Pereira, 24 de marzo de 2025.

DESPACHO:	JUZGADO DE CIRCUITO CIVIL ORAL - JUZGADO DE CIRCUITO - CIVIL ORAL 002 YOPAL
REFERENCIA:	PROCESO VERBAL
RADICADO:	85001310300220230017300
DEMANDANTES:	ANDREA KATHERINE SALCEDO CASTIBLANCO Y OTROS
DEMANDADOS:	MARIA EDELMIRA PLAZAS PIRACON - EDUARDO PEREZ GALLEGO
AUDIENCIA:	ART. 373 C.G.P. DEL 12 DE MARZO DE 2025

AUDIENCIA DE TRÁMITE Y JUZGAMIENTO

DESISTIMIENTO PROBATORIO ALLIANZ SEGUROS: Se desiste del testimonio solicitado respecto de Maria Camila Agudelo conforme se establece en el art. 175 del C.G.P

TRASLADO PRUEBA DOCUMENTAL: Se incorpora a la actuación y se tiene como prueba la respuesta allegada por el Ministerio de Protección Social. Sin pronunciamiento alguno de las partes.

RATIFICACIÓN DE DOCUMENTO: Se escucha y se ratifica el documento suscrito por el señor Egddwar Tadeo Cruz Sanabria. Certificado laboral.

CONTRADICCIÓN DEL DICTAMEN INFORME PERICIAL PSICOLOGÍA FORENSE GABRIEL ENRIQUE MERCADO INSIGNARES Como quiera que no se hizo presente el perito psicólogo

forense Gabriel Enrique Mercado Encinares a esta audiencia, se aplica la consecuencia inmediata establecida en el Art 228 del CGP, esto es, no darle valor a la apreciación psicológica que rindiera en el informe obrante en el PDF4.

CONTRADICCIÓN DICTAMEN PERICIAL – IRIS VIAL – DIEGO MANUEL LÓPEZ MORALES

WhatsApp Audio 2025-03-24 at 6.57.06 PM.mp4

PREGUNTA: ¿Qué estudios ha realizado usted?

Soy físico puro y tengo maestría en ciencias físico-matemáticas y he realizado otros cursos y seminarios en temas de investigación y reconstrucción de accidentes de cáncer.

PREGUNTA: ¿Cuál es su estado civil, señor Diego?

Casado.

PREGUNTA: ¿A qué se dedica actualmente?

Soy el director forense de la empresa IRS y ALSAS y además de la coordinación forense en la empresa, soy perito forense realizando reconstrucciones forense de accidentes de tránsito.

PREGUNTA: ¿Tiene hijos, don Diego?

Sí, señor.

PREGUNTA: ¿Cuántos hijos tiene usted?

Tres.

PREGUNTA: Cuéntenle usted al juzgado de pronto si, en segundo, con la parte demandante, mañana de acá, Terence Acedo, si usted tiene algún vínculo, amistad, negocios, contratos, familia, diferente a lo que tenga que ver con alguna de ellas, de las partes demandantes.

No, señor, pues no tengo conocimiento, únicamente pues que la empresa IRis donde yo laboro tiene acuerdos comerciales o es proveedor de varias compañías de seguros y creo que entre ellas está en este caso

creo que es una compañía de seguros con la cual tenemos convenio, si mal no recuerdo es Allianz Seguros. seguros con IRS Vial algún otro vínculo de estas dos empresas

PREGUNTA: ¿IRS Vial con alias o con otras compañías?
PREGUNTA: Bueno, vamos a entrar en relación a verificar puntos que tienen que ver con su dictamen. sus fórmulas matemáticas unos rangos de velocidades de los vehículos. Para la camioneta, usted nos dice entre 9 y 19 kilómetros, y para la motocicleta, entre 21 y 29 kilómetros.
¿Es así?

Sí, señor, pues así fue que se calculó el rango de velocidad.

PREGUNTA: Entiendo yo que las velocidades para este tipo de vehículos, incluso usted lo manifiesta dentro del dictamen, pero el examen en zona urbana como fue donde ocurrió este accidente

en la calle 29 con la carrera 30 el límite de velocidad es 30 km si no hay otra señalización de velocidad la velocidad máxima en intersecciones residenciales como esta es de 30 km por hora observo yo.

PREGUNTA: ah bueno le quería preguntar usted hizo visita al sitio de los hechos, le pregunto porque vi unas fotos, pero vi otras que son tomadas de un servidor de Google, bueno, el tema de las tecnologías no lo manejo bien, pero vi algunas que parecían ser de servidores como de Google o de algún programa y otras pues que sí están, parecen ser fotografías, usted asistió directamente al lugar de los hechos, o se se valió de estos mecanismos

Bueno, son tres preguntas y voy a responderlas. La primera, yo directamente no estuve presente en el sitio y estuvo un investigador de IRS allá El investigador estuvo en el año 2024 más exactamente en julio de 2024. El accidente fue en el 2020, más exactamente en julio de 2024, en la que estos momentos de intento ya fueron cuatro años después, para verificar las condiciones para este momento. Hay unas imágenes de escritivo, que es una plataforma o es una aplicación de Google, que permite observar fotografías de momentos diferentes, en este caso las fotografías que se tomaron de estudio, creo que fue la fiscalía o la policía la policía mejor el día de los entonces estuvo investigó que ya cuatro años después aproximadamente hay fotografías tanto de 2024 comociones fueron de junio, creo que junio del 2021. Entonces, estamos hablando de unos 11 meses después del accidente.

PREGUNTA: Ok, entendería yo, y usted me corrige si estoy errado, estas fotografías que se traen de esa aplicación son por ser las más cercanas a la fecha de ocurrencia del accidente. ¿Es así o estoy equivocado?

Sí, señor, efectivamente. No encontramos unas fotografías en estricto más cercanas a agosto del 2020, sino estas de junio del 2021, que de alguna forma son muy similares a las que estaban al momento del accidente,

comparándolas con unas fotografías de las posiciones finales de los vehículos que no fueron proporcionadas en blanco y negro. Entonces son las mismas. Ahora en el 2024, cuando vino en el 2024 cuando firmas en el 2024 ya la vida tenía unas unas zonas peatonales o cebras dibujadas y hay una de pared y hay una un resalto también pero eso ya son cuatro años después están las fotografías que están más adelante
PREGUNTA: entonces empezamos con las de el programa de Google que usted me dice, está el folio 13 en el anzílculo el PDF 13 y el folio del señor Perito es el 9 de la foliatura de ellos es con relación a estas fotos que si veo Carrera 30, Google de estas, hacia adelante la que usted nos hace es explicación de esas fotos de sí, exactamente, dice el 10 de junio de 2021, Google Street View.

Sí señor, estas imágenes son del 2021, que corresponden a 11 meses más o menos, o 10 meses después del accidente, pero son compatibles y consistentes con que así estaba al momento de los hechos. Yo quisiera hacer una aclaración, señor, en estas fotografías, donde en este sentido se desplazaba el vehículo, uno camioneta, pero por un error en la orientación, ahí quedó marcado que creo que dice de norte a sur, está correcto, es en el sentido en que se mueve la motocicleta, creo que quedó invertido el sentido real, pero bueno, eso no, digamos que no afecta para nada.
En este sentido se desplazaba el vehículo número uno, camioneta, hacia la intersección con la calle 29.

PREGUNTA: Ok, pasemos Miriancita por favor al PDF 28. No, son unas fotos, ah no, perdóname, PDF me equivoqué, PDF 19, que ven, disculpen, PDF 19, que seguimos mirando los materiales fotográficos, 19 de la foliatura PDF, o sea, el folio de ellos es el 15, las fotografías, ok, estas fotografías dicen efectivamente que son tomadas poramente cercanas a la época de rendición del dictamen, y allí hay unas señales y algunas diferencias del episodio inicial.

Sí señor, pues como se lo dije anteriormente, aquí ya podemos apreciar unas pasos peatonales o comúnmente denominados cebras, en este sentido se desplazaba la camioneta, no se presenta señal de pare, SR01, no se presenta línea de pare, y si se presenta en la otra vía, en la calle 29, creo que la foto que sigue muestra, no estoy seguro, en la foto que sigue muestra que hay un resalto.Sí, señor. un resalto si señor

PREGUNTA:
puedes pasar al F20 ahí está mostrando

**exactamente en este sentido se desplazaba la motocicleta aquí donde digo por un error de orientación se escribió occidente-oriente y es oriente-occidente y usted puede apreciar al fondo si puede ampliar un poco la foto si se puede ampliar un poco la foto, si yo puedo ampliar un poco la foto inferior. La de abajo. Eso. En esta foto hay un resalto y hay una línea de pare colocada, o sea, para los vehículos. que vienen en sentido contrario al que se desplazaba la motocicleta, porque la motocicleta va en el sentido que está la fotografía. La foto. Ok en el 2024 ya hay unas zonas peatonales, unas cebras y en sentido contrario al movimiento de la motocicleta hay un resalto y hay una línea de pared blanca que está colocada allá no hay señal SN01 señal

de pare ni por la vía por donde se desplazaba la motocicleta ni por la vía por donde se desplazaba la camioneta ni en el 2020 ni ahora en el 2024 no sabemos si ahora en el 2025 ya habrán instalado alguna señal de pare en la intersección.

PREGUNTA: Entonces tendríamos claridad, señor Pérez, que usted me corrija y me toco, o sea, estas que denominamos nosotros en el dato popular cebras, el resalto y la línea de pare, no estaban para la época del accidente, como no había ninguna otra señal, ¿esta sí?

Efectivamente, esta sí, no había ninguna señal, ni vertical, ni señalización de embararcación por el mismo.

PREGUNTA: Esta determinación de las velocidades, usted presenta una serie de fórmulas y va en unos rangos, no puede ser tan cercana, diferencia de 10 kilómetros entre rango y rango para la camioneta y 8 kilómetros para la motocicleta. Estas fórmulas para establecer las velocidades y la dinámica del golpe y la velocidad final de cada vehículo al momento de la interacción, le pregunto yo, son tomadas con base en que realmente las personas que no tenemos el conocimiento técnico que ustedes tienen científico, del accidente permiten empezar a ustedes a identificar esa fórmula matemática.

Ok, sí señor, cuando la física es la ciencia que mejor describe este tipo de fenómenos cuando hay choques entre cuerpos, en este caso cuando hay una colisión y los cuerpos después de la colisión se mueven para finalmente tener, como es este caso, la motocicleta después del impacto, vuela, o sea, comienza a caerse, arrastra, impacta muy seguramente con el borde del anden. La camioneta, el conductor reacciona y frena, por eso se detiene en ese punto. Entonces, cuando dos cuerpos se desplazan y realizan desaceleraciones, la camioneta frenando a su conductor y la motocicleta arrastrándose e impactando contra la zona sardinera. Esos movimientos se pueden describir desde la física. Y para poder describir estos movimientos hay que saber las distancias recorridas y utilizar unos coeficientes de rozamiento para ese desplazamiento, esa desaceleración o esa frenada después de la colisión. Nosotros utilizamos esos modelos físicos o esa fórmula que describe esos movimientos post impacto y con esas fórmulas, con esos modelos físicos y con los valores de esos parámetros de coeficiente de rozamiento en distancias, determinamos el rango de velocidad de cada vehículo al momento de la colisión.

PREGUNTA:
Ah, ok, perfecto. Avancemos, Miriamcita, al PDF 53, a la imagen 53, folio 53. Del dictamen es el folio 49. Ah, ok, si lo puedes ampliar un poquito. Está entiendo yo, señor Perito, es como una recreación, como una forma de ustedes permitirnos entrever cómo era la visibilidad de ambos vehículos. Se muestra el interior del vehículo Duster y la perspectiva que tendría la motociclista al momento de arribar. La zona amarilla que se ve en ambos espacios, entiendo yo, es el punto de colisión, el punto de interacción.
Sí, señor,

PREGUNTA: ¿es el área donde se presenta la interacción o el patio? Se entendería estar sobre el carril, se ubicaría sobre el carril que llevaba el vehículo caminatado. ¿Es así? Se le apagó el audio, señor.

Se podría encenderlo y repetirlo. Doctor, para una mejor ilustración, de pronto ver una imagen.
para estar en el carril derecho en el que se mueve la camioneta y el carril derecho en el que se mueve la motocicleta. Sin embargo, con las imágenes que están en planta se puede observar claramente.

PREGUNTA:
El 46, Miriam cita de ellos, del dictamen, el 46, que ya muestra como la secuencia del choque y el movimiento de la motocicleta. Amplíala un poquito. Aquí se apresaría mejor el punto o la zona de interacción Hay otra mejor, pero ahí se puede. La motocicleta va por el carril derecho, ahí donde dice impacto, va de en la imagen superior, va de abajo hacia arriba, va por el carril derecho y la camioneta va como por el centro de la calzada pero más hacia su derecha. Estas formas, estas dinámicas, estos bosquejos que ustedes hacen de cómo pudo haber sido el accidente, lo toman, de qué documentos, en qué se basan ustedes para llegar a estas conclusiones y en este específico caso. llegar a estas conclusiones y en este específico caso.

Pues nosotros utilizamos el informe policial de accidente de tránsito, el croquis que también informe, las fotografías de los daños, el reconocimiento o la identificación de lesiones que presentó la lesionada, las fotografías que tengamos del día de los hechos, toda esa información técnica, objetiva, que es medible, que es cuartificable, que se puede apreciar claramente, es la información que tenemos en cuenta para hacer los análisis y llegar a estas conclusiones.

PREGUNTA: Volvamos entonces a las imágenes que tienen que ver sobre la perspectiva. El PDF, el folio polio 48 del dictamen último puntico allí polio 48 del dictamen dice usted en la siguiente diman es evidencia que tanto el conductor del vehículo número 1, camioneta y número de motocicleta se perciben con anterioridad al iniciar el cruce de la calzada y usted nos muestra una graficación de cómo podría ser la perspectiva. Entendería yo entonces que las visuales al arribar a la esquina de ambos vehículos les permitía observar la trayectoria tanto del uno como del otro según la recreación que usted hace en estos dinamitas.

Sí señor, estas dos imágenes muestran la posición de los vehículos si se mueven a velocidad constante antes del impacto. 1.35 segundos antes de la colisión.

PREGUNTA: ¿Por qué 1.35 segundos?

Ese es el tiempo promedio de reacción de un conductor. O sea, cuando los dos conductores pueden perseguir

e iniciar una maniobra, en ese momento ellos están ubicados en esta posición. Obviamente, si las velocidades antes del impacto son mayores para uno o para ambos pues estas visibilidades se corren hacia atrás, o sea, ya no serían visibles nosotros hacemos estas imágenes teniendo en cuenta la velocidad al momento del impacto y que aquí es hacia la velocidad, por ejemplo, 1.35 segundos antes que es el tiempo promedio de reacción. Entonces, si las velocidades antes son las del impacto, ellos podrían percibirse 1.35 segundos en esta posición
que se observa en estas imágenes.

PREGUNTA: Ok, o sea, con mucha proximidad, 1.35 segundos antes de la colisión del impacto, muy posiblemente estas eran las visuales que tienen cada conductor.

Sí señor, eso significa que si ellos se perciben en este momento apenas alcanzarían a iniciar una maniobra. ¿Por qué? Porque este es el tiempo de reacción. Entonces, si ellos se perciben en este momento, únicamente alcanzarían a iniciar la frenada o a iniciar el giro. ¿Por qué? Porque después de la reacción viene la maniobra.

PREGUNTA: En el folio 52 del dictamen, ya cuando usted llega a las conclusiones, bueno, veamos la secuencia,el factor vía nos dice que hay total ausencia de demarcación horizontal y vertical, y es lo que nos ha venido ratificando incluso las fotografías cercanas a la época del accidente de la intersección, pues dan cuenta de que no había ningún tipo de demarcación, es así.
Sí señor, para el momento de los hechos no había ningún tipo de señal vertical, ni señales en el piso, o sea, demarcaciones reales en un tránsito.

PREGUNTA: Ok, y usted nos resalta en el siguiente punto lo que tiene que ver con el artículo 70 del Código Nacional de Tránsito, que quiere decir que si no hay ese tipo de demarcaciones, o tiene prelación, si usted me corrige para la terminología, de pronto lo entiendo, la lleva el vehículo que se encuentra a mano derecha, ¿es así?

Sí, señor, el artículo 70 dice eso.

PREGUNTA: Ok, cosa diferente cuando hay algún tipo de marcación, verbigracia, pare, ya esta norma pierde vigencia, que no es el caso que nos ocupa, pero para entenderlo así, ¿no?

Sí, y también cuando está claramente establecida la relación por el diseño de vía, que una vía es más principal que la otra por su tamaño, por el flujo vehicular, por... Entonces, así no tenga una intersección, no tenga señalización de tránsito, la prelación también la determina cuando se ve claramente que una vía es más importante que la otra por su tamaño, por ejemplo, una vía tiene dos calzadas y la otra solo una, o una vía es el doble de alto que la otra, o por una vía hay flujo vehicular más alto que la otra, cuando una intersección como esa, que se vea claramente la apelación por esas circunstancias, así no tenga la señal de que pare en

una de ellas, pues la apelación la tiene esa vía más importante, que no es el caso en este accidente, las dos vías son casi iguales una tiene creo que 20 o 30 centímetros más ancho que la otra no se sabe cuál es más importante que la otra por esas circunstancias entonces en este caso de acuerdo al análisis la prelación la define el artículo 70 del Código Nacional de Tránsito.

PREGUNTA: Le entiendo yo y usted me corregiría igualmente esa prelación se podría verificar visualmente de la notoriedad de las características de la vía. La pregunta, esa es la conclusión que le entiendo a usted, me permite entender. La pregunta iría, por ejemplo, una autoridad a nivel municipal podría definir según las características de esta vía cuál tiene relación a estar establecido previamente a nivel municipal.

Sí, señor. El mismo Código Nacional de Tránsito establece que son las autoridades de tránsito en su jurisdicción las que deben, medianteuerdo, este es el artículo 100, no recuerdo, que establece la jerarquía de las vías en cuanto a la prelación a partir de su importancia, que comienzan con las vías, las vías férreas, las autofistas, las principales, las secundarias, colectoras, entonces las autoridades de tránsito deben establecer la categoría de las vías y una vez establecida la categoría se establece la prelación.

PREGUNTA: Ok, ¿usted pudo verificar algo sobre este tema puntual a nivel municipal de tránsito?

Sí señor, creo que hay un documento, no lo recuerdo, un documento de la Secretaría de Tránsito de Yopal que habla de que una de las vías es secundaria, la otra dice que no está categorizada o sea que no sabemos si es secundaria o no creo que si hay un documento pero este documento pues no tiene digamos que no afecta el resultado porque el código de tránsito es muy claro cuando dice en una intersección sin señalización no importa que una vía sea más importante que la otra en este caso las dos vías por su tamaño, por su flujo vehicular para cualquier conductor son iguales, entonces el Código Nacional de Tránsito establece que en intersecciones no señalizadas
como estas tienen la prelación los que se encuentran a la derecha. ¿Por qué? Porque para un conductor que, por ejemplo, no conozca la ciudad, no se adquiere de otra ciudad y se desplace por las vías, pues ese conductor no conoce, no tiene, pues no sabe si una vía es más importante que la otra. En este caso, porque las dos son casi iguales, entonces él no puede diferenciar que una sea más importante que la otra por las características de la vía. Vuelvo y repito aquí es muy importante que las dos vías son casi iguales pero que una es más alta que otra en 20 o 30 centímetros no recuerdo exactamente, las vías son muy muy similares, entonces no hay una clara definición de la fregación por las características de la vía. Entonces, para responder a su pregunta según este documento creo que la relación en este documento que lo establece por la calle 29 si mal no recuerdo o sea por donde se desplazaban las motocicletas sin embargo el código establece que al haber una intersección no señalizadas, si se habla de prelaciones, solamente en intersecciones no señalizadas como esta, tiene la prelación el vehículo que se encuentra a la derecha.

En este caso, el vehículo que se encuentra a la derecha del otro es la camioneta, la motocicleta percibe a la

camioneta a su derecha, mientras que el conductor de la camioneta a su izquierda, de acuerdo al Código Nacional de Tránsito, el vehículo camioneta tiene la prelación.

PREGUNTA: Ok, perfecto. Gracias por tu apreciación. Le pregunto, ¿usted tuvo acceso al expediente cuando hicieron su informe o previamente les facilitaron la documentación que traía el expediente? ¿Recuerda usted algo?

La que está en los folios iniciales, creo que

Speaker B
sí, creo que sí, porque nosotros tenemos fotografías en blanco y negro que fueron entregadas en el informe de la Fiscalía y esas hacen parte como del expediente de la Fiscalía. Sí creo que se tuvo en cuenta, o sea, fue entregada la información por lo menos la que recuesta Fiscalía no sé si hay información adicional en este proceso.

Ok, le voy a poner de presente un documento que es medio de prueba por toda la expediente para que usted me haga una apreciación

COMUNICACIÓN OFICIAL

1160.136.14

ALCALDÍA DE YOPAL
2023242937
Fecha 2023-08-17 16:53:43

Yopal, 17 de agosto de 2023

SEÑOR
GERMAN DAVID MASS OTERO
SOLICITANTE
CIUDADANO
germanmass0710@gmail.com
Código Postal NA
YOPAL

ASUNTO: Respuesta a radicado 2023131868

Cordial Saludo,

Con el fin de dar respuesta a la solicitud allegada a nuestro despacho el día 31 de Julio de 2023, mediante radicado 2023131868, me permito dar respuesta a su solicitud en los siguientes términos:

1.° *Indicar al susanto peticionario cuál vía de las que componen la intersección de la Carrera 29 y la Calle 29 tiene prelación*".

Respuesta: La secretaría de Movilidad de Yopal le quiere manifestar que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 reza:

- *"(....) Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos (...)".*

De acuerdo a la información suministrada por el Plan Integral de Movilidad Urbana y Rural de Yopal (PIMUR), específicamente en lo referente a los perfiles viales propuestos, y revisando los planos de los perfiles se verifica que la Calle 29 corresponde a una Vía Urbana Secundaria Nivel 2 (comuna 2), y la Calle 30 no tiene definida su caracterización. Por ende, la Calle 29 tiene prelación respecto a la Carrera 30.

Por otro lado, de acuerdo al Acuerdo No. 024 de Diciembre de 2013 "Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento territorial del Municipio de Yopal", en el ANEXO No. 2, Numeral 2. Malla Vial Local y Complementaria, la Calle 29 es una Vía Urbana Secundaria comprendida entre la Carrera 29 y la Carrera 33.

Sin otro particular, agradezco su atención prestada.

YOPAL

Página 1 de 2

PREGUNTA: Se lo muestro para que me diga si lo conocían anteriormente si tiene relación a algo de lo que usted ya me haya dicho, si definitivamente no lo había verificado con anterioridad.

Sí, señor. A este creo que fue el que hice referencia, donde dice que la calle 29 corresponde a una vía urbana secundaria nivel 2, y la calle 30 no tiene definida su caracterización, o sea, de acuerdo a esto, no se sabe si la calle, bueno, la carrera debe ser, si la carrera 30, qué categoría es. Dice, por ende, la calle 29 tiene relación con la carrera 30, pues eso lo dice ese documento, y al final dice que de acuerdo a un acuerdo 024 del 2013, en el plan de ordenamiento territorial del municipio de Yopal, dice que la calle 29 es una vía urbana secundaria, comprendida entre la carrera 29 y la carrera 33. Ahí dice que la calle 29 es una vía secundaria, no dice nada sobre la carrera 30, no sabemos por qué no está caracterizada, sin embargo dice que en el penúltimo párrafo dice que la calle 29 tiene prelación respecto a la carrera 30, digamos que no sé los argumentos técnicos para ella, a sabiendas que la carrera 30 no tiene definida su caracterización. Sin embargo, como lo decía anteriormente el señor juez, sin importar este tipo de resoluciones en una intersección no señalizada, como la del accidente, cuando no está claramente definida la prelación por las características de la vía. Vuelvo y repito, si yo voy por una vía que es de una calzada y otra es de otra calzada, o la otra es mucho más ancha y pasan muchos vehículos, servicios públicos, eso ya me identifica una prelación por el tubo vehicular, por su tamaño. En este caso, las dos vías son similares o casi iguales en tamaño, no se

tuvo vehicular que pareciera que son similares. Entonces, por el hecho que no existe señalización en la intersección, el Código Nacional de Tránsito establece que la prelación la tiene el de la derecha.

PREGUNTA: como está en el informe, uno de los factores que generaron el accidente de tránsito pues es esta falta de señalización y de marcación de frenación o de pares en la intersección en el 2024 encontramos una línea de pares sobre la carrera sobre la calle 29 sin embargo en el sentido contrario en el que se mueve la motocicleta entendería uno que debería ser algo semejante en el sentido en el que se trataba la motocicleta, pero podemos decir que ya son temas de la señalización que la autoridad de tránsito establece en el caso. ¿Alguna interferencia o alguna injerencia tuvo en su conclusión de pronto que la conductora de la motocicleta no tuviera licencia de conducción para el momento del accidente? ¿Algo adicional lo inclinó a usted a tomar la determinación final o la conclusión en relación con este aspecto? ¿O solo fue lo que me acaba de comentar?

No, solamente en el informe indicamos que a la conductora creo que le aplican la hipótesis 139 es impedición en el manejo por no tener licencia de conducción se supone que cuando uno Tiene una licencia de conducción ha hecho un curso donde le indican a uno las normas de tránsito y una de ellas importante que le enseñan a uno en las normas de conducción es que cuando hay una licencia de conducción no señalizada y no se puede ver claramente la teoría por el tamaño de la vía, pues hay que tener su vehículo en la intersección y tener la relación del vehículo que se encuentra a la derecha. Digamos que esto hace parte de las normas de comportamiento que les enseñan a los conductores cuando hacen un curso y obtienen una licencia de conducción. En este caso, el hecho de no tener licencia, únicamente lo que podemos indicar es que no recibió curso
y no está habilitada para conducir este tipo de vehículos. Otra cosa que dice, pues tiene que ver con la experiencia o la felicidad, porque en realidad es una experiencia privada que pudo haber **B** aprendido, pues digamos, por otra forma, por otro medio, pero no para nada afecta el resultado y no se tiene en cuenta esa falta de la licencia para llegar a las conclusiones del vehículo.

Parte demandante

PREGUNTA: Voy a hacerle una serie de preguntas complementarias a lo que ya respondió previamente al señor juez empezando por la siguiente usted en el dictamen pericial aportado, refirió que había recibido una documentación previa para elaborarlo, ¿cierto?

sí señor previa para elaborar lo cierto y señor de respuesta anterior que le brindó al señor juez usted manifestó que creía conocer un documento en el emanado con una actividad territorial que versaba sobre la relación era cierto y sin nada por usted recuerda si en el contenido del dictamen puntualmente en la página 7 no si la señora... ¿La página 2 del dictamen?

Sí, señor.

PREGUNTA: Ok, teniendo en cuenta las respuestas anteriores, ¿usted recuerda o no haber relacionado en esa documentación recibida ese documento público de la entidad municipal que usted refirió también conocer.

Habría que ir a la parte donde están los documentos, por favor. ¿Es más atrás, en el folio anterior? No, no, el dictamen. El folio 3 o 4 del dictamen. Bueno, entonces, si les parece, yo puedo darles mejor el número de la apoyatura del dictamen para que no haya error. Yo tengo que hacer el número 3, el número 3 del dictamen para que sigamos siguiéndonos con esa guía del dictamen, el 3.

PREGUNTA: Dice documentación recibida. Entonces le preguntaba hace un instante, señor Diego, si usted había puesto de presente ese documento público que refirió conocer acá en la intervención en respuestas previas, o no lo puso de presente.

El siguiente folio, por favor, para ver el A, B y C. Algunos de los hechos, después de una crisis, pues no se observa aquí en las evidencias ese documento, pero como le respondí anteriormente, cuando revisé la información, encontré ese documento, digamos que no fue introducido o no fue motivo, razón o circunstancia por la cual no incorporó ese documento?
Me tocaría primero revisar si esta información nos llegó después del informe, no recuerdo,ante para la causa o la dinámica del accidente por lo que he mencionado anteriormente en cuanto a la intersección en cuanto a la relación en intersecciones y en relación ya que el documento indica que la por las características por la categoría de la vía la calle 29 según este documento, tiene prelación con una carga 30. Eso yo ya lo dije de acuerdo a este documento. Sin embargo, como lo respondí también anteriormente, en este caso esa prelación no aplica para los conductores que se desplazan con la tía porque es una intersección sin señalización. El artículo 70 habla claramente de que en una intersección sin señalización como esta, los conductores no saben la resolución que dice cuál día tiene relación a él o cuál día es de mayor jerarquía, porque las dos vías son muy similares. Cuando las dos vías son diferentes en tamaño o vehicular, pues eso identifica claramente la categoría de la vía. En este caso, al no existir esa diferenciación, pues para un conductor, por ejemplo, que no conozca, que sea la primera vez que viaja o que va por esas vías,
pues para él no sabe cuántas de las dos vías tiene la prelación. Entonces, ese documento que no se adjuntó en este informe, pues no tiene ninguna relevancia en cuanto al aspecto forense, porque es clara el análisis que se hizo en cuanto a la prelación en el ejercicio.

PREGUNTA: Juez: En concreto, pregunta del despacho, ¿usted no nos puede dar fe si tuvo acceso a ese documento antes de rendir el informe o si fue posterior? Porque pues tenemos claro que usted lo conocía, porque me dijo, bueno, también se lo escribí, es una referencia. Claro, pero ¿no nos puede dar precisión si lo conoció antes o después de rendir el dictamen pericial?

No, me tocaría revisar cuándo nos enviaron, generalmente cuando nos envían la fecha de la

audiencia, en la prensa de la audiencia nosotros preguntamos a los solicitantes que si hay nueva información para entonces a veces nos envían dictamen pericial o nos envían información que de pronto la fiscalía si eso es de la fiscalía

en este momento no puede cambiar sobre ese tema no, me tocaría revisar para ver la fecha exacta si fue antes o después de que se haya realizado el informe.

PREGUNTA: ¿Usted recuerda Qué procedimiento llevó a cabo para elaborar este dictamen? ¿Lo recuerda?

Sí, señor. Ahí Se ve claramente que el EGR está certificado bajo la norma de calidad ISO 91215 certificado bajo la norma de calidad ISO 9001-2015 y el proceso o el procedimiento de investigación y reconstrucción reciente de tránsito, ese proceso está certificado por un ente certificado, creo que es el Consejo Colombiano de Seguridad. En ese proceso están todas las actividades, las etapas que incluye este proceso y que fueron certificadas de acuerdo a esa norma de calidad. Ese proceso, de acuerdo a la norma de calidad, exige, por ejemplo, que los equipos de medición estén debidamente calibrados, certificados, que los operadores de estos equipos tengan la debida formación de operación o manipulación de estos equipos. Entonces, INS-SERIAL tiene, bueno, además de la ISO 9001, tiene otras cuatro certificaciones y una de ellas es esta. Certifica el proceso de investigación de reposición de accidentes de tránsito. Eso significa que cumple con la norma de calidad.

PREGUNTA: Gracias, señor Diego, por su amplia respuesta. En similar sentido, quisiera preguntarle si esa norma ISO 9001-2015 que usted mencionó, que es la que aparece reseñada en el dictamen, para efectos de validar estos procedimientos, ¿debe o no actualizarse anualmente? ¿Cada cuánto debe actualizarse ese manual de calidad para realizar esos procedimientos?
No sé si es clara la pregunta o no.

Sí, señor, claro. Las certificaciones de calidad son cada tres años, pero cada año se hace una auditoría de seguimiento. Y efectivamente, cada año IESERIAL realiza la auditoría de seguimiento y cuando se cumple la fecha de la certificación, creo que es cada tres años, se hace una recertificación cada tres años, Obviamente cada año hacemos esa auditoría y cada tres, cuando se vence la certificación, hacemos la auditoría de recertificación.

PREGUNTA: Sí, señor. Bueno, en ese orden y de haciendo en cuenta la respuesta que acabo de dar en relación a que debe actualizarse cada tres años para el día del siniestro que me permito manifestar acá, que fue el 1 de agosto del año 2020. La entidad, o su merced, como perito que rindió ese dictamen, tenía ese aval de calidad. le pregunto por qué, teniendo en cuenta lo que usted me dice, que es cada tres años, está dictando una norma del 2015, bueno, una sectividad, no sé,

tengo que formular bien. Me dice que es del 2015 y el accidente fue en agosto del 2020.
Para esa época estaba actualizado. Y si es así, ¿por qué no aparece reseñada esa actualización ahí en los empleados y en la documentación para el caso?

**Se rechaza la pregunta porque la época del accidente

Reformula: ok el manual de calidad IRS vial SAS norma ISO 9001-2015 reseñado en su pericia estaba vigente para el momento en que usted llevó a cabo esa pericia

si señor, lo que pasa es que entiendo que ustedes están a usted, está equivocado cuando dice ISO 9001-2015 no es que tiene la certificación en 2015 no, eso significa las normas ISO 9001 todas las normas ISO tienen versiones, creo que antes de la 2015 era una versión 2010, las ISO se actualizan cada 5 o 10 años 15 años, no sé, la que está vigente es la norma de calidad es la ISO 9001-2015. ¿Qué significa? Que si yo hoy me voy a certificar en calidad, tengo que certificarme en la norma ISO 9001-2015, que es la última versión de la norma de calidad. Ese 2015 no es la fecha en que se hace la certificación por la empresa. Es el año, es la última versión de la norma de calidad de la ISP entonces, claro, nosotros en el 2024 porque hoy estamos en el 2025. creo que el año pasado hicimos la de certificación y este año, en enero el mes anterior hicimos la de seguimiento que es cada tres años no recuerdo exactamente, pero este 2015, repito, no tiene que ver con la fecha en que se hace la certificación sino es la versión de la norma ISP entonces, pues lo afirmamos y para responder a su pregunta en el 2024 cuando hicimos el informe judicial estábamos certificados en la norma ISO 9001 versión Gracias

PREGUNTA: Usted recuerda, don Diego si en el dictamen consignó o no consignó alguna manifestación que haga referencia a huellas de frenato

No, en el informe policial

PREGUNTA: teniendo en cuenta su respuesta de que después que acaba de decir que no no hubo huellas de frenado del informe no estuvo en cuenta se tenga a partir de que otros factores determina usted la velocidad en la que se desplazaba la camioneta y la moto

***jUEZ: eso ya fue contestado yo le pregunté sobre el tema y el perito nos puso su posición frente a la velocidad de ambos vehículos, de donde obtenía esas premisas para obtener la forma.

PREGUNTA: Bueno, siendo así, honorable juez, ¿por qué varía la distancia, perdón, la velocidad,

por qué la diferencia en lo que respecta a la velocidad de la moto y a la velocidad de la camioneta? Que hay una diferencia ahí pues como de 10, 20 kilómetros por hora. ¿Cómo se establece esa diferencia si no hay huellas de frenada? La diferencia puntual,

Objeción: señoría. Ya su merced preguntó sobre la velocidad.

PREGUNTA: Sí, la pregunta es clara, doctor, es más específica. Puede contestar, ¿por qué la diferencia entre las velocidades que usted logró establecer promedio de la camioneta y de la motocicleta?

Porque una es mayor que la otra en el retromedio? Entiendo que es la pregunta.

Pues la razón es muy sencilla, es porque a esas velocidades ocurrió el accidente. O sea, ¿por qué la velocidad de la motocicleta está entre 21 y 29? Es un promedio de 25 al momento del impacto. ¿Y por qué la velocidad de la camioneta está entre 9 y 19, un promedio de 14 al momento del impacto? Pues porque esas eran las velocidades al momento de la colisión.O sea, digamos, ese es el resultado del análisis forense teniendo en cuenta los desplazamientos desde el impacto hasta donde se detiene la camioneta y desde el impacto hasta donde vuela, se arrastra y se detiene la motocicleta entonces, ¿por qué dan este resultado? porque a esas velocidades se desplazaban los vehículos, ¿y por qué se desplazaban a esas velocidades? pues porque los conductores hacen sus comportamientos en la conducción pues se acuerdan de múltiples factores que ya, pues, obviamente no puedo entrar a valorar porque no hay información. Esos resultados se presentaron porque eran los rándoles de los yaes al momento de la acción.

Parte demandada:

PREGUNTA: indique en qué universidad realizó sus estudios superiores y detalle la información adicional o estudios complementarios relacionados con su especialidad?

Yo soy físico puro con una maestría en ciencias físico-matemáticas, he ingresado en una universidad europea en Rusia, en Moscú, en el año 89. Duré 11 años como físico forense del Instituto Nacional de Medicina Fiscal y Ciencias Forenses desde el año 1994 hasta el 2005, 11 sea, en ese instituto, en esa estadía, sobre todo en los primeros años cuando la física forense todavía no era conocida en Colombia, recibimos los discos forenses formación presencial por parte de ingenieros alemanes en temas de investigación y reproducción de accidentes de tránsito. En el instituto realicé aproximadamente 800 informes especiales, casi todos para la Fiscalía General de la Nación. Del 2005 al 2007 me senté como director forense del Centro Internacional Forense FCI y desde el 2007 hasta la fecha soy director forense de IES y ASAS. Son 31 años como experto forense, aproximadamente 3.500 informes periciales realizados para la Fiscalía, para compañías de seguros, empresas de transporte, concesionales, oficinas de abogados, también por solicitud de

autoridades judiciales en decreto de pruebas por oficio, hemos realizado muchos dictámenes. Desde el año 2012 he realizado casi todos los años cursos en los Estados Unidos presenciales y virtuales en temas de investigación y reconstrucción. Algunas veces he ido como conferencista a los congresos internacionales de reconstrucción de accidentes de tránsito. Desde hace nueve años soy miembro de NAPAX, que es la Asociación Nacional de Profesionales Reconstructores de Accidentes de Tránsito en los Estados Unidos. Hago parte del equipo que certifica a los peritos que se quieren certificar, valga la redundancia, con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forensicas. El Instituto, por ser el referente en materia forense en Colombia, tiene que realizar las certificaciones a los peritos que desean obtener una certificación de idoneidad de experiencia en reconstrucción. Soy parte del equipo técnico que elabora las pruebas, realiza los exámenes y examina a los candidatos y por obvias razones no tengo la certificación del instituto porque soy parte del equipo que hace esas valoraciones. Fui durante 20 años docente de la Escuela de Seguridad y Vidas de la Policía Nacional en temas de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito. He publicado 12, 11 artículos científicos en los últimos cuatro años, 54 artículos, perdón, en la revista Conforense de México, en la revista de la Escuela Colombiana de Ingeniería, en la revista Derecho Contemporáneo, he publicado artículos sobre el tema. Y finalmente hace 20, 22 años en que se creó la especialización de investigación de accidentes de tránsito en la Policía Nacional.

Yo fui fundador, creador de esta especialización y todavía la hacen algunas personas, sobre todo policía. He participado aproximadamente en unas 700 audiencias como experto forense sustentando informes periciales en procesos administrativos, penales, civiles, contravencionales, sustentando los informes periciales. Esta es básicamente mi experiencia como experto, por ejemplo, en el exilio que le pasa.

PREGUNTA: ¿Usted le podría indicar al despacho, respecto de las conclusiones de su dictamen, con qué grado de certeza atribuye las conclusiones de su informe pericial y en qué fundamentos se basó?

Los fundamentos, pues es una metodología que está basada principalmente en la ley de tela física, técnicas de reconstrucción que están basadas en las leyes de tela física, el grado de certeza o la probabilidad del accidente es que, como está indicado en el informe,
nuestros resultados muestran que las condiciones, la secuencia, la dinámica y la causa del accidente se presentó dentro de las condiciones que están indicadas en el informe. O sea, nuestras conclusiones son las más precisas, posibles y probables dadas esas circunstancias del accidente y dada la información técnica que nosotros analizamos. Entonces, la secuencia es la más probable, la más posible. Una secuencia diferente no sería compatible, por ejemplo, con la tele de la policía.

PREGUNTA: Gracias, don Diego. Y una última pregunta. Usted en respuestas anteriores identificó que uno de los factores del accidente es la falta de demarcación en ambas vías, ¿usted podría indicarle al despacho si uno de los factores del accidente podría ser también el desconocimiento o

ignorancia de la norma de tránsito?

legalmente nos indica que está impedida, no tiene un permiso para conducir este tipo de vehículos. Eso no significa que no tenga una experiencia propia como conductora, habitualmente o generalmente eso se presenta pero legalmente no tiene ese permiso que uno podría concluir, por eso colocaron la hipótesis 139 que es impericio en el manejo, podría llegar a uno a concluir que la persona no está apta ni capacitada o que es inteligente para conducir este tipo de vehículos.
Pero la realidad puede ser otra, ¿por qué? Porque la persona puede tener una experiencia privada y puedaiso para conducir este tipo de vehículos.

RESPECTO DEL DICTAMEN DE PCL:

Junta Regional de Calificación del Meta.

Apoderada judicial de la parte demandada desiste de la prueba de la solicitud de comparecencia del perito de la Junta Regional de Calificación del Meta.

La apoderada judicial de Allianz Seguros solicita se de aplicación a lo establecido en el Art. 228 del C.GP.

Procede el despacho a resolver. Atender la excusa presentada por la Junta Regional de Calificación del Meta.

Aceptar el desistimiento de la prueba realizada por la apoderada judicial de la parte demandada.

FIJACIÓN DE CONTINUACIÓN AUDIENCIA DE INSTRUCCIÓN Y JUZGAMIENTO

SEÑALAR el **29 DE ABRIL DE 2025, A LAS 08:00 AM** para que tenga lugar la continuación de celebración de audiencia de que trata el Art. 373 del C.G.P., (virtual) oportunidad en la que se practicaran las pruebas, se oirán alegaciones y se proferirá fallo que finiquite la instancia.