

HENRY GUTIERREZ LAKATT
ABOGADO

JUZGADO 22 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA
BOGOTA D. C.
E. S. D.

ASUNTO: SE PRESENTAN EXCEPCIONES PREVIAS.

REF. Proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extra contractual promovido por OFELMA HERNANDEZ VARGAS y otros contra TRANSPORCAR LOGISTICA y otros.
RAD. 11001 3103 022 2021 00115 00.

=====

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT, mayor y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía N°73.192.483 expedida en, Cartagena, y portador de la T.P. No. 168.928 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como Apoderado Especial de la sociedad demandada TRANSPORCAR LOGISTICA SAS., muy respetuosamente acudo ante su despacho dentro del término que me concede la ley me permito de presentar EXCEPCIONES PREVIAS dentro del proceso las cuales pongo de presente:

EXCEPCIONES PREVIAS.

Salvo disposición en contrario, el demandado podrá proponer las siguientes excepciones previas dentro del término de traslado de la demanda:

1. Falta de jurisdicción o de competencia.
8. Pleito pendiente entre las mismas partes y sobre el mismo asunto.
9. No comprender en la demanda a todos los litisconsortes necesarios.
10. No haberse ordenado la citación de otras personas que la ley dispone citar.

CONSIDERACIONES DEL RECURRENTE

Con respecto a la **FALTA DE COMPETENCIA**, tenemos que la competencia es la atribución jurídica otorgada a ciertos y especiales órganos del estado que permiten asesorar bienes y derechos a la empresa para tener pretensiones procesales con preferencia a los demás órganos de su clase. Ese órgano especial es llamado tribunal.

En nuestro caso particular estamos ante un proceso verbal de responsabilidad civil extra contractual el cual fue presentado en Bogotá por Competencia, ya que los demandados iniciales LEONARDO GORDILLO y JHONATAN LAITON residen en este distrito sin embargo estos hechos ya están siendo ventilados por el Juzgado Cuarto de Bucaramanga bajo radicado 68 00 131 03 004 2021 00107 00.

Así las cosas y al tener conocimiento preferente el despacho de Bucaramanga este subsume de inmediato las actuaciones realizadas dentro del proceso de la referencia.

Así las cosas, solicito se declare probada la presente excepción, rechazando la demanda y remitiendo la misma por competencia al juzgado de Bucaramanga.

Con respecto al **PLEITO PENDIENTE**, esta es procedente pues estamos ante un proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual el cual se ventilan los mismos demandados (JOSE OYOLA, LEONARDO GORDILLO, JHONATAN LAITON y

Centro, Avenida Venezuela, Edificio Concasa Of. 1401
Cartagena de Indias - Bolívar. /Celular: 301 508 4308
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

HENRY GUTIERREZ LAKATT
ABOGADO

TRANSPORCAR LOGISTICA) y que recaen sobre los mismos hechos los cuales son los acontecimientos del 31 de octubre de 2020, donde se generó el accidente del tracto camión STS 663 y la camioneta de placas BVC781.

Adicional a esto si nos trasladamos al sistema TYBA de la Rama judicial vemos que la demanda del Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Bucaramanga se radicó en fecha 29 de abril de 2021 mientras que el juzgado 22 del circuito de Bogotá se radicó en fecha 25 de marzo de 2021, por lo tanto se debe ordenar la acumulación y remisión del proceso de Bucaramanga a Bogotá por prelación en su presentación a su homólogo en Bucaramanga.

Por ello, solicito se declare probada la presente excepción a fin de acumular la misma con el proceso de Bucaramanga a fin de evitar nulidad o doble manejo de pretensiones sobre los mismos hechos.

Con respecto a **No comprender en la demanda a todos los litisconsortes necesarios**, esta excepción esta llamada a prosperar bajo la premisa inicial que no se debe comprender solamente al lado que guarda relación directa o indirecta con el automotor tipo tracto camión sino que tenemos también al conductor del automotor tipo camioneta de placas BVC781, señor HANER RICO GARCIA el cual no puede exonerarse de responsabilidad el cual será demostrado en el proceso que fue quien violó el deber de cuidado de manera flagrante y no como se pretende probar en el proceso que fue el conductor JOSE SEGUNDO OYOLA,

Así las cosas, vemos que no se le da una participación activa del conductor de la camioneta referida sino por el contrario debe guardar el mismo grado de responsabilidad que el que se le pretende enrostrar al operador del tracto camión.

Por esto resulta ser procedente se convoque dentro del proceso de responsabilidad civil extracontractual al señor HANER RICO GARCIA en calidad de demandado dentro del proceso.

Con respecto a **No haberse ordenado la citación de otras personas que la ley dispone citar**, es procedente pues debe citarse no solo a las partes contrincantes sino adicionalmente a las partes que figuran dentro del proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual presentado en la ciudad de Bucaramanga, bajo el proceso Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Bucaramanga radicado 68 00 131 03 004 2021 00107 00 quienes figuran como demandantes ZAIRA ALEXANDRA LOZANO MACIAS, LUISA CATALINA ALVARADO LOZANO, SARA ESTHER ALVARADO LOZANO y no se vinculó como así deben hacer al señor HANER RICO GARCIA como conductor de la camioneta BVC 7812 comprometido

PRETENSIÓN ÚNICA

DECLARAR PROBADAS LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS acto seguido la devolución de la demanda y sus anexos.

ANEXOS

Téngase como soportes del presente recurso:

4. Poder para actuar.

CORDIALMENTE,


HENRY GUTIERREZ LAKATT

C. C. No. 73.192.483 DE CARTAGENA

T. P. No. 168.928 DEL C. S. DE LA JUD.

Centro, Avenida Venezuela, Edificio Concasa Of. 1401
Cartagena de Indias - Bolívar. /Celular: 301 508 4308
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

JUZGADO 22 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA DC
BOGOTA DC
E. S. D.

ASUNTO: SE CONTESTA DEMANDA Y PROPOSICIÓN DE EXCEPCIONES DE MERITO.

REF. Proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extra contractual promovido por OFELMA HERNANDEZ VARGAS y otros contra LAONARDO GORDILLO y otros

RAD. 11-00-131-03-022-2021-00115-00.

HENRY GUTIERREZ LAKATT, mayor y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía N°73.192.483 expedida en Cartagena, y portador de la T.P. No. 168.928 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como Apoderado Especial del **LEONARDO GORDILLO** parte demandada dentro del proceso del epígrafe y encontrándome dentro del término legal para proponer excepciones, me permito formular las siguientes **EXCEPCIONES DE MERITO O PERENTORIA.**

CON RESPECTO A LOS HECHOS

PRIMERO. ES CIERTO

SEGUNDO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa que el propietario del remolquees y ha sido desde hace años de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS, solo que la transferencia de dominio no ha podido generarse porque se desconoce el paradero del mismo.

TERCERO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa que el hecho se encuentra incompleto y no explica hacia dónde va dirigido el mismo.

CUARTO. ES CIERTO.

QUINTO. ES FALSO, partiendo de la premisa que el automotor SYS 663 no violó ninguna norma de tránsito ni mucho menos su operador operó el automotor de manera indiscriminada e irresponsable como lo hace ver la apoderada demandante, pues quien genera el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio.

SEXTA. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio.

SÉPTIMA. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

OCTAVO. ES FALSO. S FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

NOVENO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa inicial que el policial si fue

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

quien registro el croquis del accidente, sin embargo, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

DECIMO. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa que el accidente fue generado con ocasión a la violación de las normas de tránsito, invasión de carril en área prohibida para avanzar otro vehículo (franja amarilla continua) fue generado por el operador del vehículo de placas BVC781, el cual generó el accidente que conllevó a la muerte del señor LOZANO MACIAS, la cual será probada dentro del juicio.

DECIMA PRIMERA. ES FALSO, partiendo de la premisa que el generador del accidente que nos ocupa es el operador del vehículo BVC781 por violación de las normas de tránsito, invasión de carril en área prohibida para avanzar otro vehículo (franja amarilla continua), conllevando al fatídico suceso; adicional a eso a quien debe imputársele el fallecimiento es el mismo conductor señalado.

DECIMA SEGUNDA. NO ME CONSTA, que demuestre los supuestos daños morales adicional a eso, al momento de la presentación de la demanda el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ, ya adquiriría la mayoría de edad por lo cual no debe verse como menor de edad sino como adulto.

DECIMA TERCERA. NO ME CONSTA, que demuestre los supuestos daños materiales adicional a eso, al momento de la presentación de la demanda el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ, ya adquiriría la mayoría de edad por lo cual no debe verse como menor de edad sino como adulto.

DECIMA CUARTA. ES FALSO, por cuanto el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ al momento de presentar la demanda, es mayor de edad por lo que la calidad de huérfano, por cuanto este calificativo se le da a la persona menor de edad que por circunstancias ajenas a su voluntad pierda ambos padres, siguiendo con vida su madre hoy demandante.

DECIMA QUINTA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso, la supuesta afectación por daño a la vida en relación, por otro lado, y sin ánimo de generar controversias un Aparcero no generaría ingresos para el pago de una colegiatura en medicina que oscila entre los diez a veinte millones de pesos por semestre.

DECIMA SEXTA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso las supuestas “ayudas para gastos personales” así como los supuestos daños materiales.

DECIMA SEPTIMA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso el supuesto daño moral, adicional a esto, el hoy fallecido no residía con su madre por lo que los hogares están separados.

DECIMA OCTAVA. NO ME CONSTA, que lo pruebe dentro del proceso tanto la labor encomendada como los “ingresos” que manifiesta la apoderada.

DECIMA NOVENA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso, adicionalmente este hecho ya se encuentra repetitivo y relacionado en los distintos hechos anteriores.

VIGESIMA. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa inicial que las personas relacionadas guardan relación con el vehículo de placas SYS 663, sin embargo, el mismo NO FUE QUIEN GENERÓ el fatídico suceso sino por el contrario el operador del automotor BVC 781, el cual de manera irresponsable invadió carril en zona prohibida generando el accidente en comento.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

VIGESIMA PRIMERA. ES CIERTO, pues se evidenció la practica de medidas cautelares las cuales fueron exageradas al embargar alrededor de quince propiedades del “propietariodel remolque” quien se desconoce su paradero.

CON RESPECTO A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

PRIMERO. ME OPONGO A ESTA PRETENSION, Como primera medida, la pretensión resulta ser compleja pues más que una pretensión resulta ser una transcripción de los hechos de la demanda con afirmaciones sin soporte técnico científico que garantice sus señalamientos, partiendo solo de un croquis de accidente el cual se avizoran sendas irregularidades, sin embargo nos a esta pretensión pues se tiene la suficiente evidencia técnica y física que puede inferir de manera irrefutable que nuestro vehículo NO fue el generador del accidente en comento sinopor le contrario el automotor en el que se transportaba el finado por maniobras imprudentes y contrarias a la seguridad vial ocasionan el hecho los cuales se probaran con suficiente material probatorio que lo demostrará.

SEGUNDO. ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, partiendo de la premisa fáctica que la condena y ejecución de la misma solo se dará conforme lo probado y reconocido dentro del proceso así como la aplicación de algún tipo de reconocimiento de perjuicios ya sean patrimoniales o morales, sin embargo nos oponemos a esta pretensión pues se tiene la suficiente evidencia técnica y física que puede inferir de manera irrefutable que nuestro vehículo NO fue el generador del accidente en comento sino por le contrario el automotor en el que se transportaba el finado por maniobras imprudentes y contrarias a la seguridad vial ocasionan el hecho los cuales se probaran con suficiente material probatorio que lo demostrará.

TERCERO. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUBINDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera

CON RESPECTO A PERJUICIOS PATRIMONIALES LUCRO CESANTE OFELMAHERNANDEZ VARGAS

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

CON RESPECTO A PERJUICIOS PATRIMONIALES LUCRO CESANTE MIGUEL ANGELLOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

LUCRO CESANTE OFELMA HERNANDEZ VARGAS

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

LUCRO CESANTE MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

CUARTO. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES.

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

QUINTA. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUBINDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

QUINTA. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUBINDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

SEXTA. ME OPONGO A ESTA PRETENSION, Toda vez que ante la inexistencia para probar siquiera de manera indiciaria los daños o supuestos perjuicios causados, resulta inadmisibile la totalización de los mismos por los cuales deben ser desechados.

PROPOSICIÓN DE EXCEPCIONES

Con base a los hechos que se ponen de presente y de los cuales ME OPONGO me permito presentar las siguientes EXCEPCIONES DE MERITO o PERENTORIAS:

INEXISTENCIA O AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD

Esta excepción tiene su origen en el rol de cuidado por parte del conductor de un automotor, esto es la generación del riesgo

Los factores de riesgo en la vía y su entorno en la seguridad vial.

En toda actividad humana concurren ineludiblemente TRES factores inseparables:El medio ambiente, la máquina y el hombre. En materia de accidentes de tránsito estos tres factores se conjugan en lo que se conoce como "El triángulo accidentológico". En esta figura geométrica, la base es ocupada por el "Factor Humano", el cateto de la izquierda por el "Factor Ambiental" y el de la derecha por el "Factor automotriz".

EL HOMBRE O FACTOR HUMANO:

El hombre conductor, inmerso en un mundo que hoy se caracteriza por la celeridad, la angustia y el stress, no es ajeno a la influencia que estos factores producen sobre la acción de conducir, principalmente a la incidencia que ellos poseen sobre el estado psicofísico del individuo, particularmente en lo relativo a los tiempos de reacción. El tiempo psicofísico de reacción es el lapso de tiempo comprendido entre la visualización de la situación de riesgo y la iniciación de la acción preventiva, representada generalmente por la realización de las maniobras de evasión y/o frenado.

Esta situación se traduce, en materia vial, en un notorio incremento de las velocidades de

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

circulación y en una considerable disminución de los límites de prudencia aumentando, consecuentemente el número de siniestros.

Debemos tener en cuenta que la posibilidad de respuesta de un ser humano ante determinado estímulo depende de tres factores que actúan secuencial y sincronizadamente, a saber: 1) La percepción, 2) La resolución y 3) La acción. El período de tiempo que transcurre desde la iniciación de la percepción hasta la finalización de la acción se denomina "TIEMPO PSICOFISICO DE REACCION"

EL MEDIO AMBIENTE O FACTOR AMBIENTAL:

Este factor se encuentra constituido por los elementos que, independientes entre si, se ven íntimamente relacionados en materia vial: Las condiciones meteorológicas y el camino:

a. Las condiciones meteorológicas:

La lluvia, niebla, humo y luminosidad son algunos de los principales constituyentes de las condiciones meteorológicas reinantes que pueden influir en la producción del siniestro, afectando por un lado la visibilidad, la que puede verse atenuada, disminuida e incluso anulada impidiendo percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras de evasión o frenado, mientras que por otro va a modificar el coeficiente de adherencia o rozamiento entre el neumático y la calzada, aumentando notoriamente las distancias de frenado.

b. El camino:

El tipo de calzada, banquinas, la existencia de peralte, puentes, alcantarillas, pendientes y abovedamiento de la vía de circulación, su estado de conservación y mantenimiento influirán también en la circulación de los vehículos y en los siniestros que se puedan producir.

Así, los coeficientes de adherencia entre el neumático y la calzada variarán con la naturaleza del material empleado para la construcción del camino e incluso con su estado de utilización. Debe tenerse en cuenta que también influye en la adherencia del neumático, la existencia de tierra suelta, arena o agua sobre la calzada, comportándose los dos primeros elementos como pequeños rodamientos entre las superficies en contacto y el segundo como película lubricante, particularmente en aquellos casos en que el automotor cuenta con cubiertas de deficiente dibujo.

El radio de curvatura, la existencia de peralte y su sentido de inclinación pueden influir en la estabilidad direccional de los móviles, particularmente cuando circulan a velocidad elevada, como influyen también la presencia de baches, "lomos de burro" y toda otra anomalía de la superficie del camino.

Por otro lado se encuentran en la vía factores tales como: animales, niños jugando, personas distraídas o temerarias, vehículos que obstruyen las vías, obras civiles en proceso, etc, que se convierten en factores de riesgo, sobre todo para aquellos conductores que no se concentran lo suficiente mientras están manejando.

Es pues necesario tener todos los sentidos alerta a la hora de conducir, para poder reaccionar con suficiente tiempo cuando aparezca un imprevisto en la vía.¹

En el caso que nos ocupa vemos que hubo una flagrante falla por parte del conductor del vehículo de placas BVC781, pues si se entra a identificar los factores que generaron el triángulo accidente lógico vemos que: El factor Humano: La celeridad al momento de ejercer la reacción, esto se ve cuando el conductor de la camioneta tipo Hilux pretende sobrepasar una curva donde la señalización claramente identifica que NO SE PUEDE ADELANTAR, y que al intentar HACERLO se encuentra con otro rodante tipo TRACTO CAMION, que al ver el cierre e imposibilidad de adelantar trata de volver a su cauce, pero entramos en este momento al factor ambiental – condiciones climatológicas, la vía estaba en lluvia y en descenso por lo que la maniobra y reacción de la maquina se afecta generando la situación de riesgo esto al momento de cualificarse se puede vislumbrar que el conductor de la camioneta BVC781, viola el deber de cuidado generando con su intrépido movimiento la consecuencia que llevó al fallecimiento del ocupante del mismo vehículo.

Esto puede ser debidamente comprobado mediante el informe pericial hecho por el Perito técnico profesional en seguridad Vial Dr. JUANZ GONZALEZ, quien en informe técnico – pericial de investigación de accidente de tránsito I.A.T No. 05-22 el cual en su acápite de conclusiones al momento de efectuar la inspección a la carretera y condiciones del accidente relato:

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

Al realizar un análisis de la vía, del lugar de los hechos, del croquis, distancias plasmadas en el bosquejo topográfico, daños del vehículo, fotografías del lugar del accidente y toda la información recolectada, podemos apreciar que el vehículo tipo camioneta se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto en el mismo sentido vial, sobre el carril derecho, detrás del tractocamión de placas SRR-924 y delante del tractocamión de placas SYS-663. En este caso podemos decir que la falta de precaución del conductor del vehículo No1 tipo camioneta al tratar de adelantar al vehículo tractocamión de placas SRR-924 y luego regresar girando bruscamente a la derecha para ingresar al espacio entre los dos tractocamiones nuevamente, sin guardar la distancia de seguridad, fue la maniobra que dio inicio a que se desencadenara la ocurrencia del accidente de tránsito.

El conductor de la camioneta debió esperar un tramo de la vía recto y donde tuviera un ángulo visual amplio sobre los vehículos que transitan de forma contraria y así poder adelantar al tractocamión de forma segura.

El conductor de la camioneta no tuvo en cuenta todos los factores adversos que no permitían que un vehículo realizara este tipo de maniobras de forma segura sin poner en peligro su vida y la de los demás, el adelantar en una zona prohibida en un tramo donde la vía tiene una inclinación, su geometría es una curva y el campo visual sobre los demás vehículos que transitan de forma contraria es casi nula, cualquier conductor en estas condiciones tiene un alto porcentaje de sufrir un accidente de tránsito.

Dentro de los análisis de toda la información no se evidencia maniobra errónea por parte de los conductores de los tractocamiones que incidieran en la ocurrencia del accidente de tránsito, el conductor del tractocamión de placas SYS663, impacta a la camioneta en el vértice posterior derecho en el momento en que este presiona los frenos para no impactarla, pero la inclinación de la vía, la superficie mojada y el peso de 50 toneladas, crearon un efecto de deslizamiento sobre el asfalto que no permitieron la adherencia de las llantas del tractocamión.

Al no tener adherencia las llantas del tractocamión, el conductor no puede detener el vehículo de forma controlada perdiendo control sobre él impactando a la camioneta en el vértice posterior derecho que en esos momentos intentaba ingresar al carril derecho de forma intempestiva.

La falta de precaución del conductor de la camioneta determinó la ocurrencia del accidente de tránsito²

Amen de lo anterior, vemos que existen claros elementos de juicio que permiten inferir la ausencia de responsabilidad del tractocamión SYS 663, por lo que solicito señor JUEZ se declare probada la presente excepción concediendo la absolució n y en su defecto se declare responsable al conductor del Vehículo de placas BVC 781, señor HANER RICO GARCIA.

COBRO DE LO NO DEBIDO

Esta excepción esta llamada a prosperar en relación a la primera sobre la vulneración al deber de cuidado, generada por el señor HANER RICO GARCIA, conductor de la camioneta BVC781, quien a todas luces es el directo a responder por la fatalidad que hoy nos ocupa y quien se adiciona figuraba como pasajero en el vehículo objeto de debate adicional.

EN LA ETAPA PROBATORIA SEÑOR JUEZ DADA SU EXPERIENCIA TOMARA EN CUENTA EL PERITAZGO O INFORME DE ACCIDENTE RENDIDO, NO OBSTANTE LOS CONDUCTORES UNA VEZ SUCEDIDOS LOS HECHOS FUERON LLEVADOS A CENTROS HOSPITALARIOS Y EL SEÑOR CROQUISTA NO LES PRESENTO ESTE INFORME PARA EL RECONOCIMIENTO DE LO REALMENTE ACONTECIDO, NO ASI SE PUEDE VER LA POSICION DE LA CAMIONETA QUE QUEDA POR FUERA DEL CARRIL CON LO QUE SE PUEDE CORROBORAR QUE REALIZO MANIOBRA DE

ADELANTAMIENTO, lo que generó el accidente y que de muy mala manera se pretende trasladar esta responsabilidad al operador del tractocamión SYS663 de nuestra compañía

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

el cual iba en su vía y cumpliendo a cabalidad las directrices de tránsito adicionado a esto su experiencia en la vía por muchos años-

Así las cosas, solicito de declare probada la presente excepción de mérito, se absuelva al demandado y la correspondiente condena en costas y agencias en derecho.

POSIBLE TEMERIDAD Y MALA FE,

Esta excepción va encaminada a como se presenta una demanda de Responsabilidad Civil Extracontractual bajo la premisa o existencia de otro proceso ya presentado en otra ciudad como lo es en el juzgado 04 civil del circuito de Bucaramanga.

Por otro lado, si bien es cierto y bajo gracia de discusión los hechos acontecieron en el playón en la ruta Bucaramanga, ante la inexistencia de jueces del circuito le compete a la cabecera de Bucaramanga, no es de más agregar que la demandada que aquí le enfilan baterías corresponde a una sociedad cartagenera y por ende el fuero territorial debía ventilarse en Cartagena y no en Bucaramanga.

El sustento de esto no es más al encuadrar los demandantes de Bucaramanga y Bogotá manejan una línea de apellidos similares por lo que de ser familia debían manejar una unidad territorial y no por el contrario elevar sendas demandas en distintas partes del territorio colombiano.

Esto podría ventilarse como una posible mala fe o temeridad de los profesionales del derecho o en su defecto de sus prohijados judiciales.

Solicito que se declare probada la presente excepción absolviendo de inmediato a la sociedad demandada

EXCEPCION GENERICA

En el evento de que su señoría halle probada una excepción derivada de un hecho que así lo constituya, depreco la declare en Sentencia, al tenor de lo ordenado en el artículo 282 del CGP.

CON RESPECTO A LAS PRUEBAS QUE PRACTICAR.

Primero que todo para que una prueba tenga firmeza debe tener conducencia pertinencia y utilidad para que sirva de preámbulo o soporte para la teoría del caso de cada parte.

En este orden de ideas solicito **NO SE TENGAN EN CUENTA LAS SIGUIENTES PRUEBAS TESTIMONIALES:**

SERGIO ANDRES PEREZ LOZANO, Solo un funcionario o perito podría valorar la magnitud de un daño mental o perjuicio y con respecto de la parte demandante estos no guardan relación ínfima que pueda dar algún tipo de credibilidad o imparcialidad en su testimonio que pueda dar un elemento de juicio para ser usado dentro de esta justa judicial, por lo que solicito se desestime el mismo.

MARCOS AURELIO VILLAMIZAR, Solo un funcionario o perito podría valorar la magnitud de un daño mental o perjuicio y con respecto de la parte demandante estos no guardan relación ínfima que pueda dar algún tipo de credibilidad o imparcialidad en su testimonio que pueda dar un elemento de juicio para ser usado dentro de esta justa judicial, por lo que solicito se desestime el mismo.

CON RESPECTO A LOS INTERROGATORIOS DE PARTE:

Con respecto a los interrogatorios de parte del señor **JAIRO ANDRES ARTEAGA SILVA (Rep. Legal de Transporcar Logistica SAS)**, **JOHNATAN LAITON GUERRERO** y **LEONARDO GORDILLO GOMEZ** (expropietarios del vehículo), carecen a todas luces de pertinencia conducencia y utilidad por la sencilla razón que al momento de los hechos, unos se encontraban en Cartagena de indias y el otro fuera del país, por ello como pueden tenerun

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

conocimiento de causa o físico de los hechos ocurridos a kilómetros de sus posiciones geostacionarias.

Por esto resulta a modo irrefutable el pretender hacerles cuestionarios sobre unas circunstancias que al unisoné serian meros testigos de oídas o de referencia dada por un tercero.

Amen de lo anterior solicito se abstenga de practicarse estas pruebas por ser tajantemente improcedentes.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Invoco como fundamentos de Derecho el Art. 372 y 588 del CGP.

PRUEBAS

Con el fin de demostrar los hechos que configura la excepción propuesta le apporto y solicito las siguientes:

Solicito tener y practicar como tales las siguientes:

1. TESTIMONIALES:

- Se solicita el testimonio del Perito Técnico Profesional en Seguridad Vial Señor JUAN GONZALEZ identificado con C.C 7.628.487 C. I No. 01719-12686 del C.P.T.I.C, siendo su testimonio pertinente y conducente al exponer y explicar el informe de accidente de tránsito I. A. T. No. 05-22, sobre el accidente investigado defecha 31 de octubre de 2020 y pueda dar fe conforme su experiencia y estudio del terreno donde se generó el accidente el informe para así dar plena certeza de la ausencia de responsabilidad del automotor SYS 663, el cual puede ser notificado por intermedio de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS o en su correo electrónico gonzalezylzanoasesores@gmail.com.

2. DOCUMENTALES:

- Los demás documentos que obran en el expediente, que reposa en su despacho.
- Informe técnico legal I. A. T. 05 – 22 rendido por perito Técnico Profesional en Seguridad Vial Dr. Juan González sobre el accidentes de tránsito.

1. DE OFICIO:

Se oficie al juzgado 15 Civil del circuito de Bucaramanga sobre el expediente bajo radicado 20210010700, que cursa contra los mismos demandados y que rinda un informe sobre el estado del mismo y sobre las partes actoras del mismo y que relación pueden o lleguen a tener con el finado.

INTERROGATORIO DE PARTE

Pido del juzgado que decrete un interrogatorio de parte, que debe absolver a los señores OFELMA HERNANDEZ VARGAS, identificada con la C.C. # 28.335.231; MARIA CECILIA LOZANO MACIAS, identificada con la C.C. # 35.467.274 y MIGUEL ANGEL LOZANO

HERNANDEZ del cual se desconoce su cedula de ciudadanía demandantes dentro del proceso del epígrafe. El interrogatorio lo formularé verbalmente en la audiencia respectiva y versará sobre todos los hechos contenidos en la demanda.

LAS QUE SE PRETENDEN HACER VALER

OFICIOS

Solicito decrete las pruebas que de oficio usted, señor Juez considere pertinente.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

ANEXOS

- Los documentos enunciados en el acápite anterior y el presente memorial de excepción de Merito.

NOTIFICACIONES

- El Demandado en la dirección descrita en el aludido proceso.
- El suscrito en la secretaria del despacho ò en mi oficina de abogados en Cartagena de Indias, Barrio Centro, Edificio Concasa Oficina 1401.

PETICION

1.- Depreco a usted señor Pretor, se sirva declarar probadas las excepciones de **INEXISTENCIA O AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD, COBRO DE LO NO DEBIDO, TEMERIDAD Y MALA FE, EXCEPCIÓN GENÉRICA.**

2.- Como consecuencia de lo anterior, declare la terminación del proceso.

3.- Condénese a las demandantes al pago de los perjuicios causados a mi mandante y las costas y agencias en derecho generadas.

Por lo anterior su señoría, sírvase tomar atenta nota y actuar de conformidad.

CORDIALMENTE.


HENRY GUTIÉRREZ LAKATT

C / C. No. 73.192.483 DE CARTAGENA

T. P. No. 168.928 DEL C. S. DE LA JUD.

Juan González
TÉCNICO PROFESIONAL EN
SEGURIDAD VIAL



**INFORME TÉCNICO - PERICIAL
DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

I.A.T No. 05-22

**ACCIDENTE INVESTIGADO
DE FECHA 31 DE OCTUBRE DE 2020,**

(VÍA BUCARAMANGA – SAN ALBARTO)KILÓMETRO 61 + 035

MONTERÍA, CÓRDOBA 28 ENERO DE 2022.

CONTENIDO.

	página
1. DESTINO DEL INFORME.....	5
2. OBJETIVO DEL INFORME... ..	5
3. DESCRIPCIÓN DE LOS E.M.P Y EV.....	5
4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS.....	5
5. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA...56. INSTRUMENTOS EMPLEADOS.....	5
7. EXPLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS TÉCNICOS-CIENTÍFICOS	5
8. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.....	6
9. REFERENCIA... ..	6
10. DOCUMENTOS A ANALIZAR... ..	6
11. ACCIDENTE INVESTIGADO	6
12. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA... ..	6
13. CARASTERISTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS	6
14. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES	7
15. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA	7
16. FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA.....	7
17. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	11
18. CONDUCTORES INVOLUCRADOS	14
19. DINÁMICA DEL ACCIDENTE.....	17
20. FUNDAMENTO JURÍDICO... ..	22
21. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	22
22. FUNDAMENTO NORMATIVO.....	22
23. ANÁLISIS MECÁNICO.....	24

24. ANÁLISIS DE LOS VEHÍCULOS	25
25. ANÁLISIS DAÑOS DE LOS VEHÍCULOS	25
26. ANÁLISIS DE LAS DISTANCIAS Y MEDIDAS.....	29
27. ANÁLISIS DE LA VÍA... ..	30
28. ANÁLISIS DE EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRANSÍTO.....	31
29. ANÁLISIS DE LA INFORMACION	34
30. CONCLUSIONES	35
31. TEORIA DEL ACCIDENTE... ..	35
32. FACTOR DETERMINANTE... ..	54

INTRODUCCIÓN.

La investigación pericial del accidente de tránsito es una disciplina de la criminalística que estudia el tiempo, modo, y lugar del accidente de tránsito o siniestro vial, cuyo objetivo es establecer las causas que produjeron el accidente de tránsito, dentro del cual encontramos el estudio y análisis de los factores humano, vehículo y ambiental.

Es decir que el accidente de tránsito ocurre cuando alguno o varios de estos factores son alterados en su curso normal, siendo este el punto de partida para comenzar la investigación del accidente de tránsito.

El factor humano es la causa de mayor influencia al momento del accidente, y no solo podemos decir que es el conductor de un vehículo solamente es la causa, también hacen parte del factor humano los peatones, el ciclista, el acompañante y el pasajero.

este factor está ligado por tres aspectos que influyen al momento del accidente sobre factor humano estos son: la imprudencia, la impericia y la negligencia.

Teniendo en cuenta lo anterior, en este informe técnico – pericial se analizan los aspectos y causas que influyeron en la ocurrencia del accidente de tránsito.

INFORME TÉCNICO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO**1. DESTINO DEL INFORME:**

Proceso de accidente de tránsito

2. OBJETIVO DEL INFORME

Realizar investigación y reconstrucción del accidente tránsito tipo choque, en el que resultaron involucrados 03 vehículos, 01 persona lesionada y 01 persona fallecida, en este dictamen Técnico podremos establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos, dando como resultado el factor determinante que influyó en la ocurrencia del siniestro vial, de acuerdo con los protocolos establecidos para la investigación de accidentes.

3. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIO Y EVIDENCIA FÍSICA EXAMINADOS

- + Kilómetro 61+ 035 (Vía Bucaramanga – San Alberto). Inspección al lugar de los hechos.
- + Análisis fijación topográfica de la vía. Análisis fotografías de la vía.
- + Análisis Informe Policial en Accidente de Tránsito Inspección a vehículos.

4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS

La presente investigación de accidente de tránsito se realiza teniendo en cuenta criterios técnicos probados científicamente, con el fin de establecer objetivamente la dinámica del accidente y determinar unas conclusiones, teniendo como punto de partida el análisis de los elementos materiales de prueba y evidencia física, tales como informe policial en accidente de tránsito, fijación fotográfica, y demás elementos que surjan en el desarrollo del presente informe técnico.

5. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA DE LOS PROCEDIMIENTOS EMPLEADOS

Se garantiza el resultado del estudio técnico y son procedimientos aplicados por los diferentes organismos judiciales a nivel nacional, encargados de investigar y reconstruir accidentes de tránsito.

6. INSTRUMENTOS EMPLEADOS PARA LA INVESTIGACIÓN.

- + Cámara digital marca Sony
- + HX400V. Cinta métrica.
- + Distanciómetro digital marca Lufkin serie TL0020.

- ✚ Programa de reconstrucción de accidente de tránsito VISTA FX2.
- ✚ Programa de reconstrucción de accidente de tránsito VIRTUAL
- ✚ CRASHOdómetro profesional marca REDLINE.

**7. EXPLICACIÓN DEL PRINCIPIO O PRINCIPIOS TÉCNICOS – CIENTÍFICOS APLICADOS
(INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD CIENTÍFICA)**

Método técnico aplicable en el análisis de los accidentes de tránsito utilizado por las autoridades judiciales como también por el sector de investigación y reconstrucción en accidentes de tránsito, teniendo en cuenta: especificaciones técnicas de los vehículos involucrados establecidos por cada uno de los entes encargados de su fabricación o ensamblaje, la marca, clase, tipo, modelo, color, identificando las características representativas de cada uno de ellos, de igual forma el análisis del lugar de los hechos su entorno y su señalización y diseño técnico al igual que el resto de EMP Y EF).

8. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS DURANTE LA ACTIVIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA

En el presente informe se muestra los procedimientos técnicos desarrollados durante la investigación del accidente de tránsito, tales como inspección al lugar de los hechos, fijación fotográfica y topográfica, análisis de la información, análisis de las medidas.

8.1. REFERENCIA**8.1.1. DOCUMENTOS PARA ANALIZAR.**

- ✚ Se analiza la información obtenida en la inspección al lugar de los hechos, la fijación fotográfica y topográfica. Se analiza los datos obtenidos del informe policial en accidente de tránsito.
- ✚ Se analiza las fotografías del lugar para mayor facilidad en la interpretación del terreno. Se analiza informe inspección a vehículos.
- ✚ Entrevistas realizadas a testigos.

8.2. ACCIDENTE INVESTIGADO

Accidente de tránsito ocurrido el día 31 de octubre de 2020, aproximadamente a las 18:20 horas, en la vía Bucaramanga

– San Alberto, Kilómetro 61+035, en donde se ve involucrado el siguiente vehículo tipo camioneta de placas BVC-781 marca TOYOTA, la cual era conducida por el señor HANER RICO GARCIA. identificado con cédula de ciudadanía No 86.468.264, quien resultó lesionado; el vehículo tipo tractocamión de placas SYS-663, marca KENWORTH, conducido por el señor JOSE SEGUNDO OYOLA OLIVA, identificado con cédula de ciudadanía No 78.743.521, quien resultó lesionado; y el vehículo tipo tractocamión de placas SRR-924, marca INTERNATIONAL, conducido por el señor LUIS CARLOS CASTRO XIQUES, identificado con cédula de ciudadanía No 8.696838, quien resultó ileso.

8.3. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA**8.3.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS:**

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Vía Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+035 metros
DISENO	Tramo de vía.
GEOMETRICAS	Curva, pendiente.
ANDEN	No

PERALTE	Si
PENDIENTE	Si
UTILIZACION	Doble sentido.
CALZADAS	01
CARRILES	02
MATERIAL	Asfalto
ESTADO Y CONDICIONES DE LA VÍA.	Bueno
BERMAS Y/O CUNETAS	No
CONDICIONES DE TIEMPO	Húmeda
ILUMINACION ARTIFICIAL	No

8.3.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES:

SEÑALIZACIÓN	CLASES Y CARACTERÍSTICAS
VERTICAL	Velocidad máxima 30 Km/h
HORIZONTAL	Línea central amarilla continua – línea de borde blanca.
DISPOSITIVOS LUMINOSOS	No

8.3.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA.

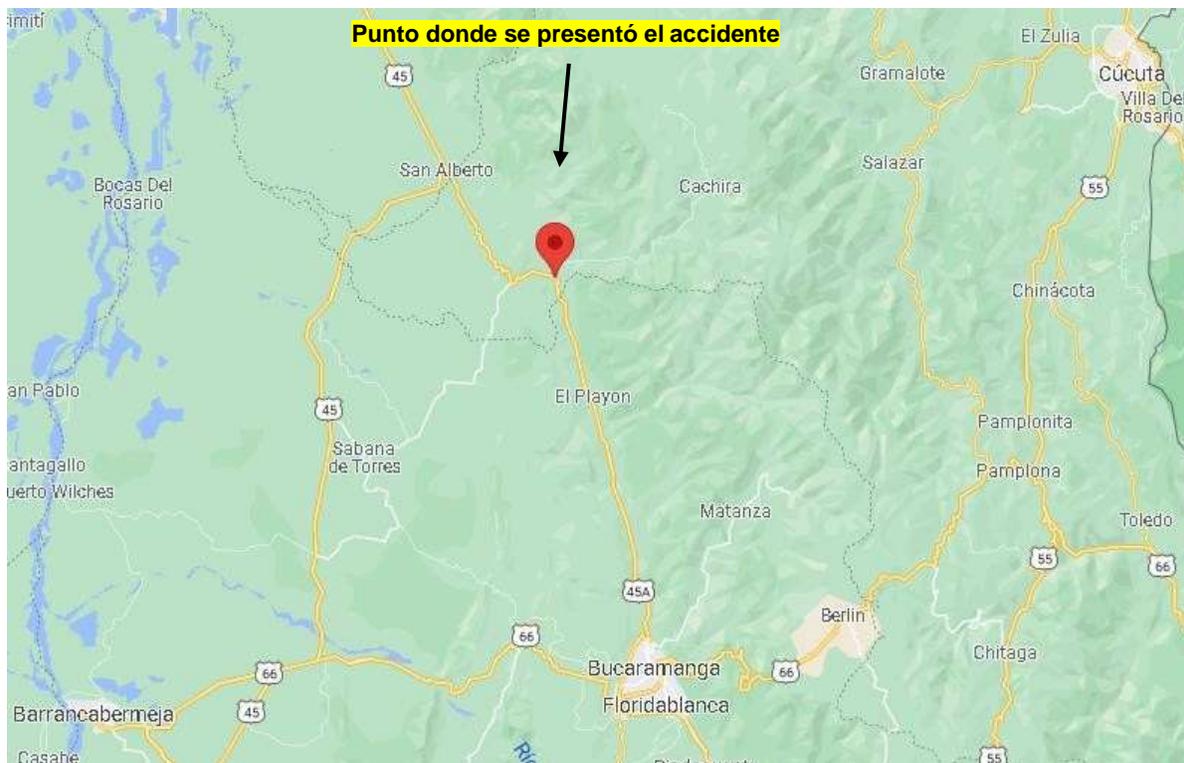
Seguridad Activa	Si
Seguridad Pasiva	No

8.4. FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA Y DEL LUGAR DE LOS HECHOS

FOTOGRAFÍA

No. 1

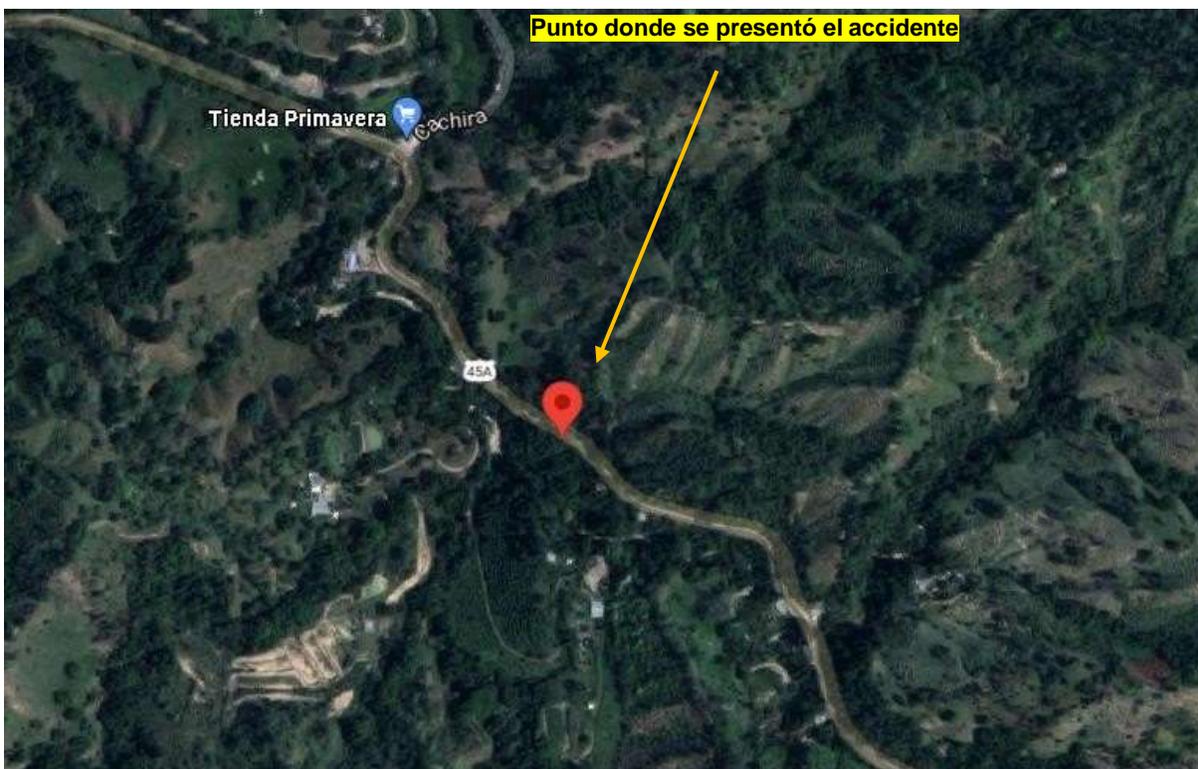
Fotografía panorámica tomada al lugar donde ocurrió el accidente de tránsito, Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+ 035 metros, donde se observa su diseño, la característica física y la carpeta de rodadura.



Imagenes tomada de google map

IMAGEN No. 1

En esta imagen se muestra la ubicación del lugar donde ocurrió el accidente de tránsito.



Imagenes tomada de google map

IMAGEN No. 2

Imagen de vista aérea donde se muestra el lugar del accidente de tránsito



FOTOGRAFÍA

No. 2

Fotografía tomada al lugar donde se presentó el accidente de tránsito, mostrando la geometría de la vía donde se puede apreciar que la vía presenta una curva antes de llegar a la curva donde se presentó el accidente.



FOTOGRAFÍA

No. 3

Fotografía donde se observa la señal de tránsito SR-30 (límite de velocidad 30 Km/h), ubicada antes del lugar del accidente.



**FOTOGRAFÍA
No. 4**

Fotografía donde se muestra el ancho de la vía, en el lugar donde ocurrió el accidente de tránsito.



FOTOGRAFÍA

No. 5

En esta imagen se muestra el punto de referencia, pontón o desagüe de numero 60 + 1000, ubicado al costadoderecho de la vía en el sentido Bucaramanga – San Alberto desde donde se tomaron las medidas.

8.5. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS (03)

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO Nº 1
CLASE	CAMIONETA
MARCA	TOYOTA
LINEA	HILUX
MODELO	2002
COLOR	VERDE ARRECIFE
CARROCERIA	DOBLE CABINA
PLACAS	BVC-781
MOTOR No.	2631806
CHASIS No.	9FH33UNG828003608
COMBUSTIBLE	GASOLINA
SERVICIO	PARTICULAR
EMPRESA	N/A
CAPACIDAD -PASAJERO Y/O CARGA	05
SOAT	SI
REVISION TECNICO MECANICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	HANER RICO GARCIA
LICECIA DE TRANSITO	10002241135
ORGANISMO DE TRANSITO	BUCARAMANGA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

**IMAGEN
No 3**

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo camioneta de similares características a la que estuvo involucrada en el accidente de tránsito.

CARACTERÍSTICAS	VEHICULO N° 2
CLASE	TRACTOCAMION
MARCA	KENWORTH
LINEA	T800
MODELO	2005
COLOR	AMARILLO
CARROCERIA	SRS
PLACAS	SYS-663
MOTOR No.	
CHASIS No.	
COMBUSTIBLE	DIESEL
SERVICIO	PUBLICO
EMPRESA	TRANSPORCAR LOGISTICA
CAPACIDAD -PASAJERO Y/O CARGA	2 PASAJEROS
SOAT	SI
REVISION TECNICO MECANICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	ENERGY LOGISTICA Y TRANSPORTES S.A.S
LICECIA DE TRANSITO	10011282662
ORGANISMO DE TRANSITO	MOSQUERA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

IMAGEN

E-MAIL. gonzalezylzanoasesores@gmail.com TEL: 3045280930 Dirección: barrio la castellana (Montería) Hoja No. 19 de 37
Especialista en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito.

No 4

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo tractocamión de similares características al que estuvo involucrado en el accidente de tránsito.

CARACTERÍSTICAS	VEHICULO N° 3
CLASE	TRACTOCAMION
MARCA	INTERNATIONAL
LINEA	760058ª 6X4
MODELO	2008
COLOR	AMARILLO
CARROCERIA	REMOLQUE
PLACAS	SRR-924
MOTOR No.	
CHASIS No.	
COMBUSTIBLE	GASOLINA
SERVICIO	PUBLICO
EMPRESA	COLIBER LTDA TRANSPORTES
CAPACIDAD -PASAJERO Y/O CARGA	2 PASAJERO
SOAT	SI
REVISION TECNICO MECANICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	JOSE ALFONSO TORRES
LICECIA DE TRANSITO	07-68547-008896
ORGANISMO DE TRANSITO	PIEDRECUESTA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

E-MAIL. gonzalezylzanoasesores@gmail.com TEL: 3045280930 Dirección: barrio la castellana (Montería) Hoja No. 21_de 37

Especialista en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito.

**IMAGEN
No 5**

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo tractocamión de similares características al que estuvo involucrado en el accidente de tránsito.

8.6. CONDUCTORES INVOLUCRADOS

CONDUCTOR	VEHÍCULO N° 1
NOMBRES Y APELLIDOS	HENER RICO CARCIA
IDENTIFICACION	85468264
EDAD	50 ANOS
PROFESION	
DIRECCION	CARRERA 5ª #1B-16 B/ VILLA FANY – SAN ALBERTO.
ALCOHOLEMIA	NEGATIVA
ESTADO	LESIONADO
TELEFONO	3167116635
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	HANER RICO GARCIA		
DOCUMENTO:	C.C. 85468264	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	8872727
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	19/01/2010		

 Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
85468264	DIR TToYTE FLORIDABLANCA	27/03/2014	ACTIVA		Ver Detalle
7475323	INST MCPAL TToYTE AGUACHICA	08/02/2011	VENCIDA		Ver Detalle
68276000178558	DIR TToYTE FLORIDABLANCA	05/04/2006	INACTIVA		Ver Detalle

 Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	614201221061
------------------------------	----	-------------------	--------------

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.
De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

CONDUCTOR	VEHICULO N° 2
NOMBRES Y APELLIDOS	JOSE SEGUNDO OYOLA
IDENTIFICACION	78743521
EDAD	49 ANOS
PROFESION	CONDUCTOR
DIRECCION	MANZANA 8 LOTE 38 B/ NELSON MANDELA – CARTAGENA.
ALCOHOLEMIA	NEGATIVO
ESTADO	ILESO
TELEFONO	3003803766
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	JOSE SEGUNDO OYOLA OLIVA		
DOCUMENTO:	C.C. 78743521	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	5649038
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	12/12/2012		

 Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
78743521	STRIA MCPAL TTEyTTO ARJONA	21/12/2021	ACTIVA		Ver Detalle
78743521	STRIA MCPAL TTEyTTO ARJONA	17/12/2018	INACTIVA		Ver Detalle
78743521	DPTO ADTVO TTOyTTE DIST CARTAGENA	15/12/2015	INACTIVA		Ver Detalle
10467242	STRIA TTOYTTE MCPAL TURBACO	09/01/2013	INACTIVA		Ver Detalle
10322194	STRIA TTOYTTE MCPAL TURBACO	12/12/2012	VENCIDA		Ver Detalle
231620004452530	INST TTOyTTE DE CERETE	02/10/2009	INACTIVA		Ver Detalle

 Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	514202098066
------------------------------	----	-------------------	--------------

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.
De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

CONDUCTOR	VEHICULO N° 3
NOMBRES Y APELLIDOS	LUIS CARLOS CASTRO
IDENTIFICACION	8696838
EDAD	66 ANOS
PROFESION	CONDUCTOR
DIRECCION	CALLE 6 3 4-54 B/ FLOREZ PELAYO
ALCOHOLEMIA	NEGATIVO
ESTADO	ILESO
TELEFONO	3126110143
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	LUIS CARLOS CASTRO XIQUES		
DOCUMENTO	C.C. 8696838	ESTADO DE LA PERSONA	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	5882494
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	23/11/2009		

Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
8696838	U TEC CONTVIG/ REG TToYTTE SANTA MARTA	09/06/2021	ACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
8696838	U TEC CONTVIG/ REG TToYTTE SANTA MARTA	07/07/2020	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
8696838	U TEC CONTVIG/ REG TToYTTE SANTA MARTA	31/07/2019	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
8696838	STRIA TToYTTE MCPAL LA PAZ	27/07/2018	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
8696838	INST MCPAL TToYTTE AGUACHICA	31/07/2015	INACTIVA		Ver Detalle
9816257	INST MCPAL TToYTTE SOLEDAD	27/08/2012	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle

Multas e infracciones		
TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO: 514202809066

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la [página www.simit.org.co](http://www.simit.org.co). De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la [página www.runt.com.co](http://www.runt.com.co).

8.7. PASAJEROS U OCUPANTES DE LOS VEHÍCULOS

**VEHICULO
N° 1**

NO REPORTA

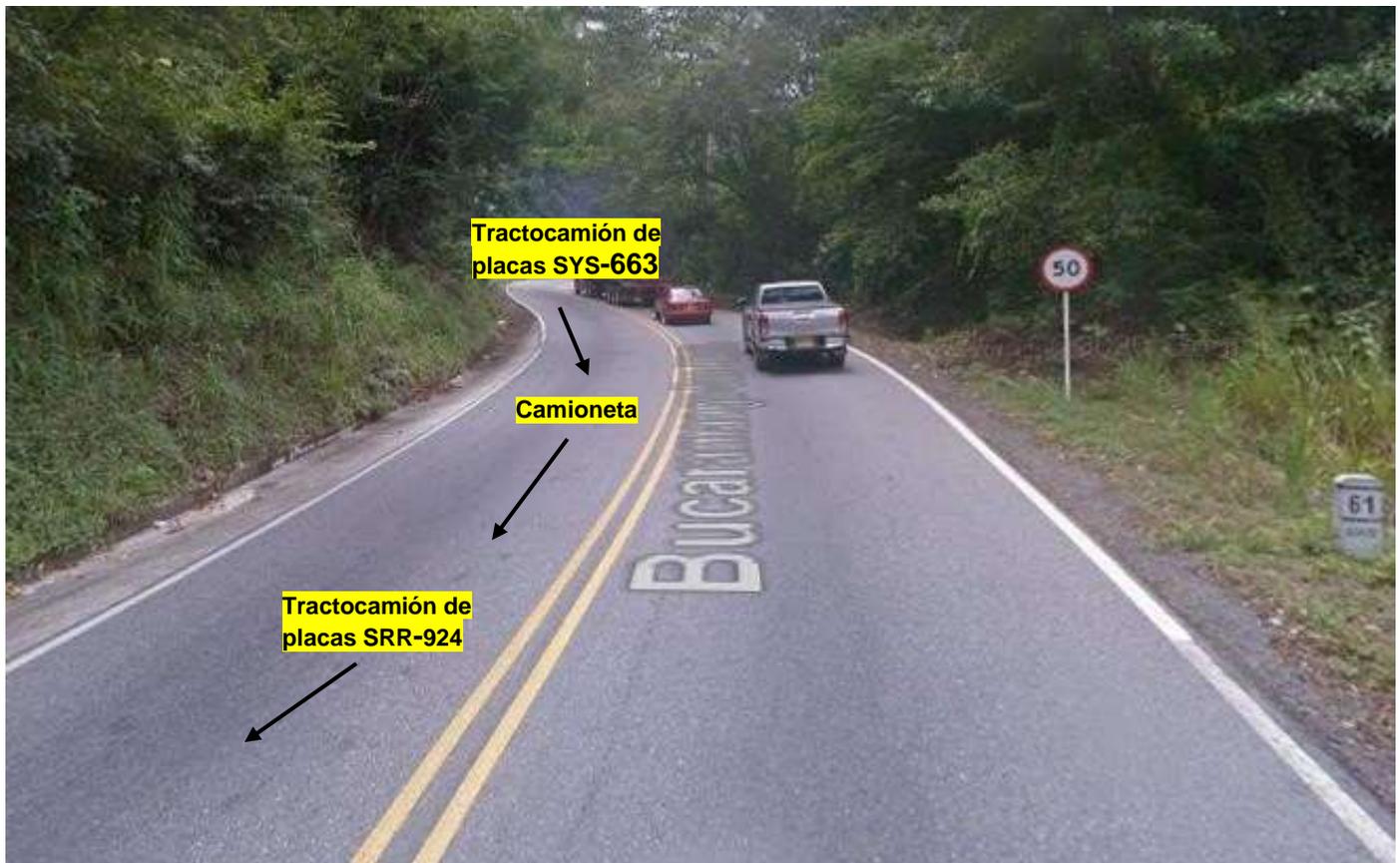
**VEHICULO
N° 2**

NO REPORTA

8.8. DINÁMICA DEL ACCIDENTE

De acuerdo con los elementos materiales de prueba, Informe Policial en Accidente de Tránsito, inspección al lugar de los hechos, bosquejo topográfico, fotografías del lugar de los hechos y realizando un análisis del sitio, se puede inferir una posible dinámica del accidente de la siguiente manera:

En las condiciones antes descritas, el **vehículo No 1**, tipo camioneta conducida por el señor HENER RICO CARCÍA, momentos antes del accidente, se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto, en el mismo sentido vial y al llegar al kilómetro 61 más 35 metros realiza la maniobra de adelantamiento al vehículo No 3 y observa que un tractocamión transita por el carril contrario y al regresar a su carril es impactando en la parte posterior por el **vehículo No 2**. Tipo tractocamión de placas SYS-663 conducido por el señor JOSE SEGUNDO OYOLA quien lo impulsa hacia delante impactando en la parte trasera del tráiler vehículo **No 3**. Tractocamión de placas SRR-924 conducido por el señor LUIS CARLOS CASTRO.

**FOTOGRAFÍA
Nº. 6**

En esta fotografía se muestra la trayectoria de los vehículos cuando transitaban sobre el carril derecho, momentos antes del accidente de tránsito de acuerdo con el Informe Policial de Accidente.



**FOTOGRAFIA
No 7**

En esta fotografía se muestra el desplazamiento de los vehículos antes del accidente y posterior al impacto



FOTOGRAFIA

No 8

En esta fotografía muestra la posición final de los vehículos sobre la vía posterior al impacto.



**FOTOGRAFIA
No 9**

En esta imagen se muestra el lugar por donde el tractocamión de placas SYS-663 se la salió de la vía posterioral impacto.



**FOTOGRAFIA
No 10**

En esta imagen tomada por testigos, se observa el tractocamión de placas SYS-663 en su posición final. El tractocamión se sale de la vía y cae por una pendiente del terreno, deteniéndose en la quebrada.

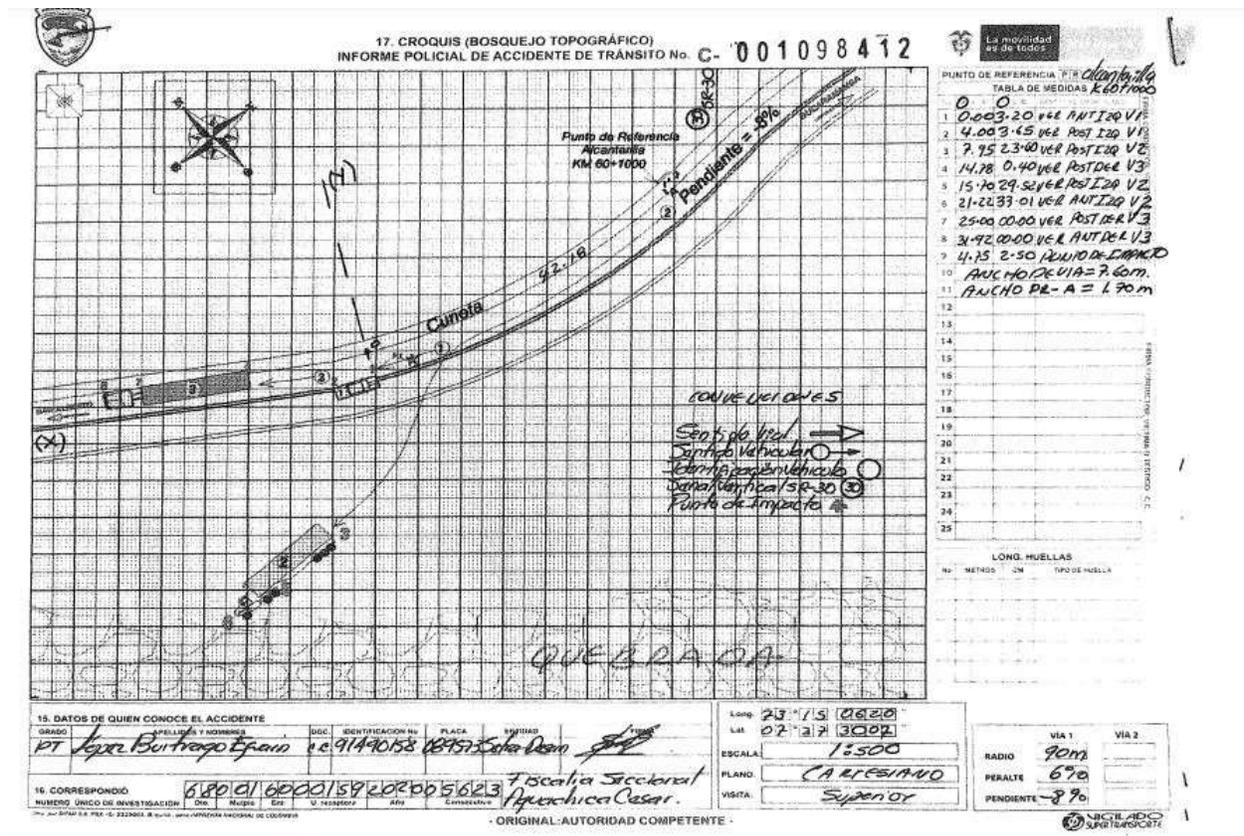
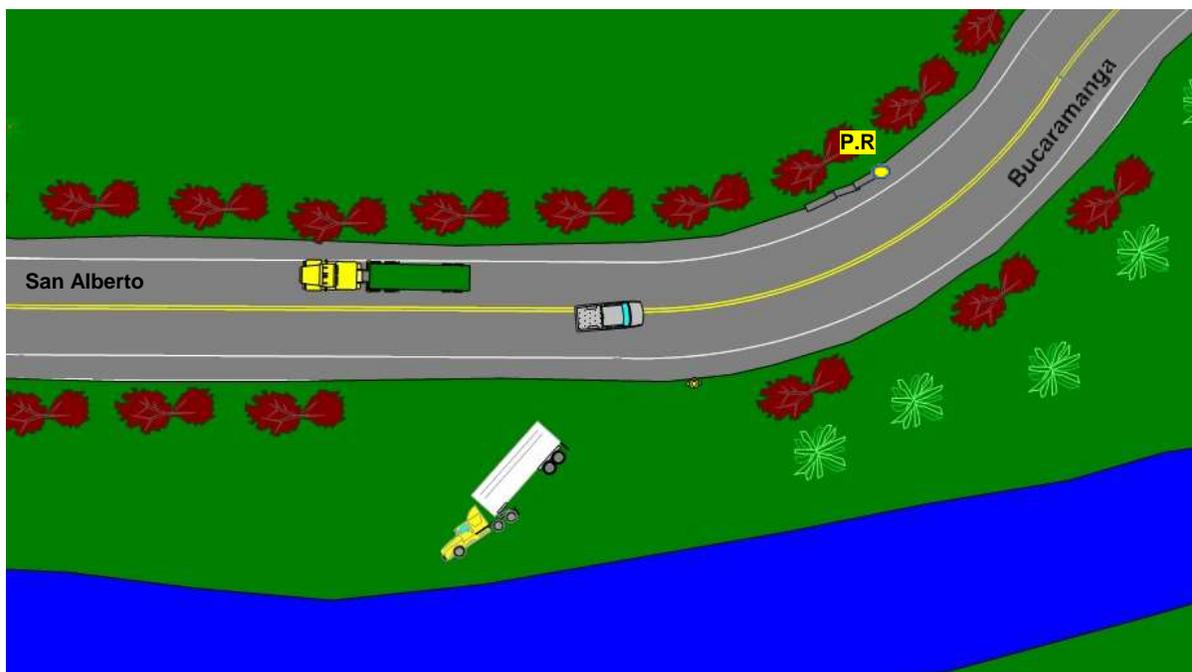


IMAGEN No 6

En esta imagen mostramos el croquis o bosquejo topográfico, realizado por el agente de tránsito donde se observan los E.M.P y E.F, en su posición final, mostrando el punto de referencia y las medidas.



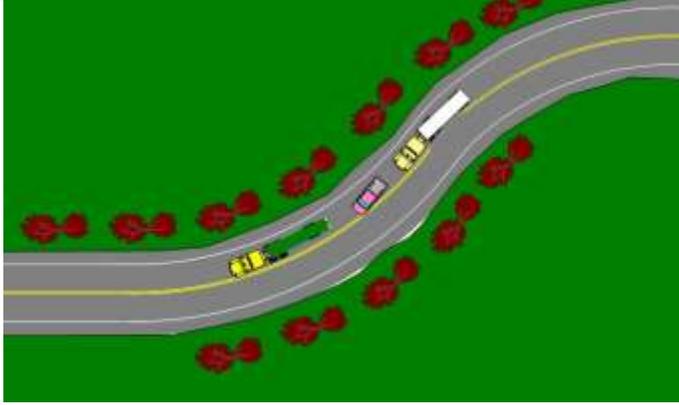
IMAGEN

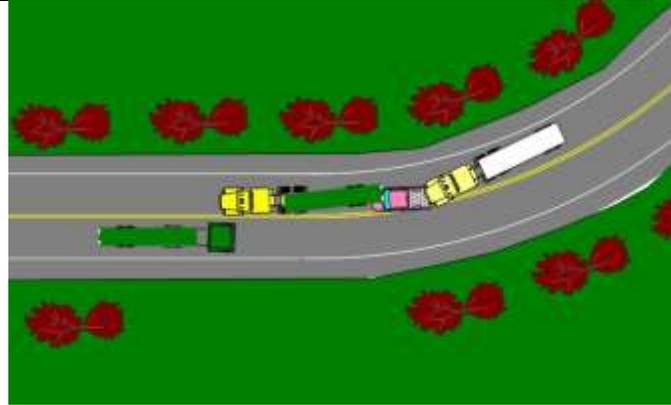
No 7

En esta imagen podemos apreciar la posición final del vehículo, de acuerdo con las medidas tomadas por el agente de tránsito, imagen elaborada en programa de reconstrucción de accidente VIRTUAL CRHAS 4.0.

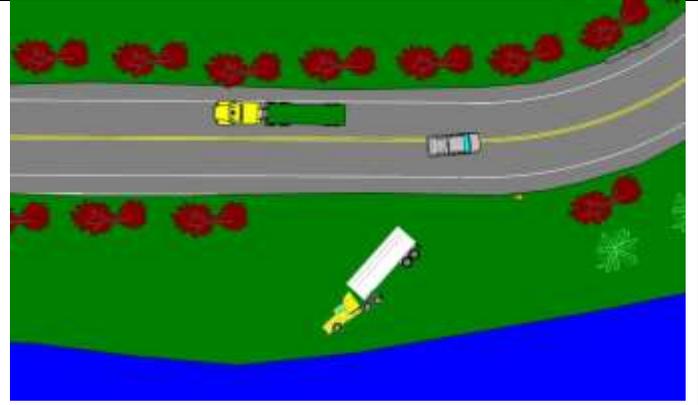
DINÁMICA DEL ACCIDENTE.

En las siguientes imágenes recreamos la dinámica del accidente de tránsito, mostrando los desplazamientos de los vehículos momentos antes del impacto, de acuerdo con el Informe Policial de Accidente de Tránsito.

<p style="text-align: center;">Secuencia No 1</p>  <p>Los vehículos se desplazan por el carril derecho, en el mismo sentido vehicular, y la camioneta intenta adelantarse al tractocamión.</p>	<p style="text-align: center;">Secuencia No 2</p>  <p>El conductor de la camioneta observa que transita un tractocamión en el carril contrario y se detiene para dejar pasar al tractocamión e ingresar nuevamente al carril.</p>
<p style="text-align: center;">Secuencia No 3</p>  <p>El conductor de la camioneta ingresa de forma rápida al carril derecho.</p>	<p style="text-align: center;">Secuencia No 4</p>  <p>El tractocamión de placas SYS-663, impacta en el vértice posterior derecho de la camioneta y la impulsa hacia adelante.</p>
<p style="text-align: center;">Secuencia No 5</p>	<p style="text-align: center;">Secuencia No 6</p>



La camioneta impacta la parte posterior del tráiler del tractorcamión de placas SRR-924.



La camioneta gira sobre su propio eje posterior al Impacto, los vehículos alcanzan su posición final.

8.8.1. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DEL PROCEDIMIENTO.

Constitución Política de Colombia, Ley 906 de 2004, Ley 769 del 06 de agosto de 2002 (Código Nacional de Tránsito). Ley 1383 de 2010, manual de diligenciamiento de accidentes Resolución 11268 de 2012 (Nuevo manual).

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley* (las establecidas en el código nacional de tránsito terrestre), tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

LEY 906 DE 2004 CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

Artículo 406. *Prestación del servicio de peritos.* El servicio de peritos se prestará por los expertos de la policía judicial, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, entidades públicas o privadas, y particulares especializados en la materia de que se trate. Las investigaciones o los análisis se realizarán por el perito o los peritos, según el caso. El informe será firmado por quienes hubieren intervenido en la parte que les corresponda. Todos los peritos deberán rendir su dictamen bajo la gravedad del juramento

Artículo 408. *Quiénes pueden ser peritos.* Podrán ser peritos, los siguientes:

1. Las personas con título legalmente reconocido en la respectiva ciencia, técnica o arte.
2. En circunstancias diferentes, podrán ser nombradas las personas de reconocido entendimiento en la respectiva ciencia, técnica, arte, oficio o afición, aunque se carezca de título.

LEY 769 DE 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

Artículo 1. *Ámbito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar 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.

9. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

9.1. FUNDAMENTO NORMATIVO

**LEY 769 DEL 06 DE AGOSTO DE 2002 (CÓDIGO NACIONAL DE
TRÁNSITO) TÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I – PRINCIPIOS**

Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

TÍTULO III (Normas de Comportamiento)

Artículo 55. Comportamientos del conductor, pasajero o peatón: Toda persona que haga parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice o perjudique o ponga en riesgo a los 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 III Conducción de vehículos.

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

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

(Artículo aplicable al conductor de la camioneta).

Artículo 108. Separación entre vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede. (artículo aplicable al conductor de la camioneta).

CAPITULO XII.

Señales de tránsito

ARTICULO 109. De la obligatoriedad. todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo en lo previsto en el art 5 del presente código.

**MANUAL DE DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES
DE TRÁNSITO**

**Resolución 0011268 de 06 de diciembre de
2012 CAPITULO II**

Tabla III, hipótesis de accidentes de tránsito 3.2. Según el manual para el diligenciamiento del Informe

Policia de Accidente de Tránsito IPAT se aplicarían los siguientes **códigos**:

Vehículo No 1: No 121. No mantener distancia de seguridad, conducir muy cerca del vehículo de adelante, singuardar las distancias previstas por el Código Nacional de Tránsito para las diferentes velocidades.

Vehículo No 2: No 101. Adelantar en curva o pendiente: sobrepasar a otro vehículo en cualquier curva, exista o nola demarcación o cuando la vía presente desnivel.

Estos códigos se aplicarían al conductor del vehículo tipo camioneta.

Dentro de las hipótesis establecidas por el agente de tránsito, codifica al conductor del tractocamión de placas SYS-663 con los códigos 121 (no mantener distancia de seguridad) y 157 otra (fallas en sistemas de freno).

En este caso el agente de tránsito tuvo una mala interpretación de los hechos y de la norma, ya que no tuvo en cuenta la posición, los daños en los vehículos y los desplazamientos de los vehículos antes del impacto.

Analizando las codificaciones establecidas por el agente de tránsito, el código 121 (no guardar distancia de seguridad) no se puede aplicar para el conductor del tractocamión de placas SYS-663, teniendo en cuenta que los vehículos que transitaban delante de él se encontraban en movimiento y no detuvieron su marcha,

Para poder establecer si un vehículo no guardó la distancia de seguridad con respecto al vehículo que lo antecede se debe tener en cuenta la velocidad permitida en el sector y la longitud de separación entre vehículos que establece el Código Nacional de Tránsito, otros de los factores que deben tener en cuenta es el desplazamiento que realiza el vehículo de adelante y la causa por la cual se detuvo o disminuyó la velocidad de forma brusca.

Teniendo en cuenta la dinámica del accidente, se evidencia que el vehículo tipo camioneta antes del impacto transitaba cerca de la parte trasera del tractocamión de placas SRR-924.

El código 157 (otra) fallas en el sistema de frenos, no es posible aplicarlo para el vehículo tractocamión de placas SYS-663, a menos que el agente de tránsito realizara una inspección visual y tenga el conocimiento sobre el mantenimiento de estos sistemas de frenos y se evidencie rastros de sobrecalentamiento o cristalización de las bandas en los frenos, analizando el informe policial no se encontró que método técnico aplicó el agente para determinar fallas en el sistema de frenos por uso inadecuado.

Los daños en la estructura de la camioneta, la posición de esta sobre vía y la distancia en la que quedó el vehículo tractocamión de placas SRR-924, muestran que la camioneta transitaba a una distancia muy cerca de la parte trasera del tráiler del tractocamión de placas SRR-924 al momento del impacto, por lo tanto, a la camioneta si es posible aplicarle el código 121, no guardar distancia de seguridad.

Al vehículo tipo tractocamión de placas SRR-924 no se codifica, ya que no se evidencia maniobra errónea que incidiera en la ocurrencia del accidente de tránsito.

9.1. ANÁLISIS MECÁNICOS.

Teniendo en cuenta el análisis de la información tomada del Informe Policial en Accidente de Tránsito, la seguridad activa y pasiva de los vehículos involucrados, se concluye que no se encontraron posibles fallas mecánicas en los vehículos que hubieran inferido a que se generara el accidente de tránsito.

El agente de tránsito describe que el vehículo tipo tractocamión de placas SYS-663, presentó una falla mecánica en el sistema de freno, para determinar una posible falla mecánica en el sistema de frenos el vehículo debió ser revisado por un mecánico experto en sistemas de freno para este tipo de vehículos.

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Vehículo N° 1 DEL CONDUCTOR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL VEHÍCULO DE LA VÍA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL PEATÓN DEL PASAJERO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vehículo N° 2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
OTRA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ESPECIFICAR ¿CUAL?:	<i>Posible sobrecalentamiento del sistema de frenos por incorrecta administración de los mismos en el descenso.</i>				

12. TESTIGOS

APELLIDOS Y NOMBRES	DNI	INFORMACIÓN
---------------------	-----	-------------

En la imagen anterior tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, el agente de tránsito describe que el tractocamión presentó fallas mecánicas en el sistema de frenos al momento del accidente.

9.1.1. ANÁLISIS DE DAÑOS DE LOS VEHÍCULOS.

La información de los daños de los vehículos fue tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, en los puntos 8.8 y 8.9. y del formato de inspección a vehículos.

Vehículo No 1: Presenta daños y deformaciones en la parte anterior y posterior.

Vehículo No 2: Presenta daños en la parte frontal.

Vehículo No 3: Presenta daños en el vértice posterior izquierdo del tráiler.

Daños en la parte tercio anterior y posterior

PROPIEDAD: Rico Garcia Honor
APellidos y Nombres: Rico Garcia Honor
C.C.: 85468264

8.3 DESCRIPCIÓN DE LOS MATERIALES DEL VEHICULO
Huella de impacto en la parte anterior por la parte posterior del vehículo y huella de impacto en la parte posterior del vehículo.

8.7 FALLAS EN: FRENOS [X] DIRECCIÓN [X] LUCES [X] BOBINA [X] LLANTAS [X] SUSPENSIÓN [X] OTRA [X]

8.8 LUGAR DE IMPACTO: LATERAL POSTERIOR

ORIGINAL - AUTORIDAD COMPETENTE



En esta imágenes tomadas del Informe de Accidentes de Transito, se observan los daños en la estructura de la camioneta en la parte trasera y delantera.

Al analizar estos daños se evidencia que la camioneta recibió un impacto inicial en la parte trasera y posterior en la parte delantera.

Daños en la parte frontal

PROPIEDAD: Energy Logistics Transportes S.A.S
APellidos y Nombres: Energy Logistics Transportes S.A.S
C.C.: 900642145

8.3 DESCRIPCIÓN DE LOS MATERIALES DEL VEHICULO
Huella de impacto en la parte anterior hacia la parte posterior. Inundación de la cabina del operador por desprendimiento del contenedor huella de impacto del motor y partes traseras de mas por establecer.

8.7 FALLAS EN: FRENOS [X] DIRECCIÓN [X] LUCES [X] BOBINA [X] LLANTAS [X] SUSPENSIÓN [X] OTRA [X]

8.8 LUGAR DE IMPACTO: LATERAL POSTERIOR



En esta imagen tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, se observa el daño en la parte frontal del tractocamión.

Este daño en la parte frontal del tractocamión demuestra que este impactó de forma frontal a la camioneta.

Daños en la parte trasera del tráiler

PROPIEDAD: Tomas Jose Alfonso
APellidos y Nombres: Tomas Jose Alfonso
C.C.: 41190404

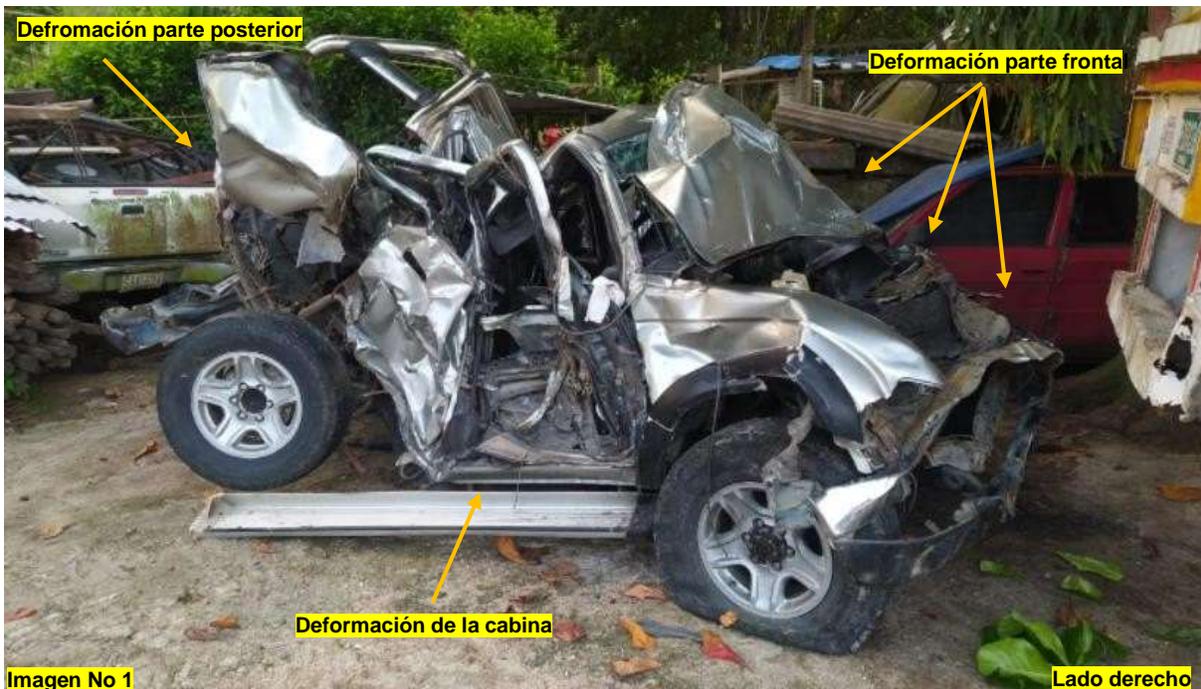
8.3 DESCRIPCIÓN DE LOS MATERIALES DEL VEHICULO
Huella de impacto hacia la parte inferior de la parte posterior, de aproximación del rin izquierdo del trasero, costado, el tirón que traseo reparado del sistema de la lonja incluida.

8.7 FALLAS EN: FRENOS [X] DIRECCIÓN [X] LUCES [X] BOBINA [X] LLANTAS [X] SUSPENSIÓN [X] OTRA [X]

8.8 LUGAR DE IMPACTO: LATERAL POSTERIOR



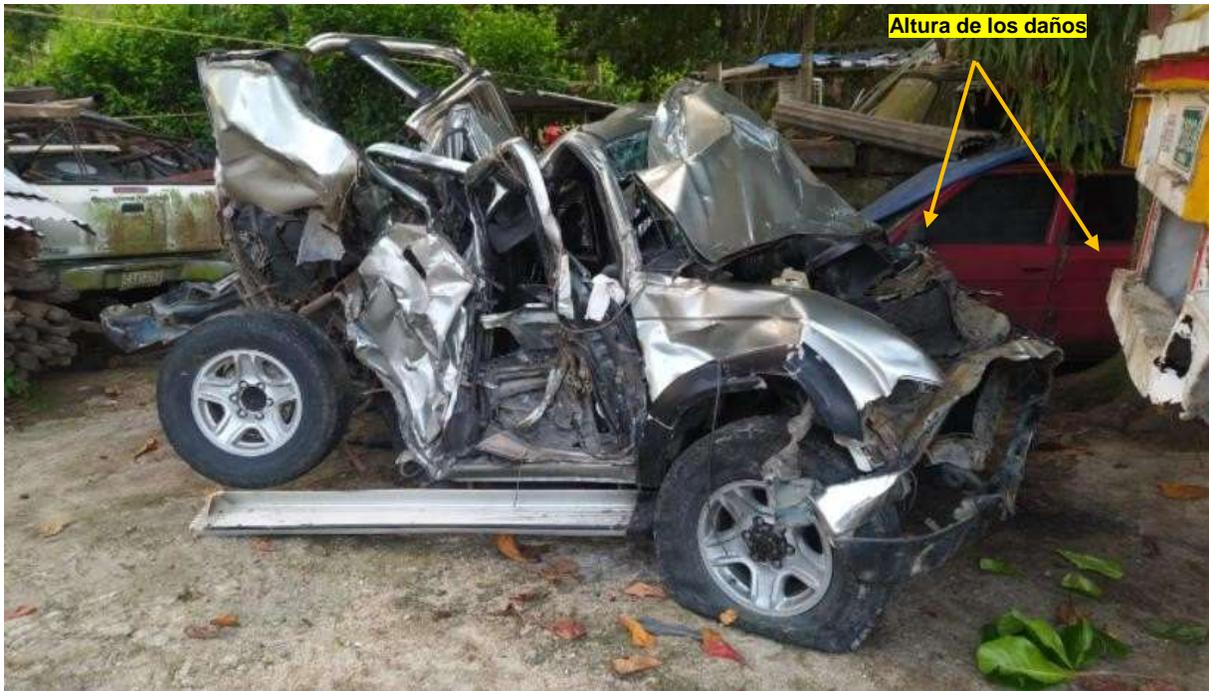
En esta imagen se observa el daño en el vértice posterior del tráiler



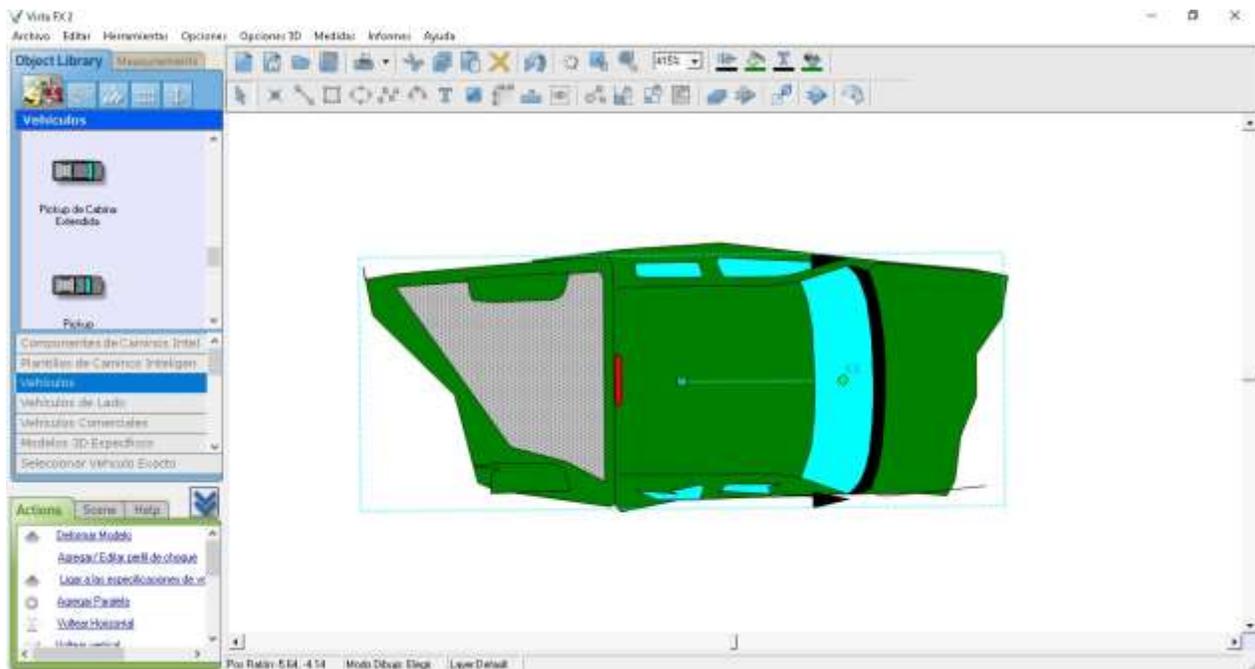
En las imágenes anteriores suministradas para el análisis e investigación del accidente, se observan los daños en la estructura de la camioneta.

Imagen No 1: en esta imagen se observa los daños y deformaciones en la parte frontal, tercio medio y parte trasera de la camioneta, estas deformaciones se producen debido a la presión que ejerció el tractocamión de placas SYS-663, sobre la camioneta contra el tráiler del tractocamión de placas SRR-924 en el segundo impacto.

Imagen No 2: en esta imagen se observa el costado izquierdo de la camioneta se evidencia que los daños fueron menores que los daños del lado derecho, las puertas se encuentran por fuera de su posición normal, pero solo presentan dobladura en los bordes, el guardabarros trasero izquierdo presenta rayones y abolladuras pero no se deformó, el vértice del lado izquierdo está más largo que el derecho, lo que indica que el tractocamión de placas SYS-663 impactó a la camioneta en el vértice trasero derecho cuando esta se encontraba en una posición diagonal sobre la vía, esto muestra que al momento del primer impacto la camioneta intentaba ingresar al carril derecho.

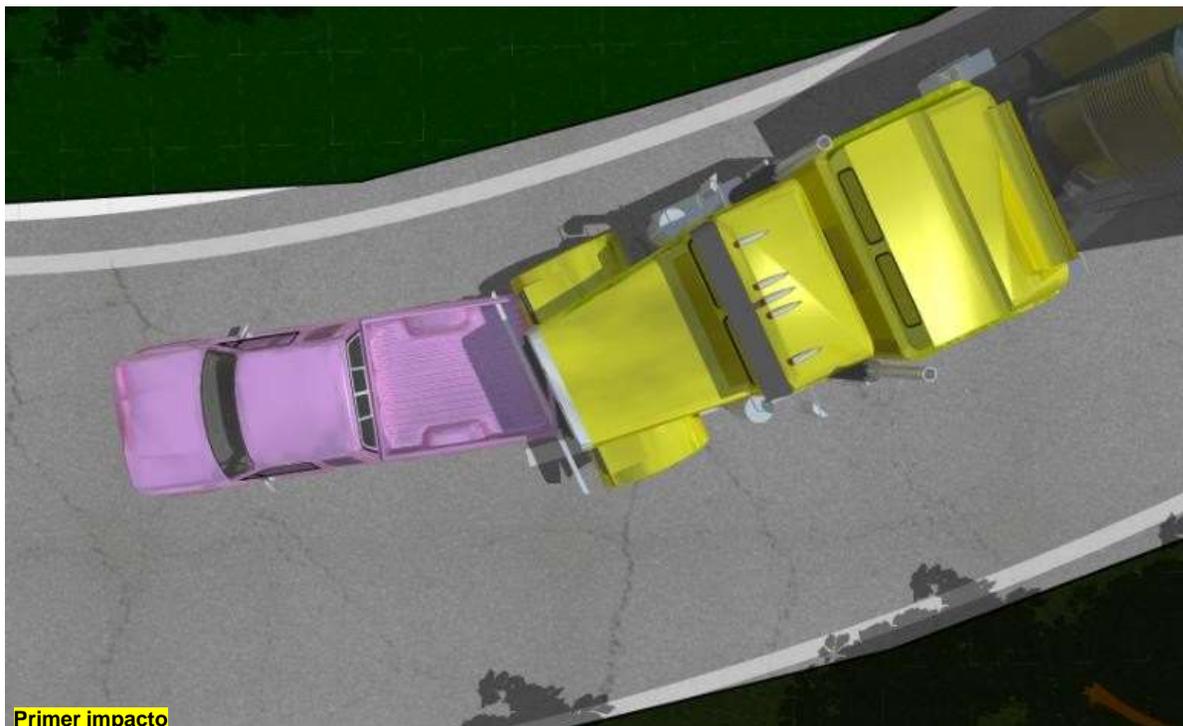


En la imagen anterior se observa que los daños en la parte frontal de la camioneta tienen la misma altura que la parte trasera del tráiler.



Realizando un análisis de los daños en la camioneta y las dimensiones de la misma, se recrea en 2D la deformación de la camioneta producto de los impactos, en este caso el vértice anterior derecho y posterior derecho fueron los que más sufrieron daños.

Realizando un análisis de los daños en la estructura de los vehículos se pueden determinar la posición de estos al momento del impacto.



En la imagen anterior se recrea la posición de la camioneta y el tractocamión al momento del primer impacto. (imagen realizada en el software de reconstrucción de accidentes VIRTUAL CRAHS 4.0).



La ubicación de los daños muestra que la camioneta recibió el primer impacto en el vértice posterior derecho y luego este impactó en el vértice izquierdo del tráiler, con el vértice anterior derecho.

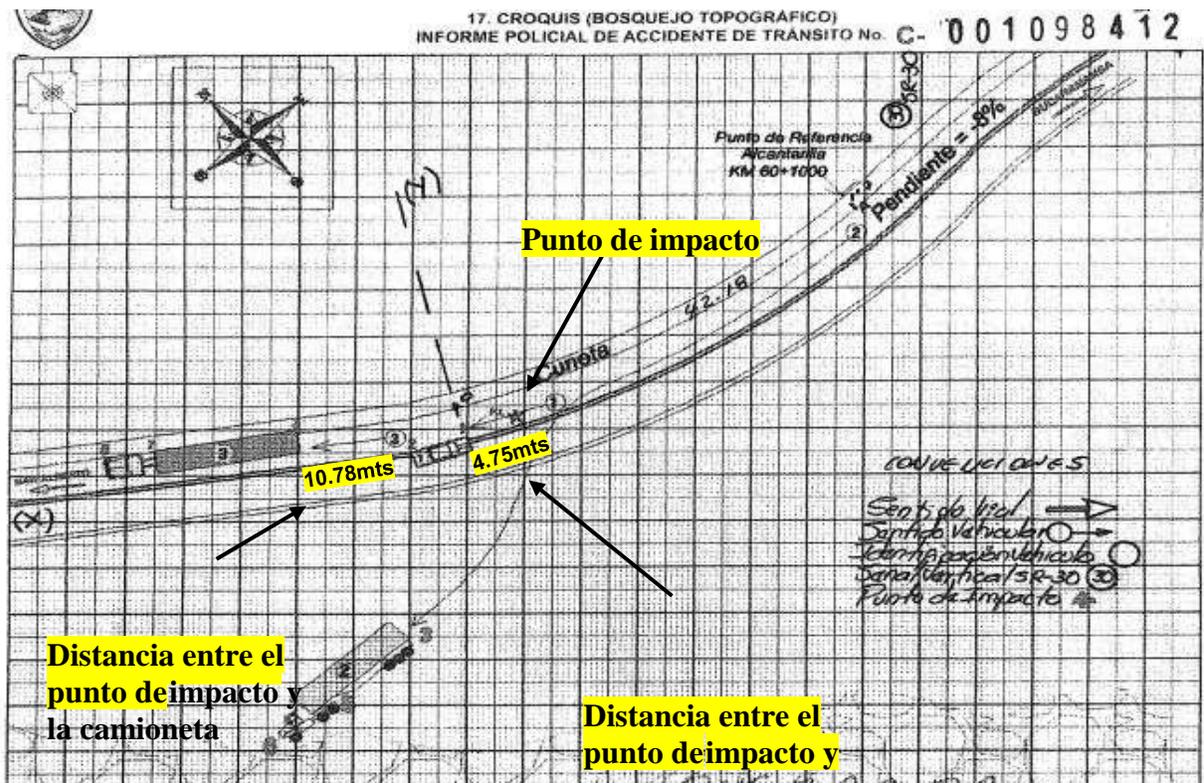
9.1.2. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS Y DISTANCIAS.

Teniendo en cuenta las medidas plasmadas en el bosquejo topográfico realizado por el agente de tránsito, comienza a medir desde el punto de referencia, el cual es un pontón o desagüe ubicado en el costado derecho de la vía en el sentido Bucaramanga – San Alberto, identificado con el numero 60 + 1000, y utilizando como punto auxiliar el borde de la vía lado derecho, desde ahí comienza a fijar y medir a los vehículos.

La primera medida que toma es al vértice anterior izquierdo de la camioneta, la segunda medida es tomada al vértice posterior izquierdo de la camioneta, la tercera medida es tomada al vértice posterior izquierdo del tráiler del tractocamiónde placas SYS-663, la cuarta medida es tomada al vértice posterior derecho del tráiler del tractocamiónde placas SRR-924, la quinta medida es tomada al vértice posterior izquierdo del tractocamiónde placas SYS-663, la sexta medida es tomada al vértice anterior izquierdo del tractocamiónde placas SYS-663, la séptima medida es tomada al vértice posterior derecho del tractocamiónde placas SRR-924, la octava medida es tomada al vértice anterior derecho del tractocamiónde placas SRR-924, y la novena medida es tomada al punto de impacto.

En este caso se evidencia que el agente de tránsito tomó las medidas mediante el método de plano cartesiano como está descrita en el Manual de Diligenciamiento de Informe Policial de Accidentes de Tránsito, la resolución 11268/12.

Realizando un análisis de las medidas tomadas por el agente de tránsito, descritas en la tabla de medidas se puede determinar la ubicación del vehículo sobre la vía al momento del accidente y la dirección en que se desplazaban, para establecer cuál era la ubicación de cada vehículo, al momento del impacto se toma como referencia el punto de impacto(lugar sobre la vía donde los vehículos tuvieron el contacto) y de esa forma establecer las maniobras que realizaron losconductores para que ocurriera el accidente.



HENRY GUTIÉRREZ LAKATTABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

1

a camioneta

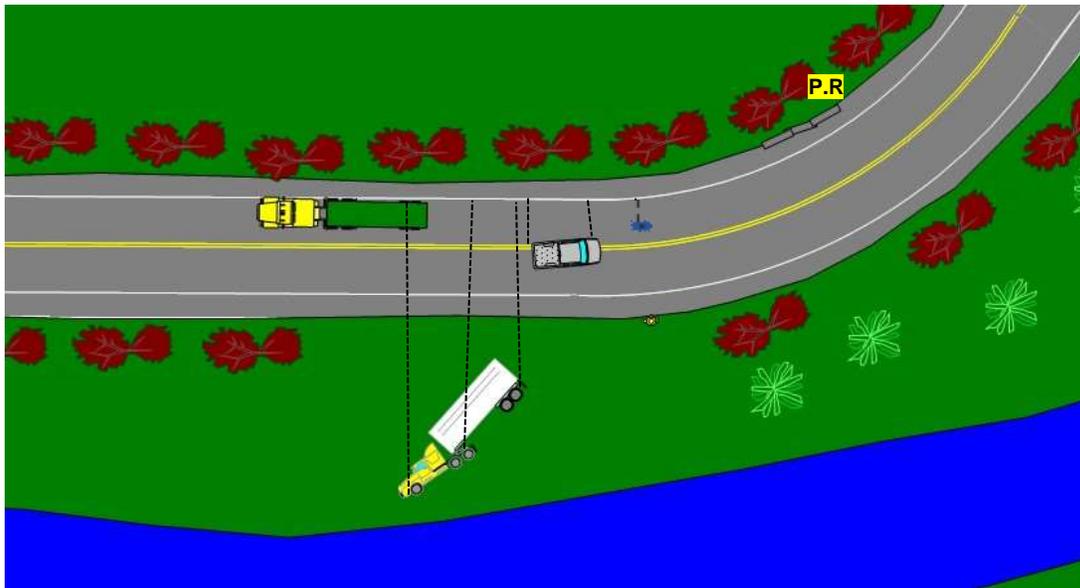
Analizando la distancia que hay entre el punto de impacto y la posición final de la camioneta es de 4.75 mts, el punto de impacto es el lugar sobre la vía donde el vehículo tractocamión de placas SYS-663 impactó a la camioneta en la parte trasera y el lugar de la posición final de la camioneta, fue el lugar sobre la vía donde la camioneta impactó el vértice izquierdo del tráiler y giro sobre su propio eje.

Una vez se establece la distancia entre el punto de impacto y la posición final de la camioneta, nos remitimos a la vía para conocer la velocidad máxima permitida en el sector, la cual es de 30 Km/h, y la comparamos con el artículo 108 del Código Nacional de Tránsito que establece la separación entre vehículos cuando transitan uno detrás de otro en lamisma vía de acuerdo con la velocidad en que transitan.

El artículo 108 del Código Nacional de Tránsito establece que para las velocidades hasta 30Km/h, se debe mantener una distancia mínima de 10 metros con respecto al vehículo que va delante, en este caso observamos que la distancia que recorrió o que fue impulsada la camioneta para impactar el vértice trasero del tráiler es inferior a 10 metros, lo que nos indica que la camioneta al ingresar nuevamente al carril lo hizo a una distancia menor a 10 metros detrás del tractocamión de placas SRR-924 al momento del impacto, mostrando que no mantenía la distancia de seguridad.

Si la camioneta antes de impactar con el tráiler del tractocamión de placas SRR-924, hubiera recorrido una distancia igual o mayor a 10 metros desde el punto de impacto hasta su posición final, se podría decir que este ingreso al carril guardando la distancia de seguridad.

El tractocamión de placas SRR-924 quedó a una distancia de 10.78mts de la camioneta, lo que indica que el conductor transitaba a una velocidad baja, logrando detener el vehículo de forma controlada al observar el accidente.



En la imagen anterior se muestra la forma cómo fueron tomadas las medidas por el agente de tránsito, utilizando el método de plano cartesiano, tomando como línea base, la línea de borde del carril derecho.

De esa forma se pudo establecer la posición de los vehículos y la dirección en que se desplazaron.

9.1.1. ANÁLISIS DE LA VÍA.

De acuerdo con el análisis de lugar de los hechos y bosquejo topográfico, se logró inferir lo siguiente:

La vía está conformada por una curva y recta, una calzada con 2 carriles de doble sentido, cuenta con señales de tránsito horizontales y demarcación sobre la vía, la carpeta de rodadura es de material asfalto con una pendiente y se encuentra en buen estado.

Dentro del análisis de la vía, se tuvo en cuenta las características físicas del terreno, la geometría de la vía, la seguridad activa y pasiva y se encontró que la inclinación de la vía de forma descendente y la superficie húmeda incidieron en que el vehículo tractocamión de placas SYS-663 pudiera detenerse, estas dos condiciones crean un efecto deslizando sobre la vía que hacen que las llantas pierdan adherencia sobre el asfalto.

Cuando las llantas se bloquean o el conductor presiona los frenos de forma rápida el efecto deslizando de la vía puede causar que el tractocamión no logre detenerse de forma controlada.

Las condiciones ambientales y la inclinación de la vía influyeron en que conductor del tractocamión de placas SYS-663, no lograra detener el vehículo de forma controlada.

9.1.1. ANÁLISIS DE EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Un accidente de tránsito no ocurre instantáneamente, se trata de una evolución que se desarrolla en las dimensiones físicas, de tiempo y espacio, en las que se pueden identificar 3 etapas, percepción del peligro, decisión y conflicto, cuando se alteran alguno de estos tres factores, humano, mecánico o ambiental.

En el análisis de la evitabilidad del accidente de tránsito, se analiza la secuencia del accidente de tránsito, y las condiciones específicas del mismo, que permitan determinar si los conductores de los vehículos, durante la actividad de conducir, una vez percibido el peligro, podían o no realizar maniobras físicamente posibles que permitan evitarlo.

Cuando un conductor percibe un riesgo, inicia una serie de actividades o maniobras con el único fin de evitar el peligro, realizando maniobras evasivas como girar hacia la izquierda o hacia la derecha, iniciar el proceso de frenada de emergencia, o disminuir la velocidad.

Teniendo en cuenta estos aspectos, se analizan las diferentes maniobras físicas posibles que podrían realizar los conductores para evitar el accidente de tránsito, en este caso tomamos la información arrojada del análisis de las evidencias y podemos inferir los siguiente:

FASE DE PERCEPCIÓN:

En esta fase el conductor del vehículo percibe el peligro y empieza a evaluar rápidamente las posibles maniobras evasivas que puede realizar dentro del espacio y tiempo con que cuenta para evitar el accidente de tránsito.

En este caso analizaremos el punto de percepción posible que tuvieron los conductores.

Vehículo No 1, el conductor de la camioneta intenta adelantar al tractocamión de placas SRR-924 y observa que transita otro vehículo de forma contraria.

Vehículo No 2, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, observa que la camioneta intenta adelantar al tractocamión de placas SRR-924 en una zona prohibida.



Los vehículos transitan uno detrás del otro



La camioneta comienza adelantar al tractocamión



El conductor de la camioneta observa que un vehículo se aproxima por el carril contrario



La camioneta se detiene para ingresar nuevamente al carril derecho.

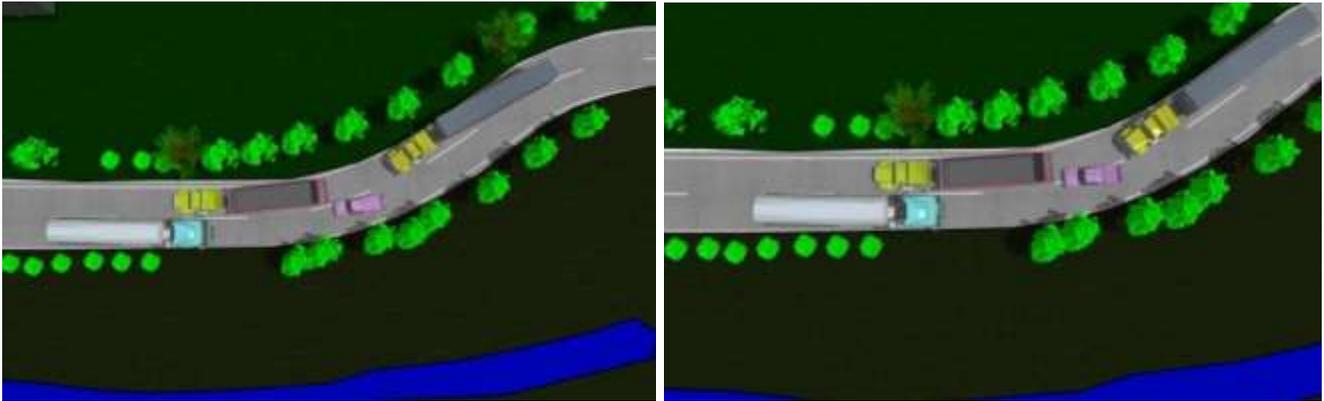
En las imágenes anteriores recreamos el momento de percepción que tenían los conductores de los vehículos al darse cuenta del peligro antes del accidente de tránsito.

FASE DE DECISIÓN:

Es la reacción del conductor frente al estímulo del peligro maniobrando el vehículo con el fin de evitar el accidente de tránsito.

Vehículo No 1, en esta fase al parecer el conductor de la camioneta trata de ingresar rápidamente en el espacio que hay entre los dos tractocamiones para evitar colisionar de frente con el vehículo que transita por el carril contrario.

Vehículo No 2, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, presiona los frenos para no impactar a la camioneta que ingresó de forma rápida al carril derecho.

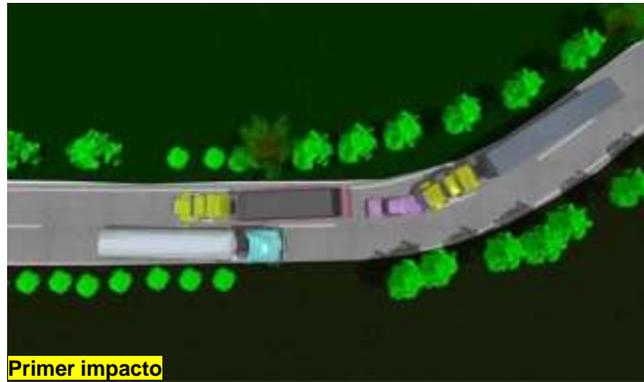


Dentro de la fase de decisión, se analizaron la posición final de los vehículos y las distancias tomadas del informe de accidentes y las tomadas por el perito para determinar a la maniobra que realizaron los conductores para evitar el accidente.

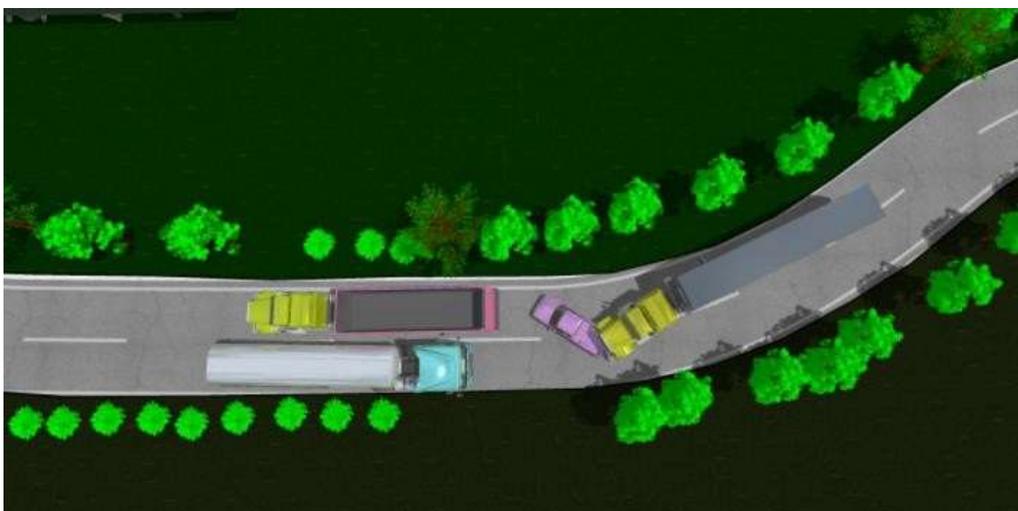
FASE DE CONFLICTO:

La fase del conflicto es el momento en que se produce la colisión entre los vehículos de forma inevitable, esta fase contiene 3 elementos:

- **Área de conflicto:** Lugar o área sobre la superficie donde se produce la colisión entre los vehículos.
- **Punto de impacto:** Es el lugar donde físicamente tienen contacto los vehículos, produciéndose el accidente de tránsito.
- **Posición final:** Es la posición que adoptan los vehículos posteriores al impacto, producido por las fuerzas físicas que se desencadenan por el empuje de las masas.



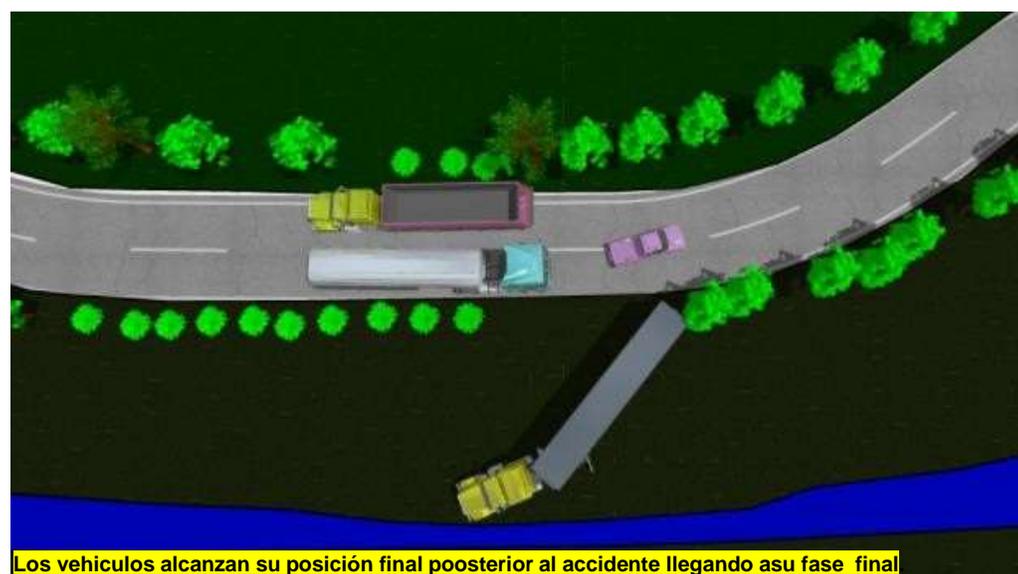
En la fase de conflicto el conductor del tractocamión de placas SYS-663, intenta frenar para no impactar a la camioneta, pero debido a la pendiente de la vía y la superficie húmeda este se desliza produciéndose el primer impacto e impulsando a la camioneta hacia adelante impactándola contra el tráiler del tractocamión que transita delante de la camioneta produciéndose el segundo impacto.



El conductor de l tractocami3n pierde el control y se dirige al costado izquierdo de la via



La camioneta gira sobre su propio eje debido al impulso por el cambio de direccion del tractocaci3n a la izquierda



Los vehiculos alcanzan su posici3n final poosterior al accidente llegando asu fase final

En las imágenes anteriores se recrean los desplazamientos de los vehículos posterior a impacto.

9.1.2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

Dentro del trabajo de análisis de la información, se tomaron como referencia las medidas y distancias de los E.M.P y E.F, descritas y fijadas en el bosquejo topográfico, los datos obtenidos del Informe Policial de Accidente de Tránsito, fotografías y medidas tomadas sobre la vía en el sitio donde ocurrió el accidente de tránsito, de esta forma se pudo establecer lo siguiente:

- Se pudo verificar el punto de referencia y las medidas tomadas por el agente de tránsito.
- Se pudo identificar los vehículos involucrados en el accidente de tránsito, sus datos y características.
- Se obtuvo información de los daños causados a los vehículos involucrado en el accidente de tránsito.
- Se pudo establecer la posición final de los vehículos.
- Se pudo identificar las características de la vía.
- Se pudo establecer que la vía contaba con señales de tránsito y demarcación.
- Se pudo establecer que no hay elementos que disminuyeran la visual de los conductores de los vehículos, antes del impacto, árboles o trabajos sobre la vía.
- Se pudo establecer que en el momento del accidente la vía se encontraba húmeda.
- Se pudo establecer los desplazamientos de los vehículos sobre la vía momentos antes del accidente.
- Se pudo establecer la posición del punto de impacto sobre la vía.
- Se pudo establecer que el tractocamión impactó inicialmente a la camioneta en la parte trasera.
- Se pudo establecer que el conductor de la camioneta intentó adelantar al tractocamión en zona prohibida.
- Se pudo establecer que el conductor de la camioneta no guardó la distancia de seguridad cuando transitaba detrás del tractocamión.
- No se pudo establecer la velocidad aproximada de los vehículos, ya que en el informe policial o en algún otro documento, no se encontró descrita huella de frenado, huella de arrastre metálico, huella de derrape, huella de velocidad crítica o algún elemento cuantitativo que ayude a calcular mediante modelos físicos las velocidades desarrolladas por los vehículos antes del impacto.

9.1.3. CONCLUSIONES

Al realizar un análisis de la vía, del lugar de los hechos, del croquis, distancias plasmadas en el bosquejo topográfico, daños del vehículo, fotografías del lugar del accidente y toda la información recolectada, podemos apreciar que el vehículo tipo camioneta se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto en el mismo sentido vial, sobre el carrilderecho, detrás del tractocamión de placas SRR-924 y delante del tractocamión de placas SYS-663.

En este caso podemos decir que la falta de precaución del conductor del **vehículo No 1 tipo camioneta** al tratar de adelantar al vehículo tractocamión de placas SRR-924 y luego regresar girando bruscamente a la derecha para ingresar al espacio entre los dos tractocamiones nuevamente, sin guardar la distancia de seguridad, fue la maniobra que dio inicio a que se desencadenara la ocurrencia del accidente de tránsito.

El conductor de la camioneta debió esperar un tramo de la vía recto y donde tuviera un ángulo visual amplio sobre los vehículos que transitan de forma contraria y así poder adelantar al tractocamión de forma segura.

El conductor de la camioneta no tuvo en cuenta todos los factores adversos que no permitían que un vehículo realizara este tipo de maniobras de forma segura sin poner en peligro su vida y la de los demás, el adelantar en una zona prohibida en un tramo donde la vía tiene una inclinación, su geometría es una curva y el campo visual sobre los demás vehículos que transitan de forma contraria es casi nula, cualquier conductor en estas condiciones tiene un alto porcentaje de sufrir un accidente de tránsito.

Dentro de los análisis de toda la información no se evidencia maniobra errónea por parte de los conductores de los tractocamiones que incidieran en la ocurrencia del accidente de tránsito, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, impacta a la camioneta en el vértice posterior derecho en el momento en que este presiona los frenos para no impactarla, pero la inclinación de la vía, la superficie mojada y el peso de 50 toneladas, crearon un efecto de deslizamiento sobre el asfalto que no permitieron la adherencia de las llantas del tractocamión.

Al no tener adherencia las llantas del tractocamión, el conductor no puede detener el vehículo de forma controlada perdiendo control sobre él impactando a la camioneta en el vértice posterior derecho que en esos momentos intentaba ingresar al carril derecho de forma intempestiva.

La falta de precaución del conductor de la camioneta determinó la ocurrencia del accidente de tránsito.

10. TEORÍA DEL ACCIDENTE**FACTOR DETERMINANTE:**

FACTOR HUMANO: Aplica para la conductora del vehículo No 1 tipo camioneta, adelantar en zona prohibida.

FACTOR CONTRIBUYENTE: Aplica para la vía y el factor ambiente, al presentarse el accidente sobre una curva con una pendiente y la superficie mojada por lluvias.

11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Ley 769 del 2002, Código Nacional de Tránsito.

Ley 1383 del 2010, por el cual se modifica el Código Nacional de

Tránsito.Resolución 03027 del 2010,

Manual de Policía Judicial.

Manual de Cadena de

Custodia.

Manual de Investigación de Accidentes.

Manual de Diligenciamiento de Informe Policial en Accidente de

Tránsito.Manual de Señalización Vial.

Cálculo de la velocidad en la investigación de accidentes de

tráfico.Procedimientos topográficos en accidentes de tránsito.

Firma,



JUAN CARLOS GONZALEZ OVALLE

Perito investigador de Accidentes de Tránsito.

C.I No 01719-12686 del

C.P.I.T.I.C Cedula No 7.628.487

de santa marta

PERFIL ACADÉMICO.

- ✓ Técnico Profesional en servicio de Policía.
- ✓ Técnico Profesional en Seguridad Vial.
- ✓ Curso policía de tránsito.
- ✓ Curso policía judicial.
- ✓ Curso competencias ciudadanas en seguridad vial
- ✓ Curso educación vial para la ciudadanía (Buenos Aires, Argentina)
- ✓ Curso promotor comunitario de seguridad vial. (ANSV Argentina)
- ✓ Curso sistema de gestión de seguridad vial ISO 39001.
- ✓ Curso auditor interno en sistemas de gestión de seguridad vial ISO 39001
- ✓ Diplomado en Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito.
- ✓ Diplomado seguridad, transporte y manejo de sustancias peligrosas.
- ✓ Diplomado en investigación de accidentes
- ✓ Diplomado en plan estratégico de seguridad vial.
- ✓ Diplomado en topografía.
- ✓ 11 años en la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional investigando accidentes de tránsito.
- ✓ 3 años de investigador judicial en el área operativa especializada, de la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional.
- ✓ 2 años como perito privado en reconstrucción de accidentes.
- ✓ Asesor en prevención de seguridad vial ARL positiva.
- ✓ Instructor en seguridad vial SOINT I.P.S
- ✓ Docente en la corporación educativa de Córdoba, en el área de métodos técnicos de exploración para accidentes de tránsito.
- ✓ Autor del libro procedimientos topográficos en accidente de tránsito.
- ✓ Inscrito en el consejo profesional de ingeniería de transportes y vías de Colombia

HENRY GUTIÉRREZ LAKATTABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

JUZGADO 22 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA DC
BOGOTA DC
E. S. D.

ASUNTO: SE CONTESTA DEMANDA Y PROPOSICIÓN DE EXCEPCIONES DE MERITO.
REF. Proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extra contractual promovido por OFELMA HERNANDEZ VARGAS y otros contra TRSANSPORCAR LOGISTICA y otros
RAD. 11-00-131-03-022-2021-00115-00.

HENRY GUTIERREZ LAKATT, mayor y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía N°73.192.483 expedida en Cartagena, y portador de la T.P. No. 168.928 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como Apoderado Especial de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS sociedad legalmente constituida y representada legalmente por el señor JAIRO ANDRES ARTEAGA SILVA parte demandada dentro del proceso del epígrafe y encontrándome dentro del término legal para proponer excepciones, me permito formular las siguientes **EXCEPCIONES DE MERITO O PERENTORIA.**

CON RESPECTO A LOS HECHOS

PRIMERO. ES CIERTO

SEGUNDO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa que el propietario del remolque es y ha sido desde hace años de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS, solo que la transferencia de dominio no ha podido generarse porque se desconoce el paradero del mismo.

TERCERO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa que el hecho se encuentra incompleto y no explica hacia dónde va dirigido el mismo.

CUARTO. ES CIERTO.

QUINTO. ES FALSO, partiendo de la premisa que el automotor SYS 663 no violó ninguna norma de tránsito ni mucho menos su operador operó el automotor de manera indiscriminada e irresponsable como lo hace ver la apoderada demandante, pues quien genera el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio.

SEXTA. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio.

SÉPTIMA. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

OCTAVO. ES FALSO. S FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

NOVENO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa inicial que el policial si fue quien registro el croquis del accidente, sin embargo, partiendo de la teoría del caso de la defensa

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

DECIMO. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa que el accidente fue generado con ocasión a la violación de las normas de tránsito, invasión de carril en área prohibida para avanzar otro vehículo (franjas amarillas continuas) fue generado por el operador del vehículo de placas BVC781, el cual generó el accidente que conllevó a la muerte del señor LOZANO MACIAS, la cual será probada dentro del juicio.

DECIMA PRIMERA. ES FALSO, partiendo de la premisa que el generador del accidente que nos ocupa es el operador del vehículo BVC781 por violación de las normas de tránsito, invasión de carril en área prohibida para avanzar otro vehículo (franjas amarillas continuas), conllevando al fatídico suceso; adicional a eso a quien debe imputársele el fallecimiento es el mismo conductor señalado.

DECIMA SEGUNDA. NO ME CONSTA, que demuestre los supuestos daños morales adicional a eso, al momento de la presentación de la demanda el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ, ya adquiriría la mayoría de edad por lo cual no debe verse como menor de edad sino como adulto.

DECIMA TERCERA. NO ME CONSTA, que demuestre los supuestos daños materiales adicional a eso, al momento de la presentación de la demanda el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ, ya adquiriría la mayoría de edad por lo cual no debe verse como menor de edad sino como adulto.

DECIMA CUARTA. ES FALSO, por cuanto el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ al momento de presentar la demanda, es mayor de edad por lo que la calidad de huérfano, por cuanto este calificativo se le da a la persona menor de edad que por circunstancias ajenas a su voluntad pierda ambos padres, siguiendo con vida su madre hoy demandante.

DECIMA QUINTA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso, la supuesta afectación por daño a la vida en relación, por otro lado, y sin ánimo de generar controversias un Aparcero no generaría ingresos para el pago de una colegiatura en medicina que oscila entre los diez a veinte millones de pesos por semestre.

DECIMA SEXTA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso las supuestas “ayudas para gastos personales” así como los supuestos daños materiales.

DECIMA SEPTIMA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso el supuesto daño moral, adicional a esto, el hoy fallecido no residía con su madre por lo que los hogares están separados.

DECIMA OCTAVA. NO ME CONSTA, que lo pruebe dentro del proceso tanto la labor encomendada como los “ingresos” que manifiesta la apoderada.

DECIMA NOVENA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso, adicionalmente este hecho ya se encuentra repetitivo y relacionado en los distintos hechos anteriores.

VIGESIMA. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa inicial que las personas relacionadas guardan relación con el vehículo de placas SYS 663, sin embargo, el mismo NO FUE QUIEN GENERÓ el fatídico suceso sino por el contrario el operador del automotor BVC 781, el cual de manera irresponsable invadió carril en zona prohibida generando el accidente en comento.

VIGESIMA PRIMERA. ES CIERTO, pues se evidenció la práctica de medidas cautelares las cuales fueron exageradas al embargar alrededor de quince propiedades del “propietario del remolque” quien se desconoce su paradero.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

CON RESPECTO A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

PRIMERO. ME OPONGO A ESTA PRETENSION, Como primera medida, la pretensión resulta ser compleja pues mas que una pretensión resulta ser una transcripción de los hechos de la demanda con afirmaciones sin soporte técnico científico que garantice sus señalamientos, partiendo solo de un croquis de accidente el cual se avizoran sendas irregularidades, sin embargo la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS, se opone a esta pretensión pues se tiene la suficiente evidencia técnica y física que puede inferir de manera irrefutable que nuestro vehículo NO fue el generador del accidente en comento sino por le contrario el automotor en el que se transportaba el finado por maniobras imprudentes y contrarias a la seguridad vial ocasionan el hecho los cuales se probaran con suficiente material probatorio que lo demostrará.

SEGUNDO. ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, partiendo de la premisa fáctica que la condena y ejecución de la misma solo se dará conforme lo probado y reconocido dentro del proceso así como la aplicación de algún tipo de reconocimiento de perjuicios ya sean patrimoniales o morales, sin embargo la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS, se opone a esta pretensión pues se tiene la suficiente evidencia técnica y física que puede inferir de manera irrefutable que nuestro vehículo NO fue el generador del accidente en comento sino por le contrario el automotor en el que se transportaba el finado por maniobras imprudentes y contrarias a la seguridad vial ocasionan el hecho los cuales se probaran con suficiente material probatorio que lo demostrará.

TERCERO. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera

CON RESPECTO A PERJUICIOS PATRIMONIALES LUCRO CESANTE OFELMA HERNANDEZ VARGAS

ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

CON RESPECTO A PERJUICIOS PATRIMONIALES LUCRO CESANTE MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

LUCRO CESANTE OFELMA HERNANDEZ VARGAS

ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

LUCRO CESANTE MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

CUARTO. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES.

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

QUINTA. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

QUINTA. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

SEXTA. ME OPONGO A ESTA PRETENSION, Toda vez que ante la inexistencia para probar siquiera de manera indiciaria los daños o supuestos perjuicios causados, resulta inadmisibile la totalización de los mismos por los cuales deben ser desechados.

PROPOSICIÓN DE EXCEPCIONES

Con base a los hechos que se ponen de presente y de los cuales ME OPONGO me permito presentar las siguientes EXCEPCIONES DE MERITO o PERENTORIAS:

INEXISTENCIA O AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD

Esta excepción tiene su origen en el rol de cuidado por parte del conductor de un automotor, esto es la generación del riesgo

Los factores de riesgo en la vía y su entorno en la seguridad vial.

En toda actividad humana concurren ineludiblemente TRES factores inseparables: El medio ambiente, la máquina y el hombre. En materia de accidentes de tránsito estos tres factores se conjugan en lo que se conoce como "El triángulo accidentalológico". En esta figura geométrica, la base es ocupada por el "Factor Humano", el cateto de la izquierda por el "Factor Ambiental" y el de la derecha por el "Factor automotriz".

EL HOMBRE O FACTOR HUMANO:

El hombre conductor, inmerso en un mundo que hoy se caracteriza por la celeridad, la angustia y el stress, no es ajeno a la influencia que estos factores producen sobre la acción de conducir, principalmente a la incidencia que ellos poseen sobre el estado psicofísico del individuo, particularmente en lo relativo a los tiempos de reacción. El tiempo psicofísico de reacción es el lapso de tiempo comprendido entre la visualización de la situación de riesgo y la iniciación de la acción preventiva, representada generalmente por la realización de las maniobras de evasión y/o frenado.

Esta situación se traduce, en materia vial, en un notorio incremento de las velocidades de circulación y en una considerable disminución de los límites de prudencia aumentando, consecuentemente el número de siniestros.

Debemos tener en cuenta que la posibilidad de respuesta de un ser humano ante determinado estímulo depende de tres factores que actúan secuencial y sincronizadamente, a saber: 1) La percepción, 2) La resolución y 3) La acción. El período

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

de tiempo que transcurre desde la iniciación de la percepción hasta la finalización de la acción se denomina "TIEMPO PSICOFISICO DE REACCION"

EL MEDIO AMBIENTE O FACTOR AMBIENTAL:

Este factor se encuentra constituido por los elementos que, independientes entre sí, se ven íntimamente relacionados en materia vial: Las condiciones meteorológicas y el camino:

a. Las condiciones meteorológicas:

La lluvia, niebla, humo y luminosidad son algunos de los principales constituyentes de las condiciones meteorológicas reinantes que pueden influir en la producción del siniestro, afectando por un lado la visibilidad, la que puede verse atenuada, disminuida e incluso anulada impidiendo percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras de evasión o frenado, mientras que por otro va a modificar el coeficiente de adherencia o rozamiento entre el neumático y la calzada, aumentando notoriamente las distancias de frenado.

b. El camino:

El tipo de calzada, banquetas, la existencia de peralte, puentes, alcantarillas, pendientes y abovedamiento de la vía de circulación, su estado de conservación y mantenimiento influirán también en la circulación de los vehículos y en los siniestros que se puedan producir.

Así, los coeficientes de adherencia entre el neumático y la calzada variarán con la naturaleza del material empleado para la construcción del camino e incluso con su estado de utilización.

Debe tenerse en cuenta que también influye en la adherencia del neumático, la existencia de tierra suelta, arena o agua sobre la calzada, comportándose los dos primeros elementos como pequeños rodamientos entre las superficies en contacto y el segundo como película lubricante, particularmente en aquellos casos en que el automotor cuenta con cubiertas de deficiente dibujo.

El radio de curvatura, la existencia de peralte y su sentido de inclinación pueden influir en la estabilidad direccional de los móviles, particularmente cuando circulan a velocidad elevada, como influyen también la presencia de baches, "lomos de burro" y toda otra anomalía de la superficie del camino.

Por otro lado se encuentran en la vía factores tales como: animales, niños jugando, personas distraídas o temerarias, vehículos que obstruyen las vías, obras civiles en proceso, etc, que se convierten en factores de riesgo, sobre todo para aquellos conductores que no se concentran lo suficiente mientras están manejando.

Es pues necesario tener todos los sentidos alerta a la hora de conducir, para poder reaccionar con suficiente tiempo cuando aparezca un imprevisto en la vía.¹

En el caso que nos ocupa vemos que hubo una flagrante falla por parte del conductor del vehículo de placas BVC781, pues si se entra a identificar los factores que generaron el triángulo accidente lógico vemos que: El factor Humano: La celeridad al momento de ejercer la reacción, esto se ve cuando el conductor de la camioneta tipo Hilux pretende sobrepasar en una curva donde la señalización claramente identifica que NO SE PUEDE ADELANTAR, y que al intentar HACERLO se encuentra con otro rodante tipo TRACTO CAMION, que al ver el cierre e imposibilidad de adelantar trata de volver a su cauce, pero entramos en este momento al factor ambiental – condiciones climatológicas, la vía estaba en lluvia y en descenso por lo que la maniobra y reacción de la maquina se afecta generando la situación de riesgo esto al momento de cualificarse se puede vislumbrar que el conductor de la camioneta BVC781, viola el deber de cuidado generando con su intrépido movimiento la consecuencia que llevó al fallecimiento del ocupante del mismo vehículo.

Esto puede ser debidamente comprobado mediante el informe pericial hecho por el Perito técnico profesional en seguridad Vial Dr. JUANZ GONZALEZ, quien en informe técnico – pericial de investigación de accidente de transito I.A.T No. 05-22 el cual en su acápite de conclusiones al momento de efectuar la inspección a la carretera y condiciones del accidente relato:

¹ <https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article?id=1475:factores-de-riesgo-de-la-via-y-su-entorno-para-la-seguridadvial>.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT

ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

Al realizar un análisis de la vía, del lugar de los hechos, del croquis, distancias plasmadas en el bosquejo topográfico, daños del vehículo, fotografías del lugar del accidente y toda la información recolectada, podemos apreciar que el vehículo tipo camioneta se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto en el mismo sentido vial, sobre el carril derecho, detrás del tractocamión de placas SRR-924 y delante del tractocamión de placas SYS-663.

En este caso podemos decir que la falta de precaución del conductor del vehículo No 1 tipo camioneta al tratar de adelantar al vehículo tractocamión de placas SRR-924 y luego regresar girando bruscamente a la derecha para ingresar al espacio entre los dos tractocamiones nuevamente, sin guardar la distancia de seguridad, fue la maniobra que dio inicio a que se desencadenara la ocurrencia del accidente de tránsito.

El conductor de la camioneta debió esperar un tramo de la vía recto y donde tuviera un ángulo visual amplio sobre los vehículos que transitan de forma contraria y así poder adelantar al tractocamión de forma segura.

El conductor de la camioneta no tuvo en cuenta todos los factores adversos que no permitían que un vehículo realizara este tipo de maniobras de forma segura sin poner en peligro su vida y la de los demás, el adelantar en una zona prohibida en un tramo donde la vía tiene una inclinación, su geometría es una curva y el campo visual sobre los demás vehículos que transitan de forma contraria es casi nula, cualquier conductor en estas condiciones tiene un alto porcentaje de sufrir un accidente de tránsito.

Dentro de los análisis de toda la información no se evidencia maniobra errónea por parte de los conductores de los tractocamiones que incidieran en la ocurrencia del accidente de tránsito, el conductor del tractocamión de placas SYS663, impacta a la camioneta en el vértice posterior derecho en el momento en que este presiona los frenos para no impactarla, pero la inclinación de la vía, la superficie mojada y el peso de 50 toneladas, crearon un efecto de deslizamiento sobre el asfalto que no permitieron la adherencia de las llantas del tractocamión.

Al no tener adherencia las llantas del tractocamión, el conductor no puede detener el vehículo de forma controlada perdiendo control sobre él impactando a la camioneta en el vértice posterior derecho que en esos momentos intentaba ingresar al carril derecho de forma intempestiva.

La falta de precaución del conductor de la camioneta determinó la ocurrencia del accidente de tránsito²

Amen de lo anterior, vemos que existen claros elementos de juicio que permiten inferir la ausencia de responsabilidad del tractocamión SYS 663, por lo que solicito señor JUEZ se declare probada la presente excepción concediendo la absolucón y en su defecto se declare responsable al conductor del Vehículo de placas BVC 781, señor HANER RICO GARCIA.

COBRO DE LO NO DEBIDO

Esta excepción esta llamada a prosperar en relación a la primera sobre la vulneración al deber de cuidado, generada por el señor HANER RICO GARCIA, conductor de la camioneta BVC781, quien a todas luces es el directo a responder por la fatalidad que hoy nos ocupa y quien se adiciona figuraba como pasajero en el vehículo objeto de debate adicional.

EN LA ETAPA PROBATORIA SEÑOR JUEZ DADA SU EXPERIENCIA TOMARA EN CUENTA EL PERITAZGO O INFORME DE ACCIDENTE RENDIDO, NO OBSTANTE LOS CONDUCTORES UNA VEZ SUCEDIDOS LOS HECHOS FUERON LLEVADOS A CENTROS HOSPITALARIOS Y EL SEÑOR CROQUISTA NO LES PRESENTO ESTE INFORME PARA EL RECONOCIMIENTO DE LO REALMENTE ACONTECIDO, NO ASI SE PUEDE VER LA POSICION DE LA CAMIONETA QUE QUEDA POR FUERA DEL CARRILCON LO QUE SE PUEDE CORROBORAR QUE REALIZO MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO, lo que generó el accidente y que de muy mala manera se pretende trasladar esta responsabilidad al operador del tractocamión SYS663 de nuestra compañía

² Informe de Accidente de Transito I.A.T No. 05-22 – Juan Gonzalez.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

el cual iba en su vía y cumpliendo a cabalidad las directrices de tránsito adicionado a esto su experiencia en la vía por muchos años-

Así las cosas, solicito de declare probada la presente excepción de mérito, se absuelva al demandado y la correspondiente condena en costas y agencias en derecho.

POSIBLE TEMERIDAD Y MALA FE,

Esta excepción va encaminada a como se presenta una demanda de Responsabilidad Civil Extracontractual bajo la premisa o existencia de otro proceso ya presentado en otra ciudad como lo es en el juzgado 04 civil del circuito de Bucaramanga.

Por otro lado, si bien es cierto y bajo gracia de discusión los hechos acontecieron en el playón en la ruta Bucaramanga, ante la inexistencia de jueces del circuito le compete a la cabecera de Bucaramanga, no es de más agregar que la demandada que aquí le enfilan baterías corresponde a una sociedad cartagenera y por ende el fuero territorial debía ventilarse en Cartagena y no en Bucaramanga.

El sustento de esto no es más al encuadrar los demandantes de Bucaramanga y Bogotá manejan una línea de apellidos similares por lo que de ser familia debían manejar una unidad territorial y no por el contrario elevar sendas demandas en distintas partes del territorio colombiano.

Esto podría ventilarse como una posible mala fe o temeridad de los profesionales del derecho o en su defecto de sus prohijados judiciales.

Solicito que se declare probada la presente excepción absolviendo de inmediato a la sociedad demandada

EXCEPCION GENERICA

En el evento de que su señoría halle probada una excepción derivada de un hecho que así lo constituya, depreco la declare en Sentencia, al tenor de lo ordenado en el artículo 282 del CGP.

CON RESPECTO A LAS PRUEBAS QUE PRACTICAR.

Primero que todo para que una prueba tenga firmeza debe tener conducencia pertinencia y utilidad para que sirva de preámbulo o soporte para la teoría del caso de cada parte.

En este orden de ideas solicito **NO SE TENGAN EN CUENTA LAS SIGUIENTES PRUEBAS TESTIMONIALES:**

SERGIO ANDRES PEREZ LOZANO, Solo un funcionario o perito podría valorar la magnitud de un daño mental o perjuicio y con respecto de la parte demandante estos no guardan relación ínfima que pueda dar algún tipo de credibilidad o imparcialidad en su testimonio que pueda dar un elemento de juicio para ser usado dentro de esta justa judicial, por lo que solicito se desestime el mismo.

MARCOS AURELIO VILLAMIZAR, Solo un funcionario o perito podría valorar la magnitud de un daño mental o perjuicio y con respecto de la parte demandante estos no guardan relación ínfima que pueda dar algún tipo de credibilidad o imparcialidad en su testimonio que pueda dar un elemento de juicio para ser usado dentro de esta justa judicial, por lo que solicito se desestime el mismo.

CON RESPECTO A LOS INTERROGATORIOS DE PARTE:

Con respecto a los interrogatorios de parte del señor **JAIRO ANDRES ARTEAGA SILVA (Rep. Legal de Transporcar Logistica SAS)**, **JOHNATAN LAITON GUERRERO** y **LEONARDO GORDILLO GOMEZ** (expropietarios del vehículo), carecen a todas luces de pertinencia conducencia y utilidad por la sencilla razón que al momento de los hechos, unos se encontraban en Cartagena de indias y el otro fuera del país, por ello como pueden tener un conocimiento de causa o físico de los hechos ocurridos a kilómetros de sus posiciones geo estacionarias.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

Por esto resulta a modo irrefutable el pretender hacerles cuestionarios sobre unas circunstancias que al unisoné serian meros testigos de oídas o de referencia dada por un tercero.

Amen de lo anterior solicito se abstenga de practicarse estas pruebas por ser tajantemente improcedentes.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Invoco como fundamentos de Derecho el Art. 372 y 588 del CGP.

PRUEBAS

Con el fin de demostrar los hechos que configura la excepción propuesta le apporto y solicito las siguientes:

Solicito tener y practicar como tales las siguientes:

1. TESTIMONIALES:

- Se solicita el testimonio del Perito Técnico Profesional en Seguridad Vial Señor JUAN GONZALEZ identificado con C.C 7.628.487 C. I No. 01719-12686 del C.P.T.I.C, siendo su testimonio pertinente y conducente al exponer y explicar el informe de accidente de tránsito I. A. T. No. 05-22, sobre el accidente investigado de fecha 31 de octubre de 2020 y pueda dar fe conforme su experiencia y estudio del terreno donde se generó el accidente el informe para así dar plena certeza de la ausencia de responsabilidad del automotor SYS 663, el cual puede ser notificado por intermedio de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS o en su correo electrónico gonzalezylzanoasesores@gmail.com.

2. DOCUMENTALES:

- Los demás documentos que obran en el expediente, que reposa en su despacho.
- Informe técnico legal I. A. T. 05 – 22 rendido por perito Técnico Profesional en Seguridad Vial Dr. Juan González sobre el accidentes de tránsito.

1. DE OFICIO:

Se oficie al juzgado 15 Civil del circuito de Bucaramanga sobre el expediente bajo radicado 20210010700, que cursa contra los mismos demandados y que rinda un informe sobre el estado del mismo y sobre las partes actoras del mismo y que relación pueden o lleguen a tener con el finado.

INTERROGATORIO DE PARTE

Pido del juzgado que decrete un interrogatorio de parte, que debe absolver a los señores OFELMA HERNANDEZ VARGAS, identificada con la C.C. # 28.335.231; MARIA CECILIA LOZANO MACIAS, identificada con la C.C. # 35.467.274 y MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ del cual se desconoce su cedula de ciudadanía demandantes dentro del proceso del epígrafe. El interrogatorio lo formularé verbalmente en la audiencia respectiva y versará sobre todos los hechos contenidos en la demanda.

LAS QUE SE PRETENDEN HACER VALER

OFICIOS

Solicito decrete las pruebas que de oficio usted, señor Juez considere pertinente.

ANEXOS

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

- Los documentos enunciados en el acápite anterior y el presente memorial de excepción de Merito.

NOTIFICACIONES

- El Demandado en la dirección descrita en el aludido proceso.
- El suscrito en la secretaria del despacho o en mi oficina de abogados en Cartagena de Indias, Barrio Centro, Edificio Concasa Oficina 1401.

PETICION

1.- Depreco a usted señor Pretor, se sirva declarar probadas las excepciones de **INEXISTENCIA O AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD, COBRO DE LO NO DEBIDO, TEMERIDAD Y MALA FE, EXCEPCIÓN GENÉRICA.**

2.- Como consecuencia de lo anterior, declare la terminación del proceso.

3.- Condénese a las demandantes al pago de los perjuicios causados a mi mandante y las costas y agencias en derecho generadas.

Por lo anterior su señoría, sírvase tomar atenta nota y actuar de conformidad.

CORDIALMENTE.



HENRY GUTIÉRREZ LAKATT

C / C. No. 73.192.483 DE CARTAGENA

T. P. No. 168.928 DEL C. S. DE LA JUD.

INFORME TÉCNICO - PERICIAL
DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO
I.A.T No. 05-22

ACCIDENTE INVESTIGADO
DE FECHA 31 DE OCTUBRE DE 2020,
(VÍA BUCARAMANGA – SAN ALBARTO)
KILÓMETRO 61 + 035

MONTERÍA, CÓRDOBA 28 ENERO DE 2022.

CONTENIDO.

	página
1. DESTINO DEL INFORME.....	5
2. OBJETIVO DEL INFORME.....	5
3. DESCRIPCIÓN DE LOS E.M.P Y EV.....	5
4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS.....	5.
5. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA...	5
6. INSTRUMENTOS EMPLEADOS.....	5
7. EXPLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS TÉCNICOS-CIENTÍFICOS.....	5
8. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.....	6
9. REFERENCIA.....	6
10. DOCUMENTOS A ANALIZAR.....	6
11. ACCIDENTE INVESTIGADO.....	6
12. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA.....	6
13. CARASTERISTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS.....	6
14. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES.....	7
15. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA.....	7
16. FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA.....	7
17. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	11
18. CONDUCTORES INVOLUCRADOS.....	14
19. DINÁMICA DEL ACCIDENTE.....	17
20. FUNDAMENTO JURÍDICO.....	22
21. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	22
22. FUNDAMENTO NORMATIVO.....	22
23. ANÁLISIS MECÁNICO.....	24

24. ANÁLISIS DE LOS VEHÍCULOS.....	25
25. ANÁLISIS DAÑOS DE LOS VEHÍCULOS.....	25
26. ANÁLISIS DE LAS DISTANCIAS Y MEDIDAS.....	29
27. ANÁLISIS DE LA VÍA.....	30
28. ANÁLISIS DE EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	31
29. ANÁLISIS DE LA INFORMACION	34
30. CONCLUSIONES.....	35
31. TEORIA DEL ACCIDENTE.....	35
32. FACTOR DETERMINANTE.....	54

INTRODUCCIÓN.

La investigación pericial del accidente de tránsito es una disciplina de la criminalística que estudia el tiempo, modo, y lugar del accidente de tránsito o siniestro vial, cuyo objetivo es establecer las causas que produjeron el accidente de tránsito, dentro del cual encontramos el estudio y análisis de los factores humano, vehículo y ambiental.

Es decir que el accidente de tránsito ocurre cuando alguno o varios de estos factores son alterados en su curso normal, siendo este el punto de partida para comenzar la investigación del accidente de tránsito.

El factor humano es la causa de mayor influencia al momento del accidente, y no solo podemos decir que es el conductor de un vehículo solamente es la causa, también hacen parte del factor humano los peatones, el ciclista, el acompañante y el pasajero.

este factor está ligado por tres aspectos que influyen al momento del accidente sobre factor humano estos son: la imprudencia, la impericia y la negligencia.

Teniendo en cuenta lo anterior, en este informe técnico – pericial se analizan los aspectos y causas que influyeron en la ocurrencia del accidente de tránsito.

INFORME TÉCNICO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

1. DESTINO DEL INFORME:

Proceso de accidente de tránsito

2. OBJETIVO DEL INFORME

Realizar investigación y reconstrucción del accidente tránsito tipo choque, en el que resultaron involucrados 03 vehículos, 01 persona lesionada y 01 persona fallecida, en este dictamen Técnico podremos establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos, dando como resultado el factor determinante que influyó en la ocurrencia del siniestro vial, de acuerdo con los protocolos establecidos para la investigación de accidentes.

3. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIO Y EVIDENCIA FÍSICA EXAMINADOS

- ✚ Kilómetro 61+ 035 (Vía Bucaramanga – San Alberto).
- ✚ Inspección al lugar de los hechos.
- ✚ Análisis fijación topográfica de la vía.
- ✚ Análisis fotografías de la vía.
- ✚ Análisis Informe Policial en Accidente de Tránsito
- ✚ Inspección a vehículos.

4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS

La presente investigación de accidente de tránsito se realiza teniendo en cuenta criterios técnicos probados científicamente, con el fin de establecer objetivamente la dinámica del accidente y determinar unas conclusiones, teniendo como punto de partida el análisis de los elementos materiales de prueba y evidencia física, tales como informe policial en accidente de tránsito, fijación fotográfica, y demás elementos que surjan en el desarrollo del presente informe técnico.

5. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA DE LOS PROCEDIMIENTOS EMPLEADOS

Se garantiza el resultado del estudio técnico y son procedimientos aplicados por los diferentes organismos judiciales a nivel nacional, encargados de investigar y reconstruir accidentes de tránsito.

6. INSTRUMENTOS EMPLEADOS PARA LA INVESTIGACIÓN.

- ✚ Cámara digital marca Sony HX400V.
- ✚ Cinta métrica.
- ✚ Distanciómetro digital marca Lufkin serie TL0020.
- ✚ Programa de reconstrucción de accidente de tránsito VISTA FX2.
- ✚ Programa de reconstrucción de accidente de tránsito VIRTUAL CRASH
- ✚ Odómetro profesional marca REDLINE.

7. EXPLICACIÓN DEL PRINCIPIO O PRINCIPIOS TÉCNICOS – CIENTÍFICOS APLICADOS (INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD CIENTÍFICA)

Método técnico aplicable en el análisis de los accidentes de tránsito utilizado por las autoridades judiciales como también por el sector de investigación y reconstrucción en accidentes de tránsito, teniendo en cuenta: especificaciones técnicas de los vehículos involucrados establecidos por cada uno de los entes encargados de su fabricación o ensamblaje, la marca, clase, tipo, modelo, color, identificando las características representativas de cada uno de ellos, de igual forma el análisis del lugar de los hechos su entorno y su señalización y diseño técnico al igual que el resto de EMP Y EF).

8. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS DURANTE LA ACTIVIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA

En el presente informe se muestra los procedimientos técnicos desarrollados durante la investigación del accidente de tránsito, tales como inspección al lugar de los hechos, fijación fotográfica y topográfica, análisis de la información, análisis de las medidas.

8.1. REFERENCIA

8.1.1. DOCUMENTOS PARA ANALIZAR.

- ✚ Se analiza la información obtenida en la inspección al lugar de los hechos, la fijación fotográfica y topográfica.
- ✚ Se analiza los datos obtenidos del informe policial en accidente de tránsito.
- ✚ Se analiza las fotografías del lugar para mayor facilidad en la interpretación del terreno.
- ✚ Se analiza informe inspección a vehículos.
- ✚ Entrevistas realizadas a testigos.

8.2. ACCIDENTE INVESTIGADO

Accidente de tránsito ocurrido el día 31 de octubre de 2020, aproximadamente a las 18:20 horas, en la vía Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+035, en donde se ve involucrado el siguiente vehículo tipo camioneta de placas BVC-781 marca TOYOTA, la cual era conducida por el señor HANER RICO GARCIA, identificado con cédula de ciudadanía No 86.468.264, quien resultó lesionado; el vehículo tipo tractocamión de placas SYS-663, marca KENWORTH, conducido por el señor JOSE SEGUNDO OYOLA OLIVA, identificado con cédula de ciudadanía No 78.743.521, quien resultó lesionado; y el vehículo tipo tractocamión de placas SRR-924, marca INTERNATIONAL, conducido por el señor LUIS CARLOS CASTRO XIQUES, identificado con cédula de ciudadanía No 8.696838, quien resultó ileso.

8.3. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA

8.3.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS:

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Vía Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+035 metros
DISEÑO	Tramo de vía.
GEOMÉTRICAS	Curva, pendiente.
ANDEN	No
PERALTE	Si
PENDIENTE	Si
UTILIZACIÓN	Doble sentido.
CALZADAS	01
CARRILES	02
MATERIAL	Asfalto
ESTADO Y CONDICIONES DE LA VÍA.	Bueno
BERMAS Y/O CUNETAS	No
CONDICIONES DE TIEMPO	Húmeda
ILUMINACIÓN ARTIFICIAL	No

8.3.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES:

SEÑALIZACIÓN	CLASES Y CARACTERÍSTICAS
VERTICAL	Velocidad máxima 30 Km/h
HORIZONTAL	Línea central amarilla continua – línea de borde blanca.
DISPOSITIVOS LUMINOSOS	No

8.3.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA.

Seguridad Activa	Si
Seguridad Pasiva	No

8.4. FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA Y DEL LUGAR DE LOS HECHOS



FOTOGRAFÍA No. 1

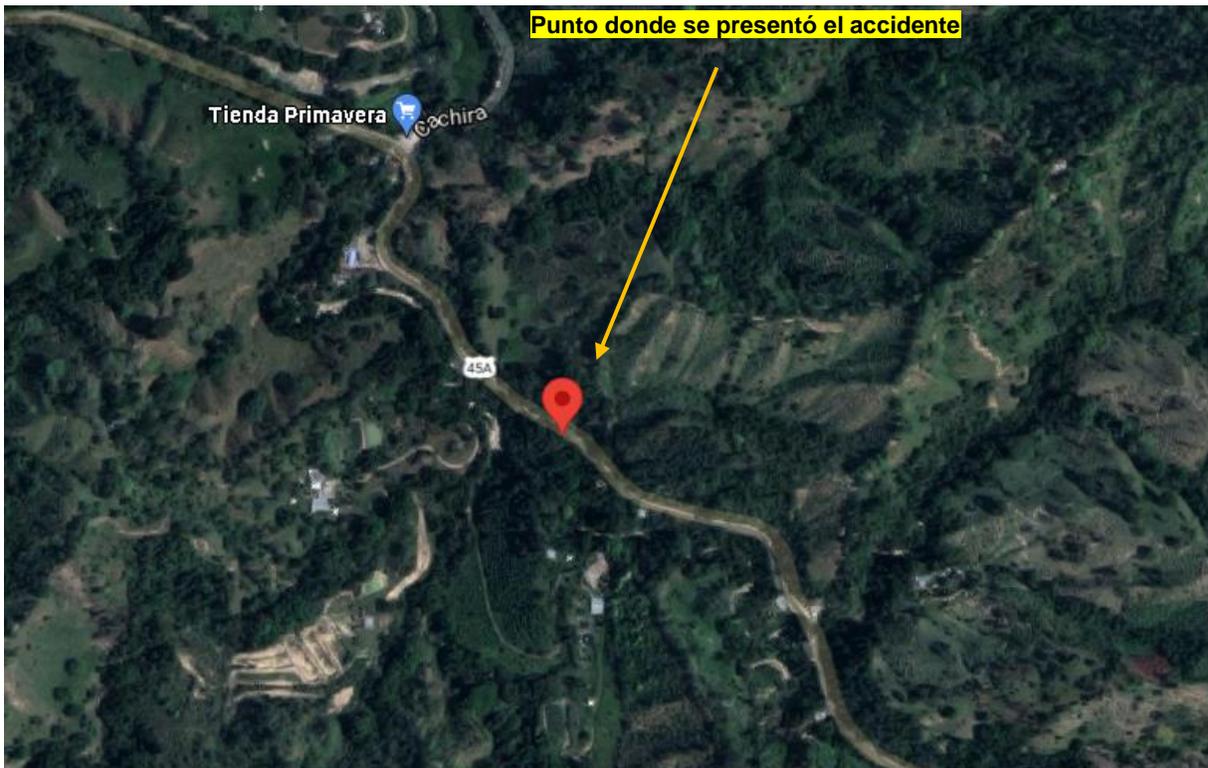
Fotografía panorámica tomada al lugar donde ocurrió el accidente de tránsito, Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+ 035 metros, donde se observa su diseño, la característica física y la carpeta de rodadura.



Imagenes tomada de google map

IMAGEN No. 1

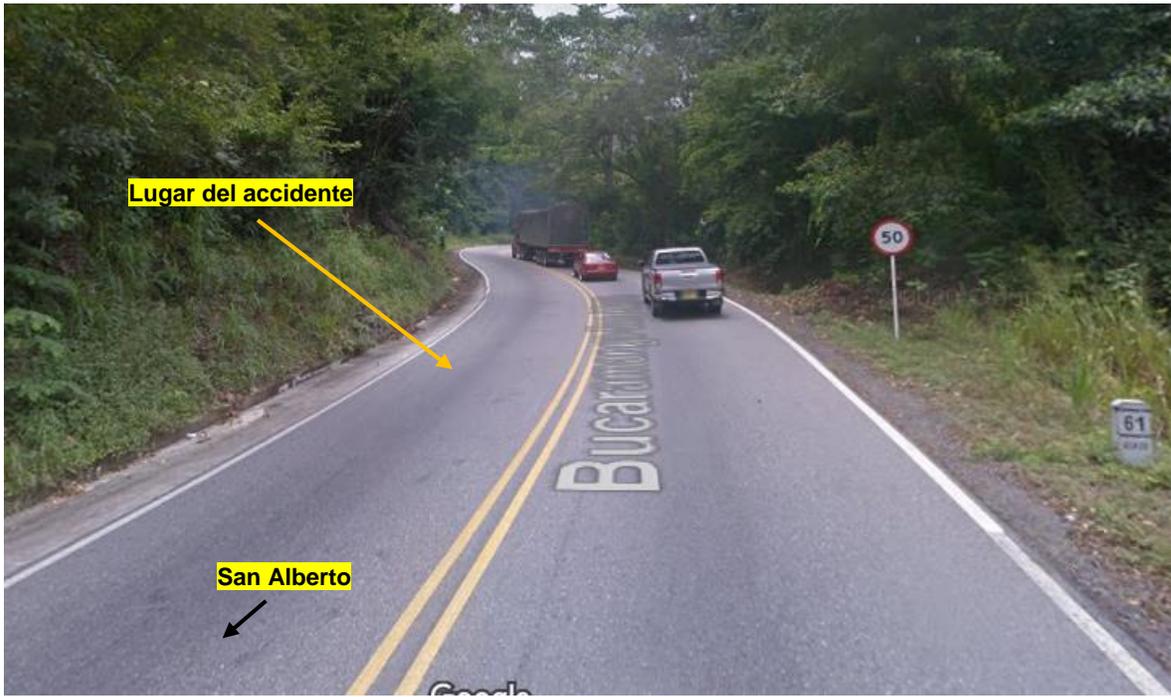
En esta imagen se muestra la ubicación del lugar donde ocurrió el accidente de tránsito.



Imagenes tomada de google map

IMAGEN No. 2

Imagen de vista aérea donde se muestra el lugar del accidente de tránsito



FOTOGRAFÍA No. 2

Fotografía tomada al lugar donde se presentó el accidente de tránsito, mostrando la geometría de la vía donde se puede apreciar que la vía presenta una curva antes de llegar a la curva donde se presentó el accidente.



FOTOGRAFÍA No. 3

Fotografía donde se observa la señal de tránsito SR-30 (límite de velocidad 30 Km/h), ubicada antes del lugar del accidente.



FOTOGRAFÍA No. 4

Fotografía donde se muestra el ancho de la vía, en el lugar donde ocurrió el accidente de tránsito.



FOTOGRAFÍA No. 5

En esta imagen se muestra el punto de referencia, pontón o desagüe de numero 60 + 1000, ubicado al costado derecho de la vía en el sentido Bucaramanga – San Alberto desde donde se tomaron las medidas.

8.5. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS (03)

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 1
CLASE	CAMIONETA
MARCA	TOYOTA
LINEA	HILUX
MODELO	2002
COLOR	VERDE ARRECIFE
CARROCERÍA	DOBLE CABINA
PLACAS	BVC-781
MOTOR No.	2631806
CHASIS No.	9FH33UNG828003608
COMBUSTIBLE	GASOLINA
SERVICIO	PARTICULAR
EMPRESA	N/A
CAPACIDAD –PASAJERO Y/O CARGA	05
SOAT	SI
REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	HANER RICO GARCÍA
LICECIA DE TRÁNSITO	10002241135
ORGANISMO DE TRÁNSITO	BUCARAMANGA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

IMAGEN No 3

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo camioneta de similares características a la que estuvo involucrada en el accidente de tránsito.

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 2
CLASE	TRACTOCAMIÓN
MARCA	KENWORTH
LINEA	T800
MODELO	2005
COLOR	AMARILLO
CARROCERÍA	SRS
PLACAS	SYS-663
MOTOR No.	
CHASIS No.	
COMBUSTIBLE	DIESEL
SERVICIO	PÚBLICO
EMPRESA	TRANSPORCAR LOGISTICA
CAPACIDAD -PASAJERO Y/O CARGA	2 PASAJEROS
SOAT	SI
REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	ENERGY LOGISTICA Y TRANSPORTES S.A.S
LICECIA DE TRÁNSITO	10011282662
ORGANISMO DE TRÁNSITO	MOSQUERA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

IMAGEN No 4

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo tractocamión de similares características al que estuvo involucrado en el accidente de tránsito.

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 3
CLASE	TRACTOCAMIÓN
MARCA	INTERNATIONAL
LINEA	760058ª 6X4
MODELO	2008
COLOR	AMARILLO
CARROCERÍA	REMOLQUE
PLACAS	SRR-924
MOTOR No.	
CHASIS No.	
COMBUSTIBLE	GASOLINA
SERVICIO	PÚBLICO
EMPRESA	COLIBER LTDA TRANSPORTES
CAPACIDAD –PASAJERO Y/O CARGA	2 PASAJERO
SOAT	SI
REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	JOSÉ ALFONSO TORRES
LICECIA DE TRÁNSITO	07-68547-008896
ORGANISMO DE TRÁNSITO	PIEDRECUESTA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

IMAGEN No 5

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo tractocamión de similares características al que estuvo involucrado en el accidente de tránsito.

8.6. CONDUCTORES INVOLUCRADOS

CONDUCTOR	VEHÍCULO N° 1
NOMBRES Y APELLIDOS	HENER RICO CARCÍA
IDENTIFICACIÓN	85468264
EDAD	50 AÑOS
PROFESIÓN	
DIRECCIÓN	CARRERA 5ª #1B-16 B/ VILLA FANY – SAN ALBERTO.
ALCOHOLEMIA	NEGATIVA
ESTADO	LESIONADO
TELEFONO	3167116635
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	HANER RICO GARCIA		
DOCUMENTO:	C.C. 85468264	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	8872727
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	19/01/2010		

Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
85468264	DIR TTOyTTE FLORIDABLANCA	27/03/2014	ACTIVA		Ver Detalle
7475323	INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	08/02/2011	VENCIDA		Ver Detalle
682760000178558	DIR TTOyTTE FLORIDABLANCA	05/04/2006	INACTIVA		Ver Detalle

\$ Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	514201221061
------------------------------	----	-------------------	--------------

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.

De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

CONDUCTOR	VEHÍCULO N° 2
NOMBRES Y APELLIDOS	JOSE SEGUNDO OYOLA
IDENTIFICACIÓN	78743521
EDAD	49 AÑOS
PROFESION	CONDUCTOR
DIRECCIÓN	MANZANA 8 LOTE 38 B/ NELSON MANDELA – CARTAGENA.
ALCOHOLEMIA	NEGATIVO
ESTADO	ILESO
TELEFONO	3003803766
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	JOSE SEGUNDO OYOLA OLIVA		
DOCUMENTO:	C.C. 78743521	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	5649038
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	12/12/2012		

Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
78743521	STRIA MCPAL TTEyTTO ARJONA	21/12/2021	ACTIVA		Ver Detalle
78743521	STRIA MCPAL TTEyTTO ARJONA	17/12/2018	INACTIVA		Ver Detalle
78743521	DPTO ADTVO TTOyTTE DIST CARTAGENA	15/12/2015	INACTIVA		Ver Detalle
10467242	STRIA TTOYTTE MCPAL TURBACO	09/01/2013	INACTIVA		Ver Detalle
10322194	STRIA TTOYTTE MCPAL TURBACO	12/12/2012	VENCIDA		Ver Detalle
231620004452530	INST TTOyTTE DE CERETE	02/10/2009	INACTIVA		Ver Detalle

\$ Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	514202098066
------------------------------	----	-------------------	--------------

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.

De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

CONDUCTOR	VEHÍCULO N° 3
NOMBRES Y APELLIDOS	LUIS CARLOS CASTRO
IDENTIFICACIÓN	8696838
EDAD	66 AÑOS
PROFESION	CONDUCTOR
DIRECCIÓN	CALLE 6 3 4-54 B/ FLOREZ PELAYO
ALCOHOLEMIA	NEGATIVO
ESTADO	ILESO
TELEFONO	3126110143
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	LUIS CARLOS CASTRO XIQUES		
DOCUMENTO:	C.C. 8696838	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	5682494
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	23/11/2009		

Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	09/06/2021	ACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	07/07/2020	INACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	31/07/2019	INACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle
8696838	STRIA TTOyTTE MCPAL LA PAZ	27/07/2018	INACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle
8696838	INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	31/07/2015	INACTIVA		Ver Detalle
9816257	INST MCPAL TTOyTTE SOLEDAD	27/08/2012	INACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle

\$ Multas e infracciones		
TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO: 514202809066

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.

De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

8.7. PASAJEROS U OCUPANTES DE LOS VEHÍCULOS

VEHÍCULO N° 1

NO REPORTA

VEHÍCULO N° 2

NO REPORTA

8.8. DINÁMICA DEL ACCIDENTE

De acuerdo con los elementos materiales de prueba, Informe Policial en Accidente de Tránsito, inspección al lugar de los hechos, bosquejo topográfico, fotografías del lugar de los hechos y realizando un análisis del sitio, se puede inferir una posible dinámica del accidente de la siguiente manera:

En las condiciones antes descritas, el **vehículo No 1**, tipo camioneta conducida por el señor HENER RICO CARCÍA, momentos antes del accidente, se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto, en el mismo sentido vial y al llegar al kilómetro 61 más 35 metros realiza la maniobra de adelantamiento al vehículo No 3 y observa que un tractocamión transita por el carril contrario y al regresar a su carril es impactando en la parte posterior por el **vehículo No 2**. Tipo tractocamión de placas SYS-663 conducido por el señor JOSE SEGUNDO OYOLA quien lo impulsa hacia delante impactando en la parte trasera del tráiler vehículo **No 3**. Tractocamión de placas SRR-924 conducido por el señor LUIS CARLOS CASTRO.



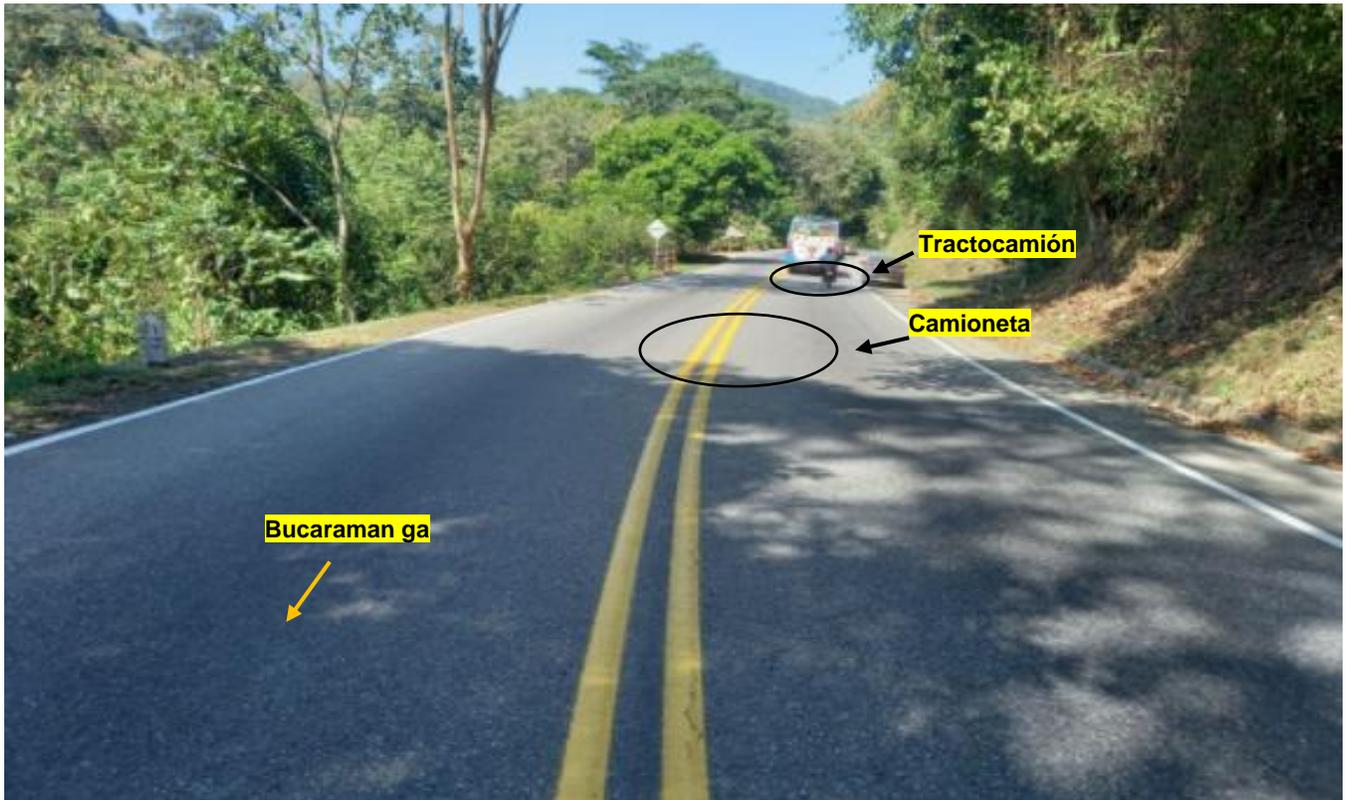
FOTOGRAFÍA N°. 6

En esta fotografía se muestra la trayectoria de los vehículos cuando transitaban sobre el carril derecho, momentos antes del accidente de tránsito de acuerdo con el Informe Policial de Accidente.



FOTOGRAFÍA No 7

En esta fotografía se muestra el desplazamiento de los vehículos antes del accidente y posterior al impacto



FOTOGRAFÍA No 8

En esta fotografía muestra la posición final de los vehículos sobre la vía posterior al impacto.



Lugar donde el tractocamión se salió de la vía .

FOTOGRAFÍA No 9

En esta imagen se muestra el lugar por donde el tractocamión de placas SYS-663 se la salió de la vía posterior al impacto.



FOTOGRAFÍA No 10

En esta imagen tomada por testigos, se observa el tractocamión de placas SYS-663 en su posición final. El tractocamión se sale de la vía y cae por una pendiente del terreno, deteniéndose en la quebrada.

E-MAIL. gonzalezylzanoasesores@gmail.com TEL: 3045280930 Dirección: barrio la castellana (Montería) Hoja No. 19 de 37
Especialista en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito.

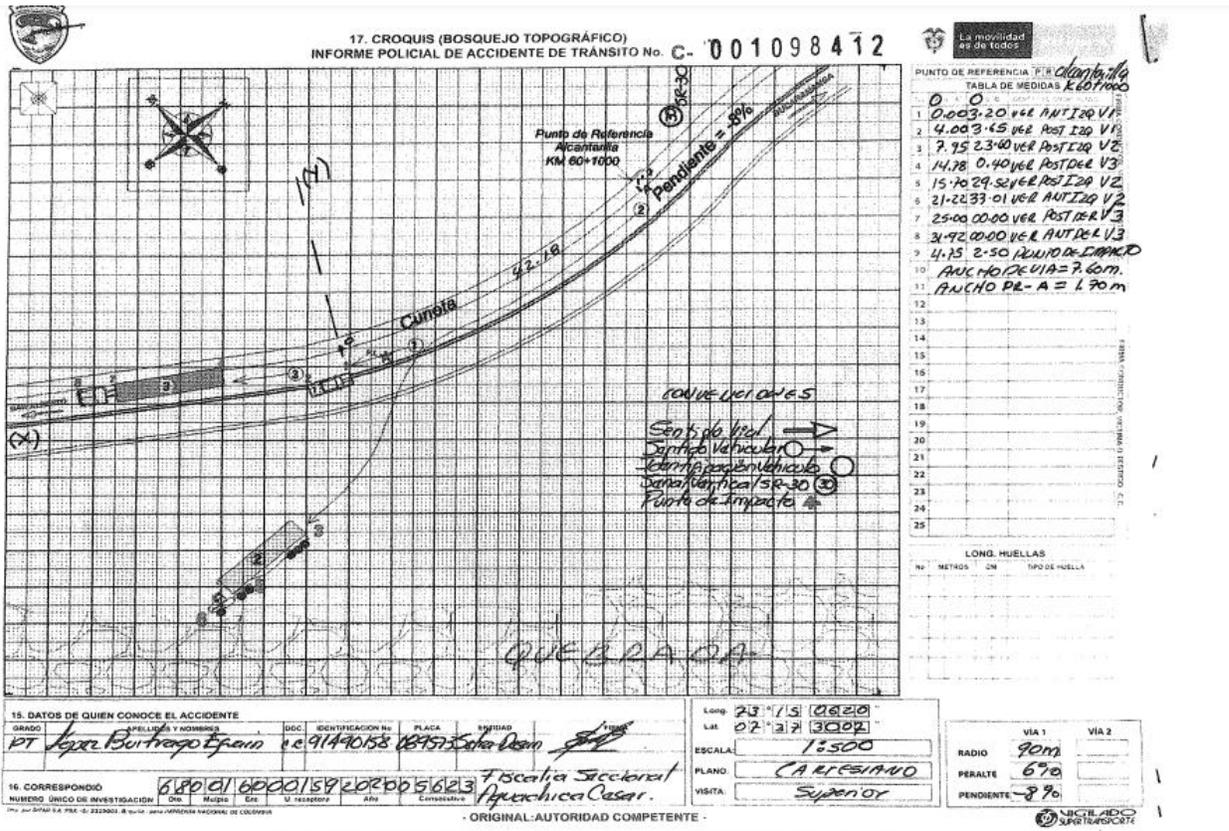


IMAGEN No 6

En esta imagen mostramos el croquis o bosquejo topográfico, realizado por el agente de tránsito donde se observan los E.M.P y E.F, en su posición final, mostrando el punto de referencia y las medidas.

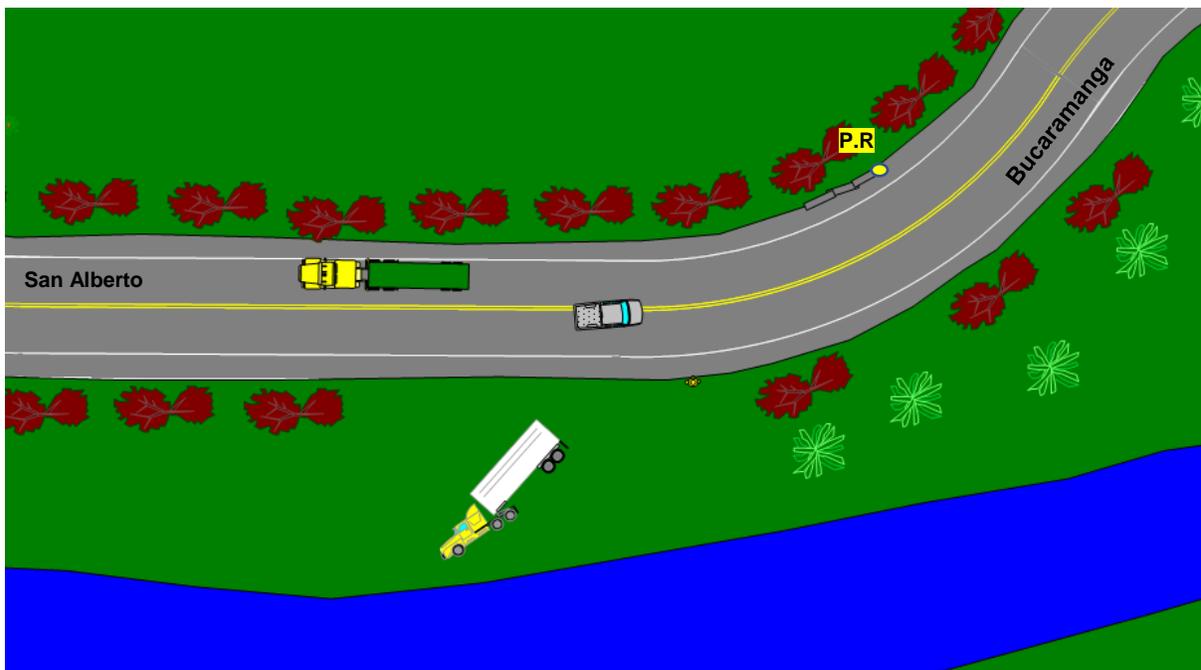


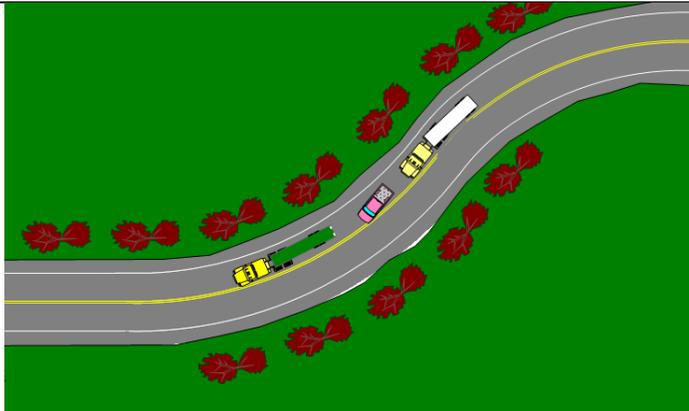
IMAGEN No 7

En esta imagen podemos apreciar la posición final del vehículo, de acuerdo con las medidas tomadas por el agente de tránsito, imagen elaborada en programa de reconstrucción de accidente VIRTUAL CRHAS 4.0.

DINÁMICA DEL ACCIDENTE.

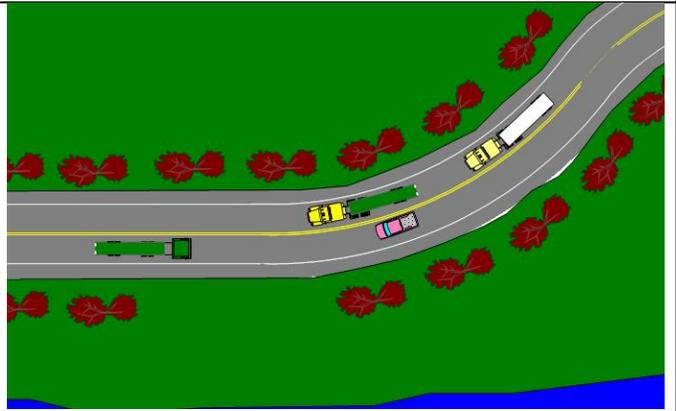
En las siguientes imágenes recreamos la dinámica del accidente de tránsito, mostrando los desplazamientos de los vehículos momentos antes del impacto, de acuerdo con el Informe Policial de Accidente de Tránsito.

Secuencia No 1



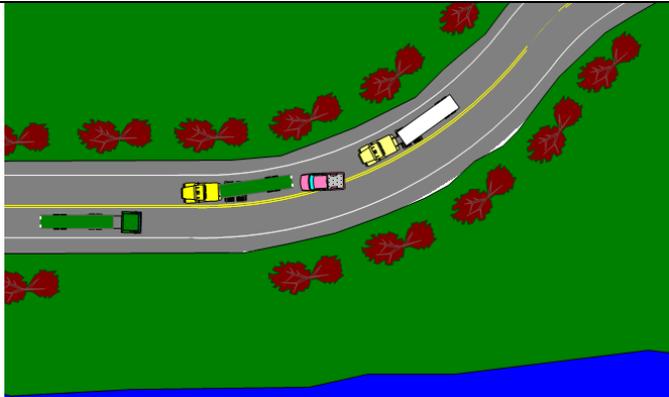
Los vehículos se desplazan por el carril derecho, en el mismo sentido vehicular, y la camioneta intenta adelantarse al tractocamión.

Secuencia No 2



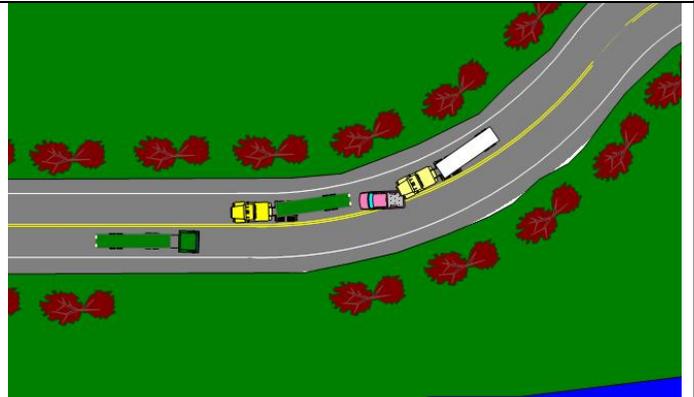
El conductor de la camioneta observa que transita un tractocamión en el carril contrario y se detiene para dejar pasar al tractocamión e ingresar nuevamente al carril.

Secuencia No 3



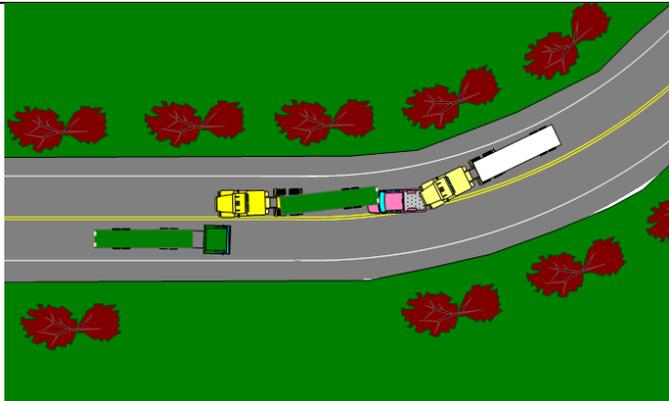
El conductor de la camioneta ingresa de forma rápida al carril derecho.

Secuencia No 4



El tractocamión de placas SYS-663, impacta en el vértice posterior derecho de la camioneta y la impulsa hacia adelante.

Secuencia No 5



La camioneta impacta la parte posterior del tráiler del tractocamión de placas SRR-924.

Secuencia No 6



La camioneta gira sobre su propio eje posterior al impacto, los vehículos alcanzan su posición final.

8.8.1. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DEL PROCEDIMIENTO.

Constitución Política de Colombia, Ley 906 de 2004, Ley 769 del 06 de agosto de 2002 (Código Nacional de Tránsito). Ley 1383 de 2010, manual de diligenciamiento de accidentes Resolución 11268 de 2012 (Nuevo manual).

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley* (las establecidas en el código nacional de tránsito terrestre), tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

LEY 906 DE 2004 CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

Artículo 406. *Prestación del servicio de peritos.* El servicio de peritos se prestará por los expertos de la policía judicial, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, entidades públicas o privadas, y particulares especializados en la materia de que se trate. Las investigaciones o los análisis se realizarán por el perito o los peritos, según el caso. El informe será firmado por quienes hubieren intervenido en la parte que les corresponda. Todos los peritos deberán rendir su dictamen bajo la gravedad del juramento

Artículo 408. *Quiénes pueden ser peritos.* Podrán ser peritos, los siguientes:

1. Las personas con título legalmente reconocido en la respectiva ciencia, técnica o arte.
2. En circunstancias diferentes, podrán ser nombradas las personas de reconocido entendimiento en la respectiva ciencia, técnica, arte, oficio o afición, aunque se carezca de título.

LEY 769 DE 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

Artículo 1. *Ámbito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

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

9. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

9.1. FUNDAMENTO NORMATIVO

LEY 769 DEL 06 DE AGOSTO DE 2002 (CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO) TÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I – PRINCIPIOS

Artículo 1. *Ámbito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

TÍTULO III (Normas de Comportamiento)

Artículo 55. Comportamientos del conductor, pasajero o peatón: Toda persona que haga parte en el tránsito como conductor pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice o perjudique o ponga en riesgo a los 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 III Conducción de vehículos.

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

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

En curvas o pendientes.

(Artículo aplicable al conductor de la camioneta).

Artículo 108. Separación entre vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede. **(artículo aplicable al conductor de la camioneta).**

CAPITULO XII.

Señales de tránsito

ARTICULO 109. De la obligatoriedad. todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo en lo previsto en el art 5 del presente código.

MANUAL DE DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Resolución 0011268 de 06 de diciembre de 2012 CAPITULO II

Tabla III, hipótesis de accidentes de tránsito 3.2. Según el manual para el diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT se aplicarían los siguientes **códigos**:

Vehículo No 1: No 121. No mantener distancia de seguridad, conducir muy cerca del vehículo de adelante, sin guardar las distancias previstas por el Código Nacional de Tránsito para las diferentes velocidades.

Vehículo No 2: No 101. Adelantar en curva o pendiente: sobrepasar a otro vehículo en cualquier curva, exista o no la demarcación o cuando la vía presente desnivel.

Estos códigos se aplicarían al conductor del vehículo tipo camioneta.

Dentro de las hipótesis establecidas por el agente de tránsito, codifica al conductor del tractocamión de placas SYS-663 con los códigos 121 (no mantener distancia de seguridad) y 157 otra (fallas en sistemas de freno).

En este caso el agente de tránsito tuvo una mala interpretación de los hechos y de la norma, ya que no tuvo en cuenta la posición, los daños en los vehículos y los desplazamientos de los vehículos antes del impacto.

Analizando las codificaciones establecidas por el agente de tránsito, el código 121 (no guardar distancia de seguridad) no se puede aplicar para el conductor del tractocamión de placas SYS-663, teniendo en cuenta que los vehículos que transitaban delante de él se encontraban en movimiento y no detuvieron su marcha,

Para poder establecer si un vehículo no guardó la distancia de seguridad con respecto al vehículo que lo antecede se debe tener en cuenta la velocidad permitida en el sector y la longitud de separación entre vehículos que establece el Código Nacional de Tránsito, otros de los factores que deben tener en cuenta es el desplazamiento que realiza el vehículo de adelante y la causa por la cual se detuvo o disminuyó la velocidad de forma brusca.

Teniendo en cuenta la dinámica del accidente, se evidencia que el vehículo tipo camioneta antes del impacto transitaba cerca de la parte trasera del tractocamión de placas SRR-924.

El código 157 (otra) fallas en el sistema de frenos, no es posible aplicarlo para el vehículo tractocamión de placas SYS-663, a menos que el agente de tránsito realizara una inspección visual y tenga el conocimiento sobre el mantenimiento de estos sistemas de frenos y se evidencie rastros de sobrecalentamiento o cristalización de las bandas en los frenos, analizando el informe policial no se encontró que método técnico aplico el agente para determinar fallas en el sistema de frenos por uso inadecuado.

Los daños en la estructura de la camioneta, la posición de esta sobre vía y la distancia en la que quedó el vehículo tractocamión de placas SRR-924, muestran que la camioneta transitaba a una distancia muy cerca de la parte trasera del tráiler del tractocamión de placas SRR-924 al momento del impacto, por lo tanto, a la camioneta si es posible aplicarle el código 121, no guardar distancia de seguridad.

Al vehículo tipo tractocamión de placas SRR-924 no se codifica, ya que no se evidencia maniobra errónea que incidiera en la ocurrencia del accidente de tránsito.

9.1. ANÁLISIS MECÁNICOS.

Teniendo en cuenta el análisis de la información tomada del Informe Policial en Accidente de Tránsito, la seguridad activa y pasiva de los vehículos involucrados, se concluye que no se encontraron posibles fallas mecánicas en los vehículos que hubieran inferido a que se generara el accidente de tránsito.

El agente de tránsito describe que el vehículo tipo tractocamión de placas SYS-663, presentó una falla mecánica en el sistema de freno, para determinar una posible falla mecánica en el sistema de frenos el vehículo debió ser revisado por un mecánico experto en sistemas de freno para este tipo de vehículos.

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

VEHICULO Nº 1 DEL CONDUCTOR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL VEHICULO DE LA VÍA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL PEATÓN DEL PASAJERO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
VEHICULO Nº 2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
OTRA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ESPECIFICAR ¿CUAL?:	<i>Posible sobrecalentamiento del sistema de frenos por inadecuada administración de los mismos al descenso.</i>				

12. TESTIGOS

APELLIDOS Y NOMBRES	DNI	IDENTIFICACIÓN

En la imagen anterior tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, el agente de tránsito describe que el tractocamión presentó fallas mecánicas en el sistema de frenos al momento del accidente.

9.1.1. ANÁLISIS DE DAÑOS DE LOS VEHÍCULOS.

La información de los daños de los vehículos fue tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, en los puntos 8.8 y 8.9. y del formato de inspección a vehículos.

Vehículo No 1: Presenta daños y deformaciones en la parte anterior y posterior.

Vehículo No 2: Presenta daños en la parte frontal.

Vehículo No 3: Presenta daños en el vértice posterior izquierdo del tráiler.

Daños en la parte anterior y posterior

El formulario de inspección para el vehículo de tipo camioneta (Rico Garcia Honor) muestra los siguientes datos:

- Propietario: Rico Garcia Honor
- Clase Servicio: PASAJEROS
- Clase Vehículo: CAMIONETA
- Identificación No.: 85468264
- Radio de Acción: NACIONAL
- Lugar de Impacto: POSTERIOR

La descripción de daños materiales del vehículo indica: "Huella mano parte anterior hacia la parte posterior del vehículo y Huella mano parte posterior hacia la parte anterior del vehículo".

En esta imágenes tomadas del Informe de Accidentes de Transito, se observan los daños en la estructura de la camioneta en la parte trasera y delantera.

Al analizar estos daños se evidencia que la camioneta recibió un impacto inicial en la parte trasera y posterior en la parte delantera.

Daños en la parte frontal

El formulario de inspección para el tractocamión (Energy Logistics Transportes S.A.S) muestra los siguientes datos:

- Propietario: Energy Logistics Transportes S.A.S
- Clase Servicio: PASAJEROS
- Clase Vehículo: TRACTOCAMION
- Identificación No.: 900643795
- Radio de Acción: NACIONAL
- Lugar de Impacto: FRONTAL

La descripción de daños materiales del vehículo indica: "Huella mano parte anterior hacia la parte posterior incendio de la cabina del capó por desprendimiento del contenedor huella mano del motor y racturas de mas por establecer".

En esta imagen tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, se observa el daño en la parte frontal del tractocamión.

Este daño en la parte frontal del tractocamión demuestra que este impactó de forma frontal a la camioneta.

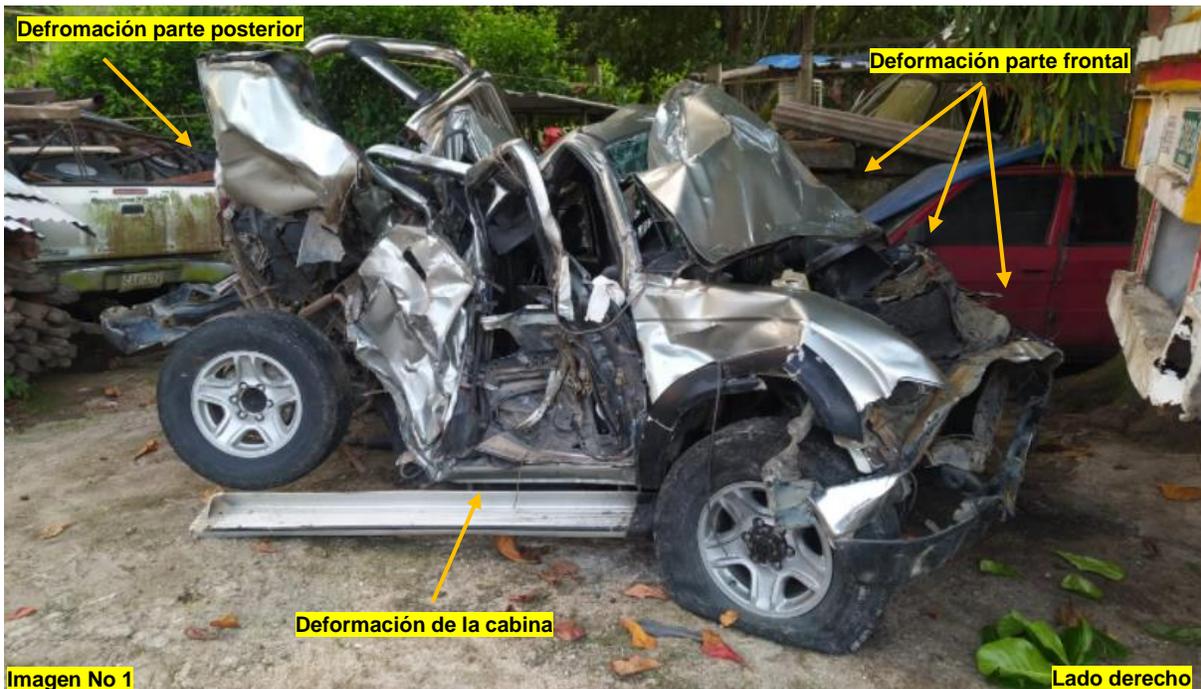
Daños en la parte trasera del tráiler

El formulario de inspección para el tráiler (Torres Jose Alfonso) muestra los siguientes datos:

- Propietario: Torres Jose Alfonso
- Clase Servicio: PASAJEROS
- Clase Vehículo: TRACTOCAMION
- Identificación No.: 41190404
- Radio de Acción: NACIONAL
- Lugar de Impacto: POSTERIOR

La descripción de daños materiales del vehículo indica: "Huella mano hacia la parte inferior hacia la parte posterior izquierdo de la conexión de la capera, deformación del rin superior de trasero costado, ultimo que trasero izquierdo del sin manija en top izquierda".

En esta imagen se observa el daño en el vértice posterior del tráiler

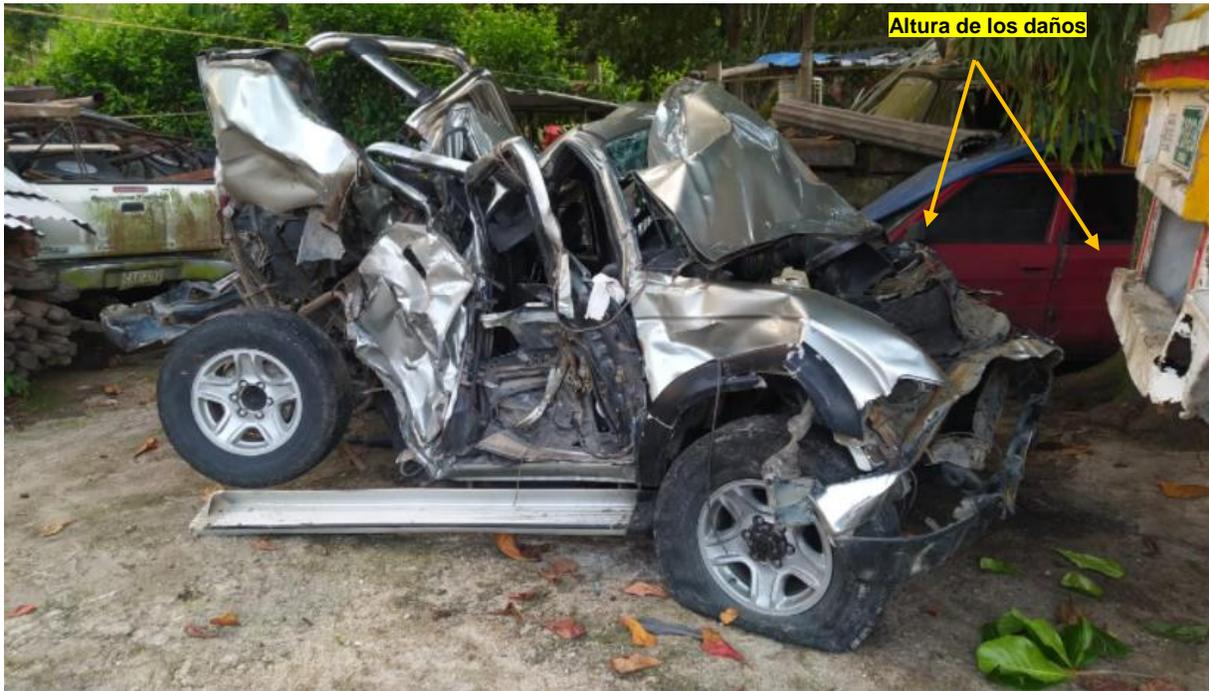


En las imágenes anteriores suministradas para el análisis e investigación del accidente, se observan los daños en la estructura de la camioneta.

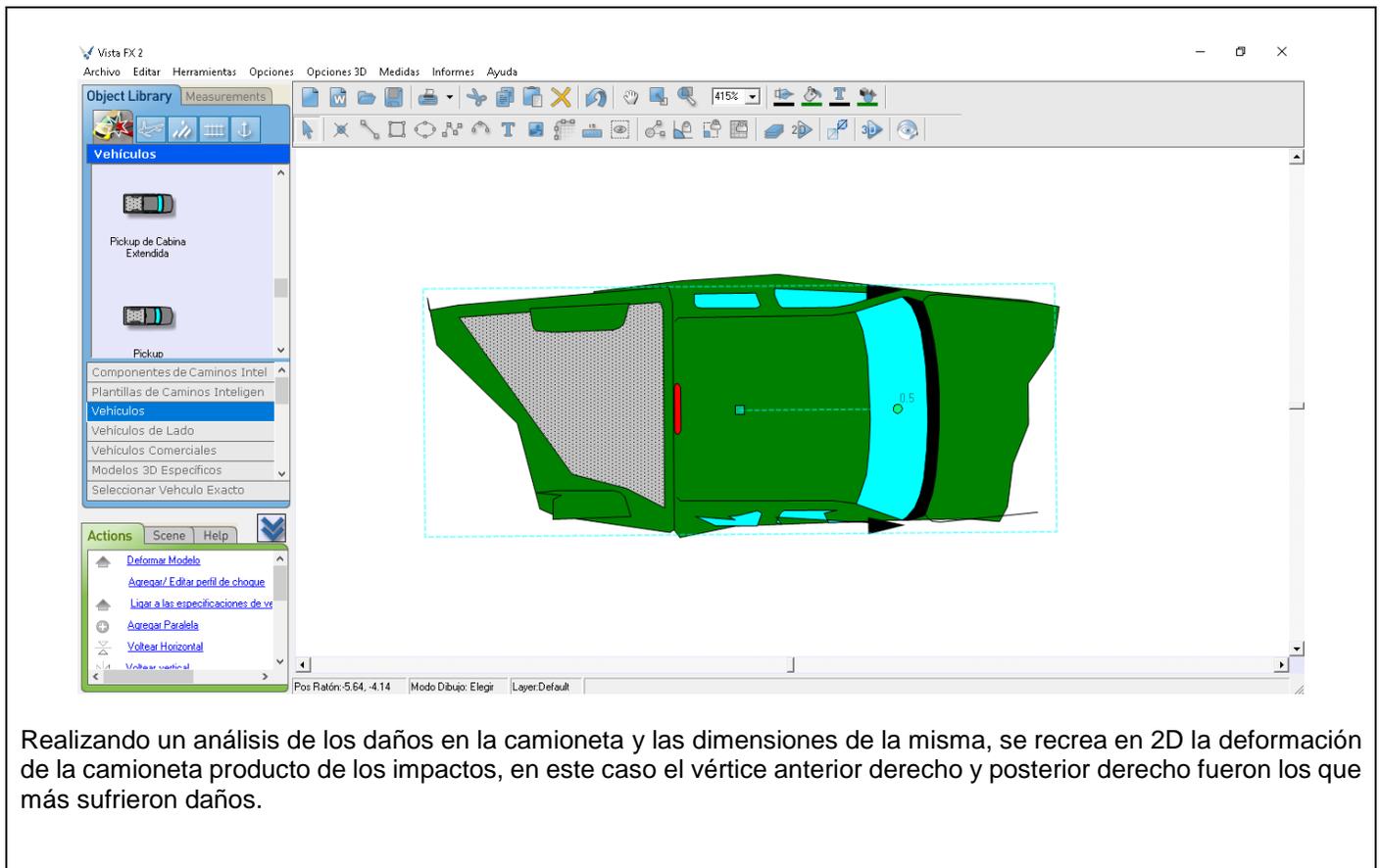
Imagen No 1: en esta imagen se observa los daños y deformaciones en la parte frontal, tercio medio y parte trasera de la camioneta, estas deformaciones se producen debido a la presión que ejerció el tractocamión de placas SYS-663, sobre la camioneta contra el tráiler del tractocamión de placas SRR-924 en el segundo impacto.

Imagen No 2: en esta imagen se observa el costado izquierdo de la camioneta se evidencia que los daños fueron menores que los daños del lado derecho, las puertas se encuentran por fuera de su posición normal, pero solo presentan dobladura en los bordes, el guardabarros trasero izquierdo presenta rayones y abolladuras pero no se deformó, el vértice del lado izquierdo está más largo que el derecho, lo que indica que el tractocamión de placas SYS-663 impactó a la camioneta en el vértice trasero derecho cuando esta se encontraba en una posición diagonal sobre la vía, esto muestra que al momento del primer impacto la camioneta intentaba ingresar al carril derecho.

E-MAIL. gonzalezylzanoasesores@gmail.com TEL: 3045280930 Dirección: barrio la castellana (Montería) Hoja No. 26 de 37
Especialista en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito.

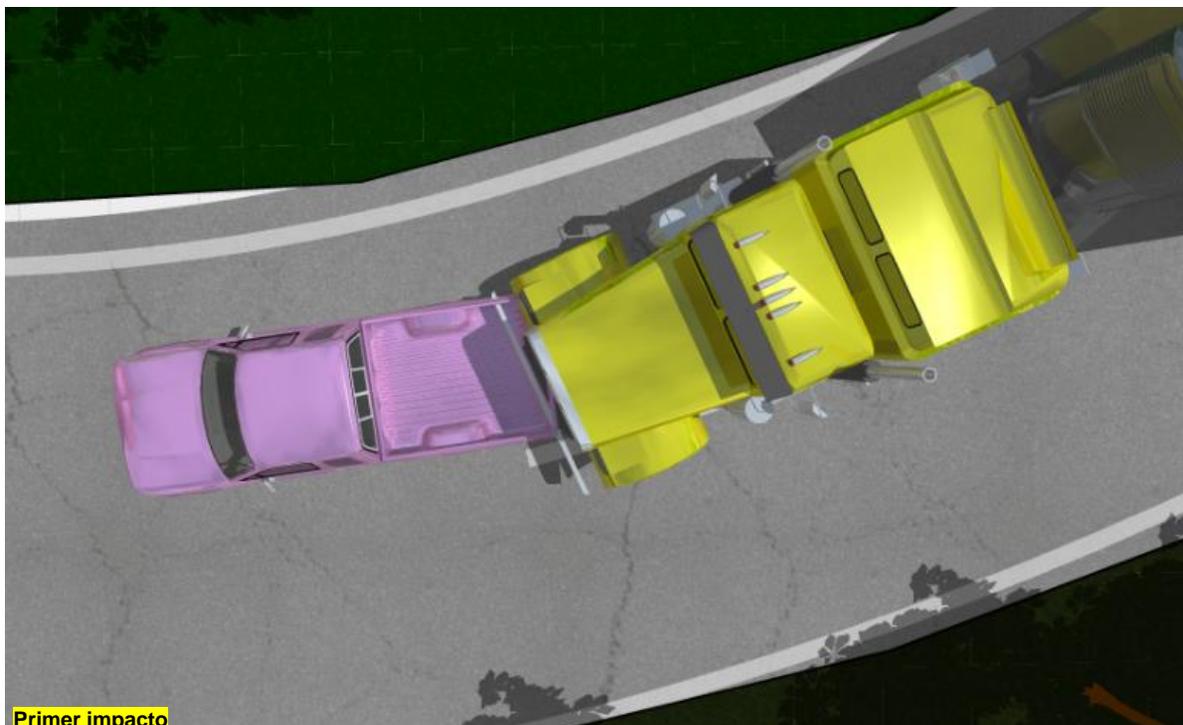


En la imagen anterior se observa que los daños en la parte frontal de la camioneta tienen la misma altura que la parte trasera del tráiler.

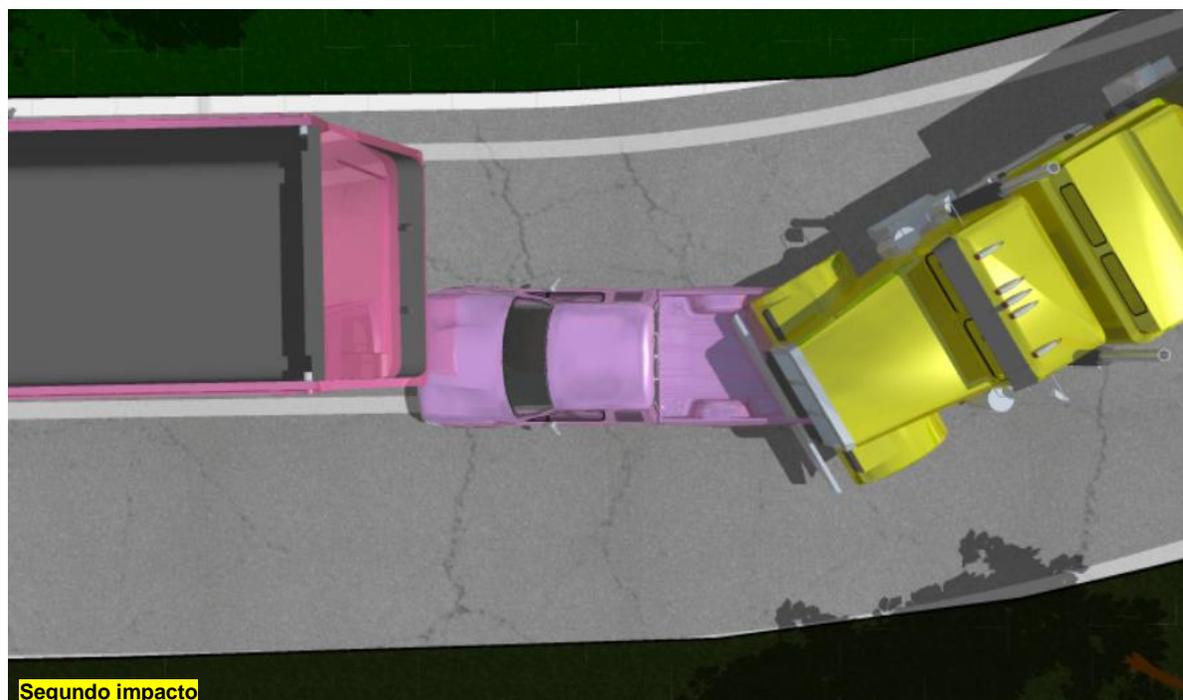


Realizando un análisis de los daños en la camioneta y las dimensiones de la misma, se recrea en 2D la deformación de la camioneta producto de los impactos, en este caso el vértice anterior derecho y posterior derecho fueron los que más sufrieron daños.

Realizando un análisis de los daños en la estructura de los vehículos se pueden determinar la posición de estos al momento del impacto.



En la imagen anterior se recrea la posición de la camioneta y el tractocamión al momento del primer impacto. (imagen realizada en el software de reconstrucción de accidentes VIRTUAL CRAHS 4.0).



La ubicación de los daños muestra que la camioneta recibió el primer impacto en el vértice posterior derecho y luego este impactó en el vértice izquierdo del tráiler, con el vértice anterior derecho.

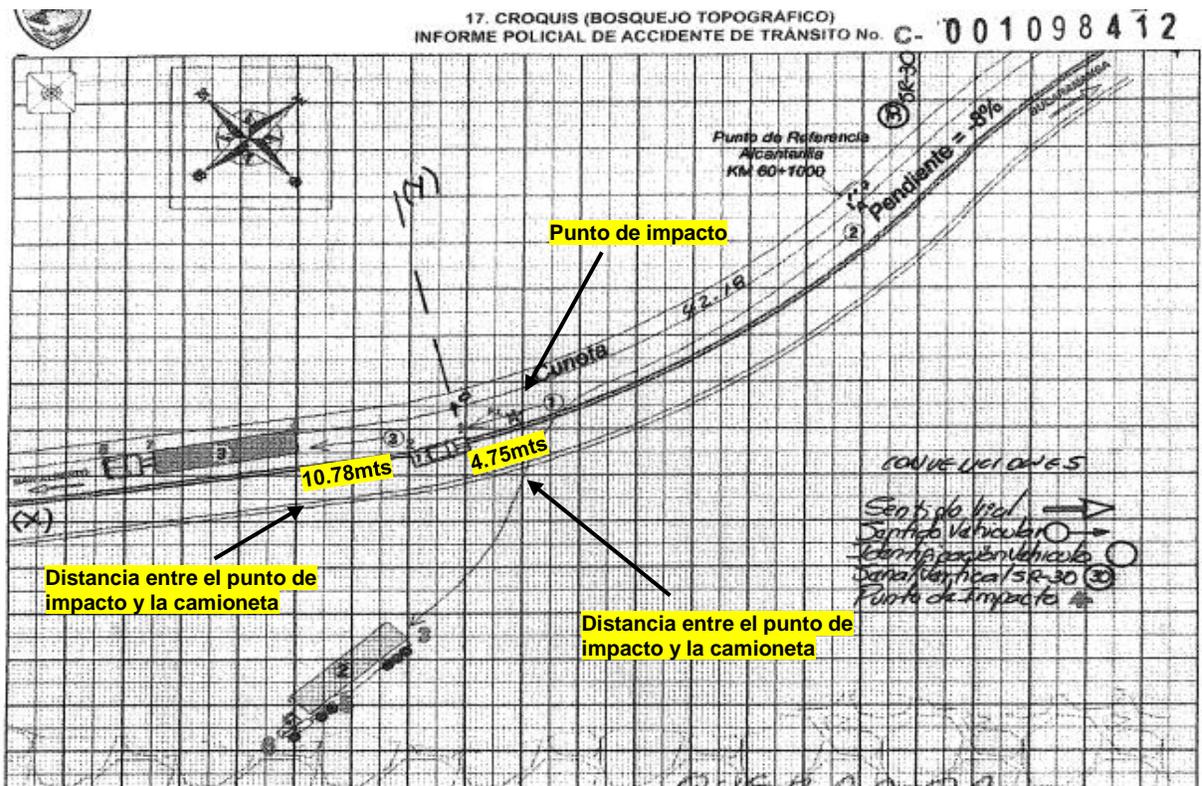
9.1.2. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS Y DISTANCIAS.

Teniendo en cuenta las medidas plasmadas en el bosquejo topográfico realizado por el agente de tránsito, comienza a medir desde el punto de referencia, el cual es un pontón o desagüe ubicado en el costado derecho de la vía en el sentido Bucaramanga – San Alberto, identificado con el número 60 + 1000, y utilizando como punto auxiliar el borde de la vía lado derecho, desde ahí comienza a fijar y medir a los vehículos.

La primera medida que toma es al vértice anterior izquierdo de la camioneta, la segunda medida es tomada al vértice posterior izquierdo de la camioneta, la tercera medida es tomada al vértice posterior izquierdo del tráiler del tractocamión de placas SYS-663, la cuarta medida es tomada al vértice posterior derecho del tráiler del tractocamión de placas SRR-924, la quinta medida es tomada al vértice posterior izquierdo del tractocamión de placas SYS-663, la sexta medida es tomada al vértice anterior izquierdo del tractocamión de placas SYS-663, la séptima medida es tomada al vértice posterior derecho del tractocamión de placas SRR-924, la octava medida es tomada al vértice anterior derecho del tractocamión de placas SRR-924, y la novena medida es tomada al punto de impacto.

En este caso se evidencia que el agente de tránsito tomó las medidas mediante el método de plano cartesiano como está descrita en el Manual de Diligenciamiento de Informe Policial de Accidentes de Tránsito, la resolución 11268/12.

Realizando un análisis de las medidas tomadas por el agente de tránsito, descritas en la tabla de medidas se puede determinar la ubicación del vehículo sobre la vía al momento del accidente y la dirección en que se desplazaban, para establecer cuál era la ubicación de cada vehículo, al momento del impacto se toma como referencia el punto de impacto (lugar sobre la vía donde los vehículos tuvieron el contacto) y de esa forma establecer las maniobras que realizaron los conductores para que ocurriera el accidente.



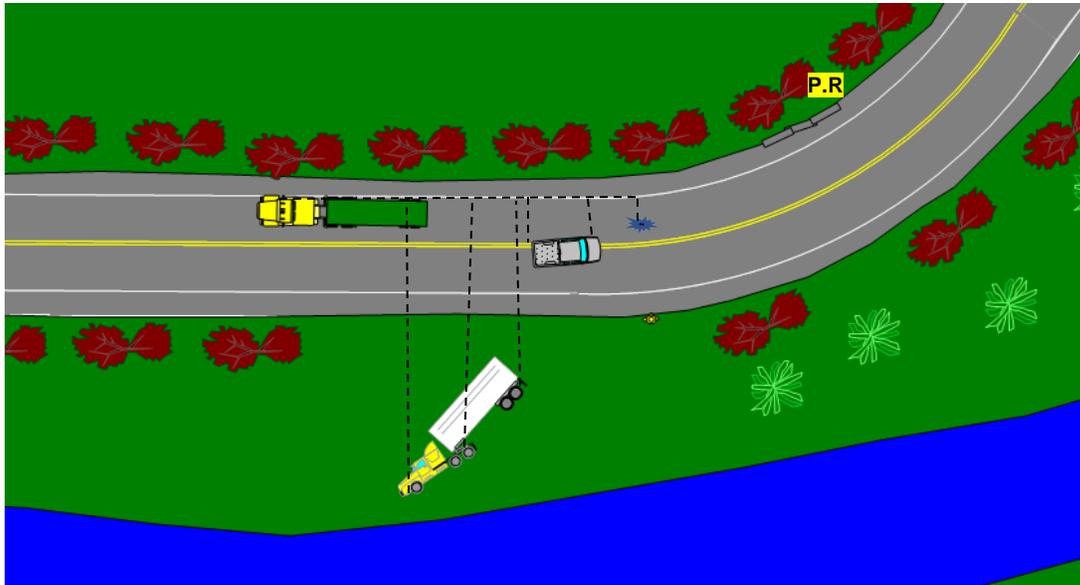
Analizando la distancia que hay entre el punto de impacto y la posición final de la camioneta es de 4.75 mts, el punto de impacto es el lugar sobre la vía donde el vehículo tractocamión de placas SYS-663 impactó a la camioneta en la parte trasera y el lugar de la posición final de la camioneta, fue el lugar sobre la vía donde la camioneta impactó el vértice izquierdo del tráiler y giro sobre su propio eje.

Una vez se establece la distancia entre el punto de impacto y la posición final de la camioneta, nos remitimos a la vía para conocer la velocidad máxima permitida en el sector, la cual es de 30 Km/h, y la comparamos con el artículo 108 del Código Nacional de Tránsito que establece la separación entre vehículos cuando transitan uno detrás de otro en la misma vía de acuerdo con la velocidad en que transitan.

El artículo 108 del Código Nacional de Tránsito establece que para las velocidades hasta 30Km/h, se debe mantener una distancia mínima de 10 metros con respecto al vehículo que va delante, en este caso observamos que la distancia que recorrió o que fue impulsada la camioneta para impactar el vértice trasero del tráiler es inferior a 10 metros, lo que nos indica que la camioneta al ingresar nuevamente al carril lo hizo a una distancia menor a 10 metros detrás del tractocamión de placas SRR-924 al momento del impacto, mostrando que no mantenía la distancia de seguridad.

Si la camioneta antes de impactar con el tráiler del tractocamión de placas SRR-924, hubiera recorrido una distancia igual o mayor a 10 metros desde el punto de impacto hasta su posición final, se podría decir que este ingreso al carril guardando la distancia de seguridad.

El tractocamión de placas SRR-924 quedó a una distancia de 10.78mts de la camioneta, lo que indica que el conductor transitaba a una velocidad baja, logrando detener el vehículo de forma controlada al observar el accidente.



En la imagen anterior se muestra la forma cómo fueron tomadas las medidas por el agente de tránsito, utilizando el método de plano cartesiano, tomando como línea base, la línea de borde del carril derecho.

De esa forma se pudo establecer la posición de los vehículos y la dirección en que se desplazaron.

9.1.1. ANÁLISIS DE LA VÍA.

De acuerdo con el análisis de lugar de los hechos y bosquejo topográfico, se logró inferir lo siguiente:

La vía está conformada por una curva y recta, una calzada con 2 carriles de doble sentido, cuenta con señales de tránsito horizontales y demarcación sobre la vía, la carpeta de rodadura es de material asfalto con una pendiente y se encuentra en buen estado.

Dentro del análisis de la vía, se tuvo en cuenta las características físicas del terreno, la geometría de la vía, la seguridad activa y pasiva y se encontró que la inclinación de la vía de forma descendente y la superficie húmeda incidieron en que el vehículo tractocamión de placas SYS-663 pudiera detenerse, estas dos condiciones crean un efecto deslizante sobre la vía que hacen que las llantas pierdan adherencia sobre el asfalto.

Cuando las llantas se bloquean o el conductor presiona los frenos de forma rápida el efecto deslizante de la vía puede causar que el tractocamión no logre detenerse de forma controlada.

Las condiciones ambientales y la inclinación de la vía influyeron en que conductor del tractocamión de placas SYS-663, no lograra detener el vehículo de forma controlada.

9.1.1. ANÁLISIS DE EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Un accidente de tránsito no ocurre instantáneamente, se trata de una evolución que se desarrolla en las dimensiones físicas, de tiempo y espacio, en las que se pueden identificar 3 etapas, percepción del peligro, decisión y conflicto, cuando se alteran alguno de estos tres factores, humano, mecánico o ambiental.

En el análisis de la evitabilidad del accidente de tránsito, se analiza la secuencia del accidente de tránsito, y las condiciones específicas del mismo, que permitan determinar si los conductores de los vehículos, durante la actividad de conducir, una vez percibido el peligro, podían o no realizar maniobras físicamente posibles que permitan evitarlo.

Cuando un conductor percibe un riesgo, inicia una serie de actividades o maniobras con el único fin de evitar el peligro, realizando maniobras evasivas como girar hacia la izquierda o hacia la derecha, iniciar el proceso de frenada de emergencia, o disminuir la velocidad.

Teniendo en cuenta estos aspectos, se analizan las diferentes maniobras físicas posibles que podrían realizar los conductores para evitar el accidente de tránsito, en este caso tomamos la información arrojada del análisis de las evidencias y podemos inferir los siguiente:

FASE DE PERCEPCIÓN:

En esta fase el conductor del vehículo percibe el peligro y empieza a evaluar rápidamente las posibles maniobras evasivas que puede realizar dentro del espacio y tiempo con que cuenta para evitar el accidente de tránsito. En este caso analizaremos el punto de percepción posible que tuvieron los conductores.

Vehículo No 1, el conductor de la camioneta intenta adelantar al tractocamión de placas SRR-924 y observa que transita otro vehículo de forma contraria.

Vehículo No 2, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, observa que la camioneta intenta adelantar al tractocamión de placas SRR-924 en una zona prohibida.



Los vehículos transitan uno detrás del otro



La camioneta comienza adelantar al tractocamión



El conductor de la camioneta observar que un vehículo se aproxima por el carril contrario



La camioneta se detiene para ingresar nuevamente al carril derecho.

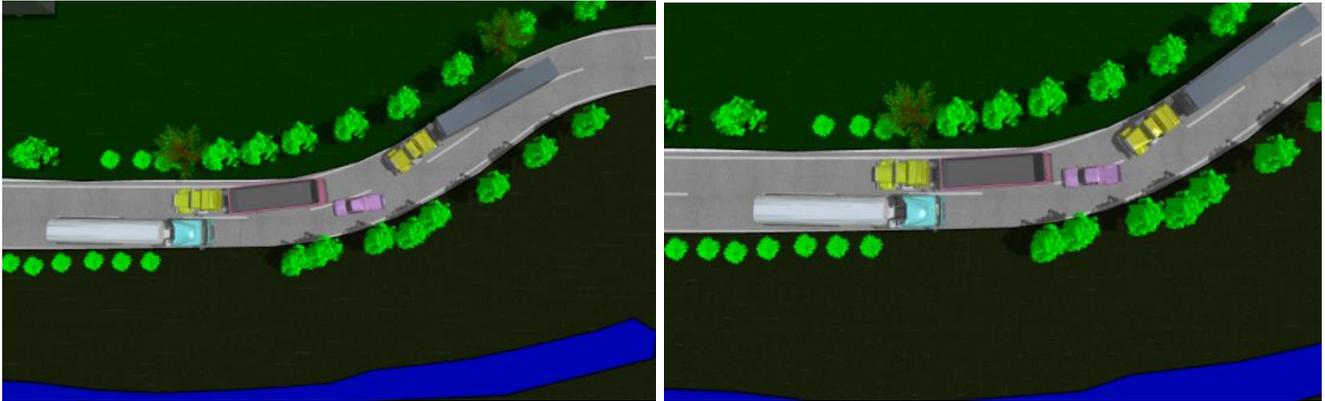
En las imágenes anteriores recreamos el momento de percepción que tenían los conductores de los vehículos al darse cuenta del peligro antes del accidente de tránsito.

FASE DE DECISIÓN:

Es la reacción del conductor frente al estímulo del peligro maniobrando el vehículo con el fin de evitar el accidente de tránsito.

Vehículo No 1, en esta fase al parecer el conductor de la camioneta trata de ingresar rápidamente en el espacio que hay entre los dos tractocamiones para evitar colisionar de frente con el vehículo que transita por el carril contrario.

Vehículo No 2, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, presiona los frenos para no impactar a la camioneta que ingresó de forma rápida al carril derecho.



Dentro de la fase de decisión, se analizaron la posición final de los vehículos y las distancias tomadas del informe de accidentes y las tomadas por el perito para determinar a la maniobra que realizaron los conductores para evitar el accidente.

FASE DE CONFLICTO:

La fase del conflicto es el momento en que se produce la colisión entre los vehículos de forma inevitable, esta fase contiene 3 elementos:

- **Área de conflicto:** Lugar o área sobre la superficie donde se produce la colisión entre los vehículos.
- **Punto de impacto:** Es el lugar donde físicamente tienen contacto los vehículos, produciéndose el accidente de tránsito.
- **Posición final:** Es la posición que adoptan los vehículos posteriores al impacto, producido por las fuerzas físicas que se desencadenan por el empuje de las masas.



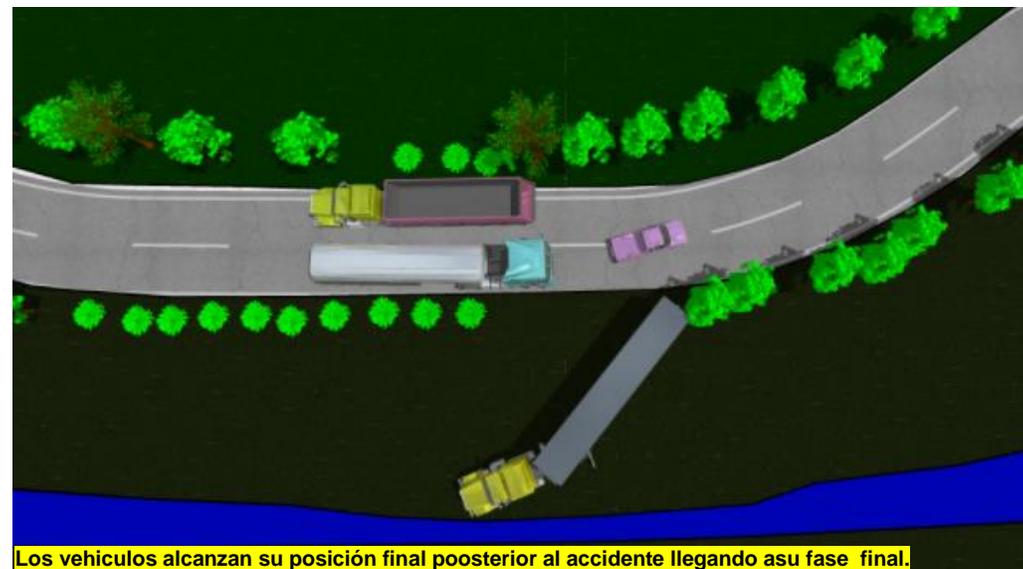
En la fase de conflicto el conductor del tractocamión de placas SYS-663, intenta frenar para no impactar a la camioneta, pero debido a la pendiente de la vía y la superficie húmeda este se desliza produciéndose el primer impacto e impulsando a la camioneta hacia delante impactándola contra el tráiler del tractocamión que transita delante de la camioneta produciéndose el segundo impacto.



El conductor de l tractocami3n pierde el control y se dirige al costado izquierdo de la via



La camioneta gira sobre su propio eje debido al impulso por el cambio de direccion del tractocaci3n a la izquierda



Los vehiculos alcanzan su posici3n final poosterior al accidente llegando asu fase final.

En las im3genes anteriores se recrean los desplazamientos de los veh3culos posterior a impacto.

9.1.2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

Dentro del trabajo de análisis de la información, se tomaron como referencia las medidas y distancias de los E.M.P y E.F, descritas y fijadas en el bosquejo topográfico, los datos obtenidos del Informe Policial de Accidente de Tránsito, fotografías y medidas tomadas sobre la vía en el sitio donde ocurrió el accidente de tránsito, de esta forma se pudo establecer lo siguiente:

- Se pudo verificar el punto de referencia y las medidas tomadas por el agente de tránsito.
- Se pudo identificar los vehículos involucrados en el accidente de tránsito, sus datos y características.
- Se obtuvo información de los daños causados a los vehículos involucrado en el accidente de tránsito.
- Se pudo establecer la posición final de los vehículos.
- Se pudo identificar las características de la vía.
- Se pudo establecer que la vía contaba con señales de tránsito y demarcación.
- Se pudo establecer que no hay elementos que disminuyeran la visual de los conductores de los vehículos, antes del impacto, árboles o trabajos sobre la vía.
- Se pudo establecer que en el momento del accidente la vía se encontraba húmeda.
- Se pudo establecer los desplazamientos de los vehículos sobre la vía momentos antes del accidente.
- Se pudo establecer la posición del punto de impacto sobre la vía.
- Se pudo establecer que el tractocamión impactó inicialmente a la camioneta en la parte trasera.
- Se pudo establecer que el conductor de la camioneta intentó adelantar al tractocamión en zona prohibida.
- Se pudo establecer que el conductor de la camioneta no guardó la distancia de seguridad cuando transitaba detrás del tractocamión.
- No se pudo establecer la velocidad aproximada de los vehículos, ya que en el informe policial o en algún otro documento, no se encontró descrita huella de frenado, huella de arrastre metálico, huella de derrape, huella de velocidad crítica o algún elemento cuantitativo que ayude a calcular mediante modelos físicos las velocidades desarrolladas por los vehículos antes del impacto.

9.1.3. CONCLUSIONES

Al realizar un análisis de la vía, del lugar de los hechos, del croquis, distancias plasmadas en el bosquejo topográfico, daños del vehículo, fotografías del lugar del accidente y toda la información recolectada, podemos apreciar que el vehículo tipo camioneta se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto en el mismo sentido vial, sobre el carril derecho, detrás del tractocamión de placas SRR-924 y delante del tractocamión de placas SYS-663.

En este caso podemos decir que la falta de precaución del conductor del **vehículo No 1 tipo camioneta** al tratar de adelantar al vehículo tractocamión de placas SRR-924 y luego regresar girando bruscamente a la derecha para ingresar al espacio entre los dos tractocamiones nuevamente, sin guardar la distancia de seguridad, fue la maniobra que dio inicio a que se desencadenara la ocurrencia del accidente de tránsito.

El conductor de la camioneta debió esperar un tramo de la vía recto y donde tuviera un ángulo visual amplio sobre los vehículos que transitan de forma contraria y así poder adelantar al tractocamión de forma segura.

El conductor de la camioneta no tuvo en cuenta todos los factores adversos que no permitían que un vehículo realizara este tipo de maniobras de forma segura sin poner en peligro su vida y la de los demás, el adelantar en una zona prohibida en un tramo donde la vía tiene una inclinación, su geometría es una curva y el campo visual sobre los demás vehículos que transitan de forma contraria es casi nula, cualquier conductor en estas condiciones tiene un alto porcentaje de sufrir un accidente de tránsito.

Dentro de los análisis de toda la información no se evidencia maniobra errónea por parte de los conductores de los tractocamiones que incidieran en la ocurrencia del accidente de tránsito, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, impacta a la camioneta en el vértice posterior derecho en el momento en que este presiona los frenos para no impactarla, pero la inclinación de la vía, la superficie mojada y el peso de 50 toneladas, crearon un efecto de deslizamiento sobre el asfalto que no permitieron la adherencia de las llantas del tractocamión.

Al no tener adherencia las llantas del tractocamión, el conductor no puede detener el vehículo de forma controlada perdiendo control sobre él impactando a la camioneta en el vértice posterior derecho que en esos momentos intentaba ingresar al carril derecho de forma intempestiva.

La falta de precaución del conductor de la camioneta determinó la ocurrencia del accidente de tránsito.

10. TEORÍA DEL ACCIDENTE

FACTOR DETERMINANTE:

FACTOR HUMANO: Aplica para la conductora del vehículo No 1 tipo camioneta, adelantar en zona prohibida.

FACTOR CONTRIBUYENTE: Aplica para la vía y el factor ambiente, al presentarse el accidente sobre una curva con una pendiente y la superficie mojada por lluvias.

11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Ley 769 del 2002, Código Nacional de Tránsito.

Ley 1383 del 2010, por el cual se modifica el Código Nacional de Tránsito.

Resolución 03027 del 2010,

Manual de Policía Judicial.

Manual de Cadena de Custodia.

Manual de Investigación de Accidentes.

Manual de Diligenciamiento de Informe Policial en Accidente de Tránsito.

Manual de Señalización Vial.

Cálculo de la velocidad en la investigación de accidentes de tráfico.

Procedimientos topográficos en accidentes de tránsito.

Firma,



JUAN CARLOS GONZALEZ OVALLE

Perito investigador de Accidentes de Tránsito.

C.I No 01719-12686 del C.P.I.T.I.C

Cedula No 7.628.487 de santa marta

PERFIL ACADÉMICO.

- ✓ Técnico Profesional en servicio de Policía.
- ✓ Técnico Profesional en Seguridad Vial.
- ✓ Curso policía de tránsito.
- ✓ Curso policía judicial.
- ✓ Curso competencias ciudadanas en seguridad vial
- ✓ Curso educación vial para la ciudadanía (Buenos Aires, Argentina)
- ✓ Curso promotor comunitario de seguridad vial. (ANSV Argentina)
- ✓ Curso sistema de gestión de seguridad vial ISO 39001.
- ✓ Curso auditor interno en sistemas de gestión de seguridad vial ISO 39001
- ✓ Diplomado en Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito.
- ✓ Diplomado seguridad, transporte y manejo de sustancias peligrosas.
- ✓ Diplomado en investigación de accidentes
- ✓ Diplomado en plan estratégico de seguridad vial.
- ✓ Diplomado en topografía.
- ✓ 11 años en la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional investigando accidentes de tránsito.
- ✓ 3 años de investigador judicial en el área operativa especializada, de la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional.
- ✓ 2 años como perito privado en reconstrucción de accidentes.
- ✓ Asesor en prevención de seguridad vial ARL positiva.
- ✓ Instructor en seguridad vial SOINT I.P.S
- ✓ Docente en la corporación educativa de Córdoba, en el área de métodos técnicos de exploración para accidentes de tránsito.
- ✓ Autor del libro procedimientos topográficos en accidente de tránsito.
- ✓ Inscrito en el consejo profesional de ingeniería de transportes y vías de Colombia

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

JUZGADO 22 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA DC
BOGOTA DC
E. S. D.

ASUNTO: SE CONTESTA DEMANDA Y PROPOSICIÓN DE EXCEPCIONES DE MERITO.
REF. Proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extra contractual promovido por OFELMA HERNANDEZ VARGAS y otros contra TRSANSPORCAR LOGISTICA y otros
RAD. 11-00-131-03-022-2021-00115-00.

HENRY GUTIERREZ LAKATT, mayor y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía N°73.192.483 expedida en Cartagena, y portador de la T.P. No. 168.928 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como Apoderado Especial de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS sociedad legalmente constituida y representada legalmente por el señor JAIRO ANDRES ARTEAGA SILVA parte demandada dentro del proceso del epígrafe y encontrándome dentro del término legal para proponer excepciones, me permito formular las siguientes **EXCEPCIONES DE MERITO O PERENTORIA.**

CON RESPECTO A LOS HECHOS

PRIMERO. ES CIERTO

SEGUNDO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa que el propietario del remolque es y ha sido desde hace años de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS, solo que la transferencia de dominio no ha podido generarse porque se desconoce el paradero del mismo.

TERCERO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa que el hecho se encuentra incompleto y no explica hacia dónde va dirigido el mismo.

CUARTO. ES CIERTO.

QUINTO. ES FALSO, partiendo de la premisa que el automotor SYS 663 no violó ninguna norma de tránsito ni mucho menos su operador operó el automotor de manera indiscriminada e irresponsable como lo hace ver la apoderada demandante, pues quien genera el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio.

SEXTA. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio.

SÉPTIMA. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

OCTAVO. ES FALSO. S FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

NOVENO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa inicial que el policial si fue quien registro el croquis del accidente, sin embargo, partiendo de la teoría del caso de la defensa

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

DECIMO. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa que el accidente fue generado con ocasión a la violación de las normas de tránsito, invasión de carril en área prohibida para avanzar otro vehículo (franjas amarillas continuas) fue generado por el operador del vehículo de placas BVC781, el cual generó el accidente que conllevó a la muerte del señor LOZANO MACIAS, la cual será probada dentro del juicio.

DECIMA PRIMERA. ES FALSO, partiendo de la premisa que el generador del accidente que nos ocupa es el operador del vehículo BVC781 por violación de las normas de tránsito, invasión de carril en área prohibida para avanzar otro vehículo (franjas amarillas continuas), conllevando al fatídico suceso; adicional a eso a quien debe imputársele el fallecimiento es el mismo conductor señalado.

DECIMA SEGUNDA. NO ME CONSTA, que demuestre los supuestos daños morales adicional a eso, al momento de la presentación de la demanda el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ, ya adquiriría la mayoría de edad por lo cual no debe verse como menor de edad sino como adulto.

DECIMA TERCERA. NO ME CONSTA, que demuestre los supuestos daños materiales adicional a eso, al momento de la presentación de la demanda el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ, ya adquiriría la mayoría de edad por lo cual no debe verse como menor de edad sino como adulto.

DECIMA CUARTA. ES FALSO, por cuanto el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ al momento de presentar la demanda, es mayor de edad por lo que la calidad de huérfano, por cuanto este calificativo se le da a la persona menor de edad que por circunstancias ajenas a su voluntad pierda ambos padres, siguiendo con vida su madre hoy demandante.

DECIMA QUINTA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso, la supuesta afectación por daño a la vida en relación, por otro lado, y sin ánimo de generar controversias un Aparcero no generaría ingresos para el pago de una colegiatura en medicina que oscila entre los diez a veinte millones de pesos por semestre.

DECIMA SEXTA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso las supuestas “ayudas para gastos personales” así como los supuestos daños materiales.

DECIMA SEPTIMA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso el supuesto daño moral, adicional a esto, el hoy fallecido no residía con su madre por lo que los hogares están separados.

DECIMA OCTAVA. NO ME CONSTA, que lo pruebe dentro del proceso tanto la labor encomendada como los “ingresos” que manifiesta la apoderada.

DECIMA NOVENA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso, adicionalmente este hecho ya se encuentra repetitivo y relacionado en los distintos hechos anteriores.

VIGESIMA. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa inicial que las personas relacionadas guardan relación con el vehículo de placas SYS 663, sin embargo, el mismo NO FUE QUIEN GENERÓ el fatídico suceso sino por el contrario el operador del automotor BVC 781, el cual de manera irresponsable invadió carril en zona prohibida generando el accidente en comento.

VIGESIMA PRIMERA. ES CIERTO, pues se evidenció la práctica de medidas cautelares las cuales fueron exageradas al embargar alrededor de quince propiedades del “propietario del remolque” quien se desconoce su paradero.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

CON RESPECTO A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

PRIMERO. ME OPONGO A ESTA PRETENSION, Como primera medida, la pretensión resulta ser compleja pues mas que una pretensión resulta ser una transcripción de los hechos de la demanda con afirmaciones sin soporte técnico científico que garantice sus señalamientos, partiendo solo de un croquis de accidente el cual se avizoran sendas irregularidades, sin embargo la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS, se opone a esta pretensión pues se tiene la suficiente evidencia técnica y física que puede inferir de manera irrefutable que nuestro vehículo NO fue el generador del accidente en comento sino por le contrario el automotor en el que se transportaba el finado por maniobras imprudentes y contrarias a la seguridad vial ocasionan el hecho los cuales se probaran con suficiente material probatorio que lo demostrará.

SEGUNDO. ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, partiendo de la premisa fáctica que la condena y ejecución de la misma solo se dará conforme lo probado y reconocido dentro del proceso así como la aplicación de algún tipo de reconocimiento de perjuicios ya sean patrimoniales o morales, sin embargo la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS, se opone a esta pretensión pues se tiene la suficiente evidencia técnica y física que puede inferir de manera irrefutable que nuestro vehículo NO fue el generador del accidente en comento sino por le contrario el automotor en el que se transportaba el finado por maniobras imprudentes y contrarias a la seguridad vial ocasionan el hecho los cuales se probaran con suficiente material probatorio que lo demostrará.

TERCERO. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera

CON RESPECTO A PERJUICIOS PATRIMONIALES LUCRO CESANTE OFELMA HERNANDEZ VARGAS

ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

CON RESPECTO A PERJUICIOS PATRIMONIALES LUCRO CESANTE MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

LUCRO CESANTE OFELMA HERNANDEZ VARGAS

ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

LUCRO CESANTE MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

CUARTO. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES.

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

QUINTA. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

QUINTA. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

SEXTA. ME OPONGO A ESTA PRETENSION, Toda vez que ante la inexistencia para probar siquiera de manera indiciaria los daños o supuestos perjuicios causados, resulta inadmisibile la totalización de los mismos por los cuales deben ser desechedos.

PROPOSICIÓN DE EXCEPCIONES

Con base a los hechos que se ponen de presente y de los cuales **ME OPONGO** me permito presentar las siguientes **EXCEPCIONES DE MERITO** o **PERENTORIAS**:

INEXISTENCIA O AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD

Esta excepción tiene su origen en el rol de cuidado por parte del conductor de un automotor, esto es la generación del riesgo

Los factores de riesgo en la vía y su entorno en la seguridad vial.

En toda actividad humana concurren ineludiblemente **TRES** factores inseparables: El medio ambiente, la máquina y el hombre. En materia de accidentes de tránsito estos tres factores se conjugan en lo que se conoce como "El triángulo accidentalológico". En esta figura geométrica, la base es ocupada por el "Factor Humano", el cateto de la izquierda por el "Factor Ambiental" y el de la derecha por el "Factor automotriz".

EL HOMBRE O FACTOR HUMANO:

El hombre conductor, inmerso en un mundo que hoy se caracteriza por la celeridad, la angustia y el stress, no es ajeno a la influencia que estos factores producen sobre la acción de conducir, principalmente a la incidencia que ellos poseen sobre el estado psicofísico del individuo, particularmente en lo relativo a los tiempos de reacción. El tiempo psicofísico de reacción es el lapso de tiempo comprendido entre la visualización de la situación de riesgo y la iniciación de la acción preventiva, representada generalmente por la realización de las maniobras de evasión y/o frenado.

Esta situación se traduce, en materia vial, en un notorio incremento de las velocidades de circulación y en una considerable disminución de los límites de prudencia aumentando, consecuentemente el número de siniestros.

Debemos tener en cuenta que la posibilidad de respuesta de un ser humano ante determinado estímulo depende de tres factores que actúan secuencial y sincronizadamente, a saber: 1) La percepción, 2) La resolución y 3) La acción. El período

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

de tiempo que transcurre desde la iniciación de la percepción hasta la finalización de la acción se denomina "TIEMPO PSICOFISICO DE REACCION"

EL MEDIO AMBIENTE O FACTOR AMBIENTAL:

Este factor se encuentra constituido por los elementos que, independientes entre sí, se ven íntimamente relacionados en materia vial: Las condiciones meteorológicas y el camino:

a. Las condiciones meteorológicas:

La lluvia, niebla, humo y luminosidad son algunos de los principales constituyentes de las condiciones meteorológicas reinantes que pueden influir en la producción del siniestro, afectando por un lado la visibilidad, la que puede verse atenuada, disminuida e incluso anulada impidiendo percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras de evasión o frenado, mientras que por otro va a modificar el coeficiente de adherencia o rozamiento entre el neumático y la calzada, aumentando notoriamente las distancias de frenado.

b. El camino:

El tipo de calzada, banquetas, la existencia de peralte, puentes, alcantarillas, pendientes y abovedamiento de la vía de circulación, su estado de conservación y mantenimiento influirán también en la circulación de los vehículos y en los siniestros que se puedan producir.

Así, los coeficientes de adherencia entre el neumático y la calzada variarán con la naturaleza del material empleado para la construcción del camino e incluso con su estado de utilización.

Debe tenerse en cuenta que también influye en la adherencia del neumático, la existencia de tierra suelta, arena o agua sobre la calzada, comportándose los dos primeros elementos como pequeños rodamientos entre las superficies en contacto y el segundo como película lubricante, particularmente en aquellos casos en que el automotor cuenta con cubiertas de deficiente dibujo.

El radio de curvatura, la existencia de peralte y su sentido de inclinación pueden influir en la estabilidad direccional de los móviles, particularmente cuando circulan a velocidad elevada, como influyen también la presencia de baches, "lomos de burro" y toda otra anomalía de la superficie del camino.

Por otro lado se encuentran en la vía factores tales como: animales, niños jugando, personas distraídas o temerarias, vehículos que obstruyen las vías, obras civiles en proceso, etc, que se convierten en factores de riesgo, sobre todo para aquellos conductores que no se concentran lo suficiente mientras están manejando.

Es pues necesario tener todos los sentidos alerta a la hora de conducir, para poder reaccionar con suficiente tiempo cuando aparezca un imprevisto en la vía.¹

En el caso que nos ocupa vemos que hubo una flagrante falla por parte del conductor del vehículo de placas BVC781, pues si se entra a identificar los factores que generaron el triángulo accidente lógico vemos que: El factor Humano: La celeridad al momento de ejercer la reacción, esto se ve cuando el conductor de la camioneta tipo Hilux pretende sobrepasar en una curva donde la señalización claramente identifica que NO SE PUEDE ADELANTAR, y que al intentar HACERLO se encuentra con otro rodante tipo TRACTO CAMION, que al ver el cierre e imposibilidad de adelantar trata de volver a su cauce, pero entramos en este momento al factor ambiental – condiciones climatológicas, la vía estaba en lluvia y en descenso por lo que la maniobra y reacción de la maquina se afecta generando la situación de riesgo esto al momento de cualificarse se puede vislumbrar que el conductor de la camioneta BVC781, viola el deber de cuidado generando con su intrépido movimiento la consecuencia que llevó al fallecimiento del ocupante del mismo vehículo.

Esto puede ser debidamente comprobado mediante el informe pericial hecho por el Perito técnico profesional en seguridad Vial Dr. JUANZ GONZALEZ, quien en informe técnico – pericial de investigación de accidente de transito I.A.T No. 05-22 el cual en su acápite de conclusiones al momento de efectuar la inspección a la carretera y condiciones del accidente relato:

¹ <https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article?id=1475:factores-de-riesgo-de-la-via-y-su-entorno-para-la-seguridadvial>.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT

ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

Al realizar un análisis de la vía, del lugar de los hechos, del croquis, distancias plasmadas en el bosquejo topográfico, daños del vehículo, fotografías del lugar del accidente y toda la información recolectada, podemos apreciar que el vehículo tipo camioneta se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto en el mismo sentido vial, sobre el carril derecho, detrás del tractocamión de placas SRR-924 y delante del tractocamión de placas SYS-663.

En este caso podemos decir que la falta de precaución del conductor del vehículo No 1 tipo camioneta al tratar de adelantar al vehículo tractocamión de placas SRR-924 y luego regresar girando bruscamente a la derecha para ingresar al espacio entre los dos tractocamiones nuevamente, sin guardar la distancia de seguridad, fue la maniobra que dio inicio a que se desencadenara la ocurrencia del accidente de tránsito.

El conductor de la camioneta debió esperar un tramo de la vía recto y donde tuviera un ángulo visual amplio sobre los vehículos que transitan de forma contraria y así poder adelantar al tractocamión de forma segura.

El conductor de la camioneta no tuvo en cuenta todos los factores adversos que no permitían que un vehículo realizara este tipo de maniobras de forma segura sin poner en peligro su vida y la de los demás, el adelantar en una zona prohibida en un tramo donde la vía tiene una inclinación, su geometría es una curva y el campo visual sobre los demás vehículos que transitan de forma contraria es casi nula, cualquier conductor en estas condiciones tiene un alto porcentaje de sufrir un accidente de tránsito.

Dentro de los análisis de toda la información no se evidencia maniobra errónea por parte de los conductores de los tractocamiones que incidieran en la ocurrencia del accidente de tránsito, el conductor del tractocamión de placas SYS663, impacta a la camioneta en el vértice posterior derecho en el momento en que este presiona los frenos para no impactarla, pero la inclinación de la vía, la superficie mojada y el peso de 50 toneladas, crearon un efecto de deslizamiento sobre el asfalto que no permitieron la adherencia de las llantas del tractocamión.

Al no tener adherencia las llantas del tractocamión, el conductor no puede detener el vehículo de forma controlada perdiendo control sobre él impactando a la camioneta en el vértice posterior derecho que en esos momentos intentaba ingresar al carril derecho de forma intempestiva.

La falta de precaución del conductor de la camioneta determinó la ocurrencia del accidente de tránsito²

Amen de lo anterior, vemos que existen claros elementos de juicio que permiten inferir la ausencia de responsabilidad del tractocamión SYS 663, por lo que solicito señor JUEZ se declare probada la presente excepción concediendo la absolucón y en su defecto se declare responsable al conductor del Vehículo de placas BVC 781, señor HANER RICO GARCIA.

COBRO DE LO NO DEBIDO

Esta excepción esta llamada a prosperar en relación a la primera sobre la vulneración al deber de cuidado, generada por el señor HANER RICO GARCIA, conductor de la camioneta BVC781, quien a todas luces es el directo a responder por la fatalidad que hoy nos ocupa y quien se adiciona figuraba como pasajero en el vehículo objeto de debate adicional.

EN LA ETAPA PROBATORIA SEÑOR JUEZ DADA SU EXPERIENCIA TOMARA EN CUENTA EL PERITAZGO O INFORME DE ACCIDENTE RENDIDO, NO OBSTANTE LOS CONDUCTORES UNA VEZ SUCEDIDOS LOS HECHOS FUERON LLEVADOS A CENTROS HOSPITALARIOS Y EL SEÑOR CROQUISTA NO LES PRESENTO ESTE INFORME PARA EL RECONOCIMIENTO DE LO REALMENTE ACONTECIDO, NO ASI SE PUEDE VER LA POSICION DE LA CAMIONETA QUE QUEDA POR FUERA DEL CARRILCON LO QUE SE PUEDE CORROBORAR QUE REALIZO MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO, lo que generó el accidente y que de muy mala manera se pretende trasladar esta responsabilidad al operador del tractocamión SYS663 de nuestra compañía

² Informe de Accidente de Transito I.A.T No. 05-22 – Juan Gonzalez.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

el cual iba en su vía y cumpliendo a cabalidad las directrices de tránsito adicionado a esto su experiencia en la vía por muchos años-

Así las cosas, solicito de declare probada la presente excepción de mérito, se absuelva al demandado y la correspondiente condena en costas y agencias en derecho.

POSIBLE TEMERIDAD Y MALA FE,

Esta excepción va encaminada a como se presenta una demanda de Responsabilidad Civil Extracontractual bajo la premisa o existencia de otro proceso ya presentado en otra ciudad como lo es en el juzgado 04 civil del circuito de Bucaramanga.

Por otro lado, si bien es cierto y bajo gracia de discusión los hechos acontecieron en el playón en la ruta Bucaramanga, ante la inexistencia de jueces del circuito le compete a la cabecera de Bucaramanga, no es de más agregar que la demandada que aquí le enfilan baterías corresponde a una sociedad cartagenera y por ende el fuero territorial debía ventilarse en Cartagena y no en Bucaramanga.

El sustento de esto no es más al encuadrar los demandantes de Bucaramanga y Bogotá manejan una línea de apellidos similares por lo que de ser familia debían manejar una unidad territorial y no por el contrario elevar sendas demandas en distintas partes del territorio colombiano.

Esto podría ventilarse como una posible mala fe o temeridad de los profesionales del derecho o en su defecto de sus prohijados judiciales.

Solicito que se declare probada la presente excepción absolviendo de inmediato a la sociedad demandada

EXCEPCION GENERICA

En el evento de que su señoría halle probada una excepción derivada de un hecho que así lo constituya, depreco la declare en Sentencia, al tenor de lo ordenado en el artículo 282 del CGP.

CON RESPECTO A LAS PRUEBAS QUE PRACTICAR.

Primero que todo para que una prueba tenga firmeza debe tener conducencia pertinencia y utilidad para que sirva de preámbulo o soporte para la teoría del caso de cada parte.

En este orden de ideas solicito **NO SE TENGAN EN CUENTA LAS SIGUIENTES PRUEBAS TESTIMONIALES:**

SERGIO ANDRES PEREZ LOZANO, Solo un funcionario o perito podría valorar la magnitud de un daño mental o perjuicio y con respecto de la parte demandante estos no guardan relación ínfima que pueda dar algún tipo de credibilidad o imparcialidad en su testimonio que pueda dar un elemento de juicio para ser usado dentro de esta justa judicial, por lo que solicito se desestime el mismo.

MARCOS AURELIO VILLAMIZAR, Solo un funcionario o perito podría valorar la magnitud de un daño mental o perjuicio y con respecto de la parte demandante estos no guardan relación ínfima que pueda dar algún tipo de credibilidad o imparcialidad en su testimonio que pueda dar un elemento de juicio para ser usado dentro de esta justa judicial, por lo que solicito se desestime el mismo.

CON RESPECTO A LOS INTERROGATORIOS DE PARTE:

Con respecto a los interrogatorios de parte del señor **JAIRO ANDRES ARTEAGA SILVA (Rep. Legal de Transporcar Logistica SAS), JOHNATAN LAITON GUERRERO y LEONARDO GORDILLO GOMEZ** (expropietarios del vehículo), carecen a todas luces de pertinencia conducencia y utilidad por la sencilla razón que al momento de los hechos, unos se encontraban en Cartagena de indias y el otro fuera del país, por ello como pueden tener un conocimiento de causa o físico de los hechos ocurridos a kilómetros de sus posiciones geo estacionarias.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

Por esto resulta a modo irrefutable el pretender hacerles cuestionarios sobre unas circunstancias que al unisoné serian meros testigos de oídas o de referencia dada por un tercero.

Amen de lo anterior solicito se abstenga de practicarse estas pruebas por ser tajantemente improcedentes.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Invoco como fundamentos de Derecho el Art. 372 y 588 del CGP.

PRUEBAS

Con el fin de demostrar los hechos que configura la excepción propuesta le apporto y solicito las siguientes:

Solicito tener y practicar como tales las siguientes:

1. TESTIMONIALES:

- Se solicita el testimonio del Perito Técnico Profesional en Seguridad Vial Señor JUAN GONZALEZ identificado con C.C 7.628.487 C. I No. 01719-12686 del C.P.T.I.C, siendo su testimonio pertinente y conducente al exponer y explicar el informe de accidente de tránsito I. A. T. No. 05-22, sobre el accidente investigado de fecha 31 de octubre de 2020 y pueda dar fe conforme su experiencia y estudio del terreno donde se generó el accidente el informe para así dar plena certeza de la ausencia de responsabilidad del automotor SYS 663, el cual puede ser notificado por intermedio de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS o en su correo electrónico gonzalezylzanoasesores@gmail.com.

2. DOCUMENTALES:

- Los demás documentos que obran en el expediente, que reposa en su despacho.
- Informe técnico legal I. A. T. 05 – 22 rendido por perito Técnico Profesional en Seguridad Vial Dr. Juan González sobre el accidentes de tránsito.

1. DE OFICIO:

Se oficie al juzgado 15 Civil del circuito de Bucaramanga sobre el expediente bajo radicado 20210010700, que cursa contra los mismos demandados y que rinda un informe sobre el estado del mismo y sobre las partes actoras del mismo y que relación pueden o lleguen a tener con el finado.

INTERROGATORIO DE PARTE

Pido del juzgado que decrete un interrogatorio de parte, que debe absolver a los señores OFELMA HERNANDEZ VARGAS, identificada con la C.C. # 28.335.231; MARIA CECILIA LOZANO MACIAS, identificada con la C.C. # 35.467.274 y MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ del cual se desconoce su cedula de ciudadanía demandantes dentro del proceso del epígrafe. El interrogatorio lo formularé verbalmente en la audiencia respectiva y versará sobre todos los hechos contenidos en la demanda.

LAS QUE SE PRETENDEN HACER VALER

OFICIOS

Solicito decrete las pruebas que de oficio usted, señor Juez considere pertinente.

ANEXOS

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

- Los documentos enunciados en el acápite anterior y el presente memorial de excepción de Merito.

NOTIFICACIONES

- El Demandado en la dirección descrita en el aludido proceso.
- El suscrito en la secretaria del despacho o en mi oficina de abogados en Cartagena de Indias, Barrio Centro, Edificio Concasa Oficina 1401.

PETICION

1.- Depreco a usted señor Pretor, se sirva declarar probadas las excepciones de **INEXISTENCIA O AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD, COBRO DE LO NO DEBIDO, TEMERIDAD Y MALA FE, EXCEPCIÓN GENÉRICA.**

2.- Como consecuencia de lo anterior, declare la terminación del proceso.

3.- Condénese a las demandantes al pago de los perjuicios causados a mi mandante y las costas y agencias en derecho generadas.

Por lo anterior su señoría, sírvase tomar atenta nota y actuar de conformidad.

CORDIALMENTE,



HENRY GUTIÉRREZ LAKATT

C / C. No. 73.192.483 DE CARTAGENA

T. P. No. 168.928 DEL C. S. DE LA JUD.

**INFORME TÉCNICO - PERICIAL
DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

I.A.T No. 05-22

**ACCIDENTE INVESTIGADO
DE FECHA 31 DE OCTUBRE DE 2020,**

**(VÍA BUCARAMANGA – SAN ALBARTO)
KILÓMETRO 61 + 035**

MONTERÍA, CÓRDOBA 28 ENERO DE 2022.

CONTENIDO.

	página
1. DESTINO DEL INFORME.....	5
2. OBJETIVO DEL INFORME.....	5
3. DESCRIPCIÓN DE LOS E.M.P Y EV.....	5
4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS.....	5.
5. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA...	5
6. INSTRUMENTOS EMPLEADOS.....	5
7. EXPLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS TÉCNICOS-CIENTÍFICOS.....	5
8. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.....	6
9. REFERENCIA.....	6
10. DOCUMENTOS A ANALIZAR.....	6
11. ACCIDENTE INVESTIGADO.....	6
12. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA.....	6
13. CARASTERISTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS.....	6
14. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES.....	7
15. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA.....	7
16. FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA.....	7
17. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS.....	11
18. CONDUCTORES INVOLUCRADOS.....	14
19. DINÁMICA DEL ACCIDENTE.....	17
20. FUNDAMENTO JURÍDICO.....	22
21. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	22
22. FUNDAMENTO NORMATIVO.....	22
23. ANÁLISIS MECÁNICO.....	24

24. ANÁLISIS DE LOS VEHÍCULOS.....	25
25. ANÁLISIS DAÑOS DE LOS VEHÍCULOS.....	25
26. ANÁLISIS DE LAS DISTANCIAS Y MEDIDAS.....	29
27. ANÁLISIS DE LA VÍA.....	30
28. ANÁLISIS DE EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	31
29. ANÁLISIS DE LA INFORMACION	34
30. CONCLUSIONES.....	35
31. TEORIA DEL ACCIDENTE.....	35
32. FACTOR DETERMINANTE.....	54

INTRODUCCIÓN.

La investigación pericial del accidente de tránsito es una disciplina de la criminalística que estudia el tiempo, modo, y lugar del accidente de tránsito o siniestro vial, cuyo objetivo es establecer las causas que produjeron el accidente de tránsito, dentro del cual encontramos el estudio y análisis de los factores humano, vehículo y ambiental.

Es decir que el accidente de tránsito ocurre cuando alguno o varios de estos factores son alterados en su curso normal, siendo este el punto de partida para comenzar la investigación del accidente de tránsito.

El factor humano es la causa de mayor influencia al momento del accidente, y no solo podemos decir que es el conductor de un vehículo solamente es la causa, también hacen parte del factor humano los peatones, el ciclista, el acompañante y el pasajero.

este factor está ligado por tres aspectos que influyen al momento del accidente sobre factor humano estos son: la imprudencia, la impericia y la negligencia.

Teniendo en cuenta lo anterior, en este informe técnico – pericial se analizan los aspectos y causas que influyeron en la ocurrencia del accidente de tránsito.

INFORME TÉCNICO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

1. DESTINO DEL INFORME:

Proceso de accidente de tránsito

2. OBJETIVO DEL INFORME

Realizar investigación y reconstrucción del accidente tránsito tipo choque, en el que resultaron involucrados 03 vehículos, 01 persona lesionada y 01 persona fallecida, en este dictamen Técnico podremos establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos, dando como resultado el factor determinante que influyó en la ocurrencia del siniestro vial, de acuerdo con los protocolos establecidos para la investigación de accidentes.

3. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIO Y EVIDENCIA FÍSICA EXAMINADOS

- ✚ Kilómetro 61+ 035 (Vía Bucaramanga – San Alberto).
- ✚ Inspección al lugar de los hechos.
- ✚ Análisis fijación topográfica de la vía.
- ✚ Análisis fotografías de la vía.
- ✚ Análisis Informe Policial en Accidente de Tránsito
- ✚ Inspección a vehículos.

4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS

La presente investigación de accidente de tránsito se realiza teniendo en cuenta criterios técnicos probados científicamente, con el fin de establecer objetivamente la dinámica del accidente y determinar unas conclusiones, teniendo como punto de partida el análisis de los elementos materiales de prueba y evidencia física, tales como informe policial en accidente de tránsito, fijación fotográfica, y demás elementos que surjan en el desarrollo del presente informe técnico.

5. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA DE LOS PROCEDIMIENTOS EMPLEADOS

Se garantiza el resultado del estudio técnico y son procedimientos aplicados por los diferentes organismos judiciales a nivel nacional, encargados de investigar y reconstruir accidentes de tránsito.

6. INSTRUMENTOS EMPLEADOS PARA LA INVESTIGACIÓN.

- ✚ Cámara digital marca Sony HX400V.
- ✚ Cinta métrica.
- ✚ Distanciómetro digital marca Lufkin serie TL0020.
- ✚ Programa de reconstrucción de accidente de tránsito VISTA FX2.
- ✚ Programa de reconstrucción de accidente de tránsito VIRTUAL CRASH
- ✚ Odómetro profesional marca REDLINE.

7. EXPLICACIÓN DEL PRINCIPIO O PRINCIPIOS TÉCNICOS – CIENTÍFICOS APLICADOS (INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD CIENTÍFICA)

Método técnico aplicable en el análisis de los accidentes de tránsito utilizado por las autoridades judiciales como también por el sector de investigación y reconstrucción en accidentes de tránsito, teniendo en cuenta: especificaciones técnicas de los vehículos involucrados establecidos por cada uno de los entes encargados de su fabricación o ensamblaje, la marca, clase, tipo, modelo, color, identificando las características representativas de cada uno de ellos, de igual forma el análisis del lugar de los hechos su entorno y su señalización y diseño técnico al igual que el resto de EMP Y EF).

8. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS DURANTE LA ACTIVIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA

En el presente informe se muestra los procedimientos técnicos desarrollados durante la investigación del accidente de tránsito, tales como inspección al lugar de los hechos, fijación fotográfica y topográfica, análisis de la información, análisis de las medidas.

8.1. REFERENCIA

8.1.1. DOCUMENTOS PARA ANALIZAR.

- ✚ Se analiza la información obtenida en la inspección al lugar de los hechos, la fijación fotográfica y topográfica.
- ✚ Se analiza los datos obtenidos del informe policial en accidente de tránsito.
- ✚ Se analiza las fotografías del lugar para mayor facilidad en la interpretación del terreno.
- ✚ Se analiza informe inspección a vehículos.
- ✚ Entrevistas realizadas a testigos.

8.2. ACCIDENTE INVESTIGADO

Accidente de tránsito ocurrido el día 31 de octubre de 2020, aproximadamente a las 18:20 horas, en la vía Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+035, en donde se ve involucrado el siguiente vehículo tipo camioneta de placas BVC-781 marca TOYOTA, la cual era conducida por el señor HANER RICO GARCIA, identificado con cédula de ciudadanía No 86.468.264, quien resultó lesionado; el vehículo tipo tractocamión de placas SYS-663, marca KENWORTH, conducido por el señor JOSE SEGUNDO OYOLA OLIVA, identificado con cédula de ciudadanía No 78.743.521, quien resultó lesionado; y el vehículo tipo tractocamión de placas SRR-924, marca INTERNATIONAL, conducido por el señor LUIS CARLOS CASTRO XIQUES, identificado con cédula de ciudadanía No 8.696838, quien resultó ileso.

8.3. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA

8.3.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS:

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Vía Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+035 metros
DISEÑO	Tramo de vía.
GEOMÉTRICAS	Curva, pendiente.
ANDEN	No
PERALTE	Si
PENDIENTE	Si
UTILIZACIÓN	Doble sentido.
CALZADAS	01
CARRILES	02
MATERIAL	Asfalto
ESTADO Y CONDICIONES DE LA VÍA.	Bueno
BERMAS Y/O CUNETAS	No
CONDICIONES DE TIEMPO	Húmeda
ILUMINACIÓN ARTIFICIAL	No

8.3.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES:

SEÑALIZACIÓN	CLASES Y CARACTERÍSTICAS
VERTICAL	Velocidad máxima 30 Km/h
HORIZONTAL	Línea central amarilla continua – línea de borde blanca.
DISPOSITIVOS LUMINOSOS	No

8.3.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA.

Seguridad Activa	Si
Seguridad Pasiva	No

8.4. FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA Y DEL LUGAR DE LOS HECHOS



FOTOGRAFÍA No. 1

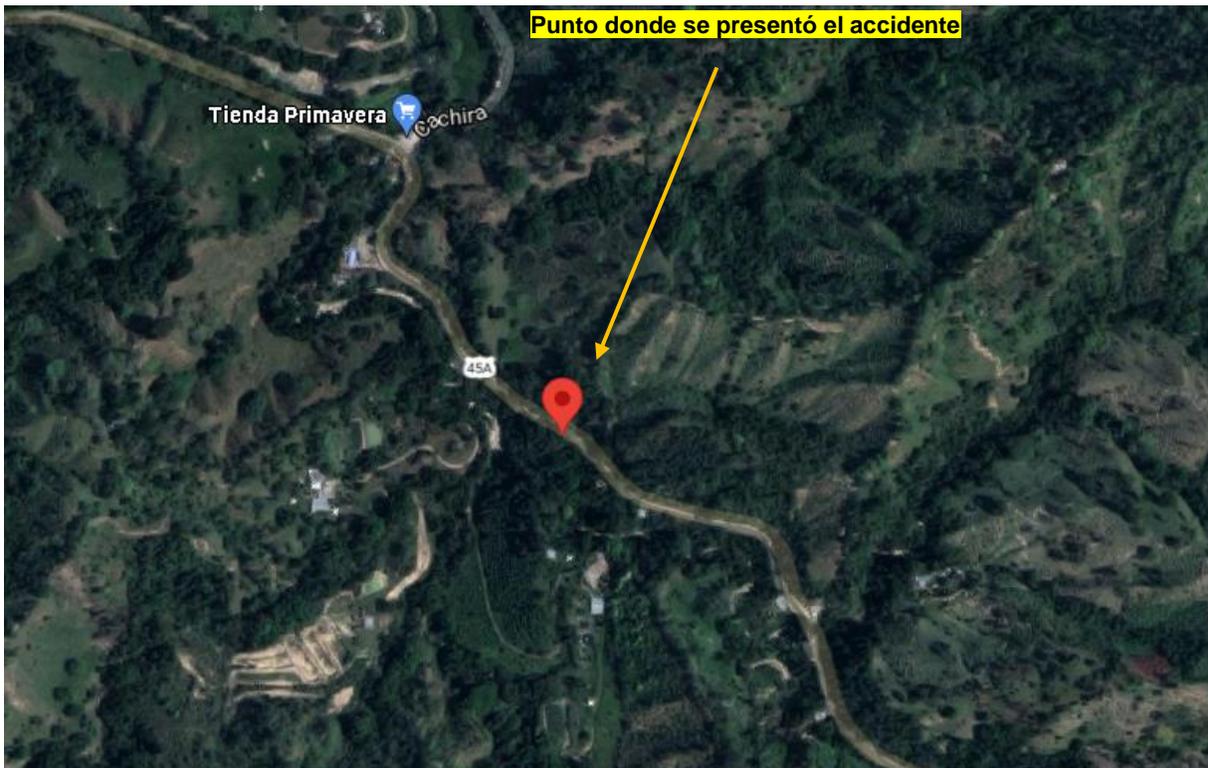
Fotografía panorámica tomada al lugar donde ocurrió el accidente de tránsito, Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+ 035 metros, donde se observa su diseño, la característica física y la carpeta de rodadura.



Imagenes tomada de google map

IMAGEN No. 1

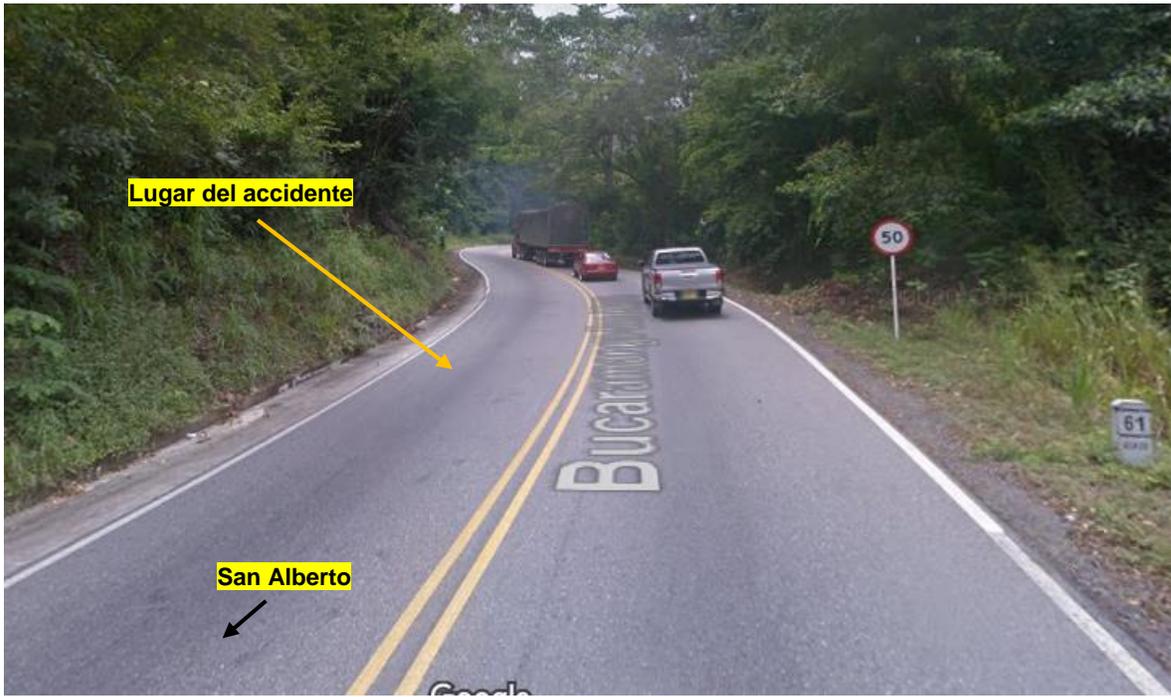
En esta imagen se muestra la ubicación del lugar donde ocurrió el accidente de tránsito.



Imagenes tomada de google map

IMAGEN No. 2

Imagen de vista aérea donde se muestra el lugar del accidente de tránsito



FOTOGRAFÍA No. 2

Fotografía tomada al lugar donde se presentó el accidente de tránsito, mostrando la geometría de la vía donde se puede apreciar que la vía presenta una curva antes de llegar a la curva donde se presentó el accidente.



FOTOGRAFÍA No. 3

Fotografía donde se observa la señal de tránsito SR-30 (límite de velocidad 30 Km/h), ubicada antes del lugar del accidente.



FOTOGRAFÍA No. 4

Fotografía donde se muestra el ancho de la vía, en el lugar donde ocurrió el accidente de tránsito.



FOTOGRAFÍA No. 5

En esta imagen se muestra el punto de referencia, pontón o desagüe de numero 60 + 1000, ubicado al costado derecho de la vía en el sentido Bucaramanga – San Alberto desde donde se tomaron las medidas.

8.5. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS (03)

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 1
CLASE	CAMIONETA
MARCA	TOYOTA
LINEA	HILUX
MODELO	2002
COLOR	VERDE ARRECIFE
CARROCERÍA	DOBLE CABINA
PLACAS	BVC-781
MOTOR No.	2631806
CHASIS No.	9FH33UNG828003608
COMBUSTIBLE	GASOLINA
SERVICIO	PARTICULAR
EMPRESA	N/A
CAPACIDAD –PASAJERO Y/O CARGA	05
SOAT	SI
REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	HANER RICO GARCÍA
LICECIA DE TRÁNSITO	10002241135
ORGANISMO DE TRÁNSITO	BUCARAMANGA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

IMAGEN No 3

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo camioneta de similares características a la que estuvo involucrada en el accidente de tránsito.

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 2
CLASE	TRACTOCAMIÓN
MARCA	KENWORTH
LINEA	T800
MODELO	2005
COLOR	AMARILLO
CARROCERÍA	SRS
PLACAS	SYS-663
MOTOR No.	
CHASIS No.	
COMBUSTIBLE	DIESEL
SERVICIO	PÚBLICO
EMPRESA	TRANSPORCAR LOGISTICA
CAPACIDAD -PASAJERO Y/O CARGA	2 PASAJEROS
SOAT	SI
REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	ENERGY LOGISTICA Y TRANSPORTES S.A.S
LICECIA DE TRÁNSITO	10011282662
ORGANISMO DE TRÁNSITO	MOSQUERA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

IMAGEN No 4

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo tractocamión de similares características al que estuvo involucrado en el accidente de tránsito.

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 3
CLASE	TRACTOCAMIÓN
MARCA	INTERNATIONAL
LINEA	760058ª 6X4
MODELO	2008
COLOR	AMARILLO
CARROCERÍA	REMOLQUE
PLACAS	SRR-924
MOTOR No.	
CHASIS No.	
COMBUSTIBLE	GASOLINA
SERVICIO	PÚBLICO
EMPRESA	COLIBER LTDA TRANSPORTES
CAPACIDAD –PASAJERO Y/O CARGA	2 PASAJERO
SOAT	SI
REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	JOSÉ ALFONSO TORRES
LICECIA DE TRÁNSITO	07-68547-008896
ORGANISMO DE TRÁNSITO	PIEDRECUESTA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

IMAGEN No 5

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo tractocamión de similares características al que estuvo involucrado en el accidente de tránsito.

8.6. CONDUCTORES INVOLUCRADOS

CONDUCTOR	VEHÍCULO N° 1
NOMBRES Y APELLIDOS	HENER RICO CARCÍA
IDENTIFICACIÓN	85468264
EDAD	50 AÑOS
PROFESIÓN	
DIRECCIÓN	CARRERA 5ª #1B-16 B/ VILLA FANY – SAN ALBERTO.
ALCOHOLEMIA	NEGATIVA
ESTADO	LESIONADO
TELEFONO	3167116635
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	HANER RICO GARCIA		
DOCUMENTO:	C.C. 85468264	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	8872727
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	19/01/2010		

Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
85468264	DIR TTOyTTE FLORIDABLANCA	27/03/2014	ACTIVA		Ver Detalle
7475323	INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	08/02/2011	VENCIDA		Ver Detalle
682760000178558	DIR TTOyTTE FLORIDABLANCA	05/04/2006	INACTIVA		Ver Detalle

\$ Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	514201221061
------------------------------	----	-------------------	--------------

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.

De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

CONDUCTOR	VEHÍCULO N° 2
NOMBRES Y APELLIDOS	JOSE SEGUNDO OYOLA
IDENTIFICACIÓN	78743521
EDAD	49 AÑOS
PROFESION	CONDUCTOR
DIRECCIÓN	MANZANA 8 LOTE 38 B/ NELSON MANDELA – CARTAGENA.
ALCOHOLEMIA	NEGATIVO
ESTADO	ILESO
TELEFONO	3003803766
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	JOSE SEGUNDO OYOLA OLIVA		
DOCUMENTO:	C.C. 78743521	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	5649038
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	12/12/2012		

Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
78743521	STRIA MCPAL TTEyTTO ARJONA	21/12/2021	ACTIVA		Ver Detalle
78743521	STRIA MCPAL TTEyTTO ARJONA	17/12/2018	INACTIVA		Ver Detalle
78743521	DPTO ADTVO TTOyTTE DIST CARTAGENA	15/12/2015	INACTIVA		Ver Detalle
10467242	STRIA TTOYTTE MCPAL TURBACO	09/01/2013	INACTIVA		Ver Detalle
10322194	STRIA TTOYTTE MCPAL TURBACO	12/12/2012	VENCIDA		Ver Detalle
231620004452530	INST TTOyTTE DE CERETE	02/10/2009	INACTIVA		Ver Detalle

\$ Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	514202098066
------------------------------	----	-------------------	--------------

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.

De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

CONDUCTOR	VEHÍCULO N° 3
NOMBRES Y APELLIDOS	LUIS CARLOS CASTRO
IDENTIFICACIÓN	8696838
EDAD	66 AÑOS
PROFESION	CONDUCTOR
DIRECCIÓN	CALLE 6 3 4-54 B/ FLOREZ PELAYO
ALCOHOLEMIA	NEGATIVO
ESTADO	ILESO
TELEFONO	3126110143
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	LUIS CARLOS CASTRO XIQUES		
DOCUMENTO:	C.C. 8696838	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	5682494
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	23/11/2009		

Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	09/06/2021	ACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	07/07/2020	INACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	31/07/2019	INACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle
8696838	STRIA TTOyTTE MCPAL LA PAZ	27/07/2018	INACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle
8696838	INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	31/07/2015	INACTIVA		Ver Detalle
9816257	INST MCPAL TTOyTTE SOLEDAD	27/08/2012	INACTIVA	CONducIR CON LENTES	Ver Detalle

\$ Multas e infracciones		
TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO: 514202809066

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.

De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

8.7. PASAJEROS U OCUPANTES DE LOS VEHÍCULOS

VEHÍCULO N° 1

NO REPORTA

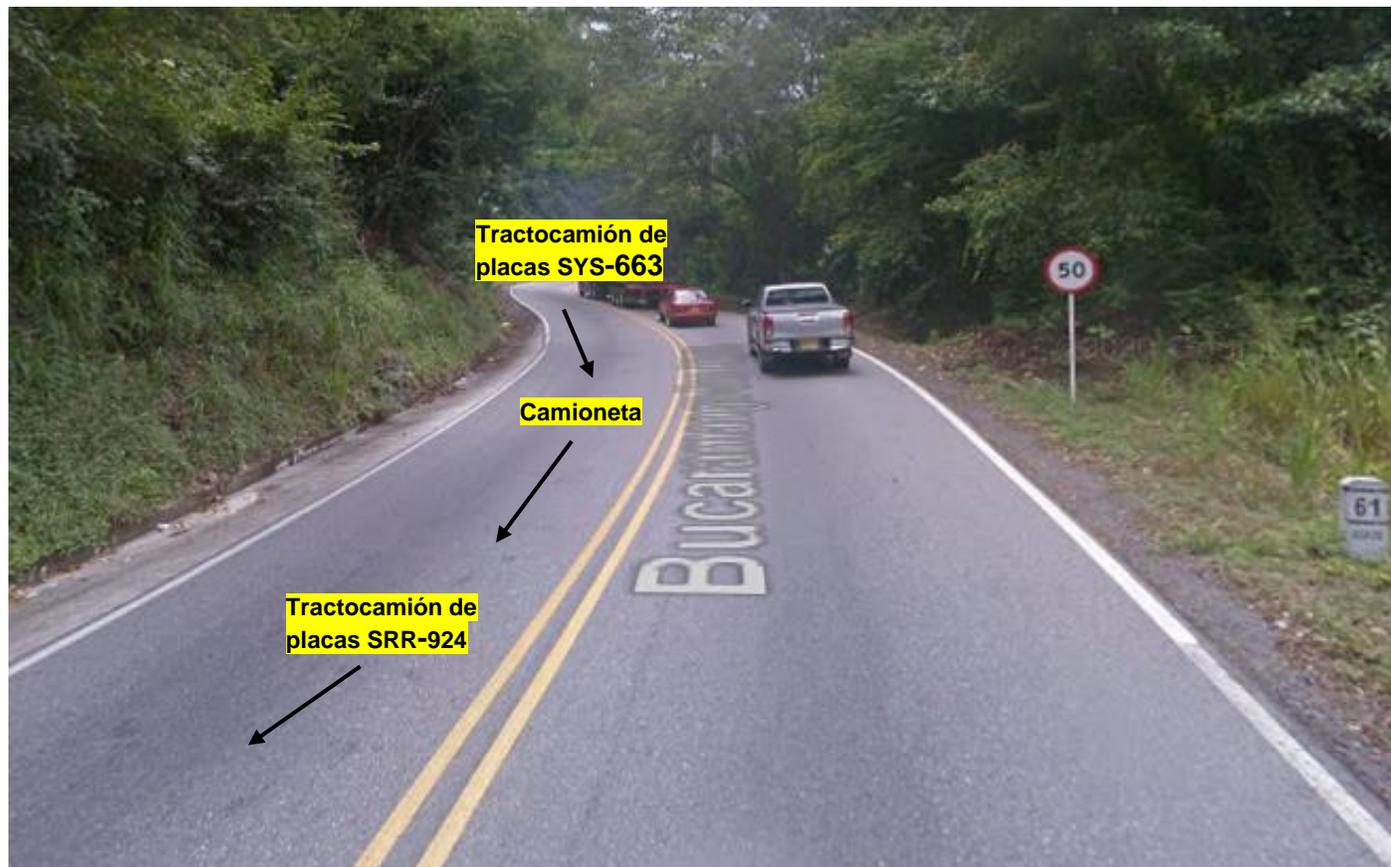
VEHÍCULO N° 2

NO REPORTA

8.8. DINÁMICA DEL ACCIDENTE

De acuerdo con los elementos materiales de prueba, Informe Policial en Accidente de Tránsito, inspección al lugar de los hechos, bosquejo topográfico, fotografías del lugar de los hechos y realizando un análisis del sitio, se puede inferir una posible dinámica del accidente de la siguiente manera:

En las condiciones antes descritas, el **vehículo No 1**, tipo camioneta conducida por el señor HENER RICO CARCÍA, momentos antes del accidente, se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto, en el mismo sentido vial y al llegar al kilómetro 61 más 35 metros realiza la maniobra de adelantamiento al vehículo No 3 y observa que un tractocamión transita por el carril contrario y al regresar a su carril es impactando en la parte posterior por el **vehículo No 2**. Tipo tractocamión de placas SYS-663 conducido por el señor JOSE SEGUNDO OYOLA quien lo impulsa hacia delante impactando en la parte trasera del tráiler vehículo **No 3**. Tractocamión de placas SRR-924 conducido por el señor LUIS CARLOS CASTRO.



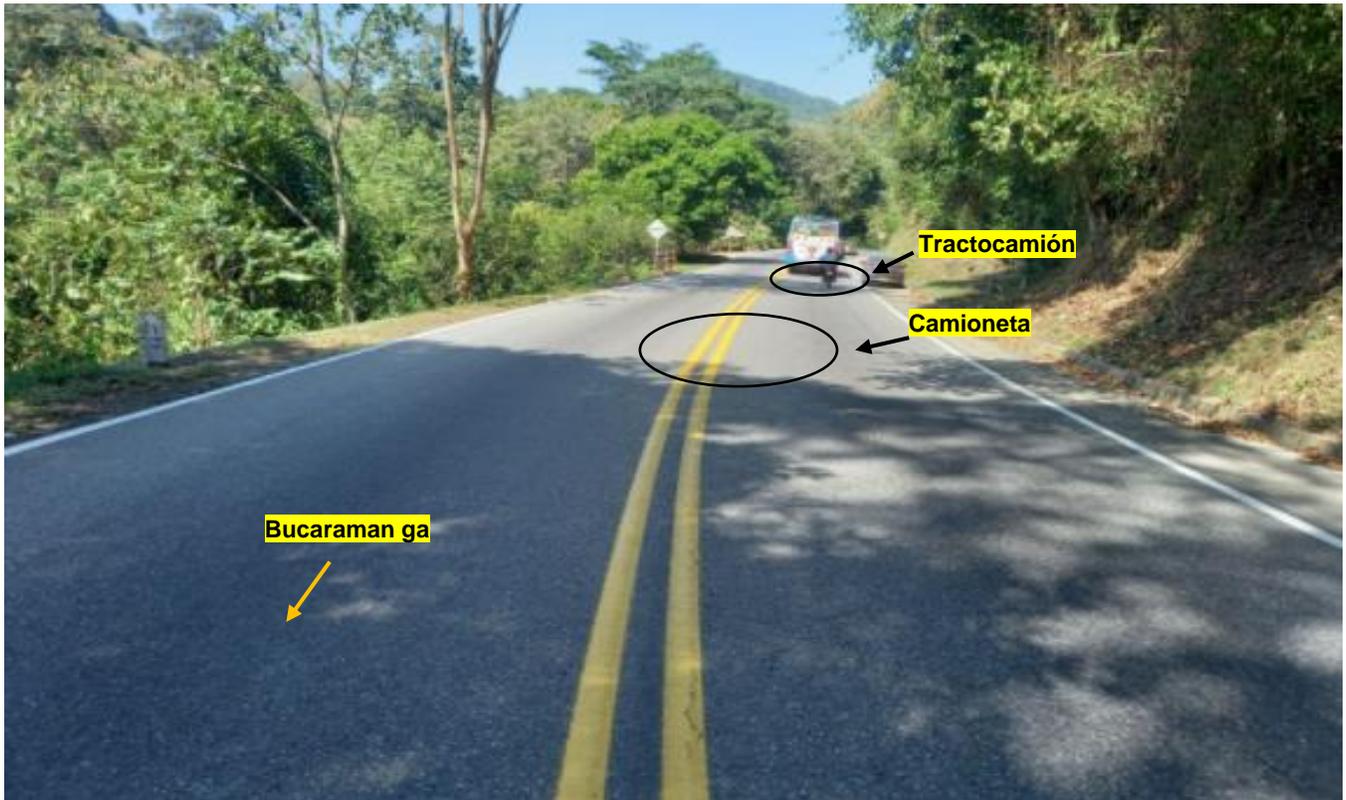
FOTOGRAFÍA N°. 6

En esta fotografía se muestra la trayectoria de los vehículos cuando transitaban sobre el carril derecho, momentos antes del accidente de tránsito de acuerdo con el Informe Policial de Accidente.



FOTOGRAFÍA No 7

En esta fotografía se muestra el desplazamiento de los vehículos antes del accidente y posterior al impacto



FOTOGRAFÍA No 8

En esta fotografía muestra la posición final de los vehículos sobre la vía posterior al impacto.



Lugar donde el tractocamión se salió de la vía .

FOTOGRAFÍA No 9

En esta imagen se muestra el lugar por donde el tractocamión de placas SYS-663 se la salió de la vía posterior al impacto.



FOTOGRAFÍA No 10

En esta imagen tomada por testigos, se observa el tractocamión de placas SYS-663 en su posición final. El tractocamión se sale de la vía y cae por una pendiente del terreno, deteniéndose en la quebrada.

E-MAIL. gonzalezylzanoasesores@gmail.com TEL: 3045280930 Dirección: barrio la castellana (Montería) Hoja No. 19 de 37
Especialista en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito.

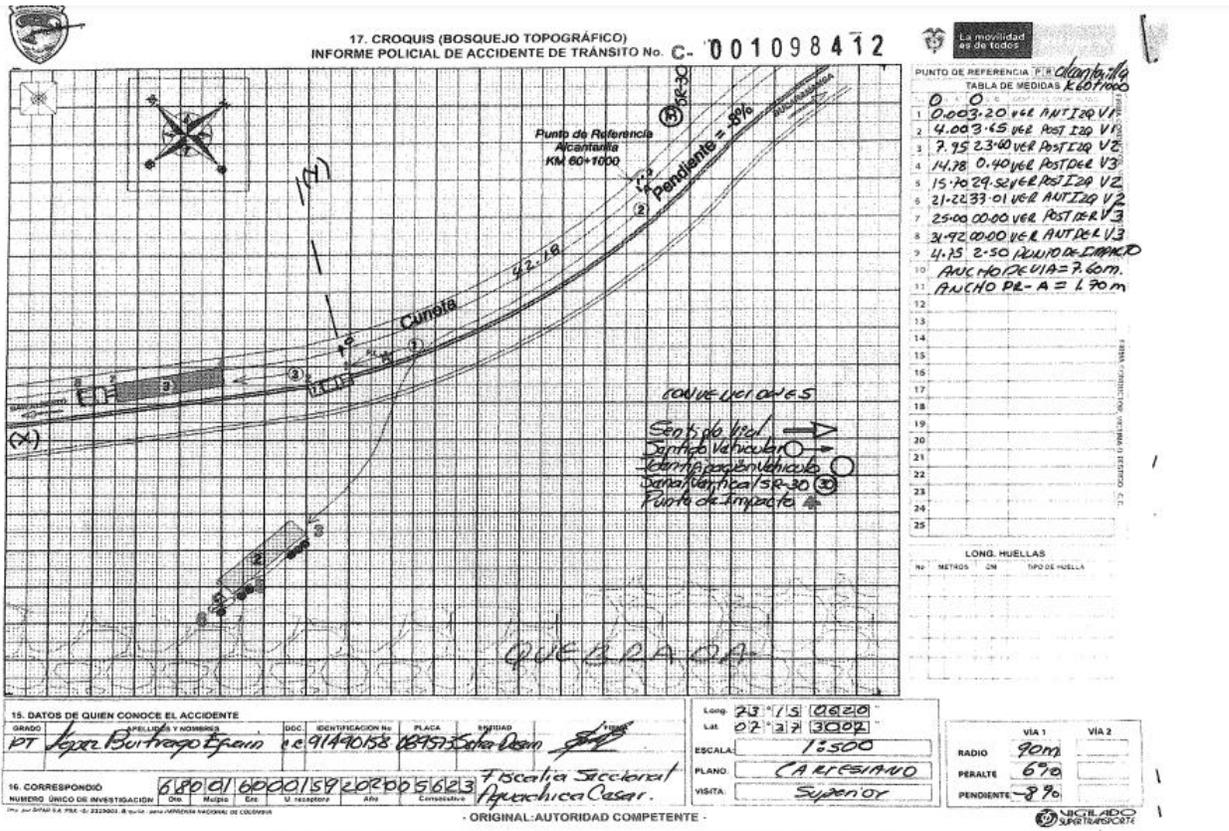


IMAGEN No 6

En esta imagen mostramos el croquis o bosquejo topográfico, realizado por el agente de tránsito donde se observan los E.M.P y E.F, en su posición final, mostrando el punto de referencia y las medidas.

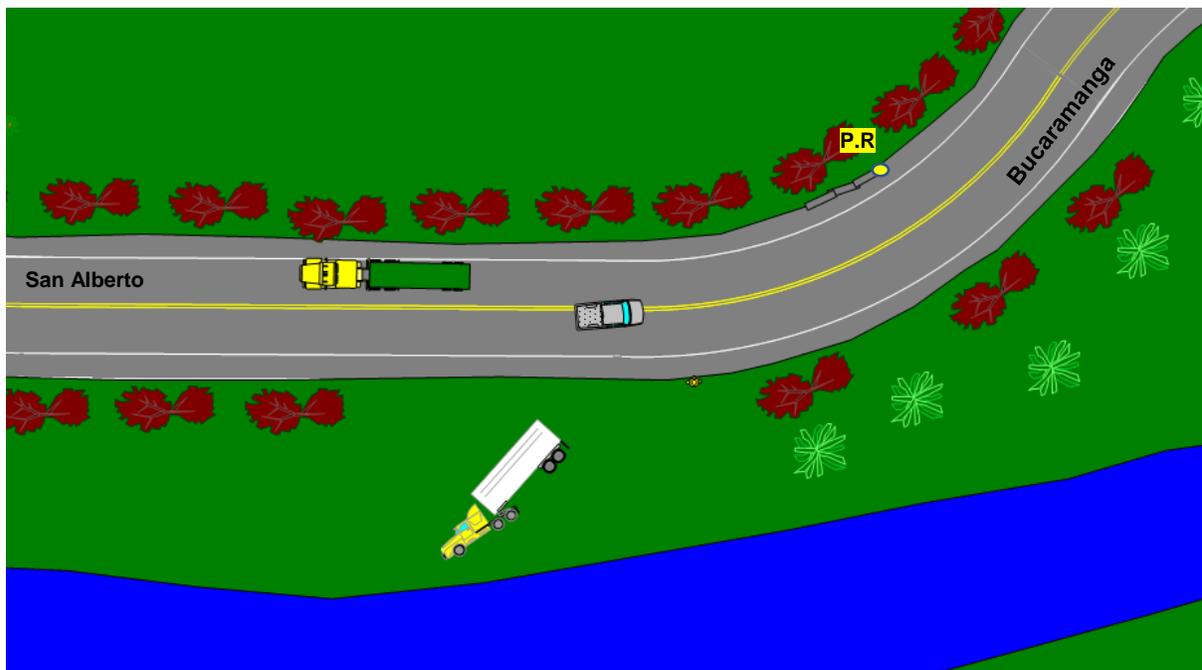


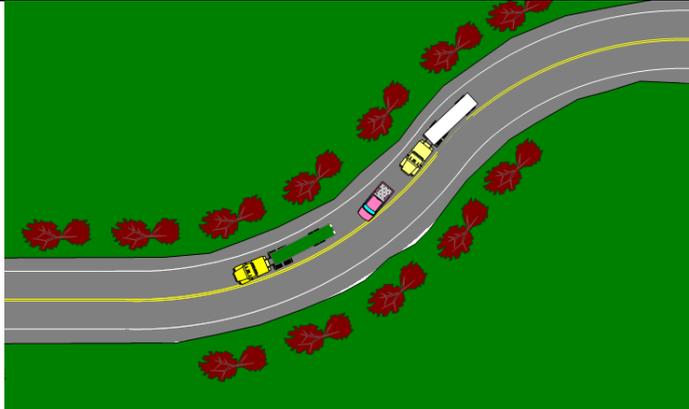
IMAGEN No 7

En esta imagen podemos apreciar la posición final del vehículo, de acuerdo con las medidas tomadas por el agente de tránsito, imagen elaborada en programa de reconstrucción de accidente VIRTUAL CRHAS 4.0.

DINÁMICA DEL ACCIDENTE.

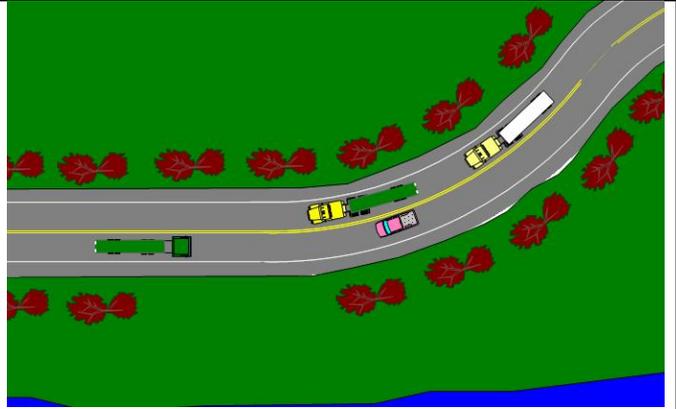
En las siguientes imágenes recreamos la dinámica del accidente de tránsito, mostrando los desplazamientos de los vehículos momentos antes del impacto, de acuerdo con el Informe Policial de Accidente de Tránsito.

Secuencia No 1



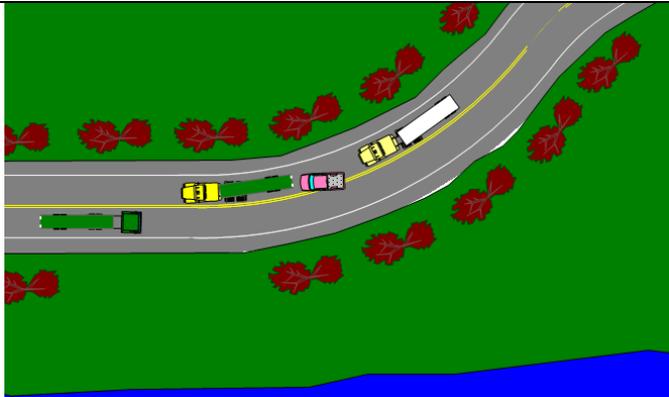
Los vehículos se desplazan por el carril derecho, en el mismo sentido vehicular, y la camioneta intenta adelantarse al tractocamión.

Secuencia No 2



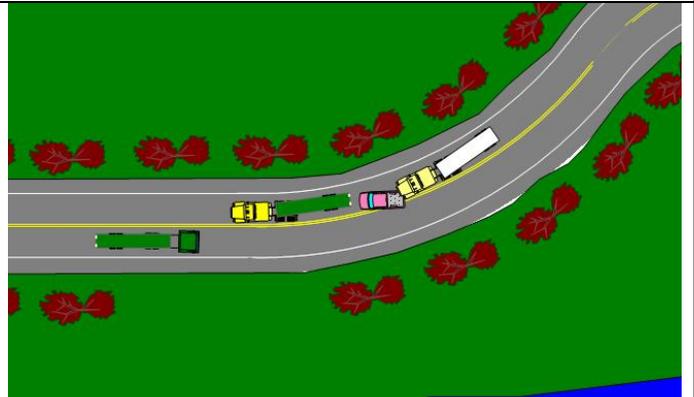
El conductor de la camioneta observa que transita un tractocamión en el carril contrario y se detiene para dejar pasar al tractocamión e ingresar nuevamente al carril.

Secuencia No 3



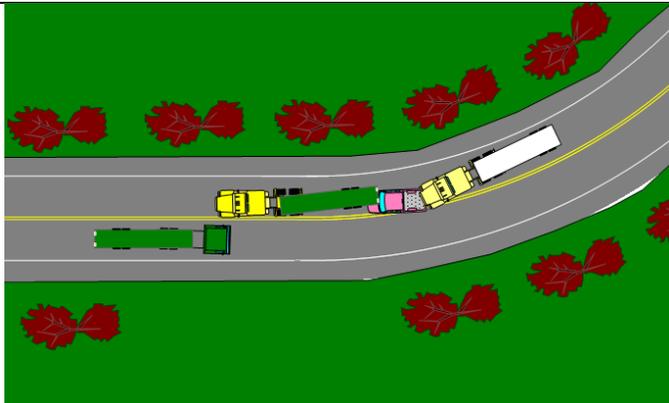
El conductor de la camioneta ingresa de forma rápida al carril derecho.

Secuencia No 4



El tractocamión de placas SYS-663, impacta en el vértice posterior derecho de la camioneta y la impulsa hacia adelante.

Secuencia No 5



La camioneta impacta la parte posterior del tráiler del tractocamión de placas SRR-924.

Secuencia No 6



La camioneta gira sobre su propio eje posterior al impacto, los vehículos alcanzan su posición final.

8.8.1. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DEL PROCEDIMIENTO.

Constitución Política de Colombia, Ley 906 de 2004, Ley 769 del 06 de agosto de 2002 (Código Nacional de Tránsito). Ley 1383 de 2010, manual de diligenciamiento de accidentes Resolución 11268 de 2012 (Nuevo manual).

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley* (las establecidas en el código nacional de tránsito terrestre), tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

LEY 906 DE 2004 CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

Artículo 406. *Prestación del servicio de peritos.* El servicio de peritos se prestará por los expertos de la policía judicial, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, entidades públicas o privadas, y particulares especializados en la materia de que se trate. Las investigaciones o los análisis se realizarán por el perito o los peritos, según el caso. El informe será firmado por quienes hubieren intervenido en la parte que les corresponda. Todos los peritos deberán rendir su dictamen bajo la gravedad del juramento

Artículo 408. *Quiénes pueden ser peritos.* Podrán ser peritos, los siguientes:

1. Las personas con título legalmente reconocido en la respectiva ciencia, técnica o arte.
2. En circunstancias diferentes, podrán ser nombradas las personas de reconocido entendimiento en la respectiva ciencia, técnica, arte, oficio o afición, aunque se carezca de título.

LEY 769 DE 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

Artículo 1. *Ámbito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

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

9. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

9.1. FUNDAMENTO NORMATIVO

LEY 769 DEL 06 DE AGOSTO DE 2002 (CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO) TÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I – PRINCIPIOS

Artículo 1. *Ámbito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

TÍTULO III (Normas de Comportamiento)

Artículo 55. Comportamientos del conductor, pasajero o peatón: Toda persona que haga parte en el tránsito como conductor pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice o perjudique o ponga en riesgo a los 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 III Conducción de vehículos.

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

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

En curvas o pendientes.

(Artículo aplicable al conductor de la camioneta).

Artículo 108. Separación entre vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede. **(artículo aplicable al conductor de la camioneta).**

CAPITULO XII.

Señales de tránsito

ARTICULO 109. De la obligatoriedad. todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo en lo previsto en el art 5 del presente código.

MANUAL DE DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Resolución 0011268 de 06 de diciembre de 2012 CAPITULO II

Tabla III, hipótesis de accidentes de tránsito 3.2. Según el manual para el diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT se aplicarían los siguientes **códigos**:

Vehículo No 1: No 121. No mantener distancia de seguridad, conducir muy cerca del vehículo de adelante, sin guardar las distancias previstas por el Código Nacional de Tránsito para las diferentes velocidades.

Vehículo No 2: No 101. Adelantar en curva o pendiente: sobrepasar a otro vehículo en cualquier curva, exista o no la demarcación o cuando la vía presente desnivel.

Estos códigos se aplicarían al conductor del vehículo tipo camioneta.

Dentro de las hipótesis establecidas por el agente de tránsito, codifica al conductor del tractocamión de placas SYS-663 con los códigos 121 (no mantener distancia de seguridad) y 157 otra (fallas en sistemas de freno).

En este caso el agente de tránsito tuvo una mala interpretación de los hechos y de la norma, ya que no tuvo en cuenta la posición, los daños en los vehículos y los desplazamientos de los vehículos antes del impacto.

Analizando las codificaciones establecidas por el agente de tránsito, el código 121 (no guardar distancia de seguridad) no se puede aplicar para el conductor del tractocamión de placas SYS-663, teniendo en cuenta que los vehículos que transitaban delante de él se encontraban en movimiento y no detuvieron su marcha,

Para poder establecer si un vehículo no guardó la distancia de seguridad con respecto al vehículo que lo antecede se debe tener en cuenta la velocidad permitida en el sector y la longitud de separación entre vehículos que establece el Código Nacional de Tránsito, otros de los factores que deben tener en cuenta es el desplazamiento que realiza el vehículo de adelante y la causa por la cual se detuvo o disminuyó la velocidad de forma brusca.

Teniendo en cuenta la dinámica del accidente, se evidencia que el vehículo tipo camioneta antes del impacto transitaba cerca de la parte trasera del tractocamión de placas SRR-924.

El código 157 (otra) fallas en el sistema de frenos, no es posible aplicarlo para el vehículo tractocamión de placas SYS-663, a menos que el agente de tránsito realizara una inspección visual y tenga el conocimiento sobre el mantenimiento de estos sistemas de frenos y se evidencie rastros de sobrecalentamiento o cristalización de las bandas en los frenos, analizando el informe policial no se encontró que método técnico aplico el agente para determinar fallas en el sistema de frenos por uso inadecuado.

Los daños en la estructura de la camioneta, la posición de esta sobre vía y la distancia en la que quedó el vehículo tractocamión de placas SRR-924, muestran que la camioneta transitaba a una distancia muy cerca de la parte trasera del tráiler del tractocamión de placas SRR-924 al momento del impacto, por lo tanto, a la camioneta si es posible aplicarle el código 121, no guardar distancia de seguridad.

Al vehículo tipo tractocamión de placas SRR-924 no se codifica, ya que no se evidencia maniobra errónea que incidiera en la ocurrencia del accidente de tránsito.

9.1. ANÁLISIS MECÁNICOS.

Teniendo en cuenta el análisis de la información tomada del Informe Policial en Accidente de Tránsito, la seguridad activa y pasiva de los vehículos involucrados, se concluye que no se encontraron posibles fallas mecánicas en los vehículos que hubieran inferido a que se generara el accidente de tránsito.

El agente de tránsito describe que el vehículo tipo tractocamión de placas SYS-663, presentó una falla mecánica en el sistema de freno, para determinar una posible falla mecánica en el sistema de frenos el vehículo debió ser revisado por un mecánico experto en sistemas de freno para este tipo de vehículos.

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

VEHICULO Nº 1 DEL CONDUCTOR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL VEHICULO DE LA VÍA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL PEATÓN DEL PASAJERO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
VEHICULO Nº 2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
OTRA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ESPECIFICAR ¿CUAL?:	<i>Posible sobrecalentamiento del sistema de frenos por inadecuada administración de los mismos al descenso.</i>				

12. TESTIGOS

APELLIDOS Y NOMBRES	DNI	IDENTIFICACIÓN

En la imagen anterior tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, el agente de tránsito describe que el tractocamión presentó fallas mecánicas en el sistema de frenos al momento del accidente.

9.1.1. ANÁLISIS DE DAÑOS DE LOS VEHÍCULOS.

La información de los daños de los vehículos fue tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, en los puntos 8.8 y 8.9. y del formato de inspección a vehículos.

Vehículo No 1: Presenta daños y deformaciones en la parte anterior y posterior.

Vehículo No 2: Presenta daños en la parte frontal.

Vehículo No 3: Presenta daños en el vértice posterior izquierdo del tráiler.

Daños en la parte anterior y posterior

El formulario de inspección muestra los siguientes datos:

- PROPIETARIO: Rico Garcia Honor
- APellidos y Nombres: Rico Garcia Honor
- DOC: 85468264
- CLASE VEHICULO: M. AGRICOLA
- CLASE SERVICIO: OFICIAL
- MODALIDAD DE TRANS: MIXTO
- LUGAR DE IMPACTO: POSTERIOR

La descripción de daños materiales del vehículo indica: "Huella mano parte anterior hacia la parte posterior del vehículo y Huella mano parte posterior hacia la parte anterior del vehículo".

En esta imágenes tomadas del Informe de Accidentes de Transito, se observan los daños en la estructura de la camioneta en la parte trasera y delantera.

Al analizar estos daños se evidencia que la camioneta recibió un impacto inicial en la parte trasera y posterior en la parte delantera.

Daños en la parte frontal

El formulario de inspección muestra los siguientes datos:

- PROPIETARIO: Energy Logistics Transportes S.A.S
- APellidos y Nombres: Energy Logistics Transportes S.A.S
- DOC: 900643795
- CLASE VEHICULO: M. INDUSTRIAL
- CLASE SERVICIO: PUBLICO
- MODALIDAD DE TRANS: MIXTO
- LUGAR DE IMPACTO: POSTERIOR

La descripción de daños materiales del vehículo indica: "Huella mano parte anterior hacia la parte posterior incendio de la cabina del capotur desprendimiento del contenedor huella mano del motor y racturas de mas por establecer".

En esta imagen tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, se observa el daño en la parte frontal del tractocamión.

Este daño en la parte frontal del tractocamión demuestra que este impactó de forma frontal a la camioneta.

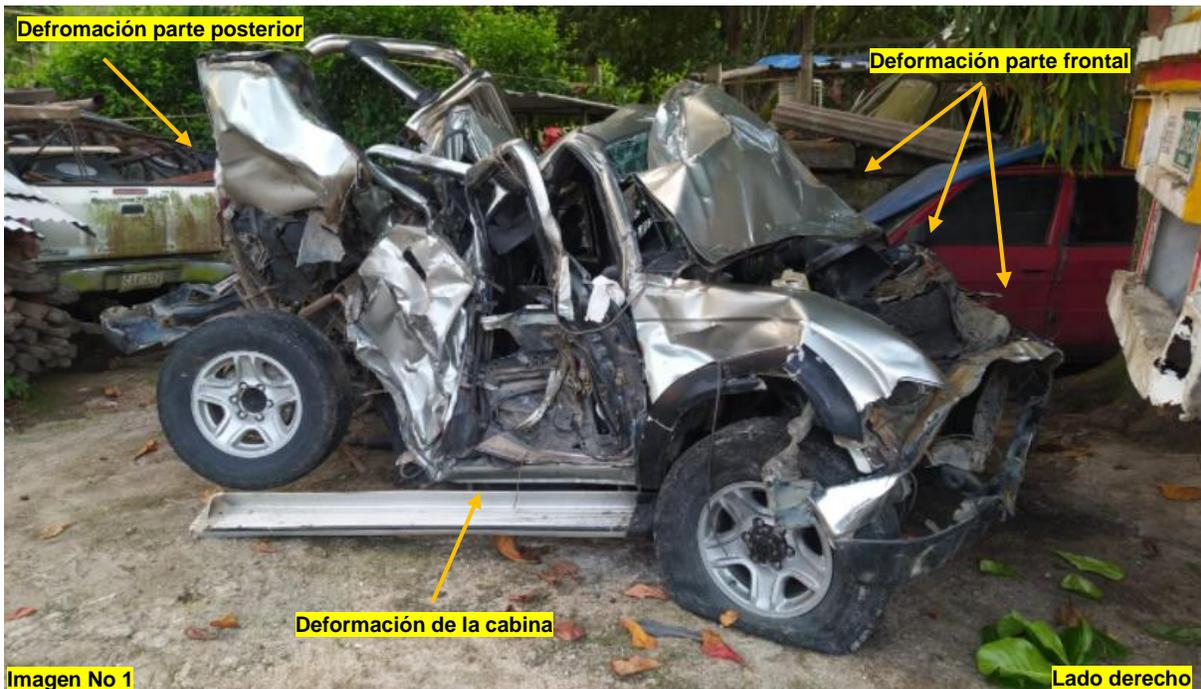
Daños en la parte trasera del tráiler

El formulario de inspección muestra los siguientes datos:

- PROPIETARIO: Torres Jose Alfonso
- APellidos y Nombres: Torres Jose Alfonso
- DOC: 41190404
- CLASE VEHICULO: M. INDUSTRIAL
- CLASE SERVICIO: PUBLICO
- MODALIDAD DE TRANS: MIXTO
- LUGAR DE IMPACTO: POSTERIOR

La descripción de daños materiales del vehículo indica: "Huella mano hacia la parte inferior hacia la parte posterior izquierdo de la conexión de la parrilla, deformación del rin superior de trasero costado, ultimo que trasero izquierdo del sin manija en top izquierda".

En esta imagen se observa el daño en el vértice posterior del tráiler

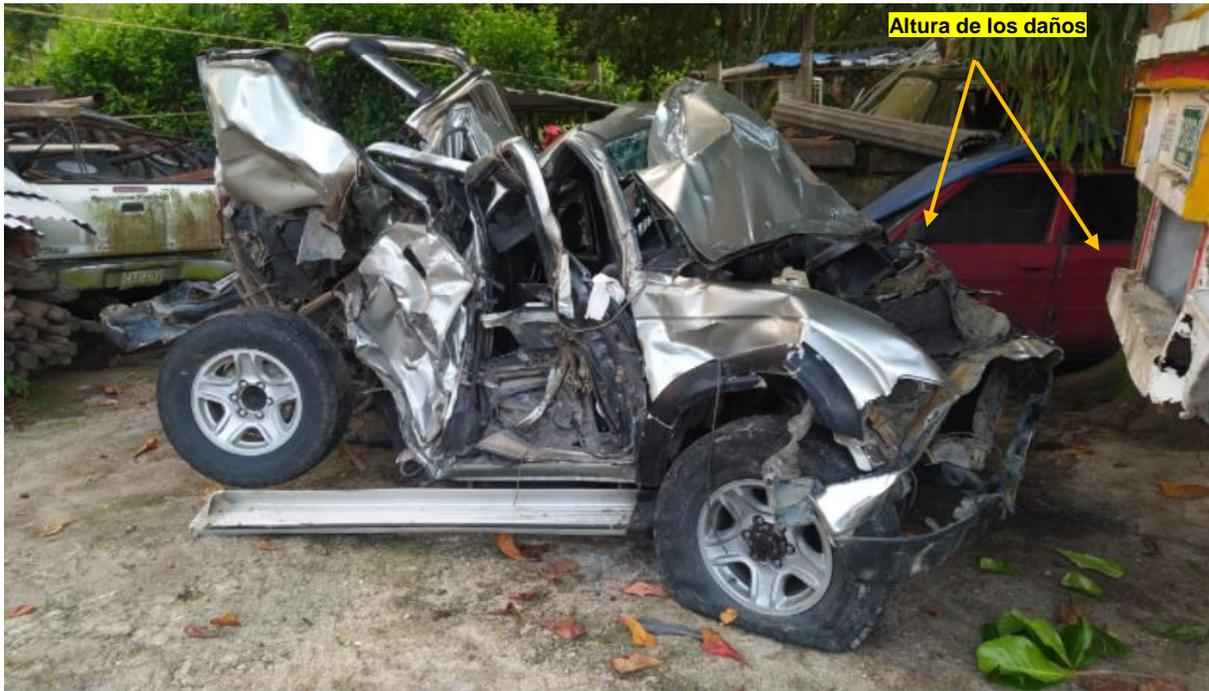


En las imágenes anteriores suministradas para el análisis e investigación del accidente, se observan los daños en la estructura de la camioneta.

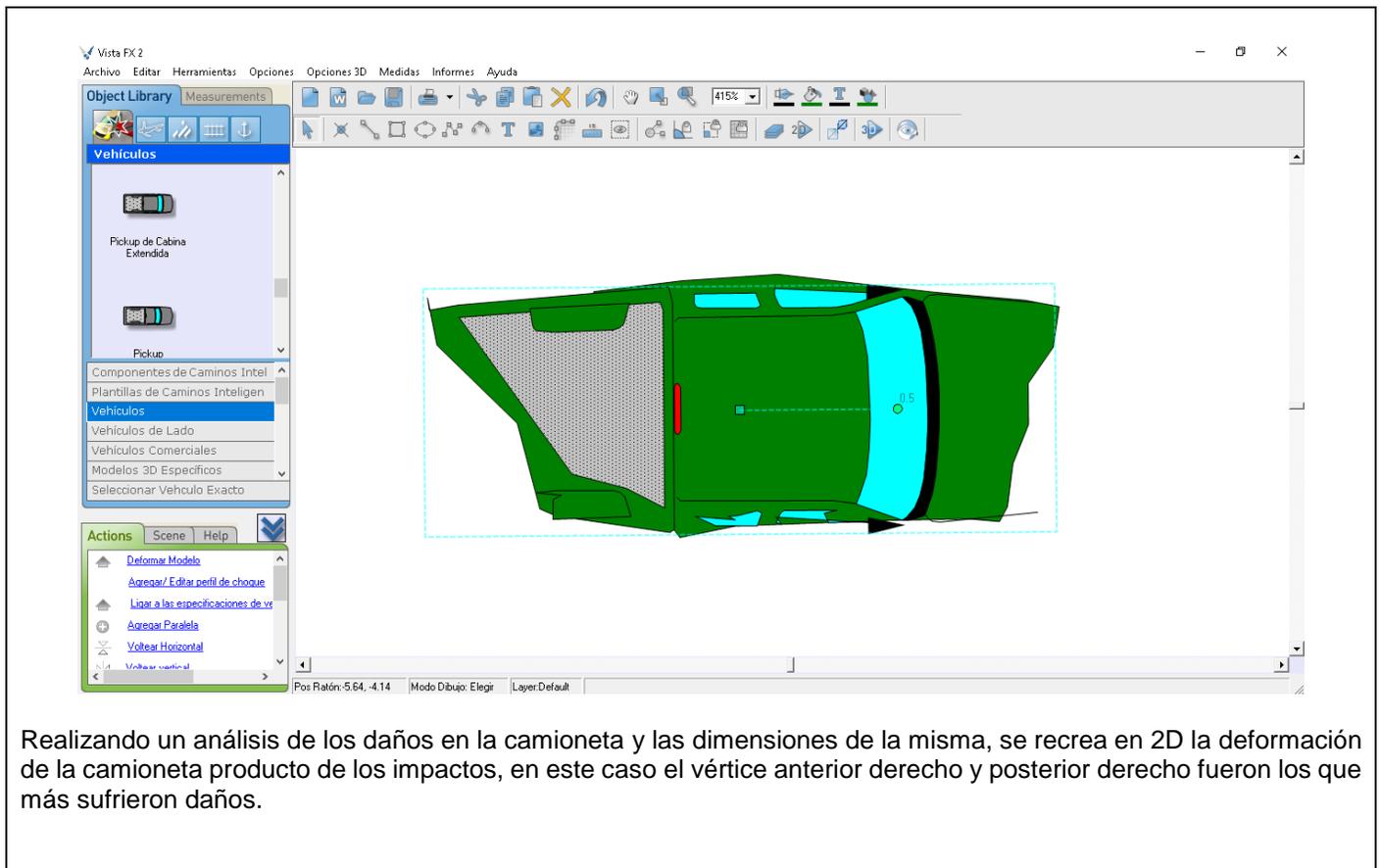
Imagen No 1: en esta imagen se observa los daños y deformaciones en la parte frontal, tercio medio y parte trasera de la camioneta, estas deformaciones se producen debido a la presión que ejerció el tractocamión de placas SYS-663, sobre la camioneta contra el tráiler del tractocamión de placas SRR-924 en el segundo impacto.

Imagen No 2: en esta imagen se observa el costado izquierdo de la camioneta se evidencia que los daños fueron menores que los daños del lado derecho, las puertas se encuentran por fuera de su posición normal, pero solo presentan dobladura en los bordes, el guardabarros trasero izquierdo presenta rayones y abolladuras pero no se deformó, el vértice del lado izquierdo está más largo que el derecho, lo que indica que el tractocamión de placas SYS-663 impactó a la camioneta en el vértice trasero derecho cuando esta se encontraba en una posición diagonal sobre la vía, esto muestra que al momento del primer impacto la camioneta intentaba ingresar al carril derecho.

E-MAIL. gonzalezylzanoasesores@gmail.com TEL: 3045280930 Dirección: barrio la castellana (Montería) Hoja No. 26 de 37
Especialista en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito.

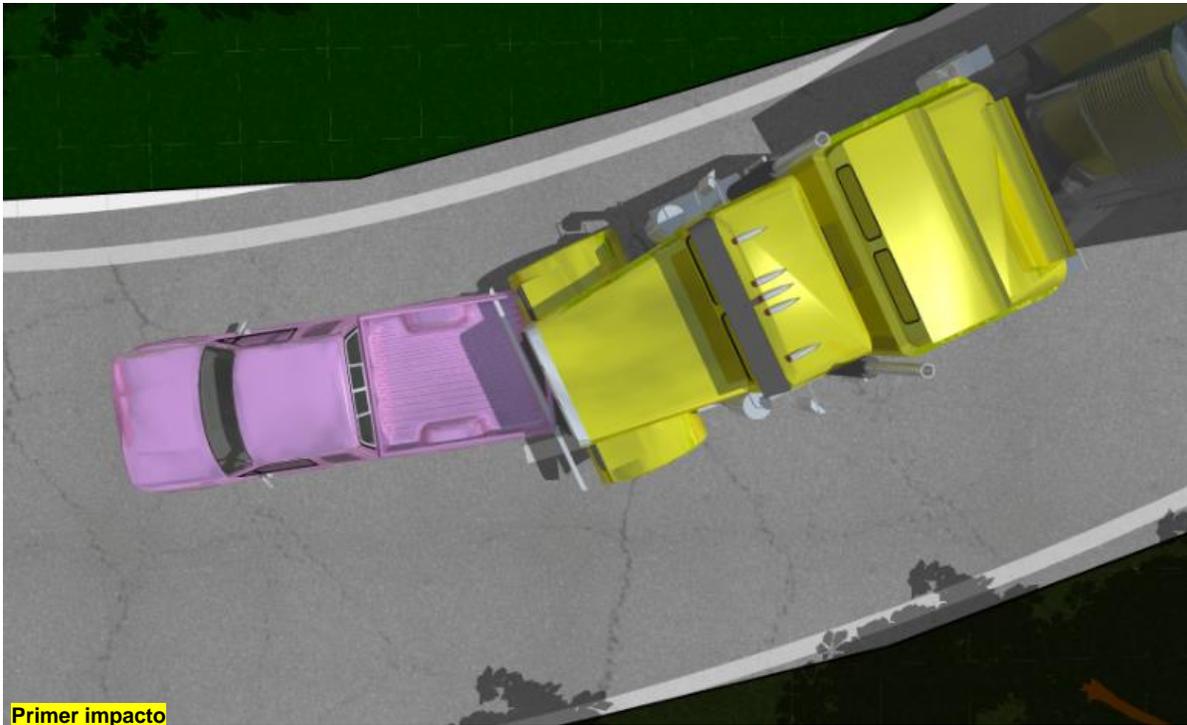


En la imagen anterior se observa que los daños en la parte frontal de la camioneta tienen la misma altura que la parte trasera del tráiler.

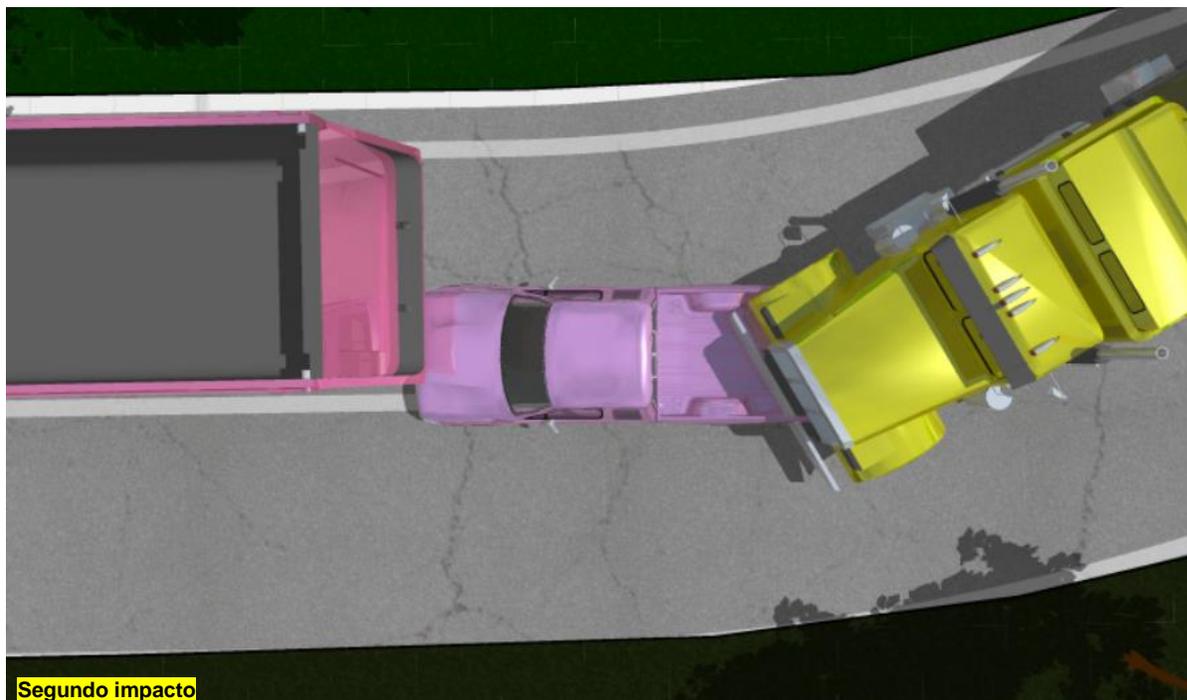


Realizando un análisis de los daños en la camioneta y las dimensiones de la misma, se recrea en 2D la deformación de la camioneta producto de los impactos, en este caso el vértice anterior derecho y posterior derecho fueron los que más sufrieron daños.

Realizando un análisis de los daños en la estructura de los vehículos se pueden determinar la posición de estos al momento del impacto.



En la imagen anterior se recrea la posición de la camioneta y el tractocamión al momento del primer impacto. (imagen realizada en el software de reconstrucción de accidentes VIRTUAL CRAHS 4.0).



La ubicación de los daños muestra que la camioneta recibió el primer impacto en el vértice posterior derecho y luego este impactó en el vértice izquierdo del tráiler, con el vértice anterior derecho.

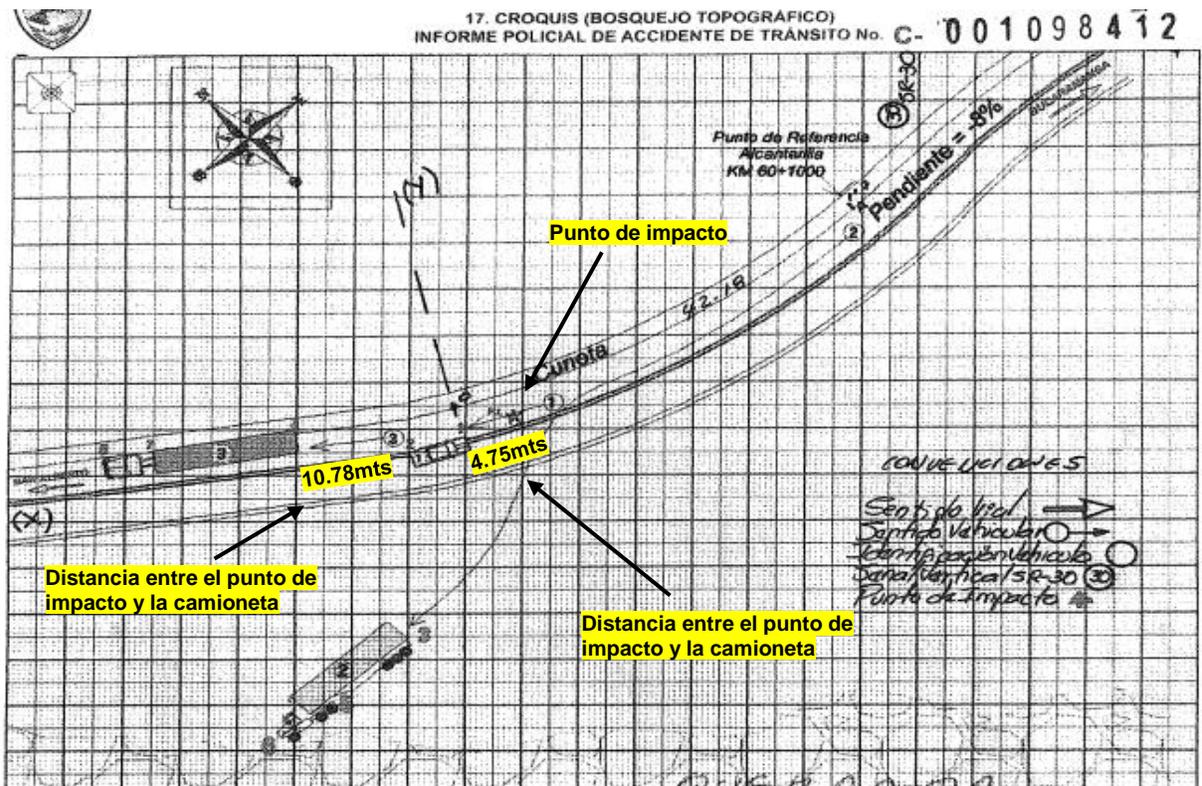
9.1.2. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS Y DISTANCIAS.

Teniendo en cuenta las medidas plasmadas en el bosquejo topográfico realizado por el agente de tránsito, comienza a medir desde el punto de referencia, el cual es un pontón o desagüe ubicado en el costado derecho de la vía en el sentido Bucaramanga – San Alberto, identificado con el número 60 + 1000, y utilizando como punto auxiliar el borde de la vía lado derecho, desde ahí comienza a fijar y medir a los vehículos.

La primera medida que toma es al vértice anterior izquierdo de la camioneta, la segunda medida es tomada al vértice posterior izquierdo de la camioneta, la tercera medida es tomada al vértice posterior izquierdo del tráiler del tractocamión de placas SYS-663, la cuarta medida es tomada al vértice posterior derecho del tráiler del tractocamión de placas SRR-924, la quinta medida es tomada al vértice posterior izquierdo del tractocamión de placas SYS-663, la sexta medida es tomada al vértice anterior izquierdo del tractocamión de placas SYS-663, la séptima medida es tomada al vértice posterior derecho del tractocamión de placas SRR-924, la octava medida es tomada al vértice anterior derecho del tractocamión de placas SRR-924, y la novena medida es tomada al punto de impacto.

En este caso se evidencia que el agente de tránsito tomó las medidas mediante el método de plano cartesiano como está descrita en el Manual de Diligenciamiento de Informe Policial de Accidentes de Tránsito, la resolución 11268/12.

Realizando un análisis de las medidas tomadas por el agente de tránsito, descritas en la tabla de medidas se puede determinar la ubicación del vehículo sobre la vía al momento del accidente y la dirección en que se desplazaban, para establecer cuál era la ubicación de cada vehículo, al momento del impacto se toma como referencia el punto de impacto (lugar sobre la vía donde los vehículos tuvieron el contacto) y de esa forma establecer las maniobras que realizaron los conductores para que ocurriera el accidente.



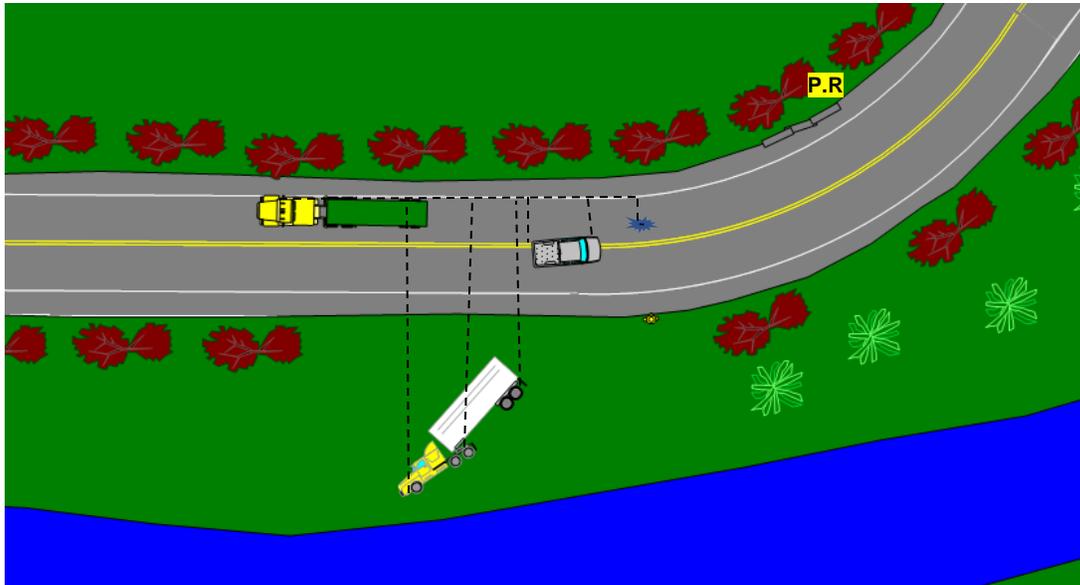
Analizando la distancia que hay entre el punto de impacto y la posición final de la camioneta es de 4.75 mts, el punto de impacto es el lugar sobre la vía donde el vehículo tractocamión de placas SYS-663 impactó a la camioneta en la parte trasera y el lugar de la posición final de la camioneta, fue el lugar sobre la vía donde la camioneta impactó el vértice izquierdo del tráiler y giro sobre su propio eje.

Una vez se establece la distancia entre el punto de impacto y la posición final de la camioneta, nos remitimos a la vía para conocer la velocidad máxima permitida en el sector, la cual es de 30 Km/h, y la comparamos con el artículo 108 del Código Nacional de Tránsito que establece la separación entre vehículos cuando transitan uno detrás de otro en la misma vía de acuerdo con la velocidad en que transitan.

El artículo 108 del Código Nacional de Tránsito establece que para las velocidades hasta 30Km/h, se debe mantener una distancia mínima de 10 metros con respecto al vehículo que va delante, en este caso observamos que la distancia que recorrió o que fue impulsada la camioneta para impactar el vértice trasero del tráiler es inferior a 10 metros, lo que nos indica que la camioneta al ingresar nuevamente al carril lo hizo a una distancia menor a 10 metros detrás del tractocamión de placas SRR-924 al momento del impacto, mostrando que no mantenía la distancia de seguridad.

Si la camioneta antes de impactar con el tráiler del tractocamión de placas SRR-924, hubiera recorrido una distancia igual o mayor a 10 metros desde el punto de impacto hasta su posición final, se podría decir que este ingreso al carril guardando la distancia de seguridad.

El tractocamión de placas SRR-924 quedó a una distancia de 10.78mts de la camioneta, lo que indica que el conductor transitaba a una velocidad baja, logrando detener el vehículo de forma controlada al observar el accidente.



En la imagen anterior se muestra la forma cómo fueron tomadas las medidas por el agente de tránsito, utilizando el método de plano cartesiano, tomando como línea base, la línea de borde del carril derecho.

De esa forma se pudo establecer la posición de los vehículos y la dirección en que se desplazaron.

9.1.1. ANÁLISIS DE LA VÍA.

De acuerdo con el análisis de lugar de los hechos y bosquejo topográfico, se logró inferir lo siguiente:

La vía está conformada por una curva y recta, una calzada con 2 carriles de doble sentido, cuenta con señales de tránsito horizontales y demarcación sobre la vía, la carpeta de rodadura es de material asfalto con una pendiente y se encuentra en buen estado.

Dentro del análisis de la vía, se tuvo en cuenta las características físicas del terreno, la geometría de la vía, la seguridad activa y pasiva y se encontró que la inclinación de la vía de forma descendente y la superficie húmeda incidieron en que el vehículo tractocamión de placas SYS-663 pudiera detenerse, estas dos condiciones crean un efecto deslizante sobre la vía que hacen que las llantas pierdan adherencia sobre el asfalto.

Cuando las llantas se bloquean o el conductor presiona los frenos de forma rápida el efecto deslizante de la vía puede causar que el tractocamión no logre detenerse de forma controlada.

Las condiciones ambientales y la inclinación de la vía influyeron en que conductor del tractocamión de placas SYS-663, no lograra detener el vehículo de forma controlada.

9.1.1. ANÁLISIS DE EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Un accidente de tránsito no ocurre instantáneamente, se trata de una evolución que se desarrolla en las dimensiones físicas, de tiempo y espacio, en las que se pueden identificar 3 etapas, percepción del peligro, decisión y conflicto, cuando se alteran alguno de estos tres factores, humano, mecánico o ambiental.

En el análisis de la evitabilidad del accidente de tránsito, se analiza la secuencia del accidente de tránsito, y las condiciones específicas del mismo, que permitan determinar si los conductores de los vehículos, durante la actividad de conducir, una vez percibido el peligro, podían o no realizar maniobras físicamente posibles que permitan evitarlo.

Cuando un conductor percibe un riesgo, inicia una serie de actividades o maniobras con el único fin de evitar el peligro, realizando maniobras evasivas como girar hacia la izquierda o hacia la derecha, iniciar el proceso de frenada de emergencia, o disminuir la velocidad.

Teniendo en cuenta estos aspectos, se analizan las diferentes maniobras físicas posibles que podrían realizar los conductores para evitar el accidente de tránsito, en este caso tomamos la información arrojada del análisis de las evidencias y podemos inferir los siguiente:

FASE DE PERCEPCIÓN:

En esta fase el conductor del vehículo percibe el peligro y empieza a evaluar rápidamente las posibles maniobras evasivas que puede realizar dentro del espacio y tiempo con que cuenta para evitar el accidente de tránsito. En este caso analizaremos el punto de percepción posible que tuvieron los conductores.

Vehículo No 1, el conductor de la camioneta intenta adelantar al tractocamión de placas SRR-924 y observa que transita otro vehículo de forma contraria.

Vehículo No 2, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, observa que la camioneta intenta adelantar al tractocamión de placas SRR-924 en una zona prohibida.



Los vehículos transitan uno detrás del otro



La camioneta comienza adelantar al tractocamión



El conductor de la camioneta observar que un vehículo se aproxima por el carril contrario



La camioneta se detiene para ingresar nuevamente al carril derecho.

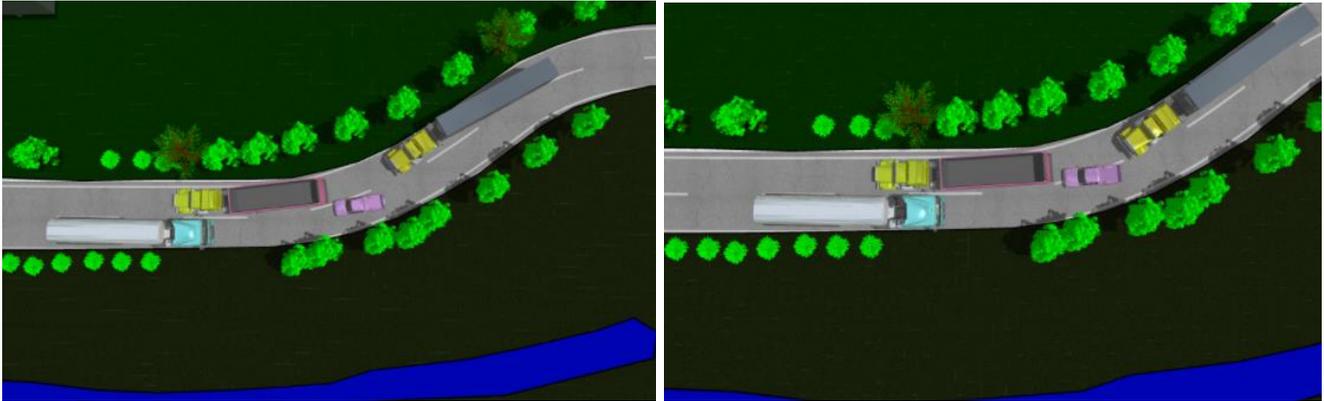
En las imágenes anteriores recreamos el momento de percepción que tenían los conductores de los vehículos al darse cuenta del peligro antes del accidente de tránsito.

FASE DE DECISIÓN:

Es la reacción del conductor frente al estímulo del peligro maniobrando el vehículo con el fin de evitar el accidente de tránsito.

Vehículo No 1, en esta fase al parecer el conductor de la camioneta trata de ingresar rápidamente en el espacio que hay entre los dos tractocamiones para evitar colisionar de frente con el vehículo que transita por el carril contrario.

Vehículo No 2, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, presiona los frenos para no impactar a la camioneta que ingresó de forma rápida al carril derecho.



Dentro de la fase de decisión, se analizaron la posición final de los vehículos y las distancias tomadas del informe de accidentes y las tomadas por el perito para determinar a la maniobra que realizaron los conductores para evitar el accidente.

FASE DE CONFLICTO:

La fase del conflicto es el momento en que se produce la colisión entre los vehículos de forma inevitable, esta fase contiene 3 elementos:

- **Área de conflicto:** Lugar o área sobre la superficie donde se produce la colisión entre los vehículos.
- **Punto de impacto:** Es el lugar donde físicamente tienen contacto los vehículos, produciéndose el accidente de tránsito.
- **Posición final:** Es la posición que adoptan los vehículos posteriores al impacto, producido por las fuerzas físicas que se desencadenan por el empuje de las masas.



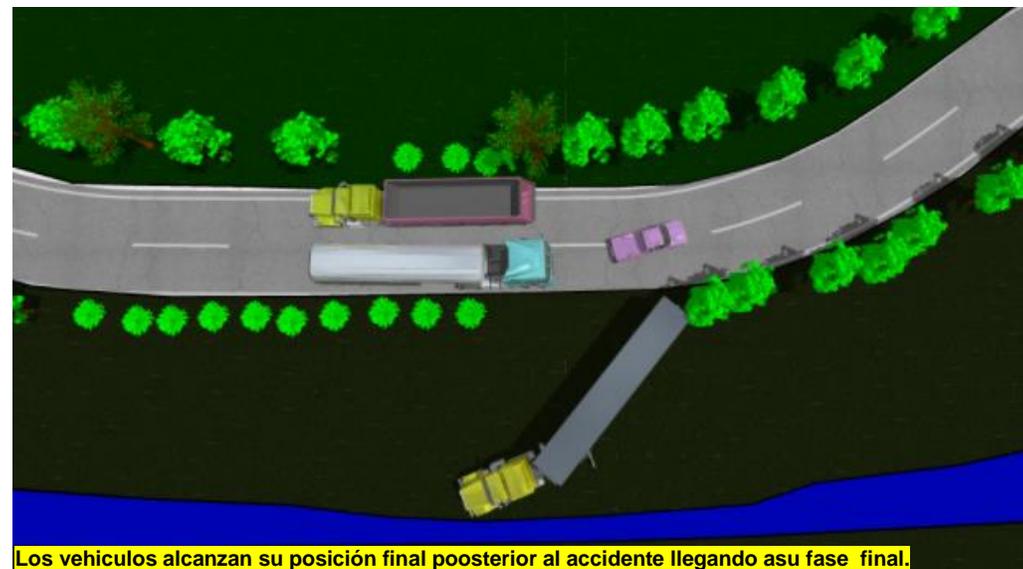
En la fase de conflicto el conductor del tractocamión de placas SYS-663, intenta frenar para no impactar a la camioneta, pero debido a la pendiente de la vía y la superficie húmeda este se desliza produciéndose el primer impacto e impulsando a la camioneta hacia delante impactándola contra el tráiler del tractocamión que transita delante de la camioneta produciéndose el segundo impacto.



El conductor de l tractocami3n pierde el control y se dirige al costado izquierdo de la via



La camioneta gira sobre su propio eje debido al impulso por el cambio de direccion del tractocaci3n a la izquierda



Los vehiculos alcanzan su posici3n final poosterior al accidente llegando asu fase final.

En las im3genes anteriores se recrean los desplazamientos de los veh3culos posterior a impacto.

9.1.2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

Dentro del trabajo de análisis de la información, se tomaron como referencia las medidas y distancias de los E.M.P y E.F, descritas y fijadas en el bosquejo topográfico, los datos obtenidos del Informe Policial de Accidente de Tránsito, fotografías y medidas tomadas sobre la vía en el sitio donde ocurrió el accidente de tránsito, de esta forma se pudo establecer lo siguiente:

- Se pudo verificar el punto de referencia y las medidas tomadas por el agente de tránsito.
- Se pudo identificar los vehículos involucrados en el accidente de tránsito, sus datos y características.
- Se obtuvo información de los daños causados a los vehículos involucrado en el accidente de tránsito.
- Se pudo establecer la posición final de los vehículos.
- Se pudo identificar las características de la vía.
- Se pudo establecer que la vía contaba con señales de tránsito y demarcación.
- Se pudo establecer que no hay elementos que disminuyeran la visual de los conductores de los vehículos, antes del impacto, árboles o trabajos sobre la vía.
- Se pudo establecer que en el momento del accidente la vía se encontraba húmeda.
- Se pudo establecer los desplazamientos de los vehículos sobre la vía momentos antes del accidente.
- Se pudo establecer la posición del punto de impacto sobre la vía.
- Se pudo establecer que el tractocamión impactó inicialmente a la camioneta en la parte trasera.
- Se pudo establecer que el conductor de la camioneta intentó adelantar al tractocamión en zona prohibida.
- Se pudo establecer que el conductor de la camioneta no guardó la distancia de seguridad cuando transitaba detrás del tractocamión.
- No se pudo establecer la velocidad aproximada de los vehículos, ya que en el informe policial o en algún otro documento, no se encontró descrita huella de frenado, huella de arrastre metálico, huella de derrape, huella de velocidad crítica o algún elemento cuantitativo que ayude a calcular mediante modelos físicos las velocidades desarrolladas por los vehículos antes del impacto.

9.1.3. CONCLUSIONES

Al realizar un análisis de la vía, del lugar de los hechos, del croquis, distancias plasmadas en el bosquejo topográfico, daños del vehículo, fotografías del lugar del accidente y toda la información recolectada, podemos apreciar que el vehículo tipo camioneta se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto en el mismo sentido vial, sobre el carril derecho, detrás del tractocamión de placas SRR-924 y delante del tractocamión de placas SYS-663.

En este caso podemos decir que la falta de precaución del conductor del **vehículo No 1 tipo camioneta** al tratar de adelantar al vehículo tractocamión de placas SRR-924 y luego regresar girando bruscamente a la derecha para ingresar al espacio entre los dos tractocamiones nuevamente, sin guardar la distancia de seguridad, fue la maniobra que dio inicio a que se desencadenara la ocurrencia del accidente de tránsito.

El conductor de la camioneta debió esperar un tramo de la vía recto y donde tuviera un ángulo visual amplio sobre los vehículos que transitan de forma contraria y así poder adelantar al tractocamión de forma segura.

El conductor de la camioneta no tuvo en cuenta todos los factores adversos que no permitían que un vehículo realizara este tipo de maniobras de forma segura sin poner en peligro su vida y la de los demás, el adelantar en una zona prohibida en un tramo donde la vía tiene una inclinación, su geometría es una curva y el campo visual sobre los demás vehículos que transitan de forma contraria es casi nula, cualquier conductor en estas condiciones tiene un alto porcentaje de sufrir un accidente de tránsito.

Dentro de los análisis de toda la información no se evidencia maniobra errónea por parte de los conductores de los tractocamiones que incidieran en la ocurrencia del accidente de tránsito, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, impacta a la camioneta en el vértice posterior derecho en el momento en que este presiona los frenos para no impactarla, pero la inclinación de la vía, la superficie mojada y el peso de 50 toneladas, crearon un efecto de deslizamiento sobre el asfalto que no permitieron la adherencia de las llantas del tractocamión.

Al no tener adherencia las llantas del tractocamión, el conductor no puede detener el vehículo de forma controlada perdiendo control sobre él impactando a la camioneta en el vértice posterior derecho que en esos momentos intentaba ingresar al carril derecho de forma intempestiva.

La falta de precaución del conductor de la camioneta determinó la ocurrencia del accidente de tránsito.

10. TEORÍA DEL ACCIDENTE

FACTOR DETERMINANTE:

FACTOR HUMANO: Aplica para la conductora del vehículo No 1 tipo camioneta, adelantar en zona prohibida.

FACTOR CONTRIBUYENTE: Aplica para la vía y el factor ambiente, al presentarse el accidente sobre una curva con una pendiente y la superficie mojada por lluvias.

11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Ley 769 del 2002, Código Nacional de Tránsito.

Ley 1383 del 2010, por el cual se modifica el Código Nacional de Tránsito.

Resolución 03027 del 2010,

Manual de Policía Judicial.

Manual de Cadena de Custodia.

Manual de Investigación de Accidentes.

Manual de Diligenciamiento de Informe Policial en Accidente de Tránsito.

Manual de Señalización Vial.

Cálculo de la velocidad en la investigación de accidentes de tráfico.

Procedimientos topográficos en accidentes de tránsito.

Firma,



JUAN CARLOS GONZALEZ OVALLE

Perito investigador de Accidentes de Tránsito.

C.I No 01719-12686 del C.P.I.T.I.C

Cedula No 7.628.487 de santa marta

PERFIL ACADÉMICO.

- ✓ Técnico Profesional en servicio de Policía.
- ✓ Técnico Profesional en Seguridad Vial.
- ✓ Curso policía de tránsito.
- ✓ Curso policía judicial.
- ✓ Curso competencias ciudadanas en seguridad vial
- ✓ Curso educación vial para la ciudadanía (Buenos Aires, Argentina)
- ✓ Curso promotor comunitario de seguridad vial. (ANSV Argentina)
- ✓ Curso sistema de gestión de seguridad vial ISO 39001.
- ✓ Curso auditor interno en sistemas de gestión de seguridad vial ISO 39001
- ✓ Diplomado en Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito.
- ✓ Diplomado seguridad, transporte y manejo de sustancias peligrosas.
- ✓ Diplomado en investigación de accidentes
- ✓ Diplomado en plan estratégico de seguridad vial.
- ✓ Diplomado en topografía.
- ✓ 11 años en la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional investigando accidentes de tránsito.
- ✓ 3 años de investigador judicial en el área operativa especializada, de la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional.
- ✓ 2 años como perito privado en reconstrucción de accidentes.
- ✓ Asesor en prevención de seguridad vial ARL positiva.
- ✓ Instructor en seguridad vial SOINT I.P.S
- ✓ Docente en la corporación educativa de Córdoba, en el área de métodos técnicos de exploración para accidentes de tránsito.
- ✓ Autor del libro procedimientos topográficos en accidente de tránsito.
- ✓ Inscrito en el consejo profesional de ingeniería de transportes y vías de Colombia

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

JUZGADO 22 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA
DCBOGOTA DC
E. S. D.

ASUNTO: SE CONTESTA DEMANDA Y PROPOSICIÓN DE EXCEPCIONES DE MERITO.

REF. Proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extra contractual promovido por OFELMA HERNANDEZ VARGAS y otros contra JOHNATAN LAITON y otros

RAD. 11-00-131-03-022-2021-00115-00.

HENRY GUTIERREZ LAKATT, mayor y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía N°73.192.483 expedida en Cartagena, y portador de la T.P. No. 168.928 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como Apoderado Especial del **JOHNATAN LAITONO** parte demandada dentro del proceso del epígrafe y encontrándome dentro del término legal para proponer excepciones, me permito formular las siguientes **EXCEPCIONES DE MERITO O PERENTORIA.**

RESPECTO A LOS HECHOS

PRIMERO. ES CIERTO

SEGUNDO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa que el propietario del remolquees y ha sido desde hace años de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS, solo quela transferencia de dominio no ha podido generarse porque se desconoce el paradero del mismo.

TERCERO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa que el hecho se encuentra incompleto y no explica hacia dónde va dirigido el mismo.

CUARTO. ES CIERTO.

QUINTO. ES FALSO, partiendo de la premisa que el automotor SYS 663 no violó ninguna norma de tránsito ni mucho menos su operador operó el automotor de manera indiscriminada e irresponsable como lo hace ver la apoderada demandante, pues quien genera el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio.

SEXTA. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio.

SÉPTIMA. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

OCTAVO. ES FALSO. S FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

NOVENO. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa inicial que el policial si fue quien registro el croquis del accidente, sin embargo, partiendo de la teoría del caso de la defensa donde quien generó el accidente como flagrante negligencia es el conductor del automotor BVC781 conducido por el señor ELKIN DARIO PEDRAZA SIERRA, tal como se probará dentro del juicio, siendo la persona responsable por el fallecimiento del señor LOZANO MACIAS el conductor del vehículo BVC781.

DECIMO. ES FALSO, partiendo de la teoría del caso de la defensa que el accidente fue generado con ocasión a la violación de las normas de tránsito, invasión de carril en área prohibida para avanzar otro vehículo (franja amarilla continua) fue generado por el operador del vehículo de placas BVC781, el cual generó el accidente que conllevó a la muerte del señor LOZANO MACIAS, la cual será probada dentro del juicio.

DECIMA PRIMERA. ES FALSO, partiendo de la premisa que el generador del accidente que nos ocupa es el operador del vehículo BVC781 por violación de las normas de tránsito, invasión de carril en área prohibida para avanzar otro vehículo (franja amarilla continua), conllevando al fatídico suceso; adicional a eso a quien debe imputársele el fallecimiento es el mismo conductor señalado.

DECIMA SEGUNDA. NO ME CONSTA, que demuestre los supuestos daños morales adicional a eso, al momento de la presentación de la demanda el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ, ya adquiría la mayoría de edad por lo cual no debe verse como menor de edad sino como adulto.

DECIMA TERCERA. NO ME CONSTA, que demuestre los supuestos daños materiales adicional a eso, al momento de la presentación de la demanda el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ, ya adquiría la mayoría de edad por lo cual no debe verse como menor de edad sino como adulto.

DECIMA CUARTA. ES FALSO, por cuanto el señor MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ al momento de presentar la demanda, es mayor de edad por lo que la calidad de huérfano, por cuanto este calificativo se le da a la persona menor de edad que por circunstancias ajenas a su voluntad pierda ambos padres, siguiendo con vida su madre hoy demandante.

DECIMA QUINTA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso, la supuesta afectación por daño a la vida en relación, por otro lado, y sin ánimo de generar controversias un Aparcero no generaría ingresos para el pago de una colegiatura en medicina que oscila entre los diez a veinte millones de pesos por semestre.

DECIMA SEXTA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso las supuestas "ayudas para gastos personales" así como los supuestos daños materiales.

DECIMA SEPTIMA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso el supuesto daño moral, adicional a esto, el hoy fallecido no residía con su madre por lo que los hogares están separados.

DECIMA OCTAVA. NO ME CONSTA, que lo pruebe dentro del proceso tanto la labor encomendada como los "ingresos" que manifiesta la apoderada.

DECIMA NOVENA. NO ME CONSTA, que lo pruebe en el proceso, adicionalmente este hecho ya se encuentra repetitivo y relacionado en los distintos hechos anteriores.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

VIGESIMA. ES PARCIALMENTE CIERTO, bajo la premisa inicial que las personas relacionadas guardan relación con el vehículo de placas SYS 663, sin embargo, el mismo NO FUE QUIEN GENERÓ el fatídico suceso sino por le contrario el operador del automotor BVC 781, el cual de manera irresponsable invadió carril en zona prohibida generando el accidente en comento.

VIGESIMA PRIMERA. ES CIERTO, pues se evidenció la practica de medidas cautelares las cuales fueron exageradas al embargar alrededor de quince propiedades del "propietario del remolque" quien se desconoce su paradero.

CON RESPECTO A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

PRIMERO. ME OPONGO A ESTA PRETENSION, Como primera medida, la pretensión resulta ser compleja pues más que una pretensión resulta ser una transcripción de los hechos de la demanda con afirmaciones sin soporte técnico científico que garantice sus señalamientos, partiendo solo de un croquis de accidente el cual se avizoran sendas irregularidades, sin embargo nos a esta pretensión pues se tiene la suficiente evidencia técnica y física que puede inferir de manera irrefutable que nuestro vehículo NO fue el generador del accidente en comento sino por le contrario el automotor en el que se transportaba el finado por maniobras imprudentes y contrarias a la seguridad vial ocasionan el hecho los cuales se probaran con suficiente material probatorio que lo demostrará.

SEGUNDO. ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, partiendo de la premisa fáctica que la condena y ejecución de la misma solo se dará conforme lo probado y reconocido dentro del proceso así como la aplicación de algún tipo de reconocimiento de perjuicios ya sean patrimoniales o morales, sin embargo nos oponemos a esta pretensión pues se tiene la suficiente evidencia técnica y física que puede inferir de manera irrefutable que nuestro vehículo NO fue el generador del accidente en comento sino por le contrario el automotor en el que se transportaba el finado por maniobras imprudentes y contrarias a la seguridad vial ocasionan el hecho los cuales se probaran con suficiente material probatorio que lo demostrará.

TERCERO. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUBINDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera

CON RESPECTO A PERJUICIOS PATRIMONIALES LUCRO CESANTE OFELMA HERNANDEZ VARGAS

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

CON RESPECTO A PERJUICIOS PATRIMONIALES LUCRO CESANTE MIGUEL ANGELO ZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desechada.

LUCRO CESANTE OFELMA HERNANDEZ VARGAS

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

LUCRO CESANTE MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

CUARTO. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUB INDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES.

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

QUINTA. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUBINDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

QUINTA. AL SER ESTA UNA PRETENSION COMPLEJA AL TENER VARIOS SUBINDICES, se entrará a resolver de la siguiente manera.

ME OPONGO A ESTA PRETENSIÓN, toda vez que en ningún soporte o elemento de prueba, documento, evidencia física o elemento material probatorio que pueda indicar fehacientemente o de manera indiciaria que se percibía algún tipo de rubro por lo que esta pretensión al carecer de elemento que lo sustente por lo que debe ser desecheda.

SEXTA. ME OPONGO A ESTA PRETENSION, Toda vez que ante la inexistencia para probar siquiera de manera indiciaria los daños o supuestos perjuicios causados, resulta inadmisibile la totalización de los mismos por los cuales deben ser desechedos.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

PROPOSICIÓN DE EXCEPCIONES

Con base a los hechos que se ponen de presente y de los cuales ME OPONGO me permito presentar las siguientes EXCEPCIONES DE MERITO o PERENTORIAS:

INEXISTENCIA O AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD

Esta excepción tiene su origen en el rol de cuidado por parte del conductor de un automotor, esto es la generación del riesgo

Los factores de riesgo en la vía y su entorno en la seguridad vial.

En toda actividad humana concurren ineludiblemente TRES factores inseparables: El medio ambiente, la máquina y el hombre. En materia de accidentes de tránsito estos tres factores se conjugan en lo que se conoce como "El triángulo accidentológico". En esta figura geométrica, la base es ocupada por el "Factor Humano", el cateto de la izquierda por el "Factor Ambiental" y el de la derecha por el "Factor automotriz".

EL HOMBRE O FACTOR HUMANO:

El hombre conductor, inmerso en un mundo que hoy se caracteriza por la celeridad, la angustia y el stress, no es ajeno a la influencia que estos factores producen sobre la acción de conducir, principalmente a la incidencia que ellos poseen sobre el estado psicofísico del individuo, particularmente en lo relativo a los tiempos de reacción. El tiempo psicofísico de reacción es el lapso de tiempo comprendido entre la visualización de la situación de riesgo y la iniciación de la acción preventiva, representada generalmente por la realización de las maniobras de evasión y/o frenado.

Esta situación se traduce, en materia vial, en un notorio incremento de las velocidades de circulación y en una considerable disminución de los límites de prudencia aumentando, consecuentemente el número de siniestros.

Debemos tener en cuenta que la posibilidad de respuesta de un ser humano ante determinado estímulo depende de tres factores que actúan secuencial y sincronizadamente, a saber: 1) La percepción, 2) La resolución y 3) La acción. El período de tiempo que transcurre desde la iniciación de la percepción hasta la finalización de la acción se denomina "TIEMPO PSICOFISICO DE REACCION"

EL MEDIO AMBIENTE O FACTOR AMBIENTAL:

Este factor se encuentra constituido por los elementos que, independientes entre si, se ven íntimamente relacionados en materia vial: Las condiciones meteorológicas y el camino: **a. Las condiciones meteorológicas:**

La lluvia, niebla, humo y luminosidad son algunos de los principales constituyentes de las condiciones meteorológicas reinantes que pueden influir en la producción del siniestro, afectando por un lado la visibilidad, la que puede verse atenuada, disminuida e incluso anulada impidiendo percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras de evasión o frenado, mientras que por otro va a modificar el coeficiente de adherencia o rozamiento entre el neumático y la calzada, aumentando notoriamente las distancias de frenado.

b. El camino:

El tipo de calzada, banquetas, la existencia de peralte, puentes, alcantarillas, pendientes y abovedamiento de la vía de circulación, su estado de conservación y mantenimiento influirán también en la circulación de los vehículos y en los siniestros que se puedan producir.

Así, los coeficientes de adherencia entre el neumático y la calzada variarán con la naturaleza del material empleado para la construcción del camino e incluso con su estado de utilización. Debe tenerse en cuenta que también influye en la adherencia del neumático, la existencia de tierra suelta, arena o agua sobre la calzada, comportándose los dos primeros elementos como pequeños rodamientos entre las superficies en contacto y el segundo como película lubricante, particularmente en aquellos casos en que el automotor cuenta con cubiertas de deficiente dibujo.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

El radio de curvatura, la existencia de peralte y su sentido de inclinación pueden influir en la estabilidad direccional de los móviles, particularmente cuando circulan a velocidad elevada, como influyen también la presencia de baches, "lomos de burro" y toda otra anomalía de la superficie del camino.

Por otro lado se encuentran en la vía factores tales como: animales, niños jugando, personas distraídas o temerarias, vehículos que obstruyen las vías, obras civiles en proceso, etc, que se convierten en factores de riesgo, sobre todo para aquellos conductores que no se concentran lo suficiente mientras están manejando.

Es pues necesario tener todos los sentidos alerta a la hora de conducir, para poder reaccionar con suficiente tiempo cuando aparezca un imprevisto en la vía.¹

En el caso que nos ocupa vemos que hubo una flagrante falla por parte del conductor del vehículo de placas BVC781, pues si se entra a identificar los factores que generaron el triángulo accidente lógico vemos que: El factor Humano: La celeridad al momento de ejercer la reacción, esto se ve cuando el conductor de la camioneta tipo Hilux pretende sobrepasar una curva donde la señalización claramente identifica que NO SE PUEDE ADELANTAR, y que al intentar HACERLO se encuentra con otro rodante tipo TRACTO CAMION, que al ver el cierre e imposibilidad de adelantar trata de volver a su cauce, pero entramos en este momento al factor ambiental – condiciones climatológicas, la vía estaba en lluvia y en descenso por lo que la maniobra y reacción de la maquina se afecta generando la situación de riesgo esto al momento de cualificarse se puede vislumbrar que el conductor de la camioneta BVC781, viola el deber de cuidado generando con su intrépido movimiento la consecuencia que llevó al fallecimiento del ocupante del mismo vehículo.

Esto puede ser debidamente comprobado mediante el informe pericial hecho por el Perito técnico profesional en seguridad Vial Dr. JUANZ GONZALEZ, quien en informe técnico – pericial de investigación de accidente de tránsito I.A.T No. 05-22 el cual en su acápite de conclusiones al momento de efectuar la inspección a la carretera y condiciones del accidente relata:

Al realizar un análisis de la vía, del lugar de los hechos, del croquis, distancias plasmadas en el bosquejo topográfico, daños del vehículo, fotografías del lugar del accidente y toda la información recolectada, podemos apreciar que el vehículo tipo camioneta se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto en el mismo sentido vial, sobre el carril derecho, detrás del tractocamión de placas SRR-924 y delante del tractocamión de placas SYS-663. En este caso podemos decir que la falta de precaución del conductor del vehículo No1 tipo camioneta al tratar de adelantar al vehículo tractocamión de placas SRR-924 y luego regresar girando bruscamente a la derecha para ingresar al espacio entre los dos tractocamiones nuevamente, sin guardar la distancia de seguridad, fue la maniobra que dio inicio a que se desencadenara la ocurrencia del accidente de tránsito.

El conductor de la camioneta debió esperar un tramo de la vía recto y donde tuviera un ángulo visual amplio sobre los vehículos que transitan de forma contraria y así poder adelantar al tractocamión de forma segura.

El conductor de la camioneta no tuvo en cuenta todos los factores adversos que no permitían que un vehículo realizara este tipo de maniobras de forma segura sin poner en peligro su vida y la de los demás, el adelantar en una zona prohibida en un tramo donde la vía tiene una inclinación, su geometría es una curva y el campo visual sobre los demás vehículos que transitan de forma contraria es casi nula, cualquier conductor en estas condiciones tiene un alto porcentaje de sufrir un accidente de tránsito.

Dentro de los análisis de toda la información no se evidencia maniobra errónea por parte de los conductores de los tractocamiones que incidieran en la ocurrencia del accidente de tránsito, el conductor del

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

tractocamión de placas SYS663, impacta a la camioneta en el vértice posterior derecho en el momento en que este presiona los frenos para no impactarla, pero la inclinación de la vía, la superficie mojada y el peso de 50 toneladas, crearon un efecto de deslizamiento sobre el asfalto que no permitieron la adherencia de las llantas del tractocamión.

Al no tener adherencia las llantas del tractocamión, el conductor no puede detener el vehículo de forma controlada perdiendo control sobre él impactando a la camioneta en el vértice posterior derecho que en esos momentos intentaba ingresar al carril derecho de forma intempestiva.

La falta de precaución del conductor de la camioneta determinó la ocurrencia del accidente de tránsito²

Amen de lo anterior, vemos que existen claros elementos de juicio que permiten inferir la ausencia de responsabilidad del tractocamión SYS 663, por lo que solicito señor JUEZ se declare probada la presente excepción concediendo la absolución y en su defecto se declare responsable al conductor del Vehículo de placas BVC 781, señor HANER RICO GARCIA.

COBRO DE LO NO DEBIDO

Esta excepción esta llamada a prosperar en relación a la primera sobre la vulneración al deber de cuidado, generada por el señor HANER RICO GARCIA, conductor de la camioneta BVC781, quien a todas luces es el directo a responder por la fatalidad que hoy nos ocupa y quien se adiciona figuraba como pasajero en el vehículo objeto de debate adicional.

EN LA ETAPA PROBATORIA SEÑOR JUEZ DADA SU EXPERIENCIA TOMARA EN CUENTA EL PERITAZGO O INFORME DE ACCIDENTE RENDIDO, NO OBSTANTE LOS CONDUCTORES UNA VEZ SUCEDIDOS LOS HECHOS FUERON LLEVADOS A CENTROS HOSPITALARIOS Y EL SEÑOR CROQUISTA NO LES PRESENTO ESTE INFORME PARA EL RECONOCIMIENTO DE LO REALMENTE ACONTECIDO, NO ASI SE PUEDE VER LA POSICION DE LA CAMIONETA QUE QUEDA POR FUERA DEL CARRIL CON LO QUE SE PUEDE CORROBORAR QUE REALIZO MANIOBRA DE

ADELANTAMIENTO, lo que generó el accidente y que de muy mala manera se pretende trasladar esta responsabilidad al operador del tractocamión SYS663 de nuestra compañía el cual iba en su vía y cumpliendo a cabalidad las directrices de tránsito adicionado a esto su experiencia en la vía por muchos años-.

Así las cosas, solicito de declare probada la presente excepción de mérito, se absuelva al demandado y la correspondiente condena en costas y agencias en derecho.

POSIBLE TEMERIDAD Y MALA FE,

Esta excepción va encaminada a como se presenta una demanda de Responsabilidad Civil Extracontractual bajo la premisa o existencia de otro proceso ya presentado en otra ciudad como lo es en el juzgado 04 civil del circuito de Bucaramanga.

Por otro lado, si bien es cierto y bajo gracia de discusión los hechos acontecieron en el playón en la ruta Bucaramanga, ante la inexistencia de jueces del circuito le compete a la cabecera de Bucaramanga, no es de más agregar que la demandada que aquí le enfilan baterías corresponde a una sociedad cartagenera y por ende el fuero territorial debía ventilarse en Cartagena y no en Bucaramanga.

El sustento de esto no es más al encuadrar los demandantes de Bucaramanga y Bogotá manejan una línea de apellidos similares por lo que de ser familia debían manejar una unidad territorial y no por el contrario elevar sendas

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

demandas en distintas partes del territorio colombiano.
Esto podría ventilarse como una posible mala fe o temeridad de los profesionales del derecho en su defecto de sus prohijados judiciales.

Solicito que se declare probada la presente excepción absolviendo de inmediato a la sociedad demandada

EXCEPCION GENERICA

En el evento de que su señoría halle probada una excepción derivada de un hecho que así lo constituya, depreco la declare en Sentencia, al tenor de lo ordenado en el artículo 282 del CGP.

CON RESPECTO A LAS PRUEBAS QUE PRACTICAR.

Primero que todo para que una prueba tenga firmeza debe tener conducencia pertinencia y utilidad para que sirva de preámbulo o soporte para la teoría del caso de cada parte.

En este orden de ideas solicito **NO SE TENGAN EN CUENTA LAS SIGUIENTES PRUEBAS TESTIMONIALES:**

SERGIO ANDRES PEREZ LOZANO, Solo un funcionario o perito podría valorar la magnitud de un daño mental o perjuicio y con respecto de la parte demandante estos no guardan relación ínfima que pueda dar algún tipo de credibilidad o imparcialidad en su testimonio que pueda dar un elemento de juicio para ser usado dentro de esta justa judicial, por lo que solicito se desestime el mismo.

MARCOS AURELIO VILLAMIZAR, Solo un funcionario o perito podría valorar la magnitud de un daño mental o perjuicio y con respecto de la parte demandante estos no guardan relación ínfima que pueda dar algún tipo de credibilidad o imparcialidad en su testimonio que pueda dar un elemento de juicio para ser usado dentro de esta justa judicial, por lo que solicito se desestime el mismo.

CON RESPECTO A LOS INTERROGATORIOS DE PARTE:

Con respecto a los interrogatorios de parte del señor **JAIRO ANDRES ARTEAGA SILVA (Rep. Legal de Transporcar Logistica SAS), JOHNATAN LAITON GUERRERO y LEONARDO GORDILLO GOMEZ** (expropietarios del vehículo), carecen a todas luces de pertinencia conducencia y utilidad por la sencilla razón que al momento de los hechos, unos se encontraban en Cartagena de indias y el otro fuera del país, por ello como pueden tener un

conocimiento de causa o físico de los hechos ocurridos a kilómetros de sus posiciones geo estacionarias.

Por esto resulta a modo irrefutable el pretender hacerles cuestionarios sobre unas circunstancias que al unisoné serian meros testigos de oídas o de referencia dada por un tercero.

Amen de lo anterior solicito se abstenga de practicarse estas pruebas por ser tajantemente improcedentes.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Invoco como fundamentos de Derecho el Art. 372 y 588 del CGP.

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

PRUEBAS

Con el fin de demostrar los hechos que configura la excepción propuesta le aporto y solicito las siguientes:

Solicito tener y practicar como tales las siguientes:

1. TESTIMONIALES:

- Se solicita el testimonio del Perito Técnico Profesional en Seguridad Vial Señor JUAN GONZALEZ identificado con C.C 7.628.487 C. I No. 01719-12686 del C.P.T.I.C, siendo su testimonio pertinente y conducente al exponer y explicar el informe de accidente de tránsito I. A. T. No. 05-22, sobre el accidente investigado defecha 31 de octubre de 2020 y pueda dar fe conforme su experiencia y estudio del terreno donde se generó el accidente el informe para así dar plena certeza de la ausencia de responsabilidad del automotor SYS 663, el cual puede ser notificado por intermedio de la sociedad TRANSPORCAR LOGISTICA SAS o en su correo electrónico gonzalezylzanoasesores@gmail.com.

2. DOCUMENTALES:

- Los demás documentos que obran en el expediente, que reposa en su despacho.
- Informe técnico legal I. A. T. 05 – 22 rendido por perito Técnico Profesional en Seguridad Vial Dr. Juan González sobre el accidentes de tránsito.

1. DE OFICIO:

Se oficie al juzgado 15 Civil del circuito de Bucaramanga sobre el expediente bajo radicado 20210010700, que cursa contra los mismos demandados y que rinda un informe sobre el estado del mismo y sobre las partes actoras del mismo y que relación pueden o lleguen a tener con el finado.

INTERROGATORIO DE PARTE

Pido del juzgado que decrete un interrogatorio de parte, que debe absolver a los señores OFELMA HERNANDEZ VARGAS, identificada con la C.C. # 28.335.231; MARIA CECILIA LOZANO MACIAS, identificada con la C.C. # 35.467.274 y MIGUEL ANGEL LOZANO HERNANDEZ del cual se desconoce su cedula de ciudadanía demandantes dentro del proceso del epígrafe. El interrogatorio lo formularé verbalmente en la audiencia respectiva y versará sobre todos los hechos contenidos en la demanda.

LAS QUE SE PRETENDEN HACER VALER

OFICIOS

Solicito decrete las pruebas que de oficio usted, señor Juez considere pertinente.

ANEXOS

- Los documentos enunciados en el acápite anterior y el presente memorial de excepción de Merito.

NOTIFICACIONES

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT
ABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

- El Demandado en la dirección descrita en el aludido proceso.
- El suscrito en la secretaria del despacho ò en mi oficina de abogados en Cartagena de Indias, Barrio Centro, Edificio Concasa Oficina 1401.

PETICION

1.- Depreco a usted señor Pretor, se sirva declarar probadas las excepciones de **INEXISTENCIA O AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD, COBRO DE LO NO DEBIDO, TEMERIDAD Y MALA FE, EXCEPCIÓN GENÉRICA.**

2.- Como consecuencia de lo anterior, declare la terminación del proceso.

3.- Condénese a las demandantes al pago de los perjuicios causados a mi mandante y las costas y agencias en derecho generadas.

Por lo anterior su señoría, sírvase tomar atenta nota y actuar de conformidad.

CORDIALMENTE


HENRY GUTIÉRREZ LAKATT

C/ C. No. 73.192.483 DE CARTAGENA

T. P. No. 168.928 DEL C. S. DE LA JUD.

Juan González
TÉCNICO PROFESIONAL EN
SEGURIDAD VIAL



**INFORME TÉCNICO - PERICIAL
DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

I.A.T No. 05-22

**ACCIDENTE INVESTIGADO
DE FECHA 31 DE OCTUBRE DE 2020,**

(VÍA BUCARAMANGA – SAN ALBARTO)KILÓMETRO 61 + 035

MONTERÍA, CÓRDOBA 28 ENERO DE 2022.

CONTENIDO.

	página
1. DESTINO DEL INFORME.....	5
2. OBJETIVO DEL INFORME	5
3. DESCRIPCIÓN DE LOS E.M.P Y EV.....	5
4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS.....	5.
5. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA...56. INSTRUMENTOS EMPLEADOS.....	5
7. EXPLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS TÉCNICOS-CIENTÍFICOS	5
8. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.....	6
9. REFERENCIA.....	6
10. DOCUMENTOS A ANALIZAR	6
11. ACCIDENTE INVESTIGADO	6
12. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA.....	6
13. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS	6
14. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES	7
15. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA	7
16. FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA.....	7
17. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	11
18. CONDUCTORES INVOLUCRADOS	14
19. DINÁMICA DEL ACCIDENTE.....	17
20. FUNDAMENTO JURÍDICO... ..	22
21. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	22
22. FUNDAMENTO NORMATIVO.....	22
23. ANÁLISIS MECÁNICO.....	24
24. ANÁLISIS DE LOS VEHÍCULOS.....	25

25. ANÁLISIS DAÑOS DE LOS VEHÍCULOS	25
26. ANÁLISIS DE LAS DISTANCIAS Y MEDIDAS.....	29
27. ANÁLISIS DE LA VÍA	30
28. ANÁLISIS DE EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRANSÍTO.....	31
29. ANÁLISIS DE LA INFORMACION	34
30. CONCLUSIONES	35
31. TEORIA DEL ACCIDENTE	35
32. FACTOR DETERMINANTE	54

INTRODUCCIÓN.

La investigación pericial del accidente de tránsito es una disciplina de la criminalística que estudia el tiempo, modo, y lugar del accidente de tránsito o siniestro vial, cuyo objetivo es establecer las causas que produjeron el accidente de tránsito, dentro del cual encontramos el estudio y análisis de los factores humano, vehículo y ambiental.

Es decir que el accidente de tránsito ocurre cuando alguno o varios de estos factores son alterados en su curso normal, siendo este el punto de partida para comenzar la investigación del accidente de tránsito.

El factor humano es la causa de mayor influencia al momento del accidente, y no solo podemos decir que es el conductor de un vehículo solamente es la causa, también hacen parte del factor humano los peatones, el ciclista, el acompañante y el pasajero.

este factor está ligado por tres aspectos que influyen al momento del accidente sobre factor humano estos son: la imprudencia, la impericia y la negligencia.

Teniendo en cuenta lo anterior, en este informe técnico – pericial se analizan los aspectos y causas que influyeron en la ocurrencia del accidente de tránsito.

INFORME TÉCNICO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO**1. DESTINO DEL INFORME:**

Proceso de accidente de tránsito

2. OBJETIVO DEL INFORME

Realizar investigación y reconstrucción del accidente tránsito tipo choque, en el que resultaron involucrados 03 vehículos, 01 persona lesionada y 01 persona fallecida, en este dictamen Técnico podremos establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos, dando como resultado el factor determinante que influyó en la ocurrencia del siniestro vial, de acuerdo con los protocolos establecidos para la investigación de accidentes.

3. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIO Y EVIDENCIA FÍSICA EXAMINADOS

- + Kilómetro 61+ 035 (Vía Bucaramanga – San Alberto). Inspección al lugar de los hechos.
- + Análisis fijación topográfica de la vía. Análisis fotografías de la vía.
- + Análisis Informe Policial en Accidente de Tránsito Inspección a vehículos.

4. DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS

La presente investigación de accidente de tránsito se realiza teniendo en cuenta criterios técnicos probados científicamente, con el fin de establecer objetivamente la dinámica del accidente y determinar unas conclusiones, teniendo como punto de partida el análisis de los elementos materiales de prueba y evidencia física, tales como informe policial en accidente de tránsito, fijación fotográfica, y demás elementos que surjan en el desarrollo del presente informe técnico.

5. INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA DE LOS PROCEDIMIENTOS EMPLEADOS

Se garantiza el resultado del estudio técnico y son procedimientos aplicados por los diferentes organismos judiciales a nivel nacional, encargados de investigar y reconstruir accidentes de tránsito.

6. INSTRUMENTOS EMPLEADOS PARA LA INVESTIGACIÓN.

- + Cámara digital marca Sony
- + HX400V. Cinta métrica.
- + Distanciómetro digital marca Lufkin serie TL0020.

- ✚ Programa de reconstrucción de accidente de tránsito VISTA FX2.
- ✚ Programa de reconstrucción de accidente de tránsito VIRTUAL
- ✚ CRASHOdómetro profesional marca REDLINE.

**7. EXPLICACIÓN DEL PRINCIPIO O PRINCIPIOS TÉCNICOS – CIENTÍFICOS APLICADOS
(INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD CIENTÍFICA)**

Método técnico aplicable en el análisis de los accidentes de tránsito utilizado por las autoridades judiciales como también por el sector de investigación y reconstrucción en accidentes de tránsito, teniendo en cuenta: especificaciones técnicas de los vehículos involucrados establecidos por cada uno de los entes encargados de su fabricación o ensamblaje, la marca, clase, tipo, modelo, color, identificando las características representativas de cada uno de ellos, de igual forma el análisis del lugar de los hechos su entorno y su señalización y diseño técnico al igual que el resto de EMP Y EF).

8. DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS DURANTE LA ACTIVIDAD TÉCNICO-CIENTÍFICA

En el presente informe se muestra los procedimientos técnicos desarrollados durante la investigación del accidente de tránsito, tales como inspección al lugar de los hechos, fijación fotográfica y topográfica, análisis de la información, análisis de las medidas.

8.1. REFERENCIA**8.1.1. DOCUMENTOS PARA ANALIZAR.**

- ✚ Se analiza la información obtenida en la inspección al lugar de los hechos, la fijación fotográfica y topográfica. Se analiza los datos obtenidos del informe policial en accidente de tránsito.
- ✚ Se analiza las fotografías del lugar para mayor facilidad en la interpretación del terreno. Se analiza informe inspección a vehículos.
- ✚ Entrevistas realizadas a testigos.

8.2. ACCIDENTE INVESTIGADO

Accidente de tránsito ocurrido el día 31 de octubre de 2020, aproximadamente a las 18:20 horas, en la vía Bucaramanga

– San Alberto, Kilómetro 61+035, en donde se ve involucrado el siguiente vehículo tipo camioneta de placas BVC-781 marca TOYOTA, la cual era conducida por el señor HANER RICO GARCIA, identificado con cédula de ciudadanía No 86.468.264, quien resultó lesionado; el vehículo tipo tractocamión de placas SYS-663, marca KENWORTH, conducido por el señor JOSE SEGUNDO OYOLA OLIVA, identificado con cédula de ciudadanía No 78.743.521, quien resultó lesionado; y el vehículo tipo tractocamión de placas SRR-924, marca INTERNATIONAL, conducido por el señor LUIS CARLOS CASTRO XIQUES, identificado con cédula de ciudadanía No 8.696838, quien resultó ileso.

8.3. DESCRIPCIÓN DE LA VÍA**8.3.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS:**

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Vía Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+035 metros
DISENO	Tramo de vía.
GEOMETRICAS	Curva, pendiente.
ANDEN	No

PERALTE	Si
PENDIENTE	Si
UTILIZACION	Doble sentido.
CALZADAS	01
CARRILES	02
MATERIAL	Asfalto
ESTADO Y CONDICIONES DE LA VIA.	Bueno
BERMAS Y/O CUNETAS	No
CONDICIONES DE TIEMPO	Húmeda
ILUMINACION ARTIFICIAL	No

8.3.2. SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES:

SEÑALIZACIÓN	CLASES Y CARACTERÍSTICAS
VERTICAL	Velocidad máxima 30 Km/h
HORIZONTAL	Línea central amarilla continua – línea de borde blanca.
DISPOSITIVOS LUMINOSOS	No

8.3.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN LA VÍA.

Seguridad Activa	Si
Seguridad Pasiva	No

8.4. FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA Y DEL LUGAR DE LOS HECHOS

FOTOGRAFÍA

No. 1

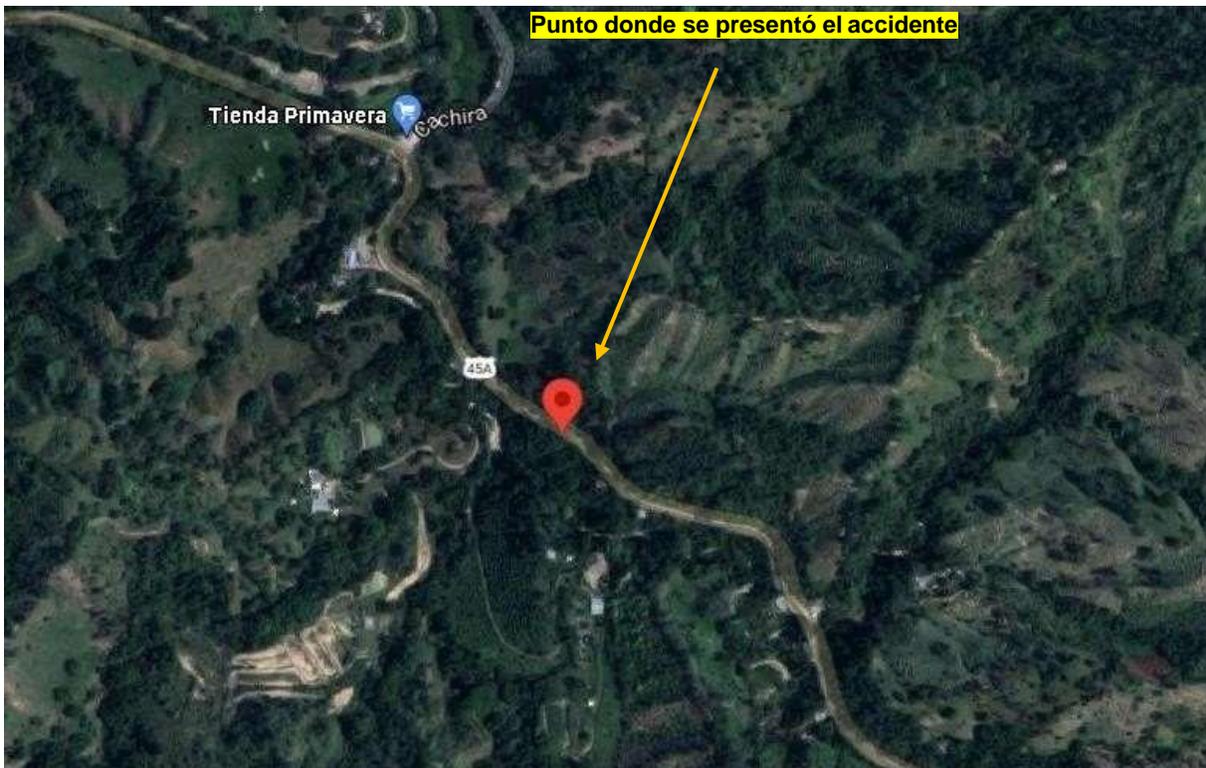
Fotografía panorámica tomada al lugar donde ocurrió el accidente de tránsito, Bucaramanga – San Alberto, Kilómetro 61+ 035 metros, donde se observa su diseño, la característica física y la carpeta de rodadura.



Imagenes tomada de google map

IMAGEN No. 1

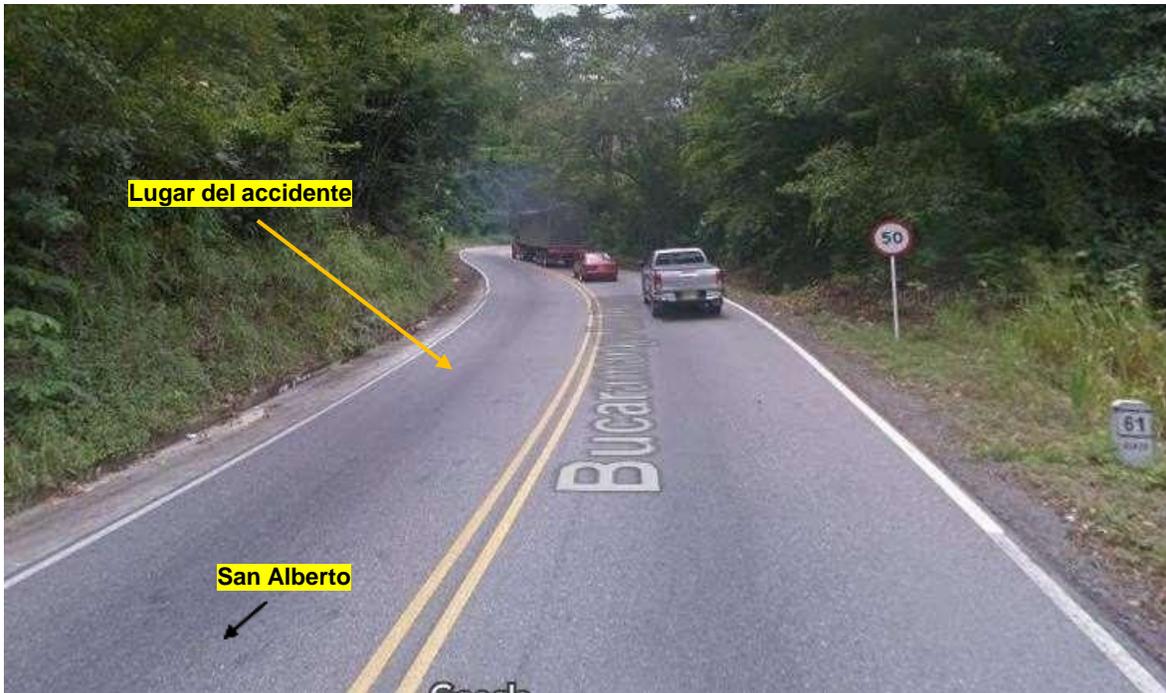
En esta imagen se muestra la ubicación del lugar donde ocurrió el accidente de tránsito.



Imagenes tomada de google map

IMAGEN No. 2

Imagen de vista aérea donde se muestra el lugar del accidente de tránsito



FOTOGRAFÍA

No. 2

Fotografía tomada al lugar donde se presentó el accidente de tránsito, mostrando la geometría de la vía donde se puede apreciar que la vía presenta una curva antes de llegar a la curva donde se presentó el accidente.



FOTOGRAFÍA

No. 3

Fotografía donde se observa la señal de tránsito SR-30 (límite de velocidad 30 Km/h), ubicada antes del lugar del accidente.



**FOTOGRAFÍA
No. 4**

Fotografía donde se muestra el ancho de la vía, en el lugar donde ocurrió el accidente de tránsito.



FOTOGRAFÍA
No. 5

En esta imagen se muestra el punto de referencia, pontón o desagüe de numero 60 + 1000, ubicado al costadoderecho de la vía en el sentido Bucaramanga – San Alberto desde donde se tomaron las medidas.

8.5. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS (03)

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 1
CLASE	CAMIONETA
MARCA	TOYOTA
LINEA	HILUX
MODELO	2002
COLOR	VERDE ARRECIFE
CARROCERIA	DOBLE CABINA
PLACAS	BVC-781
MOTOR No.	2631806
CHASIS No.	9FH33UNG828003608
COMBUSTIBLE	GASOLINA
SERVICIO	PARTICULAR
EMPRESA	N/A
CAPACIDAD -PASAJERO Y/O CARGA	05
SOAT	SI
REVISION TECNICO MECANICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	HANER RICO GARCÍA
LICECIA DE TRANSITO	10002241135
ORGANISMO DE TRANSITO	BUCARAMANGA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

**IMAGEN
No 3**

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo camioneta de similares características a la que estuvo involucrada en el accidente de tránsito.

CARACTERÍSTICAS	VEHICULO N° 2
CLASE	TRACTOCAMION
MARCA	KENWORTH
LINEA	T800
MODELO	2005
COLOR	AMARILLO
CARROCERIA	SRS
PLACAS	SYS-663
MOTOR No.	
CHASIS No.	
COMBUSTIBLE	DIESEL
SERVICIO	PUBLICO
EMPRESA	TRANSPORCAR LOGISTICA
CAPACIDAD -PASAJERO Y/O CARGA	2 PASAJEROS
SOAT	SI
REVISION TECNICO MECANICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	ENERGY LOGISTICA Y TRANSPORTES S.A.S
LICECIA DE TRANSITO	10011282662
ORGANISMO DE TRANSITO	MOSQUERA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

IMAGEN

E-MAIL. gonzalezylzanoasesores@gmail.com TEL: 3045280930 Dirección: barrio la castellana (Montería) Hoja No. 19 de 37
Especialista en investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito.

No 4

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo tractocamión de similares características al que estuvo involucrado en el accidente de tránsito.

CARACTERÍSTICAS	VEHICULO Nº 3
CLASE	TRACTOCAMION
MARCA	INTERNATIONAL
LINEA	760058ª 6X4
MODELO	2008
COLOR	AMARILLO
CARROCERIA	REMOLQUE
PLACAS	SRR-924
MOTOR No.	
CHASIS No.	
COMBUSTIBLE	GASOLINA
SERVICIO	PUBLICO
EMPRESA	COLIBER LTDA TRANSPORTES
CAPACIDAD -PASAJERO Y/O CARGA	2 PASAJERO
SOAT	SI
REVISION TECNICO MECANICA Y DE GASES.	SI
PROPIETARIO	JOSE ALFONSO TORRES
LICECIA DE TRANSITO	07-68547-008896
ORGANISMO DE TRANSITO	PIEDRECUESTA
INMOVILIZADO EN	SI



Imagen tomada del navegador Google página web centro motor

**IMAGEN
No 5**

En esta imagen podemos apreciar un vehículo tipo tractocamión de similares características al que estuvo involucrado en el accidente de tránsito.

8.6. CONDUCTORES INVOLUCRADOS

CONDUCTOR	VEHÍCULO N° 1
NOMBRES Y APELLIDOS	HENER RICO CARCÍA
IDENTIFICACION	85468264
EDAD	50 ANOS
PROFESION	
DIRECCION	CARRERA 5ª #1B-16 B/ VILLA FANY – SAN ALBERTO.
ALCOHOLEMIA	NEGATIVA
ESTADO	LESIONADO
TELEFONO	3167116635
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	HANER RICO GARCIA		
DOCUMENTO:	C.C. 85468264	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	8872727
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	19/01/2010		

 Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
85468264	DIR TTOyTTE FLORIDABLANCA	27/03/2014	ACTIVA		Ver Detalle
7475323	INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	08/02/2011	VENCIDA		Ver Detalle
682760000178558	DIR TTOyTTE FLORIDABLANCA	05/04/2006	INACTIVA		Ver Detalle

 Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRº. PAZ Y SALVO:	514201221061
------------------------------	----	-------------------	--------------

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.
De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

CONDUCTOR	VEHICULO N° 2
NOMBRES Y APELLIDOS	JOSE SEGUNDO OYOLA
IDENTIFICACION	78743521
EDAD	49 ANOS
PROFESION	CONDUCTOR
DIRECCION	MANZANA 8 LOTE 38 B/ NELSON MANDELA – CARTAGENA.
ALCOHOLEMIA	NEGATIVO
ESTADO	ILESO
TELEFONO	3003803766
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	JOSE SEGUNDO OYOLA OLIVA		
DOCUMENTO:	C.C. 78743521	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	5649038
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	12/12/2012		

 Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
78743521	STRIA MCPAL TTEyTTO ARJONA	21/12/2021	ACTIVA		Ver Detalle
78743521	STRIA MCPAL TTEyTTO ARJONA	17/12/2018	INACTIVA		Ver Detalle
78743521	DPTO ADTVO TTOyTTE DIST CARTAGENA	15/12/2015	INACTIVA		Ver Detalle
10467242	STRIA TTOYTTE MCPAL TURBACO	09/01/2013	INACTIVA		Ver Detalle
10322194	STRIA TTOYTTE MCPAL TURBACO	12/12/2012	VENCIDA		Ver Detalle
231620004452530	INST TTOyTTE DE CERETE	02/10/2009	INACTIVA		Ver Detalle

 Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	514202098066
------------------------------	----	-------------------	--------------

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.
De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

CONDUCTOR	VEHICULO N° 3
NOMBRES Y APELLIDOS	LUIS CARLOS CASTRO
IDENTIFICACION	8696838
EDAD	66 ANOS
PROFESION	CONDUCTOR
DIRECCION	CALLE 6 3 4-54 B/ FLOREZ PELAYO
ALCOHOLEMIA	NEGATIVO
ESTADO	ILESO
TELEFONO	3126110143
LICENCIA CONDUCCIÓN	SI
MULTAS Y SANCIONES.	NO

NOMBRE COMPLETO:	LUIS CARLOS CASTRO XIQUES		
DOCUMENTO	C.C. 8696838	ESTADO DE LA PERSONA	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	5682494
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	23/11/2009		

Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	09/06/2021	ACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	07/07/2020	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
8696838	U TEC CONT/VIG/ REG TTOyTTE SANTA MARTA	31/07/2019	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
8696838	STRIA TTOyTTE MCPAL LA PAZ	27/07/2018	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle
8696838	INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	31/07/2015	INACTIVA		Ver Detalle
9816257	INST MCPAL TTOyTTE SOLEDAD	27/08/2012	INACTIVA	CONducir con lentes	Ver Detalle

Multas e infracciones			
TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	514202809066

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito de los conductores fueron consultados mediante la página www.simit.org.co. De igual forma la consulta de verificación de las licencias de conducción fueron consultadas mediante la página www.runt.com.co.

8.7. PASAJEROS U OCUPANTES DE LOS VEHÍCULOS

**VEHICULO
N° 1**

NO REPORTA

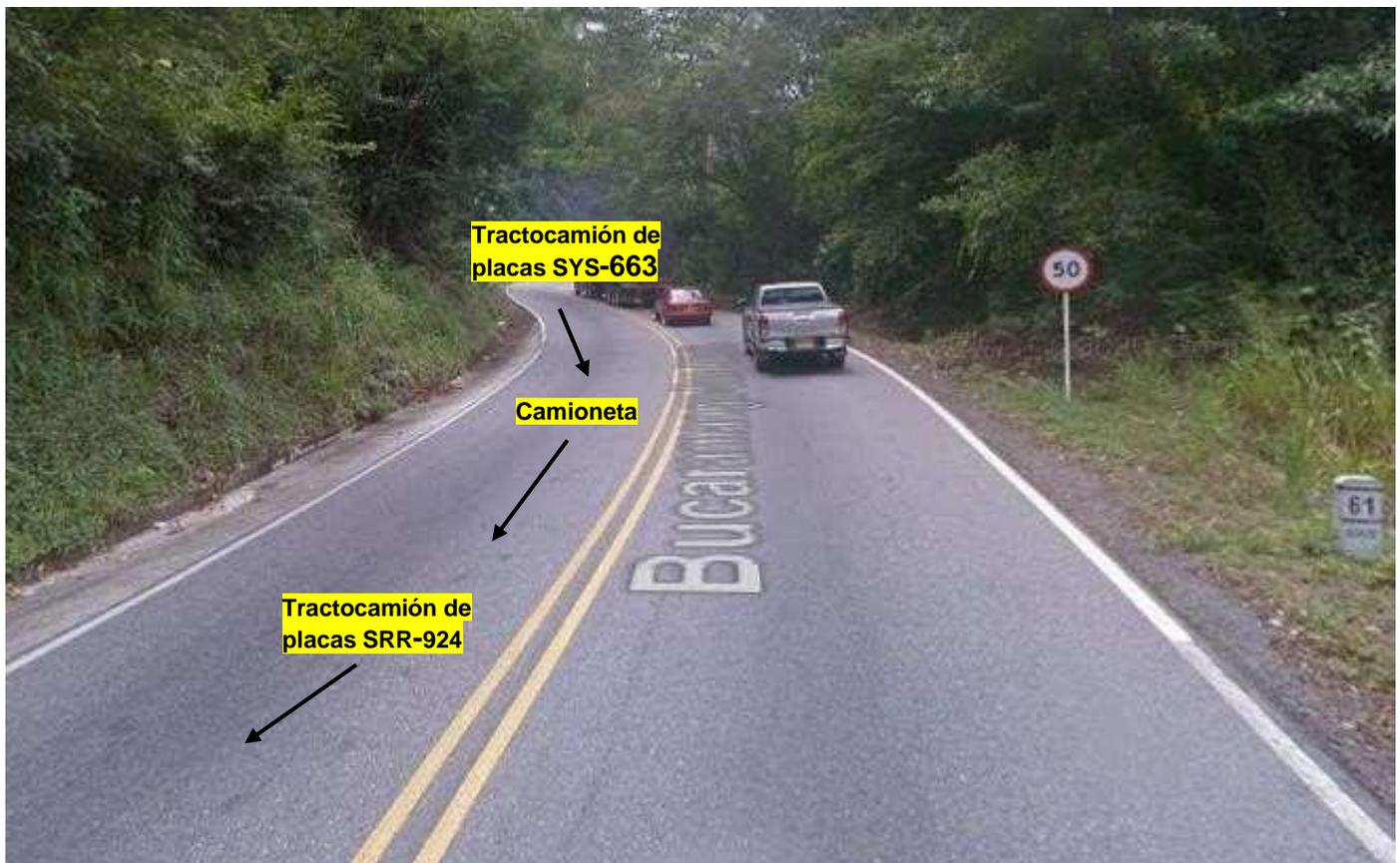
**VEHICULO
N° 2**

NO REPORTA

8.8. DINÁMICA DEL ACCIDENTE

De acuerdo con los elementos materiales de prueba, Informe Policial en Accidente de Tránsito, inspección al lugar de los hechos, bosquejo topográfico, fotografías del lugar de los hechos y realizando un análisis del sitio, se puede inferir una posible dinámica del accidente de la siguiente manera:

En las condiciones antes descritas, el **vehículo No 1**, tipo camioneta conducida por el señor HENER RICO CARCÍA, momentos antes del accidente, se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto, en el mismo sentido vial y al llegar al kilómetro 61 más 35 metros realiza la maniobra de adelantamiento al vehículo No 3 y observa que un tractocamión transita por el carril contrario y al regresar a su carril es impactando en la parte posterior por el **vehículo No 2**. Tipo tractocamión de placas SYS-663 conducido por el señor JOSE SEGUNDO OYOLA quien lo impulsa hacia delante impactando en la parte trasera del tráiler vehículo **No 3**. Tractocamión de placas SRR-924 conducido por el señor LUIS CARLOS CASTRO.

**FOTOGRAFÍA****Nº. 6**

En esta fotografía se muestra la trayectoria de los vehículos cuando transitaban sobre el carril derecho, momentos antes del accidente de tránsito de acuerdo con el Informe Policial de Accidente.



**FOTOGRAFIA
No 7**

En esta fotografía se muestra el desplazamiento de los vehículos antes del accidente y posterior al impacto



FOTOGRAFIA

No 8

En esta fotografía muestra la posición final de los vehículos sobre la vía posterior al impacto.



**FOTOGRAFIA
No 9**

En esta imagen se muestra el lugar por donde el tractocamión de placas SYS-663 se la salió de la vía posterioral impacto.



**FOTOGRAFIA
No 10**

En esta imagen tomada por testigos, se observa el tractocamión de placas SYS-663 en su posición final. El tractocamión se sale de la vía y cae por una pendiente del terreno, deteniéndose en la quebrada.

IMAGEN

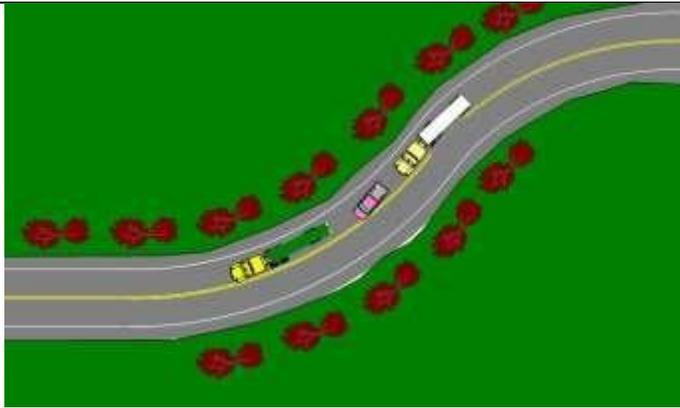
No 7

En esta imagen podemos apreciar la posición final del vehículo, de acuerdo con las medidas tomadas por el agente de tránsito, imagen elaborada en programa de reconstrucción de accidente VIRTUAL CRHAS 4.0.

DINÁMICA DEL ACCIDENTE.

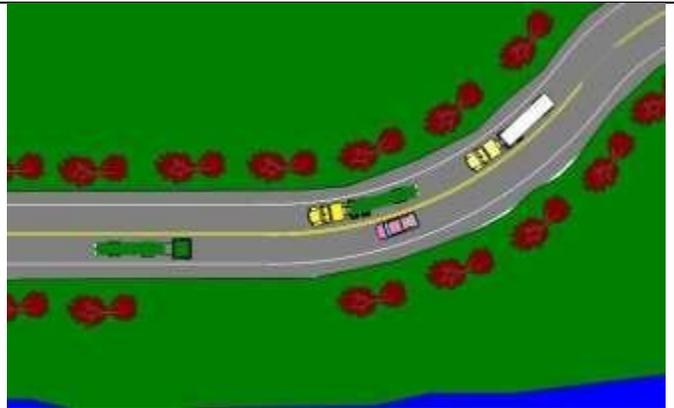
En las siguientes imágenes recreamos la dinámica del accidente de tránsito, mostrando los desplazamientos de los vehículos momentos antes del impacto, de acuerdo con el Informe Policial de Accidente de Tránsito.

Secuencia No 1



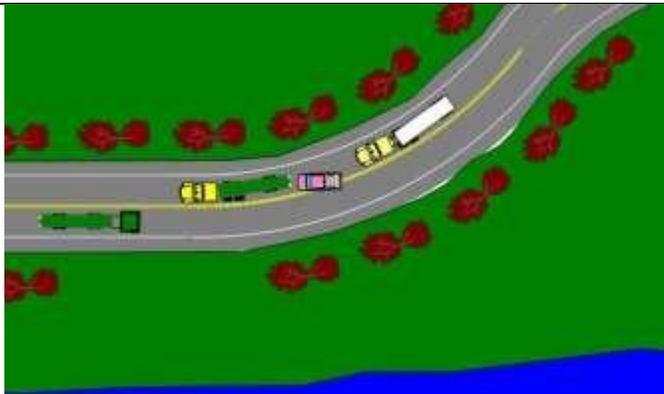
Los vehículos se desplazan por el carril derecho, en el mismo sentido vehicular, y la camioneta intenta adelantarse al tractocamión.

Secuencia No 2



El conductor de la camioneta observa que transita un tractocamión en el carril contrario y se detiene para dejar pasar al tractocamión e ingresar nuevamente al carril.

Secuencia No 3



El conductor de la camioneta ingresa de forma rápida al carril derecho.

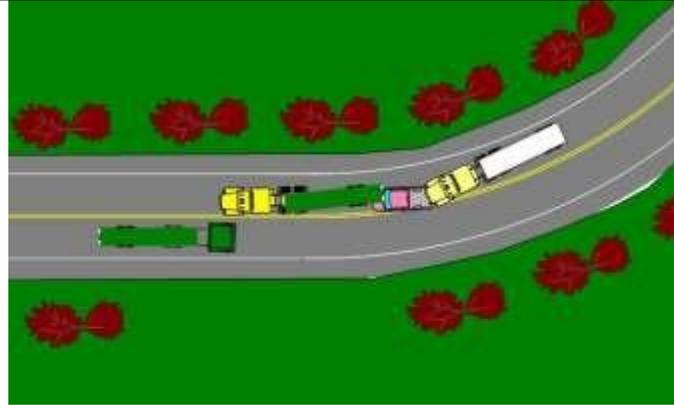
Secuencia No 4



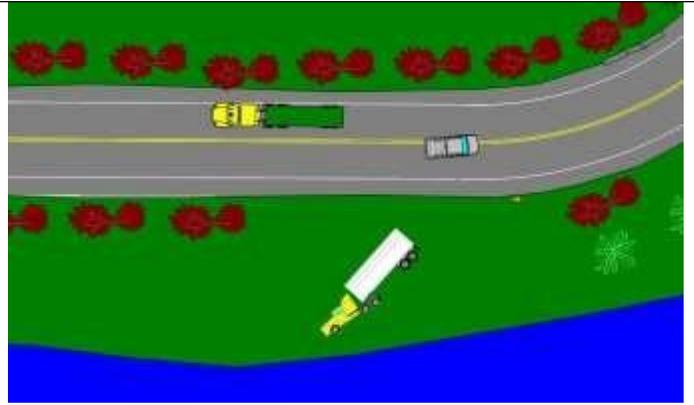
El tractocamión de placas SYS-663, impacta en el vértice posterior derecho de la camioneta y la impulsa hacia adelante.

Secuencia No 5

Secuencia No 6



La camioneta impacta la parte posterior del tráiler del tractorcamión de placas SRR-924.



La camioneta gira sobre su propio eje posterior al impacto, los vehículos alcanzan su posición final.

8.8.1. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DEL PROCEDIMIENTO.

Constitución Política de Colombia, Ley 906 de 2004, Ley 769 del 06 de agosto de 2002 (Código Nacional de Tránsito). Ley 1383 de 2010, manual de diligenciamiento de accidentes Resolución 11268 de 2012 (Nuevo manual).

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley* (las establecidas en el código nacional de tránsito terrestre), tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

LEY 906 DE 2004 CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

Artículo 406. *Prestación del servicio de peritos.* El servicio de peritos se prestará por los expertos de la policía judicial, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, entidades públicas o privadas, y particulares especializados en la materia de que se trate. Las investigaciones o los análisis se realizarán por el perito o los peritos, según el caso. El informe será firmado por quienes hubieren intervenido en la parte que les corresponda. Todos los peritos deberán rendir su dictamen bajo la gravedad del juramento

Artículo 408. *Quiénes pueden ser peritos.* Podrán ser peritos, los siguientes:

1. Las personas con título legalmente reconocido en la respectiva ciencia, técnica o arte.
2. En circunstancias diferentes, podrán ser nombradas las personas de reconocido entendimiento en la respectiva ciencia, técnica, arte, oficio o afición, aunque se carezca de título.

LEY 769 DE 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

Artículo 1. *Ámbito de aplicación y principios.* Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar 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.

9. APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

9.1. FUNDAMENTO NORMATIVO

**LEY 769 DEL 06 DE AGOSTO DE 2002 (CÓDIGO NACIONAL DE
TRÁNSITO) TÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I – PRINCIPIOS**

Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

TÍTULO III (Normas de Comportamiento)

Artículo 55. Comportamientos del conductor, pasajero o peatón: Toda persona que haga parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice o perjudique o ponga en riesgo a los 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 III Conducción de vehículos.

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

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

(Artículo aplicable al conductor de la camioneta).

Artículo 108. Separación entre vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede. (artículo aplicable al conductor de la camioneta).

CAPITULO XII.

Señales de tránsito

ARTICULO 109. De la obligatoriedad. todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo en lo previsto en el art 5 del presente código.

**MANUAL DE DILIGENCIAMIENTO DEL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES
DE TRÁNSITO**

**Resolución 0011268 de 06 de diciembre de
2012 CAPITULO II**

Tabla III, hipótesis de accidentes de tránsito 3.2. Según el manual para el diligenciamiento del Informe

Policia de Accidente de Tránsito IPAT se aplicarían los siguientes **códigos**:

Vehículo No 1: No 121. No mantener distancia de seguridad, conducir muy cerca del vehículo de adelante, singuardar las distancias previstas por el Código Nacional de Tránsito para las diferentes velocidades.

Vehículo No 2: No 101. Adelantar en curva o pendiente: sobrepasar a otro vehículo en cualquier curva, exista o nola demarcación o cuando la vía presente desnivel.

Estos códigos se aplicarían al conductor del vehículo tipo camioneta.

Dentro de las hipótesis establecidas por el agente de tránsito, codifica al conductor del tractocamión de placas SYS-663 con los códigos 121 (no mantener distancia de seguridad) y 157 otra (fallas en sistemas de freno).

En este caso el agente de tránsito tuvo una mala interpretación de los hechos y de la norma, ya que no tuvo en cuenta la posición, los daños en los vehículos y los desplazamientos de los vehículos antes del impacto.

Analizando las codificaciones establecidas por el agente de tránsito, el código 121 (no guardar distancia de seguridad) no se puede aplicar para el conductor del tractocamión de placas SYS-663, teniendo en cuenta que los vehículos que transitaban delante de él se encontraban en movimiento y no detuvieron su marcha,

Para poder establecer si un vehículo no guardó la distancia de seguridad con respecto al vehículo que lo antecede se debe tener en cuenta la velocidad permitida en el sector y la longitud de separación entre vehículos que establece el Código Nacional de Tránsito, otros de los factores que deben tener en cuenta es el desplazamiento que realiza el vehículo de adelante y la causa por la cual se detuvo o disminuyó la velocidad de forma brusca.

Teniendo en cuenta la dinámica del accidente, se evidencia que el vehículo tipo camioneta antes del impacto transitaba cerca de la parte trasera del tractocamión de placas SRR-924.

El código 157 (otra) fallas en el sistema de frenos, no es posible aplicarlo para el vehículo tractocamión de placas SYS-663, a menos que el agente de tránsito realizara una inspección visual y tenga el conocimiento sobre el mantenimiento de estos sistemas de frenos y se evidencie rastros de sobrecalentamiento o cristalización de las bandas en los frenos, analizando el informe policial no se encontró que método técnico aplicó el agente para determinar fallas en el sistema de frenos por uso inadecuado.

Los daños en la estructura de la camioneta, la posición de esta sobre vía y la distancia en la que quedó el vehículo tractocamión de placas SRR-924, muestran que la camioneta transitaba a una distancia muy cerca de la parte trasera del tráiler del tractocamión de placas SRR-924 al momento del impacto, por lo tanto, a la camioneta si es posible aplicarle el código 121, no guardar distancia de seguridad.

Al vehículo tipo tractocamión de placas SRR-924 no se codifica, ya que no se evidencia maniobra errónea que incidiera en la ocurrencia del accidente de tránsito.

9.1. ANÁLISIS MECÁNICOS.

Teniendo en cuenta el análisis de la información tomada del Informe Policial en Accidente de Tránsito, la seguridad activa y pasiva de los vehículos involucrados, se concluye que no se encontraron posibles fallas mecánicas en los vehículos que hubieran inferido a que se generara el accidente de tránsito.

El agente de tránsito describe que el vehículo tipo tractocamión de placas SYS-663, presentó una falla mecánica en el sistema de freno, para determinar una posible falla mecánica en el sistema de frenos el vehículo debió ser revisado por un mecánico experto en sistemas de freno para este tipo de vehículos.

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO								
Vehículo N° 1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL VEHÍCULO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL PEATÓN	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
DEL CONDUCTOR	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DE LA VÍA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DEL PASAJERO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vehículo N° 2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>						
OTRA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ESPECIFICAR ¿CUAL?:	<i>Posible sobrecalentamiento del sistema de frenos por incorrecta administración de los mismos en el descenso.</i>				
12. TESTIGOS								
APELLIDOS Y NOMBRES								

En la imagen anterior tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, el agente de tránsito describe que el tractocamión presentó fallas mecánicas en el sistema de frenos al momento del accidente.

9.1.1. ANÁLISIS DE DAÑOS DE LOS VEHÍCULOS.

La información de los daños de los vehículos fue tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, en los puntos 8.8 y 8.9. y del formato de inspección a vehículos.

Vehículo No 1: Presenta daños y deformaciones en la parte anterior y posterior.

Vehículo No 2: Presenta daños en la parte frontal.

Vehículo No 3: Presenta daños en el vértice posterior izquierdo del tráiler.

Daños en la parte tercio anterior y posterior

PROPIEDAD: Rico Garcia Honor
C.C. 8546264
DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO: Huelamiento parte anterior hacia la parte posterior del vehículo y Huelamiento parte posterior hacia la parte anterior del vehículo.

8.3 CLASE VEHICULO: PASAJEROS
8.4 CLASE SERVICIO: PASAJEROS
8.5 MODALIDAD DE TRANS.:

8.6 LUGAR DE IMPACTO: LATERAL POSTERIOR



En esta imágenes tomadas del Informe de Accidentes de Transito, se observan los daños en la estructura de la camioneta en la parte trasera y delantera.

Al analizar estos daños se evidencia que la camioneta recibió un impacto inicial en la parte trasera y posterior en la parte delantera.

Daños en la parte frontal

PROPIEDAD: Energy Logistics Transportes S.A.S
C.C. 900642145
DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO: Huelamiento parte anterior hacia la parte posterior. Inadecuado de la cabina del operador por hundimiento del contenedor hundimiento del motor y partes de demas por establecer.

8.3 CLASE VEHICULO: PASAJEROS
8.4 CLASE SERVICIO: PASAJEROS
8.5 MODALIDAD DE TRANS.:

8.6 LUGAR DE IMPACTO: LATERAL POSTERIOR



En esta imagen tomada del Informe Policial de Accidente de Tránsito, se observa el daño en la parte frontal del tractocamión.

Este daño en la parte frontal del tractocamión demuestra que este impactó de forma frontal a la camioneta.

Daños en la parte trasera del tráiler

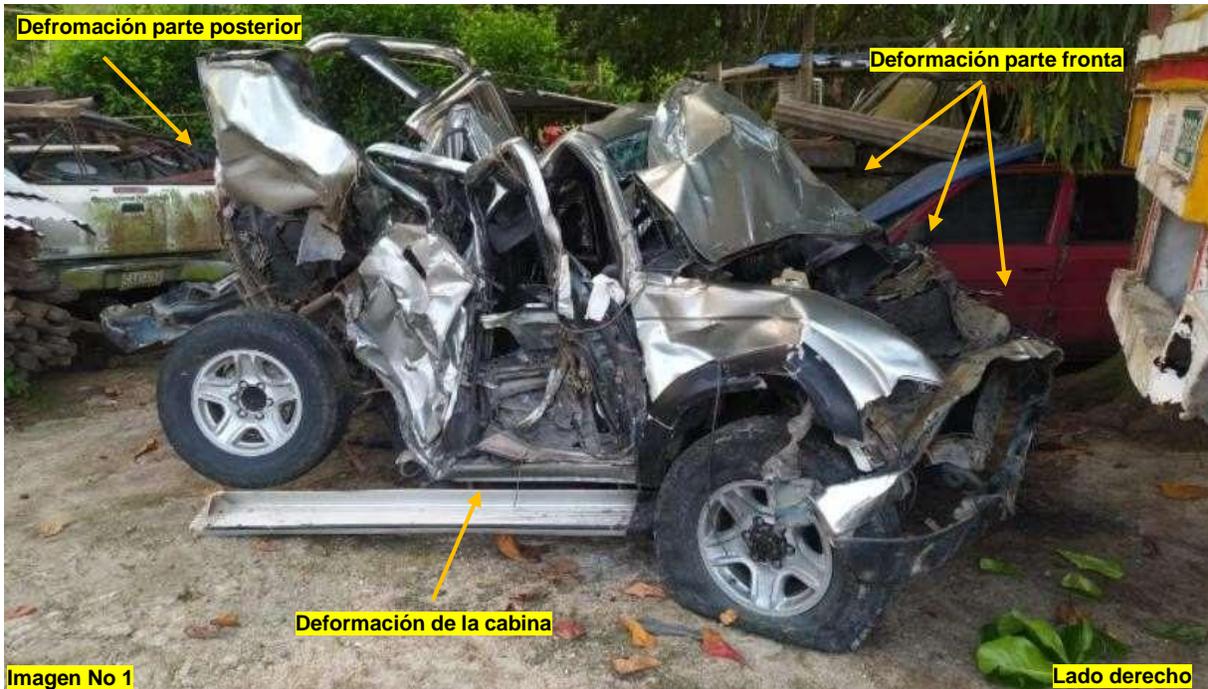
PROPIEDAD: Tomas Jose Alfonso
C.C. 41190404
DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO: Huelamiento hacia la parte inferior vertical posterior, izquierdo de la conexión de la defensa, deformación del rin izquierdo trasero, costado, ultimo eje trasero y parte de la estructura con top incluida.

8.3 CLASE VEHICULO: PASAJEROS
8.4 CLASE SERVICIO: PASAJEROS
8.5 MODALIDAD DE TRANS.:

8.6 LUGAR DE IMPACTO: LATERAL POSTERIOR



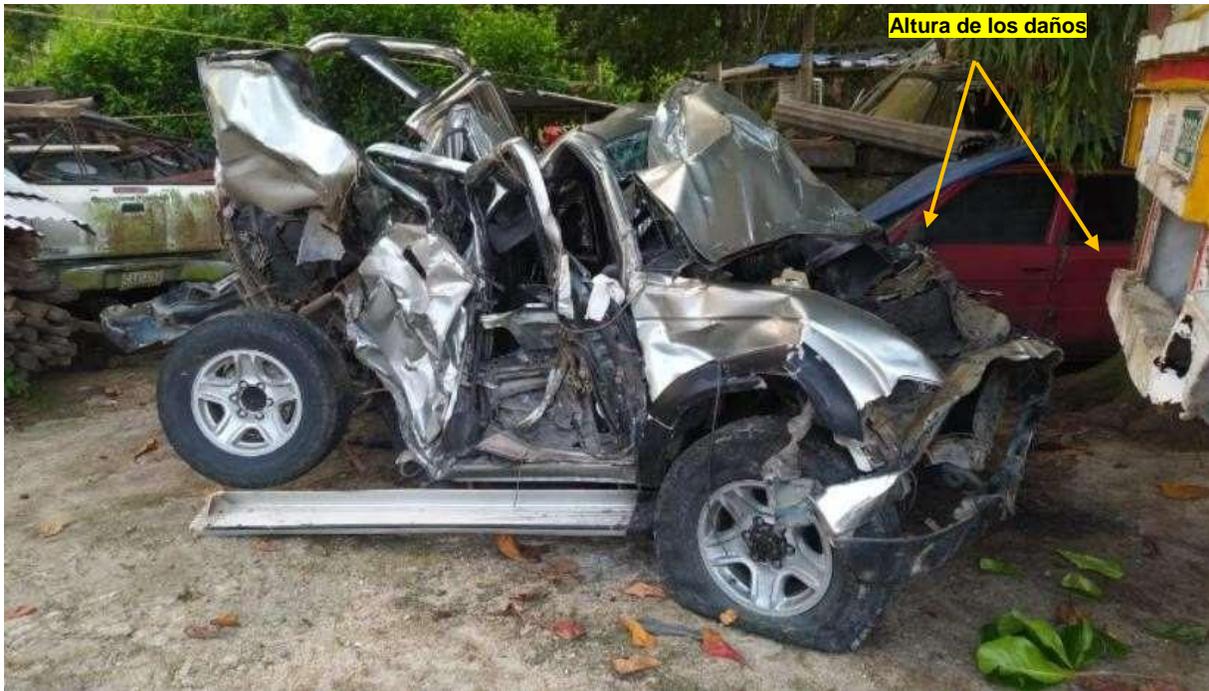
En esta imagen se observa el daño en el vértice posterior del tráiler



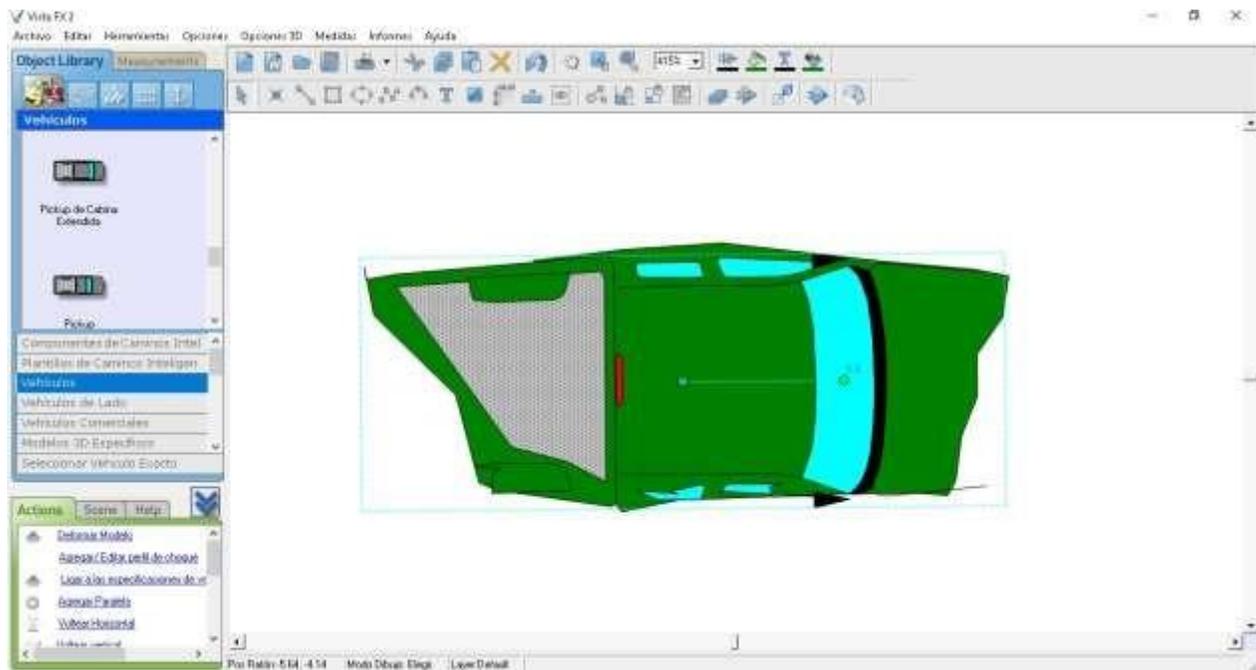
En las imágenes anteriores suministradas para el análisis e investigación del accidente, se observan los daños en la estructura de la camioneta.

Imagen No 1: en esta imagen se observa los daños y deformaciones en la parte frontal, tercio medio y parte trasera dela camioneta, estas deformaciones se producen debido a la presión que ejerció el tractocamión de placas SYS-663, sobre la camioneta contra el tráiler del tractocamión de placas SRR-924 en el segundo impacto.

Imagen No 2: en esta imagen se observa el costado izquierdo de la camioneta se evidencia que los daños fueron menores que los daños del lado derecho, las puertas se encuentran por fuera de su posición normal, pero solo presentan dobladura en los bordes, el guardabarros trasero izquierdo presenta rayones y abolladuras pero no se deformó, el vértice del lado izquierdo está más largo que el derecho, lo que indica que el tractocamión de placas SYS-663 impactó a la camioneta en el vértice trasero derecho cuando esta se encontraba en una posición diagonal sobre la vía, esto muestra que al momento del primer impacto la camioneta intentaba ingresar al carril derecho.

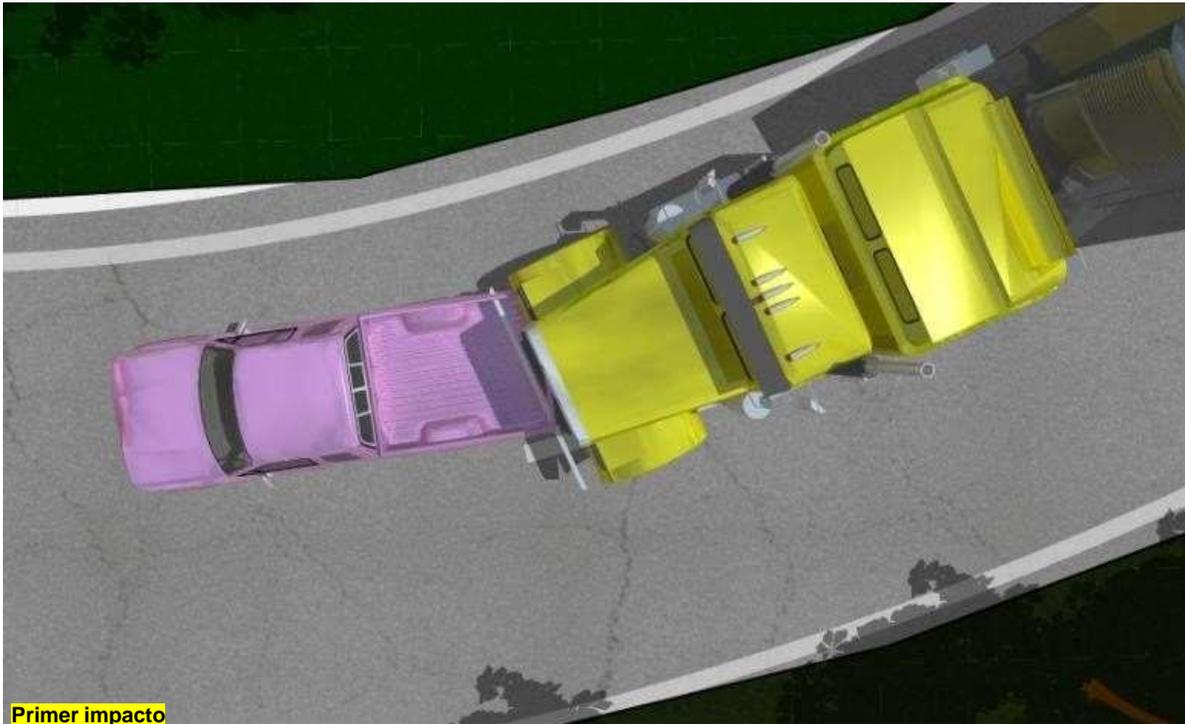


En la imagen anterior se observa que los daños en la parte frontal de la camioneta tienen la misma altura que la parte trasera del tráiler.

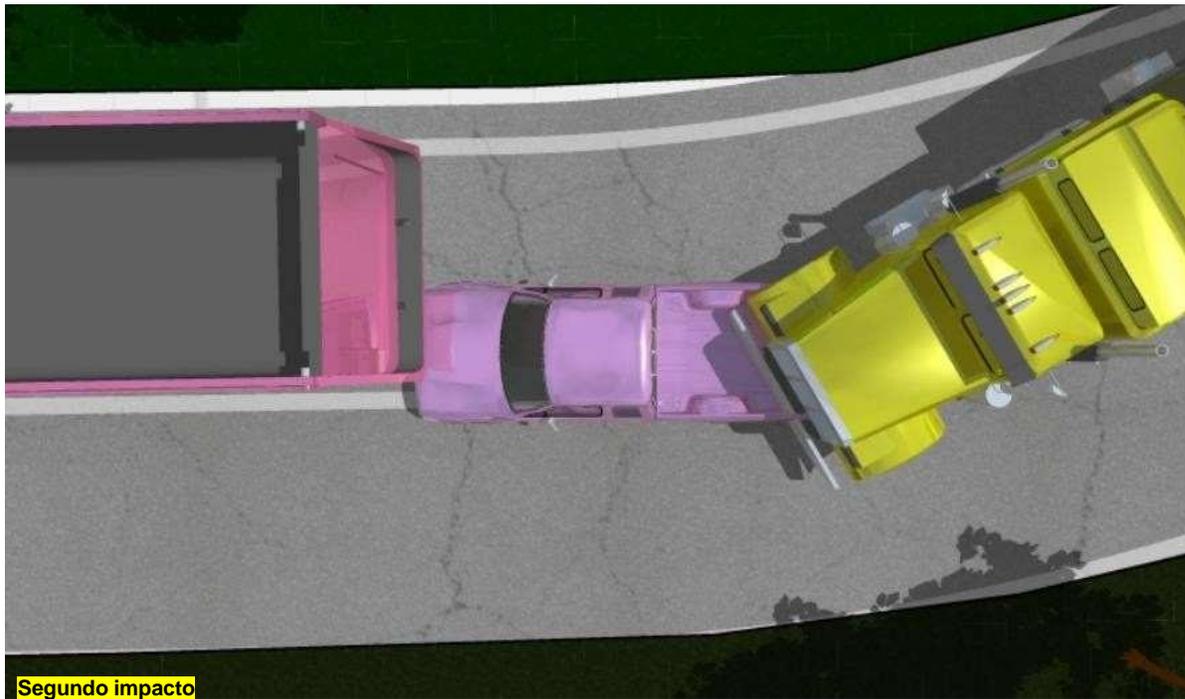


Realizando un análisis de los daños en la camioneta y las dimensiones de la misma, se recrea en 2D la deformación de la camioneta producto de los impactos, en este caso el vértice anterior derecho y posterior derecho fueron los que más sufrieron daños.

Realizando un análisis de los daños en la estructura de los vehículos se pueden determinar la posición de estos al momento del impacto.



En la imagen anterior se recrea la posición de la camioneta y el tractocamión al momento del primer impacto. (imagen realizada en el software de reconstrucción de accidentes VIRTUAL CRAHS 4.0).



La ubicación de los daños muestra que la camioneta recibió el primer impacto en el vértice posterior derecho y luego este impactó en el vértice izquierdo del tráiler, con el vértice anterior derecho.

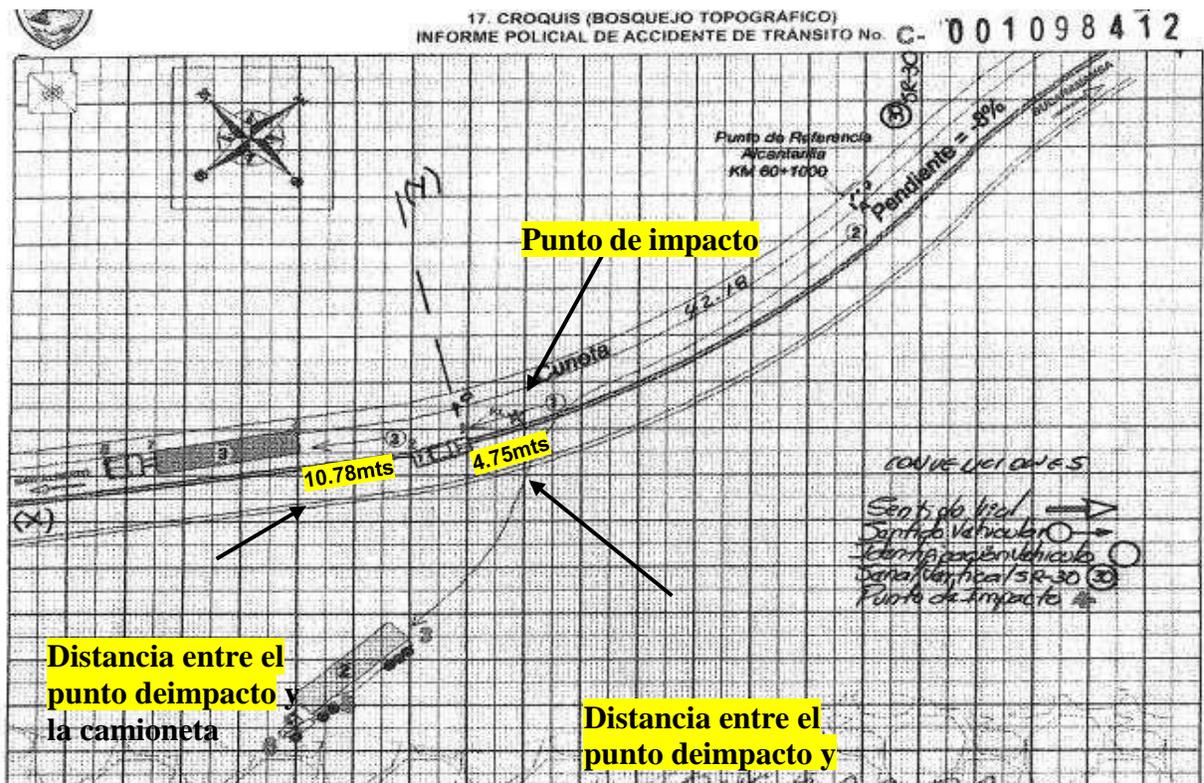
9.1.2. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS Y DISTANCIAS.

Teniendo en cuenta las medidas plasmadas en el bosquejo topográfico realizado por el agente de tránsito, comienza a medir desde el punto de referencia, el cual es un pontón o desagüe ubicado en el costado derecho de la vía en el sentido Bucaramanga – San Alberto, identificado con el numero 60 + 1000, y utilizando como punto auxiliar el borde de la vía lado derecho, desde ahí comienza a fijar y medir a los vehículos.

La primera medida que toma es al vértice anterior izquierdo de la camioneta, la segunda medida es tomada al vértice posterior izquierdo de la camioneta, la tercera medida es tomada al vértice posterior izquierdo del tráiler del tractocamiónde placas SYS-663, la cuarta medida es tomada al vértice posterior derecho del tráiler del tractocamiónde placas SRR-924, la quinta medida es tomada al vértice posterior izquierdo del tractocamiónde placas SYS-663, la sexta medida es tomada al vértice anterior izquierdo del tractocamiónde placas SYS-663, la séptima medida es tomada al vértice posterior derecho del tractocamiónde placas SRR-924, la octava medida es tomada al vértice anterior derecho del tractocamiónde placas SRR-924, y la novena medida es tomada al punto de impacto.

En este caso se evidencia que el agente de tránsito tomó las medidas mediante el método de plano cartesiano como está descrita en el Manual de Diligenciamiento de Informe Policial de Accidentes de Tránsito, la resolución 11268/12.

Realizando un análisis de las medidas tomadas por el agente de tránsito, descritas en la tabla de medidas se puede determinar la ubicación del vehículo sobre la vía al momento del accidente y la dirección en que se desplazaban, para establecer cuál era la ubicación de cada vehículo, al momento del impacto se toma como referencia el punto de impacto(lugar sobre la vía donde los vehículos tuvieron el contacto) y de esa forma establecer las maniobras que realizaron losconductores para que ocurriera el accidente.



HENRY GUTIÉRREZ LAKATTABOGADO
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

1

a camioneta

Analizando la distancia que hay entre el punto de impacto y la posición final de la camioneta es de 4.75 mts, el punto de impacto es el lugar sobre la vía donde el vehículo tractocamión de placas SYS-663 impactó a la camioneta en la parte trasera y el lugar de la posición final de la camioneta, fue el lugar sobre la vía donde la camioneta impactó el vértice izquierdo del tráiler y giro sobre su propio eje.

Una vez se establece la distancia entre el punto de impacto y la posición final de la camioneta, nos remitimos a la vía para conocer la velocidad máxima permitida en el sector, la cual es de 30 Km/h, y la comparamos con el artículo 108 del Código Nacional de Tránsito que establece la separación entre vehículos cuando transitan uno detrás de otro en la misma vía de acuerdo con la velocidad en que transitan.

El artículo 108 del Código Nacional de Tránsito establece que para las velocidades hasta 30Km/h, se debe mantener una distancia mínima de 10 metros con respecto al vehículo que va delante, en este caso observamos que la distancia que recorrió o que fue impulsada la camioneta para impactar el vértice trasero del tráiler es inferior a 10 metros, lo que nos indica que la camioneta al ingresar nuevamente al carril lo hizo a una distancia menor a 10 metros detrás del tractocamión de placas SRR-924 al momento del impacto, mostrando que no mantenía la distancia de seguridad.

Si la camioneta antes de impactar con el tráiler del tractocamión de placas SRR-924, hubiera recorrido una distancia igual o mayor a 10 metros desde el punto de impacto hasta su posición final, se podría decir que este ingreso al carril guardando la distancia de seguridad.

El tractocamión de placas SRR-924 quedó a una distancia de 10.78mts de la camioneta, lo que indica que el conductor transitaba a una velocidad baja, logrando detener el vehículo de forma controlada al observar el accidente.



En la imagen anterior se muestra la forma cómo fueron tomadas las medidas por el agente de tránsito, utilizando el método de plano cartesiano, tomando como línea base, la línea de borde del carril derecho.

De esa forma se pudo establecer la posición de los vehículos y la dirección en que se desplazaron.

9.1.1. ANÁLISIS DE LA VÍA.

De acuerdo con el análisis de lugar de los hechos y bosquejo topográfico, se logró inferir lo siguiente:

La vía está conformada por una curva y recta, una calzada con 2 carriles de doble sentido, cuenta con señales de tránsito horizontales y demarcación sobre la vía, la carpeta de rodadura es de material asfalto con una pendiente y se encuentra en buen estado.

Dentro del análisis de la vía, se tuvo en cuenta las características físicas del terreno, la geometría de la vía, la seguridad activa y pasiva y se encontró que la inclinación de la vía de forma descendente y la superficie húmeda incidieron en que el vehículo tractocamión de placas SYS-663 pudiera detenerse, estas dos condiciones crean un efecto deslizante sobre la vía que hacen que las llantas pierdan adherencia sobre el asfalto.

Cuando las llantas se bloquean o el conductor presiona los frenos de forma rápida el efecto deslizante de la vía puede causar que el tractocamión no logre detenerse de forma controlada.

Las condiciones ambientales y la inclinación de la vía influyeron en que el conductor del tractocamión de placas SYS-663, no lograra detener el vehículo de forma controlada.

9.1.1. ANÁLISIS DE EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Un accidente de tránsito no ocurre instantáneamente, se trata de una evolución que se desarrolla en las dimensiones físicas, de tiempo y espacio, en las que se pueden identificar 3 etapas, percepción del peligro, decisión y conflicto, cuando se alteran alguno de estos tres factores, humano, mecánico o ambiental.

En el análisis de la evitabilidad del accidente de tránsito, se analiza la secuencia del accidente de tránsito, y las condiciones específicas del mismo, que permitan determinar si los conductores de los vehículos, durante la actividad de conducir, una vez percibido el peligro, podían o no realizar maniobras físicamente posibles que permitan evitarlo.

Cuando un conductor percibe un riesgo, inicia una serie de actividades o maniobras con el único fin de evitar el peligro, realizando maniobras evasivas como girar hacia la izquierda o hacia la derecha, iniciar el proceso de frenada de emergencia, o disminuir la velocidad.

Teniendo en cuenta estos aspectos, se analizan las diferentes maniobras físicas posibles que podrían realizar los conductores para evitar el accidente de tránsito, en este caso tomamos la información arrojada del análisis de las evidencias y podemos inferir los siguiente:

FASE DE PERCEPCIÓN:

En esta fase el conductor del vehículo percibe el peligro y empieza a evaluar rápidamente las posibles maniobras evasivas que puede realizar dentro del espacio y tiempo con que cuenta para evitar el accidente de tránsito.

En este caso analizaremos el punto de percepción posible que tuvieron los conductores.

Vehículo No 1, el conductor de la camioneta intenta adelantar al tractocamión de placas SRR-924 y observa que transita otro vehículo de forma contraria.

Vehículo No 2, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, observa que la camioneta intenta adelantar al tractocamión de placas SRR-924 en una zona prohibida.



Los vehículos transitan uno detrás del otro



La camioneta comienza adelantar al tractocamión



El conductor de la camioneta observa que un vehículo se aproxima por el carril contrario



La camioneta se detiene para ingresar nuevamente al carril derecho.

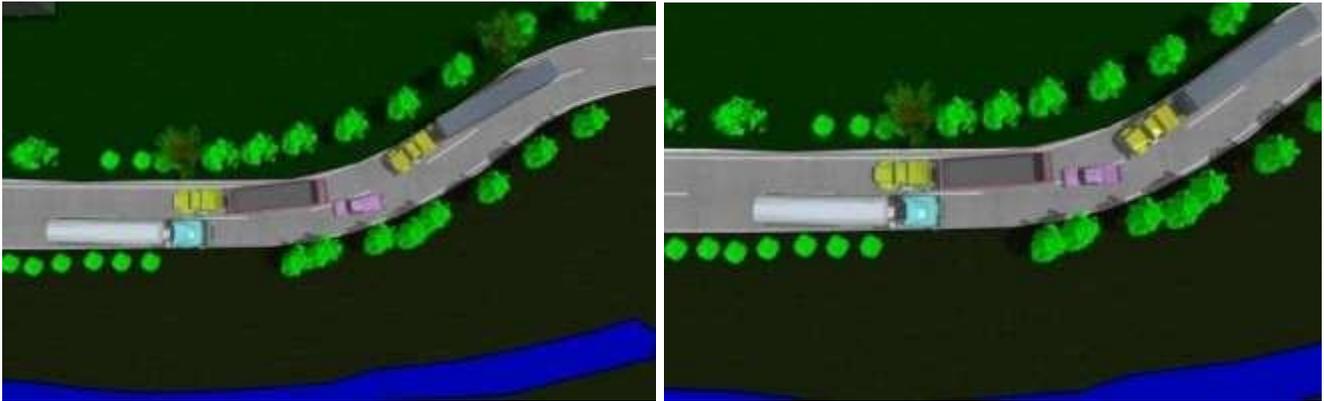
En las imágenes anteriores recreamos el momento de percepción que tenían los conductores de los vehículos al darse cuenta del peligro antes del accidente de tránsito.

FASE DE DECISIÓN:

Es la reacción del conductor frente al estímulo del peligro maniobrando el vehículo con el fin de evitar el accidente de tránsito.

Vehículo No 1, en esta fase al parecer el conductor de la camioneta trata de ingresar rápidamente en el espacio que hay entre los dos tractocamiones para evitar colisionar de frente con el vehículo que transita por el carril contrario.

Vehículo No 2, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, presiona los frenos para no impactar a la camioneta que ingresó de forma rápida al carril derecho.

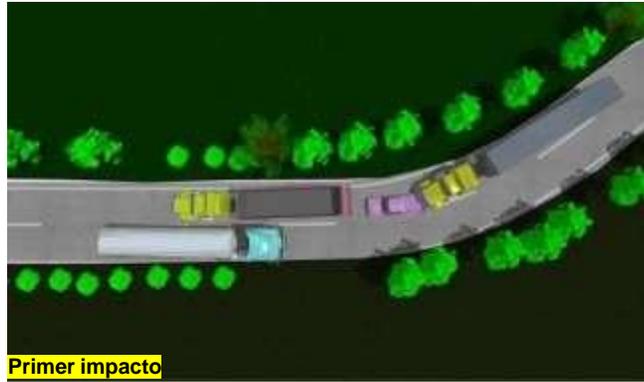


Dentro de la fase de decisión, se analizaron la posición final de los vehículos y las distancias tomadas del informe de accidentes y las tomadas por el perito para determinar a la maniobra que realizaron los conductores para evitar el accidente.

FASE DE CONFLICTO:

La fase del conflicto es el momento en que se produce la colisión entre los vehículos de forma inevitable, esta fase contiene 3 elementos:

- **Área de conflicto:** Lugar o área sobre la superficie donde se produce la colisión entre los vehículos.
- **Punto de impacto:** Es el lugar donde físicamente tienen contacto los vehículos, produciéndose el accidente de tránsito.
- **Posición final:** Es la posición que adoptan los vehículos posteriores al impacto, producido por las fuerzas físicas que se desencadenan por el empuje de las masas.



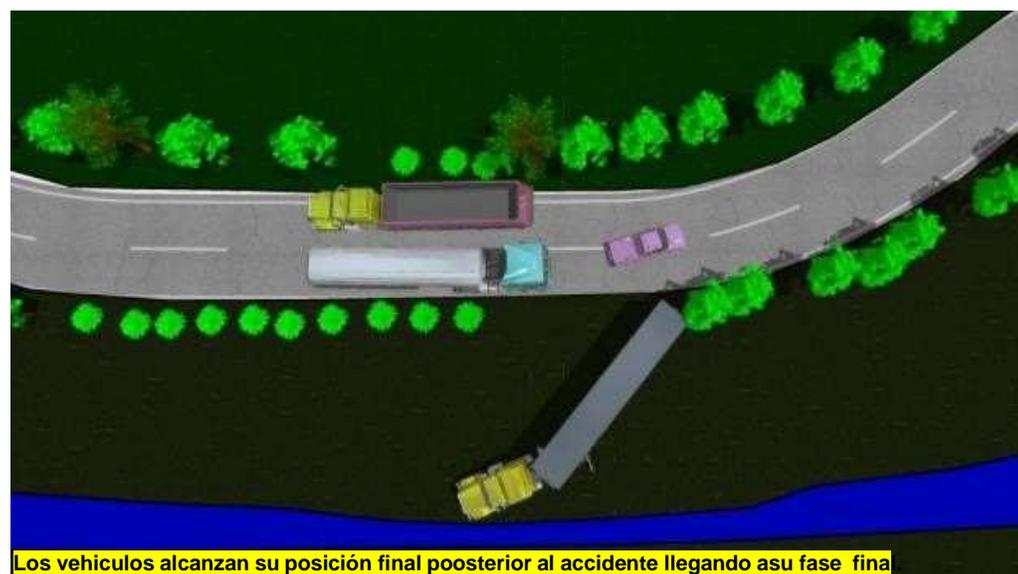
En la fase de conflicto el conductor del tractocamión de placas SYS-663, intenta frenar para no impactar a la camioneta, pero debido a la pendiente de la vía y la superficie húmeda este se desliza produciéndose el primer impacto e impulsando a la camioneta hacia adelante impactándola contra el tráiler del tractocamión que transita delante de la camioneta produciéndose el segundo impacto.



El conductor de l tractocami3n pierde el control y se dirige al costado izquierdo de la via



La camioneta gira sobre su propio eje debido al impulso por el cambio de direccion del tractocaci3n a la izquierda



Los vehiculos alcanzan su posici3n final pooster al accidente llegando asu fase fina

En las imágenes anteriores se recrean los desplazamientos de los vehículos posterior a impacto.

9.1.2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

Dentro del trabajo de análisis de la información, se tomaron como referencia las medidas y distancias de los E.M.P y E.F, descritas y fijadas en el bosquejo topográfico, los datos obtenidos del Informe Policial de Accidente de Tránsito, fotografías y medidas tomadas sobre la vía en el sitio donde ocurrió el accidente de tránsito, de esta forma se pudo establecer lo siguiente:

- Se pudo verificar el punto de referencia y las medidas tomadas por el agente de tránsito.
- Se pudo identificar los vehículos involucrados en el accidente de tránsito, sus datos y características.
- Se obtuvo información de los daños causados a los vehículos involucrado en el accidente de tránsito.
- Se pudo establecer la posición final de los vehículos.
- Se pudo identificar las características de la vía.
- Se pudo establecer que la vía contaba con señales de tránsito y demarcación.
- Se pudo establecer que no hay elementos que disminuyeran la visual de los conductores de los vehículos, antes del impacto, árboles o trabajos sobre la vía.
- Se pudo establecer que en el momento del accidente la vía se encontraba húmeda.
- Se pudo establecer los desplazamientos de los vehículos sobre la vía momentos antes del accidente.
- Se pudo establecer la posición del punto de impacto sobre la vía.
- Se pudo establecer que el tractocamión impactó inicialmente a la camioneta en la parte trasera.
- Se pudo establecer que el conductor de la camioneta intentó adelantar al tractocamión en zona prohibida.
- Se pudo establecer que el conductor de la camioneta no guardó la distancia de seguridad cuando transitaba detrás del tractocamión.
- No se pudo establecer la velocidad aproximada de los vehículos, ya que en el informe policial o en algún otro documento, no se encontró descrita huella de frenado, huella de arrastre metálico, huella de derrape, huella de velocidad crítica o algún elemento cuantitativo que ayude a calcular mediante modelos físicos las velocidades desarrolladas por los vehículos antes del impacto.

9.1.3. CONCLUSIONES

Al realizar un análisis de la vía, del lugar de los hechos, del croquis, distancias plasmadas en el bosquejo topográfico, daños del vehículo, fotografías del lugar del accidente y toda la información recolectada, podemos apreciar que el vehículo tipo camioneta se desplazaba sobre la vía Bucaramanga – San Alberto en el mismo sentido vial, sobre el carrilderecho, detrás del tractocamión de placas SRR-924 y delante del tractocamión de placas SYS-663.

En este caso podemos decir que la falta de precaución del conductor del **vehículo No 1 tipo camioneta** al tratar de adelantar al vehículo tractocamión de placas SRR-924 y luego regresar girando bruscamente a la derecha para ingresar al espacio entre los dos tractocamiones nuevamente, sin guardar la distancia de seguridad, fue la maniobra que dio inicio a que se desencadenara la ocurrencia del accidente de tránsito.

El conductor de la camioneta debió esperar un tramo de la vía recto y donde tuviera un ángulo visual amplio sobre los vehículos que transitan de forma contraria y así poder adelantar al tractocamión de forma segura.

El conductor de la camioneta no tuvo en cuenta todos los factores adversos que no permitían que un vehículo realizara este tipo de maniobras de forma segura sin poner en peligro su vida y la de los demás, el adelantar en una zona prohibida en un tramo donde la vía tiene una inclinación, su geometría es una curva y el campo visual sobre los demás vehículos que transitan de forma contraria es casi nula, cualquier conductor en estas condiciones tiene un alto porcentaje de sufrir un accidente de tránsito.

Dentro de los análisis de toda la información no se evidencia maniobra errónea por parte de los conductores de los tractocamiones que incidieran en la ocurrencia del accidente de tránsito, el conductor del tractocamión de placas SYS-663, impacta a la camioneta en el vértice posterior derecho en el momento en que este presiona los frenos para no impactarla, pero la inclinación de la vía, la superficie mojada y el peso de 50 toneladas, crearon un efecto de deslizamiento sobre el asfalto que no permitieron la adherencia de las llantas del tractocamión.

Al no tener adherencia las llantas del tractocamión, el conductor no puede detener el vehículo de forma controlada perdiendo control sobre él impactando a la camioneta en el vértice posterior derecho que en esos momentos intentaba ingresar al carril derecho de forma intempestiva.

La falta de precaución del conductor de la camioneta determinó la ocurrencia del accidente de tránsito.

10. TEORÍA DEL ACCIDENTE**FACTOR DETERMINANTE:**

FACTOR HUMANO: Aplica para la conductora del vehículo No 1 tipo camioneta, adelantar en zona prohibida.

FACTOR CONTRIBUYENTE: Aplica para la vía y el factor ambiente, al presentarse el accidente sobre una curva con una pendiente y la superficie mojada por lluvias.

11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Ley 769 del 2002, Código Nacional de Tránsito.

Ley 1383 del 2010, por el cual se modifica el Código Nacional de

Tránsito.Resolución 03027 del 2010,

Manual de Policía Judicial.

Manual de Cadena de

Custodia.

Manual de Investigación de Accidentes.

Manual de Diligenciamiento de Informe Policial en Accidente de

Tránsito.Manual de Señalización Vial.

Cálculo de la velocidad en la investigación de accidentes de

tráfico.Procedimientos topográficos en accidentes de tránsito.

Firma,



JUAN CARLOS GONZALEZ OVALLE

Perito investigador de Accidentes de Tránsito.

C.I No 01719-12686 del

C.P.I.T.I.C Cedula No 7.628.487

de santa marta

PERFIL ACADÉMICO.

- ✓ Técnico Profesional en servicio de Policía.
- ✓ Técnico Profesional en Seguridad Vial.
- ✓ Curso policía de tránsito.
- ✓ Curso policía judicial.
- ✓ Curso competencias ciudadanas en seguridad vial
- ✓ Curso educación vial para la ciudadanía (Buenos Aires, Argentina)
- ✓ Curso promotor comunitario de seguridad vial. (ANSV Argentina)
- ✓ Curso sistema de gestión de seguridad vial ISO 39001.
- ✓ Curso auditor interno en sistemas de gestión de seguridad vial ISO 39001
- ✓ Diplomado en Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito.
- ✓ Diplomado seguridad, transporte y manejo de sustancias peligrosas.
- ✓ Diplomado en investigación de accidentes
- ✓ Diplomado en plan estratégico de seguridad vial.
- ✓ Diplomado en topografía.
- ✓ 11 años en la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional investigando accidentes de tránsito.
- ✓ 3 años de investigador judicial en el área operativa especializada, de la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional.
- ✓ 2 años como perito privado en reconstrucción de accidentes.
- ✓ Asesor en prevención de seguridad vial ARL positiva.
- ✓ Instructor en seguridad vial SOINT I.P.S
- ✓ Docente en la corporación educativa de Córdoba, en el área de métodos técnicos de exploración para accidentes de tránsito.
- ✓ Autor del libro procedimientos topográficos en accidente de tránsito.
- ✓ Inscrito en el consejo profesional de ingeniería de transportes y vías de Colombia

HENRY GUTIÉRREZ LAKATTABOGADO

Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

HENRY GUTIERREZ LAKATT
ABOGADO

JUZGADO 22 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA
BOGOTA D. C.
E. S. D.

ASUNTO: SE PRESENTAN EXCEPCIONES PREVIAS.

REF. Proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extra contractual promovido por OFELMA HERNANDEZ VARGAS y otros contra TRANSPORCAR LOGISTICA y otros.
RAD. 11001 3103 022 2021 00115 00.

=====

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT, mayor y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía N°73.192.483 expedida en, Cartagena, y portador de la T.P. No. 168.928 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como Apoderado Especial de la sociedad demandada TRANSPORCAR LOGISTICA SAS., muy respetuosamente acudo ante su despacho dentro del término que me concede la ley me permito de presentar EXCEPCIONES PREVIAS dentro del proceso las cuales pongo de presente:

EXCEPCIONES PREVIAS.

Salvo disposición en contrario, el demandado podrá proponer las siguientes excepciones previas dentro del término de traslado de la demanda:

1. Falta de jurisdicción o de competencia.
8. Pleito pendiente entre las mismas partes y sobre el mismo asunto.
9. No comprender en la demanda a todos los litisconsortes necesarios.
10. No haberse ordenado la citación de otras personas que la ley dispone citar.

CONSIDERACIONES DEL RECURRENTE

Con respecto a la **FALTA DE COMPETENCIA**, tenemos que la competencia es la atribución jurídica otorgada a ciertos y especiales órganos del estado que permiten asesorar bienes y derechos a la empresa para tener pretensiones procesales con preferencia a los demás órganos de su clase. Ese órgano especial es llamado tribunal.

En nuestro caso particular estamos ante un proceso verbal de responsabilidad civil extra contractual el cual fue presentado en Bogotá por Competencia, ya que los demandados iniciales LEONARDO GORDILLO y JHONATAN LAITON residen en este distrito sin embargo estos hechos ya están siendo ventilados por el Juzgado Cuarto de Bucaramanga bajo radicado 68 00 131 03 004 2021 00107 00.

Así las cosas y al tener conocimiento preferente el despacho de Bucaramanga este subsume de inmediato las actuaciones realizadas dentro del proceso de la referencia.

Así las cosas, solicito se declare probada la presente excepción, rechazando la demanda y remitiendo la misma por competencia al juzgado de Bucaramanga.

Con respecto al **PLEITO PENDIENTE**, esta es procedente pues estamos ante un proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual el cual se ventilan los mismos demandados (JOSE OYOLA, LEONARDO GORDILLO, JHONATAN LAITON y

Centro, Avenida Venezuela, Edificio Concasa Of. 1401
Cartagena de Indias - Bolívar. /Celular: 301 508 4308
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

HENRY GUTIERREZ LAKATT
ABOGADO

TRANSPORCAR LOGISTICA) y que recaen sobre los mismos hechos los cuales son los acontecimientos del 31 de octubre de 2020, donde se generó el accidente del tracto camión STS 663 y la camioneta de placas BVC781.

Adicional a esto si nos trasladamos al sistema TYBA de la Rama judicial vemos que la demanda del Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Bucaramanga se radicó en fecha 29 de abril de 2021 mientras que el juzgado 22 del circuito de Bogotá se radicó en fecha 25 de marzo de 2021, por lo tanto se debe ordenar la acumulación y remisión del proceso de Bucaramanga a Bogotá por prelación en su presentación a su homólogo en Bucaramanga.

Por ello, solicito se declare probada la presente excepción a fin de acumular la misma con el proceso de Bucaramanga a fin de evitar nulidad o doble manejo de pretensiones sobre los mismos hechos.

Con respecto a **No comprender en la demanda a todos los litisconsortes necesarios**, esta excepción esta llamada a prosperar bajo la premisa inicial que no se debe comprender solamente al lado que guarda relación directa o indirecta con el automotor tipo tracto camión sino que tenemos también al conductor del automotor tipo camioneta de placas BVC781, señor HANER RICO GARCIA el cual no puede exonerarse de responsabilidad el cual será demostrado en el proceso que fue quien violó el deber de cuidado de manera flagrante y no como se pretende probar en el proceso que fue el conductor JOSE SEGUNDO OYOLA,

Así las cosas, vemos que no se le da una participación activa del conductor de la camioneta referida sino por el contrario debe guardar el mismo grado de responsabilidad que el que se le pretende enrostrar al operador del tracto camión.

Por esto resulta ser procedente se convoque dentro del proceso de responsabilidad civil extracontractual al señor HANER RICO GARCIA en calidad de demandado dentro del proceso.

Con respecto a **No haberse ordenado la citación de otras personas que la ley dispone citar**, es procedente pues debe citarse no solo a las partes contrincantes sino adicionalmente a las partes que figuran dentro del proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual presentado en la ciudad de Bucaramanga, bajo el proceso Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Bucaramanga radicado 68 00 131 03 004 2021 00107 00 quienes figuran como demandantes ZAIRA ALEXANDRA LOZANO MACIAS, LUISA CATALINA ALVARADO LOZANO, SARA ESTHER ALVARADO LOZANO y no se vinculó como así deben hacer al señor HANER RICO GARCIA como conductor de la camioneta BVC 7812 comprometido

PRETENSIÓN ÚNICA

DECLARAR PROBADAS LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS acto seguido la devolución de la demanda y sus anexos.

ANEXOS

Téngase como soportes del presente recurso:

4. Poder para actuar.

CORDIALMENTE,


HENRY GUTIERREZ LAKATT

C. C. No. 73.192.483 DE CARTAGENA

T. P. No. 168.928 DEL C. S. DE LA JUD.

Centro, Avenida Venezuela, Edificio Concasa Of. 1401
Cartagena de Indias - Bolívar. /Celular: 301 508 4308
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com

HENRY GUTIERREZ LAKATT
ABOGADO

JUZGADO 22 CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA
BOGOTA D. C.
E. S. D.

ASUNTO: SE PRESENTAN EXCEPCIONES PREVIAS.

REF. Proceso Verbal de Responsabilidad Civil Extra contractual promovido por OFELMA HERNANDEZ VARGAS y otros contra LEONARDO GORDILLO y otros.

RAD. 11001 3103 022 2021 00115 00.

=====

HENRY GUTIÉRREZ LAKATT, mayor y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía N°73.192.483 expedida en, Cartagena, y portador de la T.P. No. 168.928 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como Apoderado Especial del señor LEONARDO GORDILLO., muy respetuosamente acudo ante su despacho dentro del término que me concede la ley me permito de presentar EXCEPCIONES PREVIAS dentro del proceso las cuales pongo de presente:

EXCEPCIONES PREVIAS.

Salvo disposición en contrario, el demandado podrá proponer las siguientes excepciones previas dentro del término de traslado de la demanda:

1. Falta de jurisdicción o de competencia.

8. Pleito pendiente entre las mismas partes y sobre el mismo asunto.

9. No comprender en la demanda a todos los litisconsortes necesarios.

10. No haberse ordenado la citación de otras personas que la ley dispone citar.

CONSIDERACIONES DEL RECURRENTE

Con respecto a la **FALTA DE COMPETENCIA**, tenemos que la competencia es la atribución jurídica otorgada a ciertos y especiales órganos del estado que permiten asesorar bienes y derechos a la empresa para tener pretensiones procesales con preferencia a los demás órganos de su clase. Ese órgano especial es llamado tribunal.

En nuestro caso particular estamos ante un proceso verbal de responsabilidad civil extra contractual el cual fue presentado en Bogotá por Competencia, ya que los demandados iniciales LEONARDO GORDILLO y JHONATAN LAITON residen en este distrito sin embargo estos hechos ya están siendo ventilados por el Juzgado Cuarto de Bucaramanga bajo radicado 68 00 131 03 004 2021 00107 00.

Así las cosas y al tener conocimiento preferente el despacho de Bucaramanga este subsume de inmediato las actuaciones realizadas dentro del proceso de la referencia.

Así las cosas, solicito se declare probada la presente excepción, rechazando la demanda y remitiendo la misma por competencia al juzgado de Bucaramanga.

Con respecto al **PLEITO PENDIENTE**, esta es procedente pues estamos ante un proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual el cual se ventilan los mismos demandados (JOSE OYOLA, LEONARDO GORDILLO, JHONATAN LAITON y TRANSPORCAR LOGISTICA) y que recaen sobre los mismos hechos los cuales

HENRY GUTIERREZ LAKATT
ABOGADO

son los acontecimientos del 31 de octubre de 2020, donde se generó el accidente del tracto camión STS 663 y la camioneta de placas BVC781.

Adicional a esto si nos trasladamos al sistema TYBA de la Rama judicial vemos que la demanda del Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Bucaramanga se radicó en fecha 29 de abril de 2021 mientras que el juzgado 22 del circuito de Bogotá se radicó en fecha 25 de marzo de 2021, por lo tanto se debe ordenar la acumulación y remisión del proceso de Bucaramanga a Bogotá por prelación en su presentación a su homólogo en Bucaramanga.

Por ello, solicito se declare probada la presente excepción a fin de acumular la misma con el proceso de Bucaramanga a fin de evitar nulidad o doble manejo de pretensiones sobre los mismos hechos.

Con respecto a **No comprender en la demanda a todos los litisconsortes necesarios**, esta excepción esta llamada a prosperar bajo la premisa inicial que no se debe comprender solamente al lado que guarda relación directa o indirecta con el automotor tipo tracto camión sino que tenemos también al conductor del automotor tipo camioneta de placas BVC781, señor HANER RICO GARCIA el cual no puede exonerarse de responsabilidad el cual será demostrado en el proceso que fue quien violó el deber de cuidado de manera flagrante y no como se pretende probar en el proceso que fue el conductor JOSE SEGUNDO OYOLA,

Así las cosas, vemos que no se le da una participación activa del conductor de la camioneta referida sino por el contrario debe guardar el mismo grado de responsabilidad que el que se le pretende enrostrar al operador del tracto camión.

Por esto resulta ser procedente se convoque dentro del proceso de responsabilidad civil extracontractual al señor HANER RICO GARCIA en calidad de demandado dentro del proceso.

Con respecto a **No haberse ordenado la citación de otras personas que la ley dispone citar**, es procedente pues debe citarse no solo a las partes contrincantes sino adicionalmente a las partes que figuran dentro del proceso de Responsabilidad Civil Extracontractual presentado en la ciudad de Bucaramanga, bajo el proceso Juzgado Cuarto Civil del Circuito de Bucaramanga radicado 68 00 131 03 004 2021 00107 00 quienes figuran como demandantes ZAIRA ALEXANDRA LOZANO MACIAS, LUISA CATALINA ALVARADO LOZANO, SARA ESTHER ALVARADO LOZANO y no se vinculó como así deben hacer al señor HANER RICO GARCIA como conductor de la camioneta BVC 7812 comprometido

PRETENSIÓN ÚNICA

DECLARAR PROBADAS LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS acto seguido la devolución de la demanda y sus anexos.

ANEXOS

Téngase como soportes del presente recurso:

4. Poder para actuar.

CORDIALMENTE

HENRY GUTIERREZ LAKATT
C. C. No. 73.192.483 DE CARTAGENA
T. P. No. 168.928 DEL C. S. DE LA JUD.

Centro, Avenida Venezuela, Edificio Concasa Of. 1401
Cartagena de Indias - Bolívar. /Celular: 301 508 4308
Henry.gutierrez.lakatt@gmail.com