica color rojo) e inscribe en los pie de foto de las anteriores imágenes los siguiente : "Presenta ralladura en el guardafangos metálico posterior lateral derecho..."

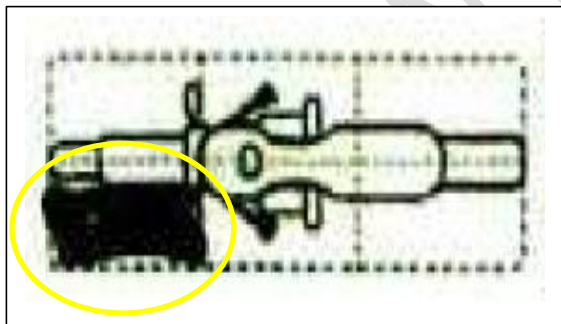


Dentro del Informe Policial de Accidentes de Tránsito diligenciado por la autoridad de Transito que conoció del hecho, identifica el lugar de impacto del vehículo N° 1 Camioneta de placas **UDR-213** la zona posterior derecha (figura geométrica color amarillo) e inscribe en el ítem 8.9 del I.P.A.T descripción de daños materiales del vehículo: **"Ralladura tercio posterior lateral derecho"**.

8.3.3. VEHÍCULO N° 2 BICICLETA SERIAL 5888C02021:



Imágenes fotograficas que obran dentro de la documentacion allegada por parte del despacho del juzgado, en ellas se observa algunos componentes del velocípedo o bicicleta interviniente en el accidente de tránsito, pero no es posible ubicar o establecer en estas los daños generados producto del accidente de tránsito, de igual forma no obra un experto técnico en el cual se hubiesen fijado y descrito con más claridad y objetividad los daños ocasionados.



Dentro del Informe Policial de Accidentes de Tránsito diligenciado por la autoridad de Transito que conoció del hecho, identifica el lugar de impacto del vehículo N° 2 Bicicleta, la zona frontal izquierda (figura geométrica color amarillo) e inscribe en el ítem 8.9 del I.P.A.T descripción de daños materiales del vehículo: ...” **Tensor dañado**”.

Luego del análisis correspondiente a los daños presentados en los vehículos intervinientes en el accidente de tránsito en investigación, no es posible establecer qué tipo de colisión fue la que se generó en estos, pues no se conoce con claridad los daños del velocípedo o bicicleta, si bien dentro del informe policial de accidente de tránsito se ubica la zona de impacto del velocípedo, esta no corresponde con la descripción hecha sobre los daños materiales, pues la zona de impacto se ubica en la parte frontal izquierda del velocípedo, y la descripción indica: “Tensor dañado”, dicho componente tiene como objetivo mantener la cadena de la bicicleta tensa para evitar que esta salte del piñón y se salga, y se ubica en la zona posterior inferior izquierda de la bicicleta, por lo que dicho componente no pudo ser el que ocasionara el daño ubicado en el vehículo camioneta..... Por lo anterior no es posible establecer con que componente u objeto se generó el daño en el vehículo camioneta y como se pudo haber podido generar dicho daño.

8.4. PARTICIPANTES:

PARTICIPANTE	N° 1. CONDUCTOR CAMIONETA DE PLACAS UDR-213 Veh. 1.	N° 2. CONDUCTOR VELOCIPEDO SERIAL N° 5888C02021 Veh. 2.
NOMBRES Y APELLIDOS	RAFAEL CARVAJAL FIGUEROA	ROSA BEATRIZ DUARTE AFANADOR
IDENTIFICACIÓN	C.C. 13.820.208 de Bucaramanga Santander,	C.C 63.539.721 de Bucaramanga Santander
FECHA NACIMIENTO	17 de Octubre de 1951	31 de Octubre de 1982
EDAD	67 años	36 años
SEXO	Masculino	Femenino
OCUPACIÓN	Sin información	Sin información
EMBRIAGUEZ Y/O ALCOHOLEMIA	NEGATIVO: Según el Dictamen Pericial de Embriaguez de la Clínica Piedecuesta arroja como resultado: ...” <u>No embriaguez...”</u>	NEGATIVO: Según el Dictamen Pericial de Embriaguez de la Clínica Piedecuesta arroja como resultado: ...” <u>No embriaguez...”</u>
ESTADO	Sin novedad, ileso	Lesionada, atendida en la Clínica Piedecuesta
LICENCIA CONDUCCIÓN	N°. 7721133 categorías B1 fecha de expedición 08-04-2011, fecha de vencimiento 10-01-2017	No registra en el RUNT
MULTAS Y SANCIONES	No registra pendientes de pago por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito en SIMIT	No registra pendientes de pago por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito en SIMIT

8.4.1 Se verifica el estado de cuenta sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito así como la consulta de verificación de la licencia de conducción de los conductores intervinientes, información consultada mediante las páginas web www.simit.org.co y www.runt.com.co. Ingresando el número del documento de identificación de los conductores, el resultado de dicha consulta es el siguiente:

El señor **RAFAEL CARVAJAL FIGUEROA** (conductor vehículo Camioneta) identificado con cedula de ciudadanía N° 13.820.208 de Bucaramanga Santander en el aplicativo **RUNT** www.runt.gov.co registra la siguiente información:

RUNT

Consulta Personas

Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

NOMBRE COMPLETO: **RAFAEL CARVAJAL FIGUEROA**DOCUMENTO: **C.C. 13820208**ESTADO DE LA PERSONA: **ACTIVA**ESTADO DEL CONDUCTOR: **ACTIVO**Número de inscripción: **2627881**FECHA DE INSCRIPCIÓN: **08/04/2011**

Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
7721133	DIR TToyTTE BUCARAMANGA	08/04/2011	VENCIDA	CONducir con LENTES	Ver Detalle

Categorías de la licencia Nro: 7721133

Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua
B1	08/04/2011	10/01/2017	

680010002200183	DIR TToyTTE BUCARAMANGA	29/08/1994	INACTIVA	Ver Detalle
680010000370725	DIR TToyTTE BUCARAMANGA	08/08/1994	INACTIVA	Ver Detalle
000000000397052-5	DIR TToyTTE BUCARAMANGA	31/05/1984	INACTIVA	Ver Detalle

En la página del RUNT registra un historial de licencias de conducción entre las que se halla la licencia N°. 7721133 categoría **B1** (Automóviles, motocarros, camperos, camionetas, vehículos cuatro motor y microbuses de servicio particular) fecha de expedición 08-04-2011, fecha de vencimiento 10-001-2017, restricción "Conducir con lentes"..... Documento que se hallaba vencido para la fecha de los hechos y que portaba el día de la ocurrencia de los mismos tal como se evidencia en el I.P.A.T, **lo que indica que en su momento el antes mencionado contaba con la experiencia y pericia para la conducción de vehículos y poseía conocimientos referentes al acatamiento, comportamiento y cumplimiento de las normas y señales de tránsito.**

Se verifica la cedula de ciudadanía N°. 13.820.208 perteneciente al señor **RAFAEL CARVAJAL FIGUEROA** (conductor vehículo Camioneta) en la página web www.simit.org.co, en donde registra que NO posee a la fecha pendientes de pago por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito.



Sistema Integrado de información sobre multas
y sanciones por infracciones de tránsito



Consulta / Estado de Cuenta En Línea

Federación Colombiana De Municipios - Simit

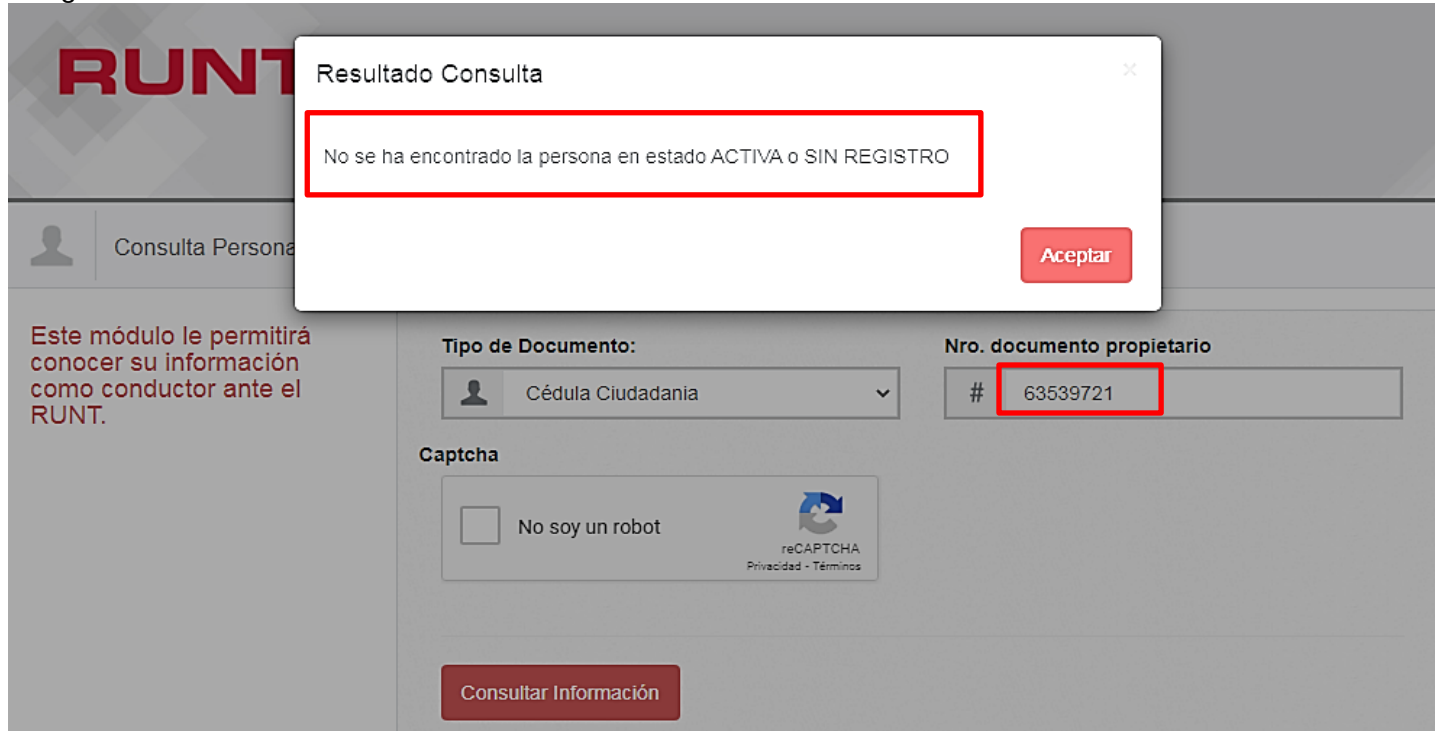
Estado de Cuenta sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

El (la) señor(a) identificado(a) con Cedula No. **13820208 (UNO TRES OCHO DOS CERO DOS CERO OCHO)**, no posee a la fecha pendientes de pago registrados en Simit por concepto de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, en los Organismos de Tránsito conectados al sistema.

Expedición: 26 de Octubre de 2020 a las 16:22

Nota: Este documento es válido durante la fecha de expedición

La señora **ROSA BEATRIZ DUARTE AFANADOR** (conductor velocípedo o bicicleta) identificada con Cedula de Ciudadanía N°. 63.539.721 de Bucaramanga Santander en el aplicativo **RUNT** www.runt.gov.co registra la siguiente información:



No se encuentra registrada en el sistema RUNT lo que evidencia que no a tramitado u obtenido una licencia de conducción.....Si bien la ley 769 de 2002 “Código Nacional de Transito” no establece o indica que para movilizarse en un velocípedo o bicicleta se deba tramitar u obtener una licencia de conducción, si establece unas “Normas de Comportamiento” las cuales se hallan inscritas en el Titulo III, capítulo V, artículos 94 y 95 de la ley antes mencionada, normas que indican que quien se movilice en un velocípedo o bicicleta debe tener conocimiento sobre normas y señales de tránsito, enseñanza de dichas normas que son de carácter obligatorio en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional, tal como lo establece el artículo 56 “Obligatoriedad de enseñanza” de la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.

Se verifica la cedula de ciudadanía N°.63.539.721 perteneciente a la señora **ROSA BEATRIZ DUARTE AFANADOR** (conductor velocípedo o bicicleta) en la página web www.simit.org.co, en donde registra que NO posee a la fecha pendientes de pago por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito



Consulta / Estado de Cuenta En Linea

Federación Colombiana De Municipios - Simit

Estado de Cuenta sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

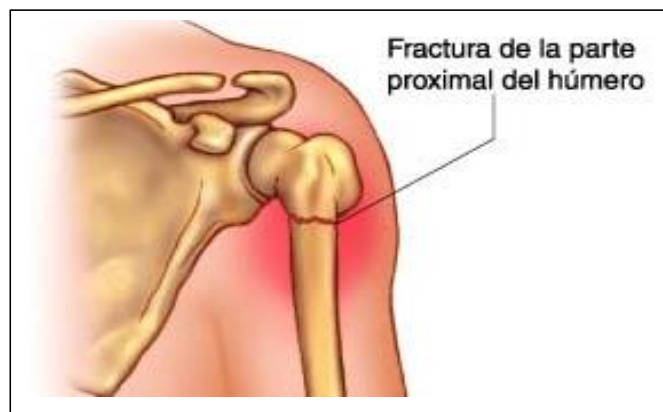
El (la) señor(a) identificado(a) con Cedula No. **63539721 (SEIS TRES CINCO TRES NUEVE SIETE DOS UNO)**, no posee a la fecha pendientes de pago registrados en Simit por concepto de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, en los Organismos de Tránsito conectados al sistema.

Expedición: 26 de Octubre de 2020 a las 16:30

Nota: Este documento es válido durante la fecha de expedición

8.4.2 ANÁLISIS Y UBICACIÓN PATRÓN DE LESIONES VICTIMA EN CALIDAD DE CICLISTA: Señora **ROSA BEATRIZ DUARTE AFANADOR** identificada con Cedula de Ciudadanía N°.63.539.721 de Bucaramanga Santander; De acuerdo a lo inscrito en el Historia Clínica y/o Epicrisis de la Clínica Piedecuesta donde fue atendida y en el primer reconocimiento Medico Legal de lesiones, la víctima sufrió una serie de lesiones de las cuales se indican a continuación las más considerables:

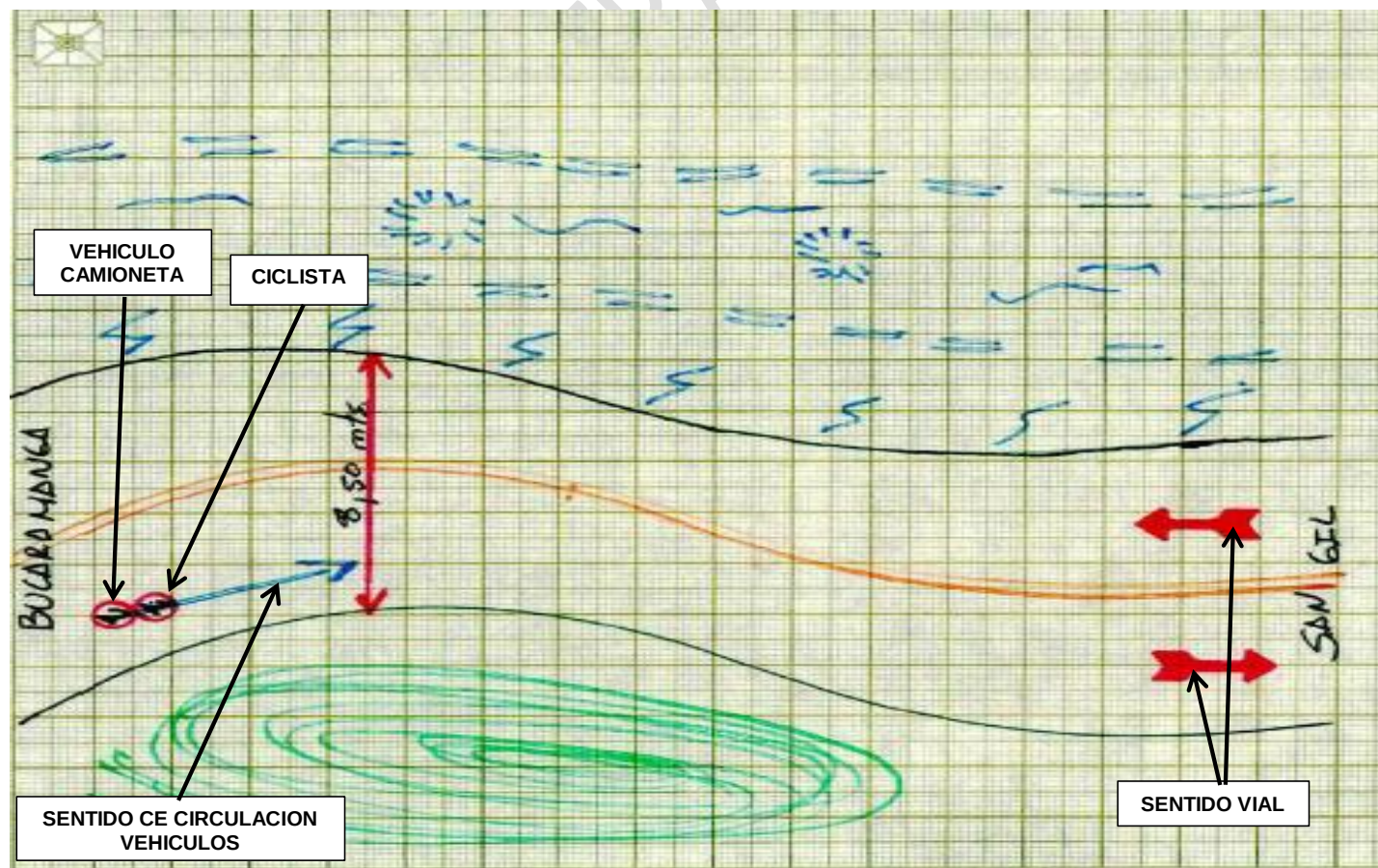
- ❖ Fractura desplazada de Húmero proximal izquierdo



Con la ayuda del anterior diagrama se indica la zona del cuerpo de la víctima que resulto afectada por el accidente de tránsito, lesión que se pudo haber generado al momento en que pierde en control del velocípedo y cae hacia la carpeta de rodado golpeándose con la superficie de esta, ya que no obra información o evidencia que indique que fue golpeada en su humanidad por el vehículo Camioneta interviniente.

8.5. APRECIACIÓN PERICIAL DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

8.5.1. ANÁLISIS CROQUIS DESCRIPTIVO I.P.A.T N° 521481



Bosquejo topográfico elaborado durante actos urgentes por la autoridad de tránsito que conoció el hecho, en el fija un tramo de vía curvo, compuesto por una calzada, dos carriles de circulación vehicular, doble sentido vial, con señalización horizontal consistente en doble línea longitudinal continua color amarillo de centro de calzada la cual delimita los carriles e indican a los conductores que sobre el tramo de vía no se pueden realizar adelantamientos; Sin embargo en este no se ubicaron, diagramaron o fijaron los vehículos intervinientes (Camioneta – Bicicleta) ya que estos fueron movidos del lugar de los hechos, tal como se inscribe en la casilla de observaciones del Informe Policial de Accidentes de Tránsito I.P.A.T

Luego de hacer el análisis del bosquejo topográfico (croquis) elaborado por la autoridad de tránsito que conoció del hecho, se observa que en este se diagramó el sentido vial de los carriles dentro de la calzada así como el sentido de circulación o de movilización de los vehículos intervinientes (Camioneta – Bicicleta) los cuales transitaban en el mismo sentido vial, sin embargo se evidencia que no se fijó o diagramó al interior de la calzada una **zona de conflicto o punto de impacto**, entendido esta, como el lugar de la vía en que los elementos del tránsito entran en contacto físico (personas, vehículos, otros), zona que se puede establecer por medio de rastros, huellas, vestigios, residuos, derivados del desprendimiento de partículas dejadas por los distintos componentes de los móviles, al contacto inicial entre estos o al frenar o arrastrarse estableciendo el área que ocupa, ya que se convierte en una herramienta importante en la reconstrucción del accidente de tránsito.....Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto se considera que la información contenida dentro del bosquejo topográfico (croquis) no contribuye a establecer una posible dinámica en la que acaecieron los hechos.

8.5.2 CÁLCULOS Y FORMULAS UTILIZADAS: Lamentablemente no se cuenta con información referente a huellas de frenado y/o arrastres metálico con las cuales se hubiese podido establecer un aproximado de la velocidad de tránsito pre o pos impacto de los vehículos intervinientes.

8.5.3 ANÁLISIS HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO INSCRITA EN EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO: La autoridad de tránsito que conoció del hecho, como hipótesis del accidente de tránsito, codifica para el vehículo N° 1 Camioneta: **103**, código que según el manual para el diligenciamiento del informe policial de accidentes de tránsito, adoptado según resolución 0011268 del 06 de diciembre de 2012, dice a la letra: **103 – Adelantar cerrando** “Cuando se obstruye el paso al vehículo que va a pasar o al que sobre paso..”

El número asociado a un código o hipótesis, tiene un nombre y descripción explicativa, tal como lo indica la resolución 0011268 del 06 de diciembre de 2012, y define hipótesis como: circunstancias objetivas relevantes o actuaciones, que posiblemente dieron origen al accidente... Es importante aclarar que para dar una hipótesis sobre las posibles causas o circunstancias que dieron origen al accidente de tránsito, hay que tener en cuenta: - la evidencia física, - las indagaciones, - punto y lugar de impacto, - análisis preliminar de la dinámica del accidente (antes, durante y después) de acuerdo con los impactos, daños y posición final de los vehículos y víctimas, - posible violación a las normas de tránsito y análisis de velocidades en lo posible.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente y luego de analizar la información inscrita en los diferentes documentos que obran en la carpeta de la investigación no obra la suficiente información que indique claramente como se pudo haber generado el accidente de tránsito y con ello corroborar la hipótesis aportada por la autoridad de tránsito

8.6 POSIBLE DINÁMICA DEL ACCIDENTE: Una vez analizada la totalidad de la información contenida al interior de la carpeta original de la investigación, no es posible establecer objetivamente una posible dinámica de los hechos ocurridos,

9. CONCLUSIONES: Teniendo en cuenta las apreciaciones, realizadas en cuanto a la investigación del accidente de tránsito se puede inferir lo siguiente:

RESPECTO A LOS VEHÍCULOS

1. Teniendo en cuenta la información contenida en los folios de la carpeta de la investigación se establece que el velocípedo o bicicleta conducido por la señora ROSA BEATRIZ DUARTE AFANADOR y el vehículo camioneta de placas UDR-213 conducido por el señor RAFAEL CARVAJAL FIGUEROA transitaban sobre la vía San Gil – Bucaramanga, al interior del carril en sentido vial Bucaramanga – San Gil, es decir que circulaban en el mismo sentido vial y en el mismo carril.
2. Luego del análisis correspondiente a los daños presentados en los vehículos intervinientes en el accidente de tránsito en investigación, no es posible establecer qué tipo de colisión fue la que se generó en estos, pues no se conoce con claridad los daños del velocípedo o bicicleta, si bien dentro del informe policial de accidente de tránsito se ubica la zona de impacto del velocípedo, esta no corresponde con la descripción hecha sobre los daños materiales, pues la zona de impacto se ubica en la parte frontal izquierda del velocípedo, y la descripción indica: “Tensor dañado”, dicho componente tiene como objetivo mantener la cadena de la bicicleta tensa para evitar que esta salte del piñón y se salga, y se ubica en la zona posterior inferior izquierda de la bicicleta, por lo que dicho componente no pudo ser el que ocasionara el daño ubicado en el vehículo camioneta..... Por lo anterior no es posible establecer con que componente u objeto del velocípedo se generó el daño en el vehículo camioneta y como se pudo haber podido generar dicho daño, no obra un experticio técnico de daños del velocípedo.
3. Dentro del bosquejo topográfico o croquis no se ubicaron, diagramaron o fijaron los vehículos intervinientes (Camioneta – Bicicleta) ya que estos fueron movidos del lugar de los hechos, tal como se inscribe en la casilla de observaciones del Informe Policial de Accidentes de Tránsito I.P.A.T, posiciones finales que hubiesen llevado a establecer una **zona de conflicto o punto de impacto** entendido esta, como el lugar de la vía en que los elementos del tránsito entran en contacto físico (personas, vehículos, otros), zona que se puede establecer por medio de rastros, huellas, vestigios, residuos, derivados del desprendimiento de partículas dejadas por los distintos componentes de los móviles, al contacto inicial entre estos o al frenar o arrastrarse estableciendo el área que ocupa, ya que se convierte en una herramienta importante en la reconstrucción del accidente de tránsito y en instaurar una posible dinámica en la que suscitaron los hechos.
4. No es posible determinar la velocidad a la que transitaban los móviles, debido a que no se cuenta con información referente a huellas de frenado u arrastre metálico con las cuales se hubiese podido determinar un aproximado de la velocidad de circulación de los móviles.
5. No hay información que indique que alguna falla técnica o mecánica en alguno de los móviles intervinientes, hubiesen inferido en la ocurrencia del accidente de tránsito.

RESPECTO DE LA VÍA

6. Teniendo en cuenta la información contenida dentro de los folios de la carpeta de la investigación, se establece que el accidente de tránsito tuvo ocurrencia en la Vía San Gil – Bucaramanga, kilómetro 57+600 metros, área rural nacional jurisdicción del municipio de Piedecuesta Santander.
7. El sector en donde ocurre el evento de tránsito posee las siguientes características: zona rural, vía nacional, tramo de vía curvo, con pendiente ascendente descendente según el sentido vial, compuesto por una calzada, con bermas, material asfalto, dos carriles de circulación vehicular, doble sentido vial, con señalización horizontal consistente en doble línea longitudinal continua color amarillo de centro de calzada la cual delimita los carriles e indican a los conductores que sobre el tramo de vía no se pueden realizar adelantamientos, línea de borde de calzada color blanco, señalización vertical consistente en delineadores de curva y sentido vial, material de la calzada asfalto en buen estado.

8. El tramo de vía no cuenta con carriles o áreas destinadas para el tránsito de bicicletas y las bermas no son lo suficientemente anchas para que los ciclistas transiten con seguridad, por lo que deben transitar sobre la calzada destinada al tránsito de vehículos, sin embargo al transitar sobre la vía deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla tal como lo indica el artículo 94 de la ley 769 “Código Nacional de Transito”.....Al igual que los ciclistas los conductores de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo, tal como lo establece el artículo 17 de la ley 1811 de 2016 el cual modifica el artículo 60 de la ley 769 de 2002 “Código Nacional de Transito”

9. No hay información que indique que elementos (manchas de aceite, arena, tierra, humedad, etc.) o daños estructurales (huecos, rizados, zanjas) de la vía hubiesen inferido en la ocurrencia del accidente de tránsito.

RESPECTO DE LOS PARTICIPANTES

8. Teniendo en cuenta el análisis de la información contenida en los folios de la carpeta de la investigación se establece:

-El señor RAFAEL CARVAJAL FIGUEROA se movilizaba como conductor en el vehículo Camioneta de placas UDR-213 al interior del carril de la calzada en sentido vial Bucaramanga – San Gil, tramo de vía curvo hacia la derecha, con pendiente negativa o descendente; Para la fecha de los hechos contaba con licencia de conducción vigente según la categoría y servicio establecido para el vehículo que conducía B1 (Automóviles, motocarros, camperos, camionetas, vehículos cuatro motor y microbuses de servicio particular) y portaba los documentos vigentes requeridos para la movilización de vehículos por el territorio nacional, de igual forma se pudo establecer que no registra sanciones o multas por infracciones a las normas de tránsito en SIMIT y que para la fecha y hora de los hechos no se encontraba realizando la actividad de conducción bajo el influjo de bebidas embriagantes.

- La señora ROSA BEATRIZ DUARTE AFANADOR se movilizaba como conductor del velocípedo o bicicleta todo terreno serial N° 5888C02021 al interior del carril de la calzada en sentido vial Bucaramanga – San Gil, tramo de vía curvo hacia la derecha, con pendiente negativa o descendente; Para la fecha de los hechos no contaba con licencia de conducción si bien la ley 769 de 2002 “Código Nacional de Transito” no establece o indica que para movilizarse en un velocípedo o bicicleta se deba tramitar u obtener una licencia de conducción, si establece unas “Normas de Comportamiento” las cuales se hallan inscritas en el Título III, capítulo V, artículos 94 y 95 de la ley antes mencionada, normas que indican que quien se movilice en un velocípedo o bicicleta debe tener conocimiento sobre normas y señales de tránsito, enseñanza de dichas normas que son de carácter obligatorio en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional, tal como lo establece el artículo 56 “Obligatoriedad de enseñanza” de la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.....De igual forma se pudo establecer que no registra sanciones o multas por infracciones a las normas de tránsito en SIMIT y que para la fecha y hora de los hechos no se encontraba realizando la actividad de conducción bajo el influjo de bebidas embriagantes.

-Luego de interiorizar la lesión causada en la señora ROSA BEATRIZ DUARTE AFANADOR por el accidente de tránsito que se investiga, se aboca a la consideración de que dicha lesión se pudo haber generado al momento en que pierde el control del velocípedo y cae hacia la carpeta de rodado golpeándose con la superficie de esta, ya que no obra información o evidencia que indique que fue golpeada en su humanidad por el vehículo Camioneta interviniente.

11. FUNDAMENTOS TENIDOS EN CUENTA EN LA PRESENTE INVESTIGACIÓN:

11.1 NORMATIVOS: CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO LEY 769 DE 2002 TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES. CAPÍTULO I. PRINCIPIOS. ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el

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

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

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

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

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

CAPITULO I. REGLAS GENERALES Y EDUCACIÓN EN EL TRÁNSITO.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN: Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

CAPITULO II- AUTORIDADES

Artículo 3°. Autoridades de tránsito. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes

- El Ministerio de Transporte
- Los Gobernadores y los Alcaldes.
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.
- La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.
- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
- La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
- Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.
- Los agentes de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigilados y controlados por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 4°. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

Parágrafo 5°. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito.

TÍTULO II - RÉGIMEN NACIONAL DE TRÁNSITO

CAPÍTULO II - LICENCIAS DE CONDUCCIÓN

La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Reglamentado por el Decreto Nacional 289 de 2009.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.

Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: nombre completo del conductor, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección; fecha de expedición y organismo que la expidió.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción que no cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto....Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-780 de 2003

Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigentes sobre la materia.

En caso que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro "o en su área metropolitana".....Ver Resolución Min. Transporte 7281 de 2002

ARTÍCULO 18. FACULTAD DEL TITULAR .Modificado por el art. 2, Ley 1397 de 2010,Modificado por el art. 195, Decreto Nacional 019 de 2012. La licencia de conducción habilitará a su titular para manejar vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca el reglamento. Ver Resolución del Min. Transporte 1600 de 2005

PARÁGRAFO El Ministerio de Transporte, reglamentará el Examen Nacional de Aptitud y Conocimientos Específicos de Conducción, que será obligatorio presentar y aprobar por todo aspirante para la expedición de la Licencia de Conducción por primera vez o por refrendación. La vigencia de este examen será de cinco (5) años, pasados los cuales se deberá presentar un nuevo examen.

ARTÍCULO 19. REQUISITOS .Modificado por el art. 5, Ley 1397 de 2010, Modificado por el art. 3, Ley 1397 de 2010, Modificado por el art. 196, Decreto Nacional 019 de 2012 Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente del servicio público:

Saber leer y escribir. Tener 16 años cumplidos. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte. Certificado de aptitud física, y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud antes de que entre en funcionamiento el RUNT o ante el RUNT una vez que éste empiece a operar.....Ver Resolución del Min. Transporte 1555 de 2005

CAPITULO III - CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

Artículo 60°. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

--**Parágrafo 1°.** Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

--**Parágrafo 2°.** Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

LEY 1811 DE 2016 el cual modifica el artículo 60 de la ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito”

Artículo 17. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos; deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1: Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2: Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Parágrafo 3: Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

Artículo 61°. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

Artículo 68°. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito: En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

--En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito: De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

CAPÍTULO V - CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

Artículo 94°.NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

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

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

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

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

--No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

--Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

--Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad

--No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

--Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar

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

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

--La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Ver Resolución de la S.T.T. 09 de 2002

Ver art. 100, Acuerdo Distrital 79 de 2003

ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

--No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

--Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

PARÁGRAFO. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal. Ver Concepto de la Sec. General 091 de 2008

CAPÍTULO X - CLASIFICACIÓN Y USO DE LAS VÍAS

Artículo 105° Clasificación de vías.

Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:

1. Dentro del perímetro urbano: Vía de metro o metro vía, Vía troncal, Férreas, Autopistas, Arterias, Principales, Secundarias, Colectoras, Ordinarias, Locales, Privadas, Ciclo rutas, Peatonales.

2. En las zonas rurales: Férreas, Autopistas, Carreteras Principales, Carreteras Secundarias, Carreteables, Privadas, Peatonales.

La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias.

La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes....La prelación entre las vías en zonas rurales será determinada por la autoridad de tránsito competente.

--**Parágrafo 1°.** Las autoridades de tránsito deberán consultar con las comunidades el uso de las vías cuando no se trate de vías arterias o autopistas, principales y secundarias, para la definición de las rutas de transporte público. Si las juntas administradoras votan negativamente un tramo de una ruta, ésta no se podrá autorizar.

--**Parágrafo 2º.** En todo caso, las vías principales y secundarias que se autoricen para rutas de transporte público requieren concepto técnico de la autoridad competente de que son aptas para resistir el tránsito de rutas de transporte público.

---**Parágrafo 3º.** Se prohíbe el tránsito de vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.

CAPÍTULO XI - LÍMITES DE VELOCIDAD

ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS PÚBLICO. [Modificado por el art. 1, Decreto Nacional 15 de 2011](#) *NOTA: El Decreto Nacional 15 de 2011 fue declarado Inexequible mediante Sentencia de la Corte Constitucional C-219 de 2011.* En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas.

ARTICULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS RURALES. [Modificado por el art. 2, Ley 1239 de 2008, Modificado por el art. 2, Decreto Nacional 15 de 2011](#) *NOTA: El Decreto Nacional 15 de 2011 fue declarado Inexequible mediante Sentencia de la Corte Constitucional C-219 de 2011.* La velocidad máxima permitida en zonas rurales será de ochenta (80) Kilómetros por hora. En los trayectos de las autopistas y vías arterias en que las especificaciones de diseño y las condiciones así lo permitan, las autoridades podrán autorizar velocidades máximas hasta de (100) kilómetros por hora por medio de señales adecuadas.

PARÁGRAFO. De acuerdo con las características de operación de la vía y las clases de vehículos, las autoridades de tránsito competentes determinarán la correspondiente señalización y las velocidades máximas y mínimas permitidas.

CAPÍTULO XII - SEÑALES DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 109. DE LA OBLIGATORIEDAD. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5, de este código.

Clasificación y definición de las señales de tránsito:

- Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.
- Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.
- Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.
- Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

- **Parágrafo 1o.** Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.

TÍTULO IV - SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

CAPITULO VIII. ACTUACIÓN EN CASO DE EMBRIAGUEZ.

ARTÍCULO 150. EXAMEN. Las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de examen de embriaguez, que permita determinar si se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol o las drogas, o sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas. Las autoridades de tránsito podrán contratar con clínicas u hospitales la práctica de las pruebas de que trata este artículo, para verificar el estado de aptitud de los conductores.

PARÁGRAFO. En los centros integrales de atención se tendrá una dependencia para practicar las pruebas anteriormente mencionadas.

Resolución 00414 de agosto 27 de 2002 Aclarada por la Resolución del Instituto de Medicina Legal 453 de 2002 "Por la cual se fijan los parámetros científicos y técnicos relacionados con el examen de embriaguez y alcoholemia".

- Que mediante la Ley 769 de agosto 6 de 2002 se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictaron otras disposiciones;
- Que el Código Nacional de Tránsito Terrestre en sus artículos 131 literal d) y 152 preceptuó lo siguiente:
- En todos los casos de embriaguez, el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se determinará mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses";
- "Grado de alcoholemia. En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses mediante resolución establecerá los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez...";
- Que el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses se consolida como el principal órgano científico del sistema judicial colombiano, que aporta las pruebas periciales necesarias para garantizar la objetividad de los procesos judiciales y policivos.
- Que es necesario garantizar al sistema de administración de justicia, la idoneidad de las pruebas periciales que se aportan a las investigaciones, atendiendo a las necesidades nacionales y teniendo en cuenta aspectos de seguridad, calidad científica y técnica, salud y preservación del medio ambiente, entre otro.

ARTICULO 1. Para determinar el estado de embriaguez alcohólica de una persona se podrán utilizar los siguientes procedimientos:

A. POR ALCOHOLEMIA. La cual se obtiene de la medición de la cantidad de etanol en sangre y se expresa en mg de etanol /100 ml de sangre total. La correlación con la embriaguez, debe hacerse en todos los casos según lo estipulado en el artículo 2º de esta resolución.

PARÁGRAFO. De las maneras de determinar la alcoholemia: La alcoholemia se puede determinar de manera directa a través de la medición de etanol en sangre por diversos métodos de laboratorio, preferiblemente por cromatografía de gases. La alcoholemia también se puede determinar de manera indirecta midiendo la cantidad de etanol en aire espirado, para lo cual se podrá utilizar un equipo tipo alcohosensor que cuente con un dispositivo de registro....Cualquiera que sea la metodología empleada para determinar la alcoholemia, debe demostrarse la aplicación de un sistema de aseguramiento de la calidad que incluya aspectos relacionados con la calibración del equipo, la idoneidad del personal que lo opera, el método utilizado y los demás componentes de este sistema.

B. POR EXAMEN CLÍNICO. Cuando no se cuente con métodos directos o indirectos de determinación de alcoholemia se realizará el examen clínico según el estándar forense establecido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

12. FACTORES DE POSIBLE INCIDENCIA EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO INVESTIGADO:

TODO ACCIDENTE DE TRÁNSITO SE DERIVA DE LA CONJUGACIÓN DE FACTORES RELACIONADOS **AL SER HUMANO**, YA SEA COMO OPERARIO O CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO; **AL VEHÍCULO** COMO OBJETO UTILIZADO EN LA MOVILIZACIÓN DE PERSONAS O COSAS, OPERADO O CONDUCIDO POR EL SER HUMANO Y LA **VÍA** UTILIZADA POR EL SER HUMANO PARA MOVILIZARSE EN UN VEHÍCULO DE UN LUGAR A OTRO, DE ACUERDO A LOS ELEMENTOS MATERIA DE PRUEBA RECOPIADOS Y CONTENIDOS DENTRO DE LA CARPETA DE LA INVESTIGACIÓN, UNA VEZ REALIZADO EL ANÁLISIS DEL SITIO DONDE ACAESIO EL ACCIDENTE DE TRANSITO, LOS DAÑOS DE LOS MÓVILES, SEÑALIZACION, CARACTERÍSTICAS, GEOMETRÍA Y DISEÑO DEL TRAMO VIAL DONDE OCURRIÓ EL HECHO, SE PUEDE INFERIR QUE LA OCURRENCIA DEL ACCIDENTE RESULTO DE FALLA HUMANA, DERIVADA DEL ABANDONO AL DEBIDO OBJETO DE CUIDADO, POR LA FALTA DE PRECAUCIÓN EN LA CONDUCCION DE VEHICULOS.

LUEGO DE ANALIZAR LA TOTALIDAD DE LA INFORMACIÓN ALLEGADA POR EL DESPACHO DEL JUZGADO, NO EXISTE LA SUFICIENTE INFORMACIÓN, HERRAMIENTAS Y/O ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIOS CON LAS CUALES SE PUEDA EMITIR UN CORRECTO JUICIO DE RESPONSABILIDAD, GRADO DE IMPRUDENCIA O NEGLIGENCIA EN EL QUE PUDO HABER INCURRIDO ALGUNO DE LOS INTERVINIENTES EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO, YA QUE NO ES POSIBLE ESTABLECER OBJETIVAMENTE SI EL ACCIDENTE SE GENERÓ POR LA FALTA DE PRECAUCIÓN POR PARTE DEL CICLISTA INTERVINIENTE AL TRANSITAR MUY LEJOS DE LA ORILLA DE LA VÍA INVADIENDO EL CARRIL DE TRÁNSITO DE VEHÍCULOS OCASIONANDO CON ELLO QUE FUESE GOLPEADO POR EL VEHÍCULO CAMIONETA INTERVINIENTE PERDIENDO EL CONTROL Y CAYENDO HACIA LA VÍA O SI POR EL CONTRARIO SE GENERÓ POR UNA FALTA DE PRECAUCIÓN DEL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO CAMIONETA INTERVINIENTE AL TRANSITAR MUY CERCA DEL CICLISTA COLISIONANDO CON ESTE Y HACIENDO QUE PERDIERA EL CONTROL Y CAYERA HACIA LA VÍA.

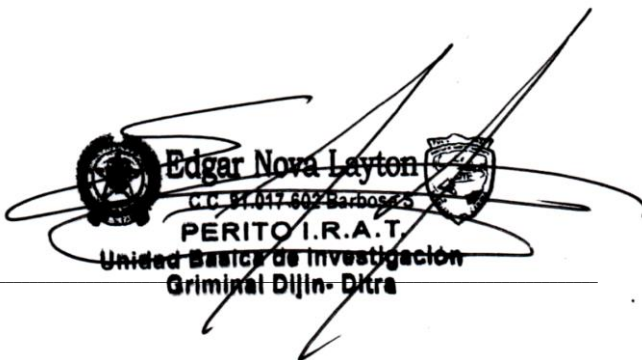
11. ANEXOS

12. SERVIDOR DE POLICÍA JUDICIAL:

Nombres y Apellidos		Identificación		Entidad
EDGAR NOVA LAYTON		C.C. 91.017.602 Barbosa Sanander		POLICÍA NACIONAL
Grado	Cargo	Teléfono / Celular	Correo electrónico	
Intendente	PERITO	3194447140	edgar.nova@correo.policia.gov.co	

“De igual manera se trasfiere la reserva legal de la información, teniendo en cuenta que es responsabilidad del funcionario solicitante garantizar, que la información que origina o procesa la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL, debe mantener el principio de segmentación a partir de la necesidad de saber y conocer estrictamente lo necesario para el desempeño de la función que le es propia, el acceso, uso y disposición final de la misma, lo anterior teniendo en cuenta los parámetros establecidos en la ley 1581/2012 y la ley 1712/2014 que refiere a garantizar los derechos fundamentales, constitucionales y legales de los datos, enmarcadas en las actividades que realizan los funcionarios adscritos a la DIJIN en liderar la Investigación Criminal y apoyar la administración de Justicia.”

Firma


Edgar Nova Layton
C.C. 91.017.602 Barbosa
PERITO I.R.A.T.
Unidad Básica de Investigación
Criminal Dijin- Ditra

Vía La Fortuna - Bucaramanga - Kilómetro 64+500
Seccional de Tránsito y Transporte Mebuc
Teléfono 3194447140
ditra.mebuc-ubic@policia.gov.co
edgar.nova@correo.policia.gov.co
www.policia.gov.co

