

Cordial saludo.

Por medio del presente, me permito informar lo sucedido en audiencia de Instrucción y Juzgamiento programada para el día de hoy 2 de mayo de 2025, dentro del proceso que a continuación identifico:

REFERENCIA: VERBAL.
DEMANDANTE: BLANCA ANDREA CONTRERAS CORTES.
DEMANDADO: ALLIANZ SEGUROS S.A.
RADICADO: 11001310300120240029400.
CASE: 22917.

Se inicia continuación de audiencia siendo las 2:10 p.m.

CUESTIONARIO PERITAJE

1. Por favor, identifíquese indicando su nombre completo y documento de identidad.

Diego Manuel López Morales, maestría en ciencias fisicomatemáticas, físico puro, ingresa como físico forense al instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses hasta el año 2005 trabajando como físico forense de la regional Bogotá, creador del FCI centro internacional Forense y desde el 2007 hasta la fecha es director forense de IRS, 31 años como perito físico forense, reconstrucción de accidentes de tránsito con más de 3.000 dictámenes periciales realizados.

2. ¿Cuál es su profesión u ocupación actual?

Respondida.

3. Indique en qué universidad realizó sus estudios superiores y detalle cualquier formación adicional o estudios complementarios relacionados con su especialidad.

Respondida.

4. ¿Dónde se encuentra usted laborando actualmente y cuál es su cargo específico?

Es director forense de IRS.

INTERROGA PARTE DEMANDANTE.

- ¿hace cuanto hace peritajes a Allianz seguros?

La empresa tiene acuerdos comerciales con Allianz hace alrededor de 10 u 11 años, pero no solo lo hace con Allianz sino también con otras compañías.

- ¿En los últimos 2 años, cuantos de los dictámenes que ha emitido son responsabilidad de Allianz?

No atribuimos responsabilidad, nosotros hacemos estudio técnico de los hechos, si se trata de la causa de los accidentes creería que entre un 40 y 50% realizados para Allianz, resultan que el factor determinante obedece al conductor del vehículo asegurado.

- ¿Tuvo la oportunidad de desplazarse al lugar de los hechos?

Para este informe en el año 2023, cuando nos fue solicitada el informe un equipo investigador se desplazó al lugar para recolectar información del siniestro.

- ¿Qué implicaciones tiene que no haya ido al lugar de los hechos, pero si haya firmado el peritaje?

No tiene ninguna implicación porque la información recolectada es objetiva.

- ¿El equipo que asiste conoce o utiliza la cadena de custodia para no alterar la información?

Nosotros manejamos un sistema denominado OSIRIS, quienes participan en la información registramos y guardamos toda la información que tiene un proceso de seguridad y custodia, la valoración de dicha información es parte del análisis que realiza el perito y este revisa que tenga las condiciones técnicas y jurídicas necesarias.

- ¿Esa información porque no está plasmada en el informe?

No está de forma explícita, pero si observa, el informe en el apartado de instrumentos ahí se indica que el proceso de investigación hace parte del manual de calidad ISO 9120015, dentro de ese proceso la norma de calidad exige que esos procesos tengan ciertas características, como calibración de los instrumentos utilizados.

- ¿Con la recolección de la información, indique que fue lo que ud elaboró y que lo llevó a tomar esas conclusiones?

Nosotros tuvimos en cuenta además de la asistencia en el mes de marzo de 2023, se tuvieron en cuenta imágenes sacadas en la fecha de los hechos y el IPAT, pues la vía se encontraba en proceso de reconstrucción. Con esa información se logró identificar dos impactos de diferentes vehículos y se logró evidenciar la falta de cinturones de seguridad en los occisos, lo que sugiere que los ocupantes salieron expulsados en el impacto y el giro, además el vehículo chocó contra el separador.

La velocidad del carro era muy baja y el vehículo se encontraba orientado diagonalmente, como cambiando de carril. Y la velocidad del tracto-camión estaba entre 54 y 57 km por hora.

- Pregunta el juez: si la zona gris en la imagen es un retorno artificial.

Ese separador estaba cortado, había una discontinuidad, pero no hay señalización que indique retorno, se desconoce porque la vía se encontraba así.

- Pregunta el juez: que si el vehículo disminuyó la velocidad para utilizar esa zona discontinua como retorno.

Es probable.

- Pregunta el juez: cuando el furgón no. 3 que es el que hace el 2 golpe al vehículo 1. Ud menciona que posiblemente ese segundo impacto es el que arroja los cuerpos por fuera del vehículo. ¿Podría hablarnos de eso?

Durante estos impactos y sobre todo el que termina de girarlo, y se impacta con el separador se presume que son los momentos en los que se da la eyección de los ocupantes, en los folios 45 y 46 se puede ver la secuencia, las cuales al ser observadas se encuentra que el factor de riesgo más importante que generó el accidente fue la baja velocidad casi en detención orientado levemente a la izquierda ocupando la mitad de la calzada. Frente a las condiciones climáticas, la velocidad del tractocamión era la adecuada, pues se recomienda reducir la velocidad a la que tenía en aquel momento, dadas las condiciones de lluvia y la baja visibilidad.

El vehículo no tenía SOAT ni tecno mecánica, si bien es cierto que la hipótesis del IPAT atribuye alta velocidad al tractocamión, la velocidad de este no es el factor determinante del hecho, pues el accidente era irresistible. Sin embargo, la velocidad del vehículo pudo agravar las condiciones de los ocupantes fallecidos.

- Agrega el apoderado de la parte demandante que el señor Stiven murió en acto violento posterior a este accidente de tránsito.
- El juez indica que por oficio mandó solicitar los informes de necropsia realizados para conocer las causas reales de la muerte.
- Continúa interrogando el apoderado demandante: ¿indique a qué velocidad se podía desplazar el tractocamión en esa zona el día de los hechos?

La norma general indica que 80km/h, sin embargo, bajo condiciones de lluvia y visibilidad la norma indica que se debe reducir la velocidad, el art 74 habla de 30 km/h de manera genérica. Si nos atenemos a esa norma serían de 30 km por hora, pero habría que conocer la realidad del nivel de visibilidad.

- Hay normas de tránsito que indica que si se están acercando a las cacetes del peaje la velocidad debe ser a 30 km/h, el conducto manifestó que estaba lloviendo, el piso estaba mojado y no había luz artificial y había neblina. Bajo estas circunstancias podemos manifestar que el conductor venia en violación de la norma de tránsito al transitar a 74 km/h?

Ya el peaje había pasado, iban más adelante del peaje aclara el juez. En todo caso se objeta la pregunta en tanto que el perito no es jurídico sino físico y además se dijo que la velocidad del camión incrementó el impacto, pero no eran evitables los hechos.

El juez permite responder al perito, quien indica: que la velocidad no era adecuada para las condiciones de la vía y eso da un riesgo a generarse, pero no quiere decir que cumplía o incumplía normas de tránsito, en todo caso, la velocidad no fue la causa determinante de los hechos.

- Dentro de su conclusión indica que la causa es atribuible al automóvil, pero porque razón ud hace esta afirmación si tenemos unas condiciones de vía que la norma indica que se debe transitar a 30 km/h y no al tractocamión que transita a 76 km/h?

El perito no está atribuyendo responsabilidad a ninguno, pero si hay una maniobra riesgosa que es desplazar a 10km/h ocupando la mitad de la calzada orientado diagonalmente y no es 74 es 57 y 74 km/h, es la velocidad probable del tractocamión, por lo que si hay un factor de riesgo que genera el accidente, como se dijo, el tractocamión se desplazaba a una velocidad inadecuada, pero la disminución de la velocidad es subjetiva, el

informe policial no indica neblina. Si el vehículo no se hubiera casi detenido a la mitad de la calzada, muy probablemente el accidente no se hubiera presentado. La velocidad del tractocamión aumento la celeridad del accidente, pero no lo ocasionó.

- ¿Qué actitud debió tomar el conductor del tractocamión?

La velocidad del vehículo no era adecuada para las condiciones de la vía que se presentaban en ese momento. La norma genérica habla de 30 km/h, pero no sabemos cuánto debe ser la disminución de la velocidad para que se reduzca a 30 km/h la velocidad. Solo se puede concluir que la velocidad no era adecuada.

- ¿Ud pudo hacer peritaje al vehículo para establecer estado eléctrico y mecánico?

No.

- Al momento que el furgón colisiona el vehículo, porque razón un vehículo que transita entre 57 y 74 km no logra hacer la expulsión de los cuerpos, pero si un furgón que transita entre 35 km/h a más de 12 metros de distancia?

El impacto del tractocamión lo que hace es impulsarlo hacia la izquierda e impacta contra el separador y ahí inicia el giro, es en los giros donde se producen las eyecciones de los cuerpos.

- ¿Ud porque habla de giros, si en el levantamiento topográfico no aparecen los giros?

Los giros a no ser que el policía vea el accidente o haya un vio... los giros se producen por la dinámica del accidente, no siempre se marca evidencia con huella en la vía, recordemos que la vía estaba húmeda y el vehículo era liviano, pero físicamente, la secuencia física indica que obviamente el vehículo realizó unos giros.

- Esa dinámica del accidente, no hay pruebas físicas que determinen que el vehículo haya girado.

Hay giros, el segundo impacto la rueda delantera contra el separador, para que se presente ese golpe el vehículo tuvo que girar o sería físicamente imposible que se dé.

APODERADO DEMANDADO

1. ¿Qué técnicas y metodologías empleó en este caso específico para la investigación y reconstrucción del accidente de tránsito?

Técnicas aceptadas de manera internacional y nacional de la comunidad de peritos, método científico, ciencia, física y análisis forense.

- El factor determinante del accidente fue la baja velocidad del vehículo con respecto a la vía y que la velocidad del camión incrementa la proporción del impacto, si el camión venía a menos de 50 km/h hubiera ocurrido igual el impacto?

Si, seguramente, no sabemos en qué momento el tractocamión percibió como peligro al vehículo, no podemos saber si tenía la distancia necesaria para detenerse y no impactar al automóvil, por eso no puedo dar respuesta clara, lo que si es cierto es que, en las condiciones presentadas, el automóvil era un riesgo para los vehículos que se desplazaban en la calzada.

2. ¿Qué evidencia relevante encontró en el vehículo No 1 Automóvil en las imágenes 8 a la 11 de los folios 11 al 18?

Se muestran los daños al vehículo.

3. ¿Qué evidencia relevante encontró en el vehículo No 2 Camión en las imágenes 13 a la 15 de los folios 21 y 22 de su informe?

Se muestran los daños al camión en su zona izquierda.

4. ¿Qué evidencia relevante encontró en el vehículo No 3 Tractocamión en las imágenes 17 a la 17 de los folios 25 y 26 de su informe?

Se observan los daños del tractocamión. No olvidemos que el vehículo impacta contra un talud, hay daños que son producidos cuando pasa por el separador e impacta con el talud. El daño en el exosto del lado derecho tiene una deformación, no es fácil explicar porque se presenta, puede ser que al impactar rompe las uniones, pero no por colisión con algún elemento, o puede ser un daño antiguo.

5. ¿Qué grado de certeza atribuye a las conclusiones de su informe pericial y en qué fundamentos se basa?

En cuanto a la dinámica del accidente tiene la certeza más alta posible porque son consistentes y compatibles con las leyes de la física y con las evidencias.

REALIZA CONTRAINTERROGATORIO PARTE DEMANDANTE:

- ¿Los daños habrían sido menores si la velocidad del tracto camión fueran menores?

Si, los daños serían menores.

- ¿Podemos entonces decir que la causa determinante de la muerte fue este impacto a exceso de velocidad?

No puedo darle esa respuesta, porque desconozco la necropsia y habría que realizar análisis biomecánico y analizar el estado mecánico del vehículo.

Queda pendiente la entrega de las necropsias y se tiene otro testigo, el señor Lorenzo, quien no está en este proceso, por lo que el juzgado lo citará de oficio, por lo que queda pendiente fijar fecha para continuar con el debate probatorio.