




CONTESTACION DE DEMANDA Y LLAMAMIENTO EN GARANTIA RAD: 760013103 007 2024 00278 00 DEMANDANTE: EDGAR CANO VALENCIA Y OTROS DEMANDADO: JAIRO ARTURO SALAMANDO Y OTROS

Desde Notificaciones Vanessa Castillo Abogados <notificaciones@vcastilloabogados.com>

Fecha Mar 05/11/2024 16:31

Para Juzgado 07 Civil Circuito - Valle del Cauca - Cali <j07ccali@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC conliqui@hotmail.com <conliqui@hotmail.com>; presidencia@hdi.com.co <presidencia@hdi.com.co>

 5 archivos adjuntos (5 MB)

LLAMAMIENTO EN GARANTIA MHQ420 PDF.pdf; CONTESTACION HDI JAIRO SALAMANDO MHQ420 PDF.pdf; POLIZA HDI JAIRO A SALAMANDO MHQ420.pdf; RAT 29901A PLACA MHQ420.pdf; CamScanner 05-11-2024 16.28.pdf;

Señores

JUZGADO 007 CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI

E.S.D

REF : PROCESO VERBAL DE RCE

DEMANDANTE: EDGAR CANO VALENCIA Y OTROS

DEMANDADO: JAIRO ARTURO SALAMANDO Y OTROS

RAD: **760013103 007 2024 00278 00**

VANESSA CASTILLO VELASQUEZ, mayor, vecina de Cali, identificada con la Cédula de Ciudadanía N° 66.855.547 de Cali, abogada titulada, portadora de la Tarjeta Profesional N° 87266 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en nombre y representación del SR JAIRO ARTURO SALAMANDO en su nombre, procedo a contestar la demanda instaurada por el SR EDGAR CANO VALENCIA Y OTROS .

ADJUNTO EN FORMATO PDF

CONTESTACION DE DEMANDA

PODER

RAT No. 191129901A

LLAMAMIENTO EN GARANTIA

POLIZA DE SEGUROS

CORDIALMENTE

--

VANESSA CASTILLO VELÁSQUEZ & ABOGADOS SAS

Abogada | Responsabilidad Civil - Seguros


Carrera 5 N° 10 - 63 Oficina 318 - Edificio Colseguros

Tels: 3177967320

Cali - Colombia

Correo : vcastillovelasquez@vcastilloabogados.com

Web : www.vcastilloabogados.com

 Mailsuite Enviado con Mailsuite · [Darse de baja](#)

Señores

JUZGADO 007 CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
E.S.D

REF : PROCESO VERBAL DE RCE

DEMANDANTE: EDGAR CANO VALENCIA Y OTROS

DEMANDADO: JAIRO ARTURO SALAMANDO Y OTROS

RAD: **760013103 007 2024 00278 00**

VANESSA CASTILLO VELASQUEZ, mayor, vecina de Cali, identificada con la Cédula de Ciudadanía N° 66.855.547 de Cali, abogada titulada, portadora de la Tarjeta Profesional N° 87266 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en nombre y representación del SR JAIRO ARTURO SALAMANDO en su nombre, procedo a contestar la demanda instaurada por el SR EDGAR CANO VALENCIA Y OTROS de conformidad con lo que se consigna enseguida:

Al Hecho Primero: Es cierto y solo se acepta la fecha y lugar de ocurrencia del accidente de tránsito. No obstante, este documento carece de fuerza demostrativa de la responsabilidad de los demandados.

Al Hecho Segundo: No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al Hecho Tercero: No es cierto, el día 27 de febrero del 2017 faltando a las 6 50 PM aproximadamente, el sr Salamando se encontraba estacionado hace unos 10 minutos en el parqueadero del RESTAURANTE PIÑAS DEL 44, cuando observo que la buseta al lado de derecho de su vehículo empieza a moverse para salir del área de parqueadero, de repente ve un motociclista se desplaza en dirección al estacionamiento, observa que la motocicleta golpea contra la parte delantera de su vehículo, mientras el motociclista sale volando para caer finalmente en la vía detrás del vehículo, a su vez la moto sale disparada hacia el carril contrario, de manera que el velocípedo no impacto con el vehículo, lo que impacto fue el cuerpo de su conductor al parecer debido a la pérdida de control de la moto que le obligó a ingresar al PARQUEADERO PIÑAS DEL 44 donde se encontraba estacionado el vehículo placas MHQ420 golpeando el vehículo y causando sus propias lesiones. En consecuencia, el demandante deberá demostrar sus dichos.

Al Hecho Cuarto: No es cierto, el día 27 de febrero del 2017 faltando a las 6 50 PM aproximadamente, el sr Salamando se encontraba estacionado hace unos 10 minutos en el parqueadero del RESTAURANTE PIÑAS DEL 44, cuando observo que la buseta al lado de derecho de su vehículo empieza a moverse para salir del área de parqueadero, de repente ve un motociclista se desplaza en dirección al estacionamiento, observa que la motocicleta golpea contra la parte delantera de su vehículo, mientras el motociclista sale volando para caer finalmente en la vía detrás del vehículo, a su vez la moto sale disparada hacia el carril contrario, de manera que el velocípedo no impacto con el vehículo, lo que impacto fue el cuerpo de su conductor al parecer debido a la pérdida de control de la moto que le obligó a ingresar al PARQUEADERO PIÑAS DEL 44 donde se encontraba estacionado el vehículo placas MHQ420 golpeando el vehículo y causando sus propias lesiones. En consecuencia, el demandante deberá demostrar sus dichos.

Al Hecho Quinto: No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho SEXTO: No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho SÉPTIMO: No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho OCTAVO: No es cierto, en el sitio permaneció el SR SALAMANDO hasta que la víctima fue trasladada al centro asistencial, de tal manera que la parte demandante Debra demostrar la versión que aduce.

Al hecho NOVENO: No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho DECIMO: es cierto.

Al hecho DECIMO PRIMERO: es cierto.

Al hecho DECIMO SEGUNDO : es cierto.

Al hecho DECIMO TERCERO : No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho DECIMO CUARTO : No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho DECIMO QUINTO: No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho DECIMO SEXTO : Es cierto.

Al hecho DECIMO SEPTIMO: es cierto.

Al hecho DECIMO OCTAVO: es cierto.

Al hecho DECIMO NOVENO: es cierto.

Al hecho VIGESIMO: No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho VIGESIMO PRIMERO: es cierto y solos se acepta la solicitud de AUDIENCIA DE CONCILIACION.

Al hecho VIGESIMO SEGUNDO : es cierto y solo se acepta la expedición de CONSTANCIA por parte de la PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION PARA ASUNTOS CIVILES, los demás aspectos deberán ser demostrados.

Al hecho VIGESIMO TERCERO: es cierto y solo se acepta la celebración de AUDIENCIA DE CONCILIAICON ante la PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION PARA ASUNTOS CIVILES, los demás aspectos deberán ser demostrados.

Al hecho VIGESIMO CUARTO: es cierto y solo se la conclusión de la AUDIENCIA con CONSTANCIA de FALLIDA por parte de la PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION PARA ASUNTOS CIVILES, los demás aspectos deberán ser demostrados.

Al hecho VIGESIMO QUINTO : No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho VIGESIMO SEXTO: No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho VIGESIMO SEPTIMO :. No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho VIGESIMO OCTAVO:. No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho VIGESIMO NOVENO:. No es cierto , pues mientras el SR SALAMANDO se encontraba estacionado en zona reglamentaria, no así el motociclista que con su actuar imprudente causa la colisión al impactar con el rodante causando daños de gran magnitud, de manera que es el motociclista quien transgrede con su actuar las siguientes normas:

ARTICULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATON. Toda persona que tome parte en el transito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, 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.

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

ARTICULO 61. VEHICULO 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 este se encuentre en movimiento.
En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

ARTÍCULO 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos: En intersecciones En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento. En curvas o pendientes. Cuando la visibilidad sea desfavorable. En las proximidades de pasos de peatones. En las intersecciones de las vías férreas. Por la berma o por la derecha de un vehículo. En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

"Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.
2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.
6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

Al hecho TRIGESIMO: es cierto y solo se acepta la existencia de la póliza de seguros y su cobertura, los demás aspectos deberán ser demostrados.

Al hecho TRIGESIMO PRIMERO : No me consta por tratarse de un hecho ajeno a mis representados. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho TRIGESIMO SEGUNDO : No es un hecho propiamente dicho sino que corresponde a manifestaciones subjetivas del apoderado de la parte demandante sin respaldo probatorio alguno, que en todo caso no nos consta de forma directa toda vez que las circunstancias aludidas le son ajenas por corresponder a la esfera personal de los demandantes, de ahí que deberán probar su dicho a través de los medios conducentes, pertinentes y útiles de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 167 del CGP..

Al hecho TRIGESIMO TERCERO :No es cierto, pues sobre la parte demandada no radica obligación alguna de indemnizar en ausencia de los presupuestos normativos que la tornen viable. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho TRIGESIMO CUARTO : No es cierto, pues sobre la parte demandada no radica obligación alguna de indemnizar pues la parte demandante no cumplió con la carga de la prueba. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho TRIGESIMO QUINTO : No es cierto, pues sobre la parte demandada no radica obligación alguna de indemnizar pues la parte demandante no cumplió con la carga de la prueba. En consecuencia, deberá ser demostrado por la parte que lo aduce.

Al hecho TRIGESIMO SEXTO : No se trata de un hecho sino del poder conferido .

OPOSICION A LAS PRETENSIONES

Objeto y me opongo de manera general a todas las declaraciones, pretensiones y condenas en contra de mi mandante, por inexistencia de culpa directa o indirecta del asegurado específicamente objeto y me opongo a:

Frente a la Primera pretensión: Objeto y me opongo a que se declare la existencia de un accidente acaecido en la 27 de Febrero del 2017 y los supuestos perjuicios causados al SR CANO VALENCIA.

Frente a la segunda pretensión: Objeto y me opongo a que se declare civil y solidariamente responsables al SR SALAMANDO OCHOA por los daños y perjuicios de toda índole causados a los demandantes, en razón a que de las pruebas hasta ahora aportadas al proceso, no es posible establecer responsabilidad alguna atribuible al conductor del vehículo con placas MHQ420.

Frente a la tercera pretensión: por corresponder a una pretensión dirigida directamente a HDI SEGUROS S.A. nos atendremos a la decisión del JUZGADOR DE INSTANCIA.

Frente a la cuarta pretensión: Objeto y me opongo a que se condene a los demandados al reconocimiento y pago de los perjuicios solicitados en razón a que, de las pruebas hasta ahora aportadas al proceso, no es posible establecer que el conductor del vehículo con placas MHQ420 es responsable bajo ningún título de los perjuicios presuntamente sufridos por los demandantes, en especial me opongo al reconocimiento y pago de las siguientes: .

1. RESPECTO DEL DAÑO EMERGENTE: Me opongo a que se condene a los demandados al pago de suma alguna por concepto de daño EMERGENTE toda vez que, en primer lugar no se acredita la responsabilidad de mis procurados y, en segundo lugar porque existen rubros que no se relacionan con el accidente que nos ocupa, pues obsérvese :

- 1.1 HIPOTECA de dos casas, corresponden al derecho que le asiste al propietario de un bien a gravarlo o colocarlos en prenda, pero en este caso tal gravamen no guarda relación alguna con el accidente de circulación narrado en los hechos de la demanda. Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$75.000.000

- 1.2 COTIZACION DE SERVICIOS MEDICOS CLINICA REY DAVID pues tal como se evidencia ese costo lo cubrió la compañía de SOAT y en su defecto CAFESALUD EPS S Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$20.490.000

COTIZACIÓN DE SERVICIOS

NOMBRE DEL USUARIO: EDGAR CANO VALENCIA
ENTIDAD: MUNDIAL DE SEGUROS - CAFESALUD EPSS
DIAGNOSTICO
FECHA: MARZO 06 DE 2017

C.C. 6252335

PROCEDIMIENTO QUIRÚRGICO : ALARGAMIENTO DE FÉMUR POR TÉCNICA DE DISTRACCIÓN CON CORTICOTOMÍA/OSTEOTOMÍA + ALARGAMIENTO DE TIBIA POR TÉCNICA DE DISTRACCIÓN CON CORTICOTOMÍA/OSTEOTOMÍA + OSTEOSINTESIS DE ROTULA + OSTEOSINTESIS EN PLATILLOS TIBIALES

CANTIDAD	DETALLE	VLR. UNITARIO	TOTAL
	HONORARIOS DEL CIRUJANO ORTOPEDISTA ESPECIALISTA EN ALARGAMIENTOS OSEOS (DR. LUIS ENRIQUE CRUZ)	7.290.000	7.290.000
	DERECHOS DE SALA + HONORARIOS MÉDICOS(ANESTESIOLOGO, AYUDANTE)	3.800.000	3.800.000
	INSUMOS Y MEDICAMENTOS EN SALA DE CIRUGÍA	300.000	300.000
	INSUMOS ALTO COSTO (TUTOR ILIZAROV DE FEMUR Y DE TIBIA, TORNILLOS CANULADOS DE 6.5 Y 4.0 #8, ALAMBRE DE ACERO 2MTS)	9.100.000	9.100.000

Total Cotización: \$20.490.000

- 1.3 RECIBOS DE CAJA POR TRANSPORTE. No se demostró la relación entre estos y el accidente que nos ocupa, sumado a ello no cumplen con las

disposiciones del ESTATUTO TRIBUTARIO para que se pueda tener en cuenta como una prestación de servicio. Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$5.600.000

1.4 CUENTA DE COBRO A CAFESALUD: claramente no hace parte del daño emergente pues se trata de una suma que el demandante cobro a su EMPRESA PROMOTORA DE SERVICIOS DE SALUD sobre la cual gravitaba la obligación.

Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$2.457.400

1.5 TERAPIAS: Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$8.700.000

1.6 RETIRADA DE PUNTOS: de conformidad con las obligaciones que surgen de la POLIZA DE SEGUROS OBLIGATORIO SOAT le corresponde la cobertura por concepto de GASTOS MEDICOS y en su defecto CAFESALUD EPS S Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$420.000. De otra parte tal documentos adolece de los requisitos de la factura de conformidad con lo dispuesto en el ESTATUTO TRIBUTARIO

1.7 AMANECER MEDICO: le corresponde la cobertura por concepto de GASTOS MEDICOS y en su defecto CAFESALUD EPS S Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$1.074.267 , sumado a ello el beneficiario del servicio NO es del demandante.

1.8 ARREGLO MOTO: el documentos no cumple con las disposiciones del ESTATUTO TRIBUTARIO ni para tenerse como cotización y menos aun como fatua, de otra parte, el demandante No acredita la propiedad sobre la motocicleta. Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$8.330.000

2. RESPECTO DEL LUCRO CESANTE: Respecto del LUCRO CESANTE CONSOLIDADO en la suma de \$82.992.870 cuya liquidación se efectúa sobre un ingreso no demostrado pues el mecanismo idóneo para conocer el ingreso real lo constituye la cotización al SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL, pues no podría perderse de vista que Según EL DECRETO 1703 DE 2002, todo trabajador dependiente, o independiente debe afiliarse al Sistema de Seguridad Social, documento que no obran en los anexos de la demanda, sumado a ello si se trata de un accidente laboral, estas incapacidades fueron previamente reconocidas por la ENTIDAD ADMINISTRADORA DE RIESGOS LABORALES y en caso de que este fuese reportado por el empleador como de ORIGEN COMUN a su vez las incapacidades fueron asumidas por la ENTIDAD PROMOTORA DEL SERVICIO DE SALUD al cual se encontraba afiliado

RESPECTO DEL LUCRO CESANTE FUTURO en la suma de \$296.400.000 cuya liquidación se efectúa sobre un ingreso no demostrado pues el mecanismo idóneo para conocer el ingreso real lo constituye la cotización al SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL, pues no podría perderse de vista que Según EL DECRETO 1703 DE 2002, todo trabajador dependiente, o independiente debe afiliarse al Sistema de Seguridad Social, documento que no obran en los anexos de la demanda

El apoderado demandante está formulando unas pretensiones sin fórmula real de prueba, está indicando en forma global unos perjuicios sin que indique el fundamento de los mismos y que resultan excesivos porque con relación al lucro cesante futuro no presenta fórmula real de prueba, el monto dinerario pretendido como reparación sobrepasa los límites razonables y acreditables en este proceso, no hay documentación contable, bancaria o

financiera, con información veraz que sirva de base para que se elabore el cálculo aritmético de liquidación de lucro cesante futuro.

3. RESPECTO DE LOS PERJUICIOS MORALES Me opongo a que se condene a los demandados al pago de suma alguna por concepto de daño moral toda vez que, en primer lugar no se acredita la responsabilidad de mis procurados y, en segundo lugar, se evidencia una tasación exorbitante ya que la parte actora solicita la suma de 40 SMLMV para la víctima directa y su familia desconociendo el valor máximo reconocido por la Corte Suprema de Justicia para la víctima directa y sus familiares en primer grado en casos similares.
4. RESPECTO DEL PERJUICIO A LA VIDA DE RELACION:
Me opongo a que se condene al pago de cifra alguna por concepto de daño a la vida de relación a los demandantes toda vez que no se encuentra acreditada la responsabilidad del señor SALAMANDO , sumada a la tasación desproporcionada de los mismos.
5. RESPECTO DE LOS INTERESES POR MORA : Me opongo a que se condene al pago de suma alguna .
6. RESPECTO DE LAS COSTAS Y AGENCIAS EN DERECHO: Objeto y me opongo a que se condene a los demandados al reconocimiento y pago de costos, costas y agencias en derecho, en razón a la inexistencia de responsabilidad alguna atribuible a la parte demandada, , aspecto por el cual deberá ser despachada desfavorablemente la pretensión.
7. RESPECTO DE LA INDEXACION: Objeto y me opongo a que se condene a los demandados al reconocimiento y pago de indexación.

OBJECION A LA CUANTIA - JURAMENTO ESTIMATORIO

Me permito presentar oposición y objeción al juramento estimatorio realizado por la parte demandante, por concepto de los perjuicios materiales, esta objeción se hace teniendo en cuenta la ausencia de responsabilidad atribuible a la parte demandada y a que la parte actora no prueba los egresos e ingresos que supuestamente ha dejado de percibir conforme a lo definido por el artículo 1614 del Código Civil. De igual forma es improcedente dado a que no se da cumplimiento por la apoderada de la parte actora con requerido por en artículo 206 del Código General de Proceso, el cual indica "Quien pretenda el reconocimiento de una indemnización, compensación o el pago de frutos o mejoras, deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda o petición correspondiente, discriminando cada uno de sus conceptos". De tal manera que con fundamento en el artículo 206 del Código General de Proceso comedidamente le pido al Juzgado declare la violación al juramento estimatorio de la parte demandante y en consecuencia si la cantidad estimada de los perjuicios materiales excede el 50% de la que resulte efectivamente probada a título de daño emergente y lucro cesante, le solicito al Juzgado condenar a la parte demandante a pagar el 10% sobre la diferencia o si eventualmente se llegaren a negar las pretensiones por falta de prueba sobre su causación, le solicito al Juzgado lo condene en el equivalente al 5% del valor de las pretensiones por concepto de los perjuicios solicitados

Comedidamente procedo a OBJETAR la cuantía estimada por el demandante así:

Objeto y me opongo a que se condene a los demandados al reconocimiento y pago de los perjuicios solicitados en razón a que, de las pruebas hasta ahora aportadas al proceso, no es posible establecer que el conductor del vehículo con placasMHQ420 es responsable

bajo ningún título de los perjuicios presuntamente sufridos por los demandantes, en especial me opongo al reconocimiento y pago de las siguientes: .

1. RESPECTO DEL DAÑO EMERGENTE: Me opongo a que se condene a los demandados al pago de suma alguna por concepto de daño EMERGENTE toda vez que, en primer lugar no se acredita la responsabilidad de mis procurados y, en segundo lugar porque existen rubros que no se relacionan con el accidente que nos ocupa, pues obsérvese :
 - 1.1 HIPOTECA de dos casas, corresponden al derecho que le asiste al propietario de un bien a gravarlo o colocarlos en prenda, pero en este caso tal gravamen no guarda relación alguna con el accidente de circulación narrado en los hechos de la demanda. Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$75.000.000
 - 1.2 COTIZACION DE SERVICIOS MEDICOS CLINICA REY DAVID pues tal como se evidencia ese costo lo cubrió la compañía de SOAT y en su defecto CAFESALUD EPS S Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$20.490.000

COTIZACIÓN DE SERVICIOS

NOMBRE DEL USUARIO: EDGAR CANO VALENCIA
ENTIDAD: MUNDIAL DE SEGUROS - CAFESALUD EPSS
DIAGNOSTICO
FECHA: MARZO 06 DE 2017

C.C. 6252335

PROCEDIMIENTO QUIRÚRGICO : ALARGAMIENTO DE FÉMUR POR TÉCNICA DE DISTRACCIÓN CON CORTICOTOMÍA/OSTEOTOMÍA + ALARGAMIENTO DE TIBIA POR TÉCNICA DE DISTRACCIÓN CON CORTICOTOMÍA/OSTEOTOMÍA + OSTEOSINTESIS DE ROTULA + OSTEOSINTESIS EN PLATILLOS TIBIALES

CANTIDAD	DETALLE	VLR. UNITARIO	TOTAL
	HONORARIOS DEL CIRUJANO ORTOPEDISTA ESPECIALISTA EN ALARGAMIENTOS OSEOS (DR. LUIS ENRIQUE CRUZ)	7.290.000	7.290.000
	DERECHOS DE SALA + HONORARIOS MÉDICOS(ANESTESIOLOGO, AYUDANTE)	3.800.000	3.800.000
	INSUMOS Y MEDICAMENTOS EN SALA DE CIRUGÍA	300.000	300.000
	INSUMOS ALTO COSTO (TUTOR ILIZAROV DE FEMUR Y DE TIBIA, TORNILLOS CANULADOS DE 6.5 Y 4.0 #8, ALAMBRE DE ACERO 2MTS)	9.100.000	9.100.000

Total Cotización: \$20.490.000

- 1.3 RECIBOS DE CAJA POR TRANSPORTE. No se demostró la relación entre estos y el accidente que nos ocupa, sumado a ello no cumplen con las disposiciones del ESTATUTO TRIBUTARIO para que se pueda tener en cuenta como una prestación de servicio. Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$5.600.000
- 1.4 CUENTA DE COBRO A CAFESALUD: claramente no hace parte del daño emergente pues se trata de una suma que el demandante cobro a su EMPRESA PROMOTORA DE SERVICIOS DE SALUD sobre la cual gravitaba la obligación. Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$2.457.400
- 1.5 TERAPIAS: Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$8.700.000
- 1.6 RETIRADA DE PUNTOS: de conformidad con las obligaciones que surgen de la POLIZA DE SEGUROS OBLIGATORIO SOAT le corresponde la cobertura por concepto de GASTOS MEDICOS y en su defecto CAFESALUD EPS S Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$420.000. De otra parte tal documentos adolece de los requisitos de la factura de conformidad con lo dispuesto en el ESTATUTO TRIBUTARIO
- 1.7 AMANECER MEDICO: le corresponde la cobertura por concepto de GASTOS , el día 27 de febrero del 2017 faltando a las 6 50 PM aproximadamente, el sr

Salamando se encontraba estacionado hace unos 10 minutos en el parqueadero del RESTAURANTE PIÑAS DEL 44, cuando observo que la buseta al lado de derecho de su vehículo empieza a moverse para salir del área de parqueadero, de repente ve un motociclista se desplaza en dirección al estacionamiento, observa que la motocicleta golpea contra la parte delantera de su vehículo, mientras el motociclista sale volando para caer finalmente en la vía detrás del vehículo, a su vez la moto sale disparada hacia el carril contrario, de manera que el velocípedo no impacto con el vehículo, lo que impacto fue el cuerpo de su conductor al parecer debido a la pérdida de control de la moto que le obligó a ingresar al PARQUEADERO PIÑAS DEL 44 donde se encontraba estacionado el vehículo placas MHQ420 golpeando el vehículo y causando sus propias lesiones MEDICOS y en su defecto CAFESALUD EPS S Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$1.074.267 , sumado a ello el beneficiario del servicio NO es del demandante.

1.8 ARREGLO MOTO: el documentos no cumple con las disposiciones del ESTATUTO TRIBUTARIO ni para tenerse como cotización y menos aun como fatua, de otra parte, el demandante No acredita la propiedad sobre la motocicleta. Por tal motivo me opongo al pago de la suma de \$8.330.000

2. RESPECTO DEL LUCRO CESANTE: Respecto del LUCRO CESANTE CONSOLIDADO en la suma de \$82.992.870 cuya liquidación se efectúa sobre un ingreso no demostrado pues el mecanismo idóneo para conocer el ingreso real lo constituye la cotización al SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL, pues no podría perderse de vista que Según EL DECRETO 1703 DE 2002, todo trabajador dependiente, o independiente debe afiliarse al Sistema de Seguridad Social, documento que no obran en los anexos de la demanda, sumado a ello si se trata de un accidente laboral, estas incapacidades fueron previamente reconocidas por la ENTIDAD ADMINISTRADORA DE RIESGOS LABORALES y en caso de que este fuese reportado por el empleador como de ORIGEN COMUN a su vez las incapacidades fueron asumidas por la ENTIDAD PROMOTORA DEL SERVICIO DE SALUD al cual se encontraba afiliado

RESPECTO DEL LUCRO CESANTE FUTURO en la suma de \$296.400.000 cuya liquidación se efectúa sobre un ingreso no demostrado pues el mecanismo idóneo para conocer el ingreso real lo constituye la cotización al SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL, pues no podría perderse de vista que Según EL DECRETO 1703 DE 2002, todo trabajador dependiente, o independiente debe afiliarse al Sistema de Seguridad Social, documento que no obran en los anexos de la demanda

El apoderado demandante está formulando unas pretensiones sin fórmula real de prueba, está indicando en forma global unos perjuicios sin que indique el fundamento de los mismos y que resultan excesivos porque con relación al lucro cesante futuro no presenta fórmula real de prueba, el monto dinerario pretendido como reparación sobrepasa los límites razonables y acreditables en este proceso, no hay documentación contable, bancaria o financiera, con información veraz que sirva de base para que se elabore el cálculo aritmético de liquidación de lucro cesante futuro.

EXCEPCIONES DE FONDO FRENTE A LA DEMANDA

• CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA

Se invoca esta excepción, teniendo en cuenta que los hechos se dieron por la falta de cuidado que debía de contar el conductor de la motocicleta al desplegar la conducción, como actividad peligrosa, el cual se identifica como el hecho desencadenante de los hechos de tránsito, constituyendo así una falta al deber objetivo de cuidado que tiene el conductor al no dar cumplimiento a las normas de tránsito, que de conformidad con el IPAT aportado al presente proceso, el cual indica claramente que : EL MOTOCICLISTA antes del accidente, se desplazaba sobre el carril derecho en sentido Lobo Guerrero – Cali, a la altura del kilómetro 43 + 800 metros, zona rural del municipio de Dagua, en una curva y sobre pendiente en descenso mientras tanto, el vehículo No. 2 **AUTOMÓVIL**, se encontraba detenido diagonalmente sobre la berma y zona verde del costado izquierdo en sentido Cali – Logo Guerrero. El conductor del vehículo No. 1 **MOTOCICLETA** percibe un riesgo que lo constituye el movimiento de un bus que se pone en movimiento para salir del parqueadero, aplica el sistema de frenos con llanta bloqueada, marca una huella de frenada y cae al piso mucho antes de impactar con el vehículo, se arrastran moto y motociclista por el piso hasta termina en posición final de así como los daños causados al automotor al que le arrancó el bomper totalmente, permiten concluir sin duda alguna que quien efectuaba un desplazamiento a velocidad no permitida era el mismo motociclista pues obsérvese que en el sector la velocidad permitida es de 30 KPH, transgrediendo con su actuar las siguientes normas:

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

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección.

Velocidad que se ser respetada por el motociclista no habría caudado el impacto y menos aun lesiones de tal magnitud.

ARTICULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATON. Toda persona que tome parte en el transito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, 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.

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

ARTICULO 61. VEHICULO 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 este se encuentre en movimiento.

De lo anterior se hace evidente la falta al deber objetivo de cuidado y el incumplimiento a las normas de tránsito que a la vez es una culpa exclusiva de la víctima, pues nótese que la misma HISTORIA CLINICA demuestra claramente que el desplazamiento de la víctima lo hacia a tan alta velocidad que le impidió reaccionar de manera diligente ante una situación, de la manera en que lo ha definido la jurisprudencia al indicar que cuando el daño se da con ocasión a una conducta atribuible a la víctima misma se configura en una causal de exoneración de responsabilidad.

- **INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS QUE CONFIGURAN LA RESPONSABILIDAD CIVIL INVOCADA EN LAS PRETENSIONES.**

Esta excepción se propone en virtud de que la carencia de prueba de la relación de causa y efecto, así como la de la culpa, desvirtuará las pretensiones de una declaración de Responsabilidad Civil, puntualmente en consideración a que esta demanda carece de medios de prueba que demuestren la relación de causalidad, la producción y la naturaleza de los perjuicios, la cuantía aparente de los mismos, imputados a la parte demandada, elementos que no son susceptibles de presunción alguna.

La supuesta responsabilidad atribuida injustificadamente a la parte demandada, no es susceptible de presunción y por ello debe probarse que se reúnen los elementos esenciales para que ella se pueda estructurar. No basta, como al parecer estima la parte actora, con la afirmación y la formulación del cargo en su contra.

De otra parte, el demandante sobre quien gravita la carga de la prueba en tratándose de colisión de actividades peligrosas, NO demostró a través de experticia técnica en cual de los dos rodantes recae el mayor porcentaje de responsabilidad.

Con el fin de demostrar la RESPONSABILIDAD del motociclista me permito APORTAR DICTAMEN **INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. 191129901A** elaborado por IRS VIAL en el que el experto después de analizar las circunstancias que rodearon el siniestro concluyó:

8.1 Secuencia:

1. Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea la secuencia probable para el accidente en donde: antes del accidente, el vehículo No. 1 MOTOCICLETA se desplazaba sobre el carril derecho en sentido Lobo Guerrero – Cali, a la altura del kilómetro 43 + 800 metros, zona rural del municipio de Dagua, a una velocidad al inicio de la huella de frenada comprendida entre cuarenta y cinco (45 km/h) y cincuenta y nueve (59 km/h) kilómetros por hora; mientras tanto, el vehículo No. 2 AUTOMÓVIL, se encontraba detenido diagonalmente sobre la berma y zona verde del costado izquierdo en sentido Cali – Logo Guerrero.

2. El conductor del Automóvil inicia un proceso de cruce de la calzada (derecha a izquierda) y se detiene sobre la berma izquierda, el conductor del vehículo No. 1 MOTOCICLETA percibe un riesgo (sin poderse determinar cuál), aplica el sistema de frenos con llanta bloqueada, marca una huella de frenada y cae al piso antes de impactar con el vehículo No. 2 AUTOMÓVIL, se arrastran por el piso hasta termina en

posición final; no es posible determinar el tiempo que llevaba detenido el automóvil al lado de la calzada.

4. La causa4 FUNDAMENTAL del accidente de tránsito obedece a una pérdida de control del vehículo No. 1 MOTOCICLETA, compatible con una falta de pericia al realizar una maniobra de frenada de emergencia.

- **CARENCIA DE PRUEBA DE LOS PERJUICIOS RECLAMADOS:**

El apoderado demandante está formulando unas pretensiones sin fórmula real de prueba, está indicando en forma global unos perjuicios sin que indique el fundamento de los mismos y que resultan excesivos porque con relación al lucro cesante futuro no presenta fórmula real de prueba, el monto dinerario pretendido como reparación sobrepasa los límites razonables y acreditables en este proceso, no hay documentación contable, bancaria o financiera, con información veraz que sirva de base para que se elabore el cálculo aritmético de liquidación de lucro cesante pasado y futuro.

- **REDUCCIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN CONCURRENCIA DE CULPAS**

Se propone esta excepción sin perjuicio de las precedentes y sin aceptar responsabilidad alguna a cargo de mi representado, en virtud de que los conductores involucrados se encontraban desarrollando la actividad de la conducción, lo que de entrada aniquila la presunción del art 2356 del C.C y la carga probatoria se vuelve dinámica, por tanto, cada extremo litigioso está bajo el apremio de demostrar, que fue la conducta de su contraparte y no la propia la que tuvo incidencia en la producción del daño.

En ese orden de ideas se torna imperioso acudir a la respectiva reducción de la indemnización en proporción a la contribución que en el hecho dañoso tuvo el SR ZAPATA como causante del hecho, por la concurrencia o compensación de culpas, según lo normado en el artículo 2357 del Código Civil, cuyo tenor literal reza:

“(...) ARTÍCULO 2357. REDUCCIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN. La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente. (...)” (Negrilla y subrayado ajeno al texto).

La Corte Suprema de Justicia Corte Suprema de Justicia en sentencia SC 12994-2016 del 15 de septiembre de 2016. MP Margarita Cabello Blanco sostiene que “El caso es que por mucho tiempo se ha convenido en que sólo responda quien cargue con una culpa, esto es, un error en su comportamiento, a título bien de negligencia, imprudencia, impericia. De lo contrario, se impone su absolución. Igualmente se vio equitativo y justiciero que en la distribución de la carga de la prueba fuera quien perdigue la reparación el que la soportase. Obligado está, pues a demostrar que el obrar del otro fue culposa.”

Con ocasión de la concurrencia de culpas, en la que se ve involucrada una actividad peligrosa, la Corporación se ha pronunciado de la siguiente manera: "...En tratándose de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer con exactitud la injerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro. ..."

El reconocido tratadista Javier Tamayo Jaramillo, "Tratado de Responsabilidad Civil", Tomo I, Ed. Legis, 2ª edición, 2007, págs. 1018 y 1019, experto en la temática de la responsabilidad civil y ex magistrado de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia¹⁰, sobre lo anotado, explicó:

"...En nuestro concepto, como en el artículo 2356 del C.C., no se trata de una presunción de responsabilidad sino de una culpa probada, no podemos hablar de que la presunción solo obre en favor de la víctima; de otro lado, siendo la culpa presunta o probada un elemento interior a la conducta del sujeto, no vemos por qué el hecho externo de concurrir dos actividades peligrosas pueda modificar elementos puramente psicológicos; si ejercer una actividad peligrosa es una imprudencia, lo seguirá siendo, sea quien sea la víctima del daño o las actividades concurrentes; por ello, seguimos considerando que lo lógico es pensar que la culpabilidad se rige por la peligrosidad de la actividad. Quien o quienes la ejerzan deben correr con sus consecuencias.

De acuerdo con lo anterior, si tanto el demandante como el demandado estaban desarrollando una actividad peligrosa y solo una de las partes sufrió el daño, el perjuicio deberá ser reparado entre el demandante y el demandado, ya que la peligrosidad de las dos actividades fue la que contribuyó a causar el daño. Recuérdese, eso sí, que no debe existir una culpa adicional de ninguna de las partes, pues entonces el responsable de esa falta debe correr con la totalidad; tampoco debe olvidarse que las dos actividades deben haber jugado un papel activo en la producción del daño...3. No existe culpa adicional de ninguna de las partes: a menudo, ni el demandante, ni el demandado pueden establecer falta alguna en cabeza de la contraparte; su única culpabilidad consiste en la peligrosidad desplegada en las actividades causantes del daño; no habiendo una culpa que absorba a las otras, nos hallaremos en la situación de que el daño fue causado por la peligrosidad de las dos actividades. En tal caso, obra la reducción a que nos referimos anteriormente...". (Subrayas fuera de texto original).

Descendiendo al caso concreto mientras el SR SALAMANDO , se encuentra detenido en la zona que le corresponde no así el motociclista que con su actuar causa la colisión al impactar con el rodante causando daños de gran magnitud, de manera que es el motociclista quien transgrede con su actuar las siguientes normas:

ARTICULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATON. Toda persona que tome parte en el transito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, 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.

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

ARTICULO 61. VEHICULO 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 este se encuentre en movimiento.

En virtud de lo afirmado, ruego declarar probada la presente excepción y se declare la responsabilidad del demandante SR EDGAR CANO quien contribuyo con su actuar en la producción del hecho daños.

- **IMPROCEDENCIA DE LA INDEMNIZACION POR DAÑO A LA VIDA EN RELACION A PERSONA DISTINA DEL LESIONADO**

Debe señalarse que en el caso objeto de estudio no es procedente el reconocimiento de daño a la vida de relación a persona diferente de la víctima directa.

LA INNOMINADA:

Me refiero con ello a cualquier hecho o derecho en favor de mi mandante que resultare probado dentro del proceso y al cual me referiré en los alegatos de conclusión y luego de la práctica de las pruebas.

MEDIOS DE PRUEBA / SOLICITUD DE PRUEBAS:

Solicito atentamente decretar y tener como pruebas las siguientes:

- **DOCUMENTALES**

Para que se tengan como pruebas de los hechos en los que se basan las excepciones pido se tengan cómo tales los documentos anexos así:

1. Copia del poder especial conferido a la Suscrita.
2. Llamamiento en garantía a HDI SEGUROS S.A

- **INTERROGATORIO DE PARTE:**

Sírvase citar y hacer comparecer a los demandantes EDAGAR CANO VALENCIA, MARIA YOLANDA CARMONA, EDUAR CANO, DERLY CANO quienes recibirán correspondencia por medio de su apoderado judicial, para que bajo juramento absuelva interrogatorio de parte que le formularé sobre los hechos, condiciones de modo, tiempo y lugar en que ocurrieron los hechos y sobre las pretensiones.

- **RATIFICACION DE LOS DOCUMENTOS PROVENIENTES DE TERCEROS**

En virtud a lo dispuesto en el art 262 del CGP solicito al Despacho que no se les conceda valor alguno demostrativo a los documentos provenientes de terceros aportados por la parte demandante mientras ésta no solicite y obtenga su ratificación, de los siguientes:

Dictamen médico por la Doctora Maria Isabel Agredo Cure.

9. Documento de Asesorías e Inversiones Janeth, donde certifica que el señor Edgar Cano Valencia, realizo un préstamo hipotecario por valor de \$75.000.000 sobre el inmueble ubicado en la calle 10 No. 17-02 Barrio Ricaute de Dagua Valle.

10. Cotización de servicios de Cosmitet Ltda.

11. Recibos de pago de transporte privado prestado al señor Edgar Cano por el señor Jhon Jairo Patiño.

12. Cuenta de cobro por valor de \$2.457.400 a Café Salud, por concepto de transporte de ambulancia, secciones de terapia y otros.

13. Recibos de pago de compra de medicamentos.

14. Facturas de amanecer médico.

15. Facturas de arreglo de moto del TALLER DE MOTOS DAGUA, por valor de \$8.300.000.

20. Informe pericial del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

21. Certificado de tradición 370-739654.

22. Promesa de compraventa.

DICTAMEN PERICIAL:

Comendidamente apporto **DICTAMEN INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. 191129901A** elaborado por los ingenieros DIEGO MANUEL LOPEZ y ALEJANDRO RICO de IRS VIAL que versa sobre las condiciones de modo, tiempo, lugar del accidente y especialmente encaminado a determinar la causa del suceso.

FUNDAMENTOS DE DERECHO:

Artículo 96 y siguientes del Código General del Proceso.

Artículo 206 y 280 del Código General del Proceso.

Artículo 1757 del Código Civil.

SOLICITUD DE CONDENA EN COSTAS:

Considerando que la parte demandante, dio lugar a la contestación de esta demanda, por ser sus pretensiones manifiestamente infundadas por cuanto no se configuró la culpa del demandado, o perjuicio alguno que indicara la necesidad de esta acción judicial, comedidamente le pido al señor Juez le condene en costas y agencias en derecho a favor de los demandados.

NOTIFICACIONES

La parte actora en el lugar indicado en la demanda.

La demandada: en la dirección que aparece en el líbello de la demanda.

La suscrita recibirá notificaciones en la secretaria de su despacho o en la carrera 5 N° 10-63, Oficina 318 EDIFICIO COLSEGUROS. Cali . CORREO: notificaciones@vcastilloabogados.com. Telefono. 3177967320

Del señor Juez, cordialmente,

VANESSA CASTILLO VELASQUEZ
C.C. No. 66.855.547 de Cali
T. P. No. 87.266 del C. S. de la J.

INFORME TÉCNICO - PERICIAL DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO R. A. T[®] 2



VEHÍCULO No. 1: MOTOCICLETA, BAJAJ PULSAR 200 NS PRO, modelo 2015,
color blanco celestial, placa **QEX 67D**.

VEHÍCULO No. 2: AUTOMÓVIL, CHEVROLET CAPTIVA SPORT, modelo 2012,
color blanco ártico, placa **MHQ 420**.

INFORME No. 191129901A

Bogotá D.C., junio 1 de 2020

R.A.T[®] es una marca registrada por IRSVIAL S.A.S, Resolución 39860 del 29/11/2007, SIC

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	3
2. EVIDENCIA FÍSICA DOCUMENTADA	4
2.1 FECHA, HORA Y LUGAR DE OCURRENCIA:	4
2.2 LA VÍA:	8
2.3 VEHÍCULOS:.....	13
2.4 MARCAS Y EVIDENCIAS SOBRE EL TERRENO:.....	23
2.5 VÍCTIMAS:	26
3. POSICIÓN RELATIVA AL MOMENTO DE LA INTERACCIÓN.	29
4. DESARROLLO ANALÍTICO DE LA DINÁMICA DE MOVIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS.....	31
5. SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	35
6. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS QUE DESENCADENARON EL ACCIDENTE - ANÁLISIS DE EVITABILIDAD.	38
7. HALLAZGOS.....	39
8. CONCLUSIONES:	41
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	43

1. INTRODUCCIÓN

Los procedimientos de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito utilizan técnicas y metodologías desarrolladas y probadas científicamente con el fin de determinar la dinámica del accidente que permitan identificar las causas del siniestro. El análisis de las evidencias es la piedra angular de la investigación; su recolección y descripción conforman el punto de partida del análisis retrospectivo del accidente.

El presente informe muestra los procedimientos técnicos desarrollados durante la investigación y reconstrucción del siniestro ocurrido en la vía Cali – Lobo Guerrero, km 43 + 800 m, zona rural del municipio de Dagua, donde se encuentran involucrados: **VEHÍCULO No. 1: MOTOCICLETA, BAJAJ PULSAR 200 NS PRO**, modelo 2015, color blanco celestial, placa **QEX 67D** y el **VEHÍCULO No. 2: AUTOMÓVIL, CHEVROLET CAPTIVA SPORT**, modelo 2012, color blanco ártico, placa **MHQ 420**.

CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE CON VEHÍCULO

➤ Documentación recibida:

Todo el proceso de la investigación y reconstrucción analítica del siniestro, se basa en la información considerada por el grupo técnico de IRS VIAL, que fue recolectada empleando los procedimientos técnicos de fijación fotográfica, planimetría, y técnicas analíticas de reconstrucción de accidentes basadas en las leyes de la física, biomecánica, ingeniería automotriz, medicina forense, como se indica a continuación:

- a) Cuatro (4) fotografías a color del lugar de los hechos.
- b) Informe pericial de clínica forense del señor Edgar Cano Valencia.
- c) Informe de la autoridad IPAT.

2. EVIDENCIA FÍSICA DOCUMENTADA

La documentación recibida y recolectada durante el proceso de investigación y reconstrucción del accidente se describe y se analiza a continuación con el fin de determinar de manera retrospectiva la secuencia del accidente y sus causas.

2.1 FECHA, HORA Y LUGAR DE OCURRENCIA:

De acuerdo al reporte del accidente de tránsito el siniestro ocurrió el día lunes 27 de febrero de 2017, a las 19:00 horas, en el tramo de vía Cali – Lobo Guerrero, kilómetro 43 + 800 metros, zona rural del municipio de Dagua, departamento de Valle del Cauca. **Ubicación:** 3°38'31.4"N 76°40'59.1"W.



IMAGEN No. 1: En esta imagen se aprecia la ubicación geográfica del lugar de los hechos (Fuente Google Maps).

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO **76233000** 2. GRAVEDAD **CON MUERTOS**

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS **Dagua** 4. FECHA Y HORA **17022017 1900**

5. CLASE DE ACCIDENTE **CHOQUE** 6. FECHA Y HORA DE OCURRENCIA **17022017 1905**

7. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS

9. VEHÍCULO

10. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

11. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

12. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

13. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

14. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

15. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

16. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

17. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

18. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

19. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

20. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

21. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

22. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

23. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

24. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

25. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

26. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

27. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

28. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

29. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

30. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

31. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

32. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

33. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

34. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

35. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

36. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

37. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

38. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

39. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

40. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

41. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

42. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

43. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

44. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

45. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

46. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

47. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

48. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

49. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

50. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

51. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

52. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

53. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

54. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

55. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

56. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

57. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

58. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

59. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

60. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

61. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

62. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

63. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

64. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

65. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

66. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

67. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

68. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

69. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

70. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

71. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

72. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

73. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

74. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

75. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

76. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

77. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

78. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

79. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

80. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

81. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

82. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

83. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

84. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

85. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

86. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

87. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

88. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

89. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

90. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

91. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

92. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

93. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

94. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

95. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

96. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

97. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

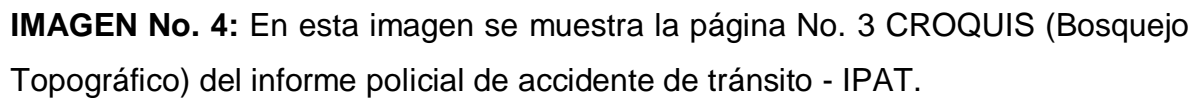
98. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

99. DESCRIPCIÓN DE LESIONES

100. DESCRIPCIÓN DE DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

IMAGEN No. 2: En esta imagen se muestra la página No. 1 del informe policial de accidente de tránsito - IPAT.

IMAGEN No. 3: En esta imagen se muestra la página No. 2 del informe policial de accidente de tránsito - IPAT.



2.2 LA VÍA:

Las condiciones y características de la vía donde se produce el accidente de tránsito se aprecian en las fotografías No. 1 a la No. 4, así como en la tabla No. 1.



FOTOGRAFÍA No. 1 PANORÁMICA: En esta fotografía tomada por el equipo de IRS VIAL en sentido Lobo Guerrero - Cali, se aprecian las características generales de la vía: tramo de vía curva, pendiente, con berma, una calzada, dos carriles, doble sentido de circulación, con señalización horizontal línea central doble amarilla continua y línea de borde blanca; en este sentido se desplazaba el vehículo No. 1 Motocicleta.



FOTOGRAFÍA No. 2 PANORÁMICA: Fotografía complemento de la anterior tomada por el equipo de IRS VIAL en sentido Lobo Guerrero - Cali, a la altura del km 43 + 800 m, se aprecian las características generales de la vía: tramo de vía recta, pendiente, con berma, una calzada, dos carriles, doble sentido de circulación, con señalización horizontal línea central doble amarilla continua y línea de borde blanca. Se observa señal vertical SP-04 "Curva pronunciada a la derecha" y el punto de referencia utilizado por la autoridad de tránsito - alcantarilla. De acuerdo al IPAT, el material de construcción de la vía es en asfalto, en buen estado; en este sentido se desplazaba el vehículo No. 1 Motocicleta.



FOTOGRAFÍA No. 3 PANORÁMICA: En esta fotografía tomada por el equipo de IRS VIAL en sentido Cali - Lobo Guerrero, se aprecian las características generales de la vía: tramo de vía curva, pendiente, con berma, una calzada, dos carriles, doble sentido de circulación, con señalización horizontal línea central doble amarilla continua y línea de borde blanca. Se observa señal vertical SP-04 “Curva pronunciada a la derecha”. De acuerdo al IPAT, la condición climática era normal y la vía se encontraba seca; en este sentido se desplazaba el vehículo No. 2 Automóvil.



FOTOGRAFÍA No. 4 PANORÁMICA: Fotografía complemento de la anterior, tomada por el equipo de IRS VIAL en sentido Cali - Lobo Guerrero, se aprecian las características generales de la vía: tramo de vía curva, pendiente, con berma, una calzada, dos carriles, doble sentido de circulación, con señalización horizontal línea central doble amarilla continua y línea de borde blanca. Se observa el punto de referencia utilizado por la autoridad de tránsito - alcantarilla. De acuerdo al IPAT, la vía no cuenta con iluminación artificial y la visibilidad era normal; en este sentido se desplazaba el vehículo No. 2 Automóvil.

NOTA 1: La inspección a la vía por parte del equipo de IRS VIAL se realizó el día 27 de noviembre de 2019.

En la siguiente tabla se describen las características de la vía.

CARACTERÍSTICAS Vía Cali – Lobo Guerrero, km 43 + 800 m, zona rural del municipio de Dagua, departamento de Valle del Cauca	
ÁREA, SECTOR	Nacional
GEOMÉTRICAS	Curva (R: 130 – 140 m), Pendiente ($\approx 2^\circ$)
UTILIZACIÓN	Doble sentido
CALZADAS	Uno
CARRILES	Dos
MATERIAL	Asfalto
ESTADO	Bueno
CONDICIONES Y TIEMPO	Normal, Seca
ILUMINACIÓN	Sin iluminación artificial
CONTROLES Y SEÑALES	Señalización horizontal línea central doble amarilla continua y línea de borde blanca. Señal vertical SP-04 “Curva pronunciada a la derecha”

TABLA No. 1

2.3 VEHÍCULOS:

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

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

- **VEHÍCULO No. 1: MOTOCICLETA, BAJAJ PULSAR 200 NS PRO, modelo 2015, color blanco celestial, placa QEX 67D.**



IMAGEN No. 5: En esta imagen se observa un vehículo de similares características al involucrado en el siniestro.

Conductor: EDGAR CANO VALENCIA, con CC 6.252.335 de 48 años de edad.

NOMBRE COMPLETO:	EDGAR CANO VALENCIA				
DOCUMENTO:	C.C. 6252335	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA		
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	100099025		
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	13/05/2014				
<input type="checkbox"/> Licencia(s) de conducción					
Nro. licencia	OT Expedite Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
6252335	STRIA MCPAL TTO CALI	13/05/2014	ACTIVA		Ver Detalle
Categorías de la licencia Nro: 6252335					
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua		
C1	13/05/2014	13/05/2017			
A2	08/05/1998	10/01/2022			
B1	13/05/2014	13/05/2024			
0000000044451-5	STRIA TTOyTTE MCPAL JAMUNDI	08/05/1998	INACTIVA		Ver Detalle
0000000044452-5	STRIA TTOyTTE MCPAL JAMUNDI	08/05/1998	VENCIDA		Ver Detalle

IMAGEN No. 6: En esta imagen se aprecia el historial del conductor de la Motocicleta, donde se encuentra licencia de conducción categoría A2 activa y vigente para la fecha del siniestro y no presenta restricciones para conducir.

A continuación, se describen las características técnico-mecánico del vehículo No.1 (Motocicleta)

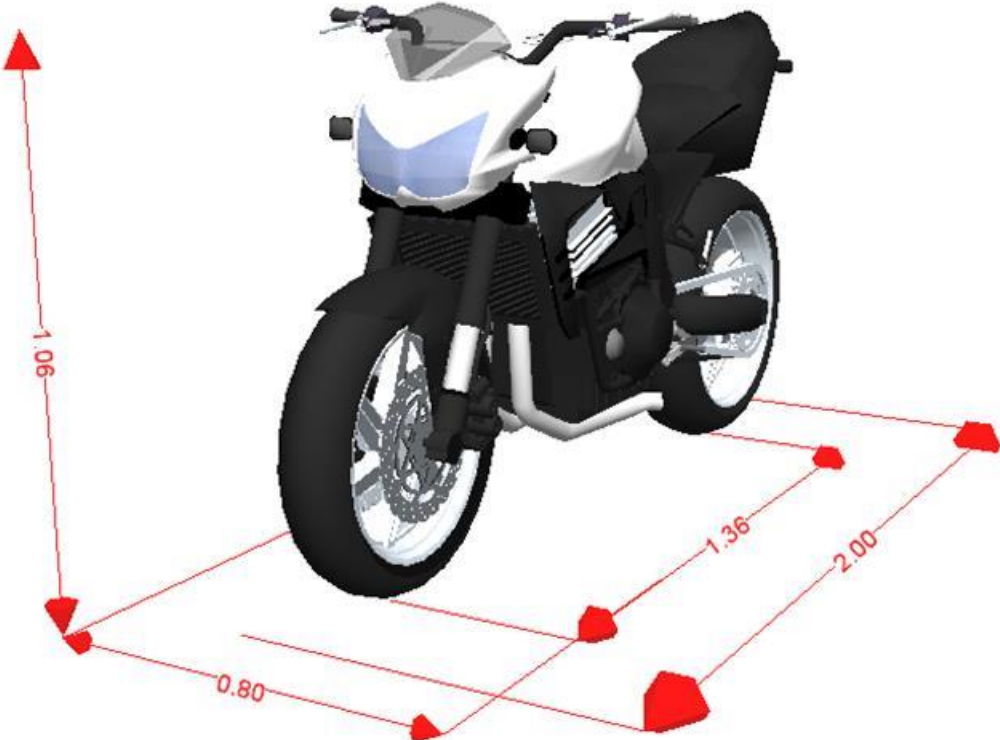
CARACTERÍSTICAS		VEHÍCULO No. 1
SERVICIO		PARTICULAR
OCUPANTES		0
DIMENSIONES		
 <p>https://www.auteco.com.co/moto-bajaj-pulsar-ns-200-pro-10m/p</p>		
PESO TOTAL		220 - 250 kg.

TABLA No. 2

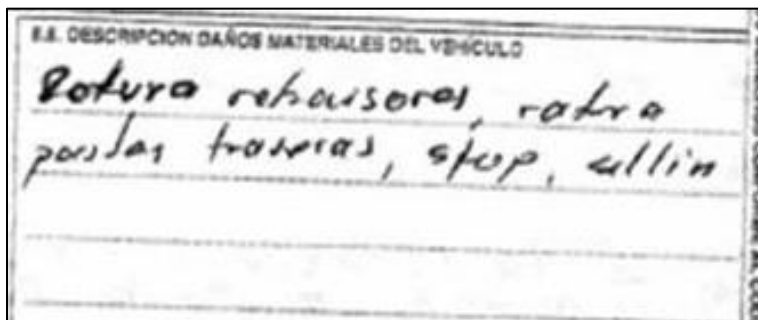


IMAGEN No. 7: En esta imagen se observa la descripción de daños o evidencias realizada por la autoridad *"Rotura retrovisores, rotura pastas traseras, stop, sillín"*.



IMAGEN No. 8: En esta imagen se indica con los recuadros amarillos la ubicación de los daños o evidencia en la motocicleta.



FOTOGRAFÍAS No. 5 y 6 PLANO MEDIO: En estas fotografías se aprecian los daños presentados en la Motocicleta, zona posterior izquierda y derecha, afectando la unidad de luz posterior, direccionales, guardabarros, entre otras cosas.

- **VEHÍCULO No. 2: AUTOMÓVIL, CHEVROLET CAPTIVA SPORT, modelo 2012, color blanco ártico, placa MHQ 420.**



IMAGEN No. 9: En esta imagen se observa un vehículo de similares características al involucrado en el siniestro.

Conductor: JAIRO ARTURO SALAMANDO OCHO con C.C. 16.466.664. Edad: 64 años.

NOMBRE COMPLETO:	JAIRO ARTURO SALAMANDO OCHOA				
DOCUMENTO:	C.C. 16466664	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA		
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	1375247		
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	01/09/2010				

Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
16466664	STRIA MCPAL TTO CALI	02/05/2014	ACTIVA	CONDUCIR CON LENTES	Ver Detalle

Categorías de la licencia Nro: 16466664

Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua
C1	02/05/2014	02/05/2015	
A2	13/07/2000	10/01/2022	
B1	02/05/2014	02/05/2019	

760010000060159	STRIA MCPAL TTO CALI	13/07/2000	INACTIVA		Ver Detalle
0000001790910-1	STRIA MCPAL TTO CALI	17/01/1995	VENCIDA		Ver Detalle
000000000181427-5	INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE - INTRA	31/03/1985	INACTIVA		Ver Detalle

IMAGEN No. 10: En esta imagen se aprecia el historial del conductor del automóvil, donde se encuentra licencia de conducción categoría B1, activa y vigente para la fecha del siniestro y presenta como restricción conducir con lentes.

A continuación, se describen las características técnico-mecánico del vehículo No.2 (Automóvil)

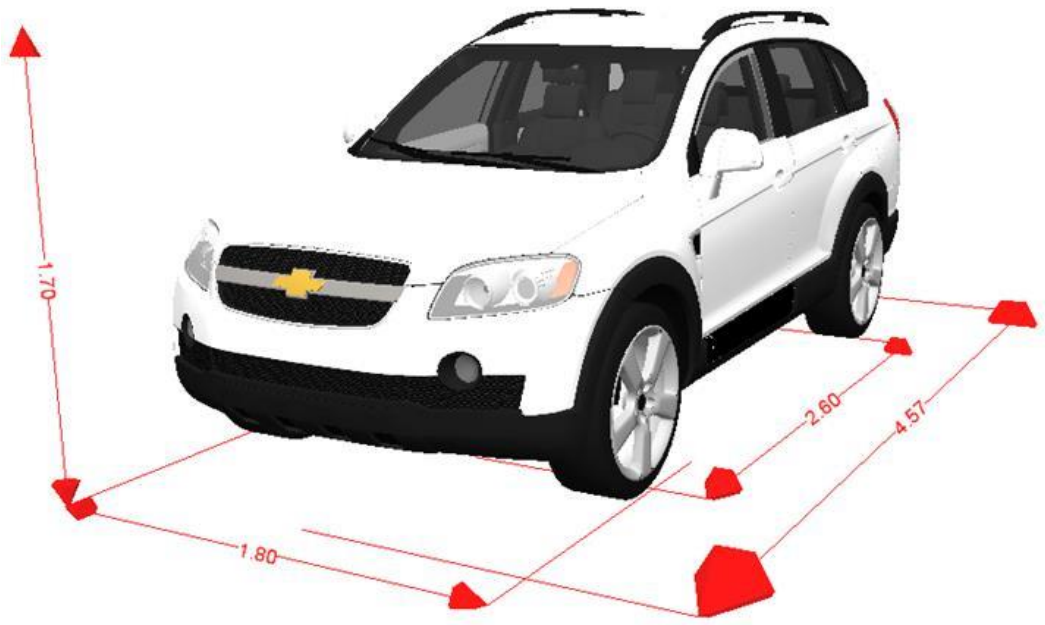
CARACTERÍSTICAS		VEHÍCULO No. 2
SERVICIO		PARTICULAR
OCUPANTES		-
DIMENSIONES		
 <p>https://tecnoautos.com/automoviles/chevrolet/chevrolet-captiva-sport-2-4-2011/</p>		
PESO TOTAL		1700 – 1800 kg

TABLA No. 3

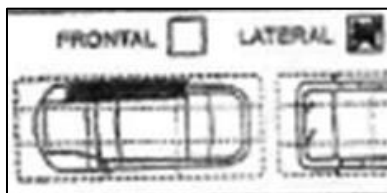


IMAGEN No. 11: En esta imagen se observa el diagrama del informe de la autoridad, en el cual hace referencia a la zona lateral derecha.

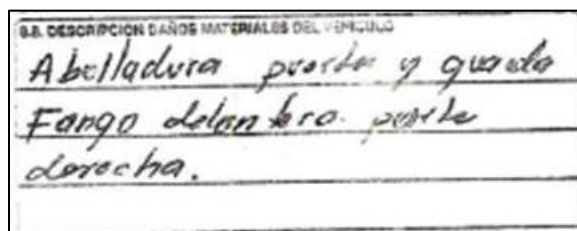


IMAGEN No. 12: En esta imagen se observa la descripción de daños o evidencias realizada por la autoridad: *“Abolladura puerta y guardafango delantero parte derecha”*.



IMAGEN No. 13: En esta imagen se indica con los recuadros amarillos la ubicación de los daños o evidencia en el automóvil.



FOTOGRAFÍAS No. 7, 8 y 9 PLANO MEDIO: En estas fotografías se aprecian los daños en el automóvil, zona anterior derecha e izquierda, presentando abolladuras en la puerta anterior derecha zona media e inferior, y abolladuras en la zona posterior del guardabarros anterior derecho.

2.4 MARCAS Y EVIDENCIAS SOBRE EL TERRENO:

En el formato de levantamiento de accidentes realizado por la autoridad se aprecian las siguientes evidencias:

- Características y geometría de la vía.
- Vehículos en posición final.
- Sentidos viales.
- Posible trayectoria de los vehículos involucrados.
- Huellas de frenado vehículo No. 1.
- Punto de referencia – Alcantarilla.

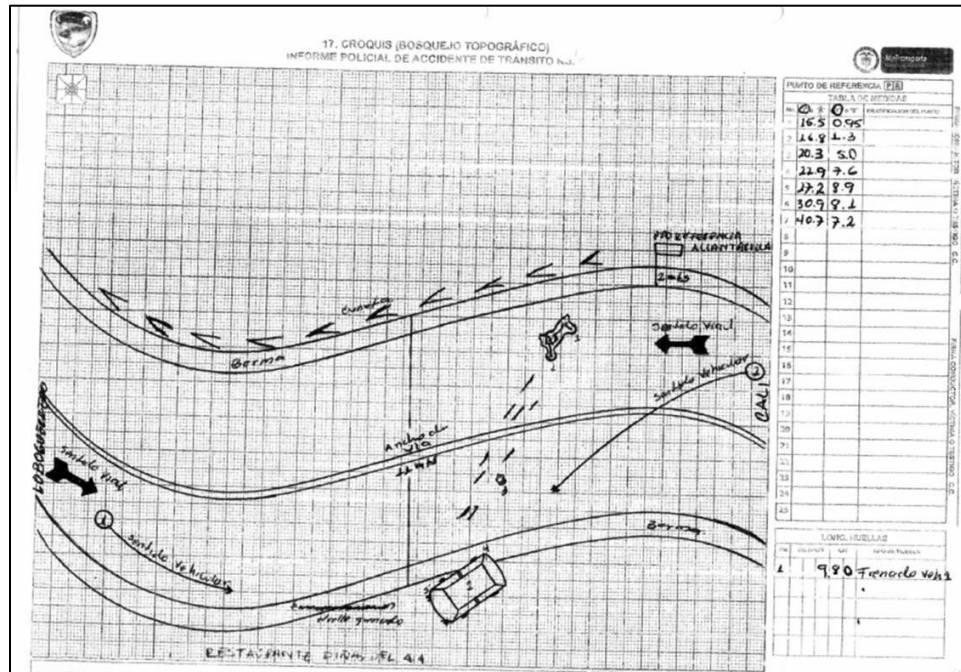
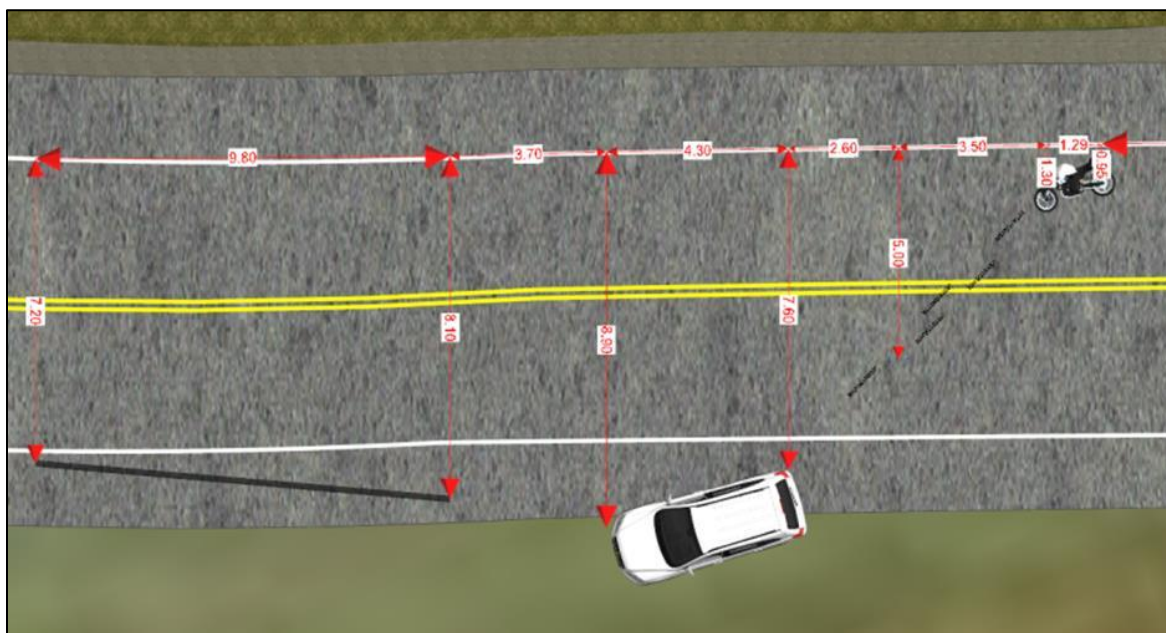
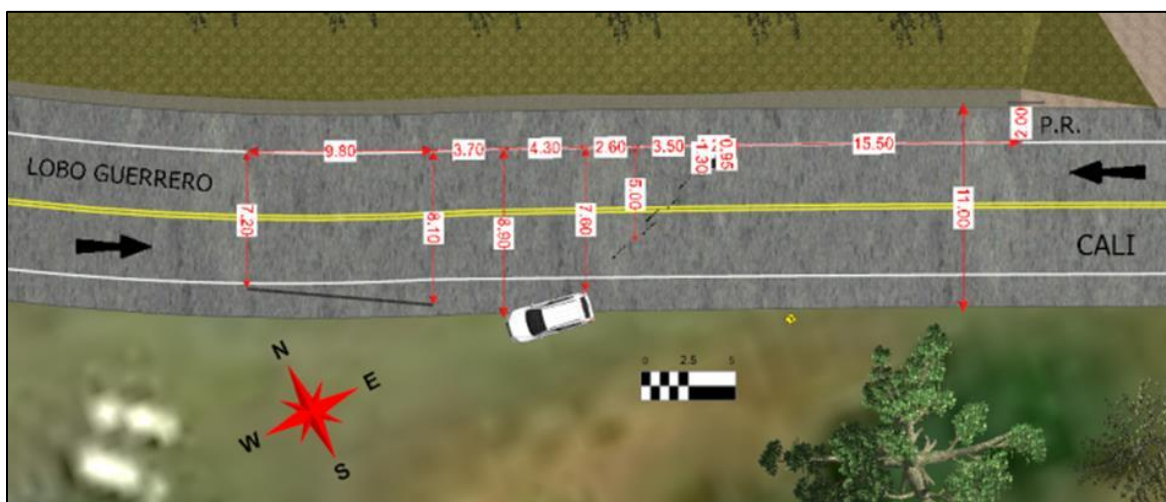
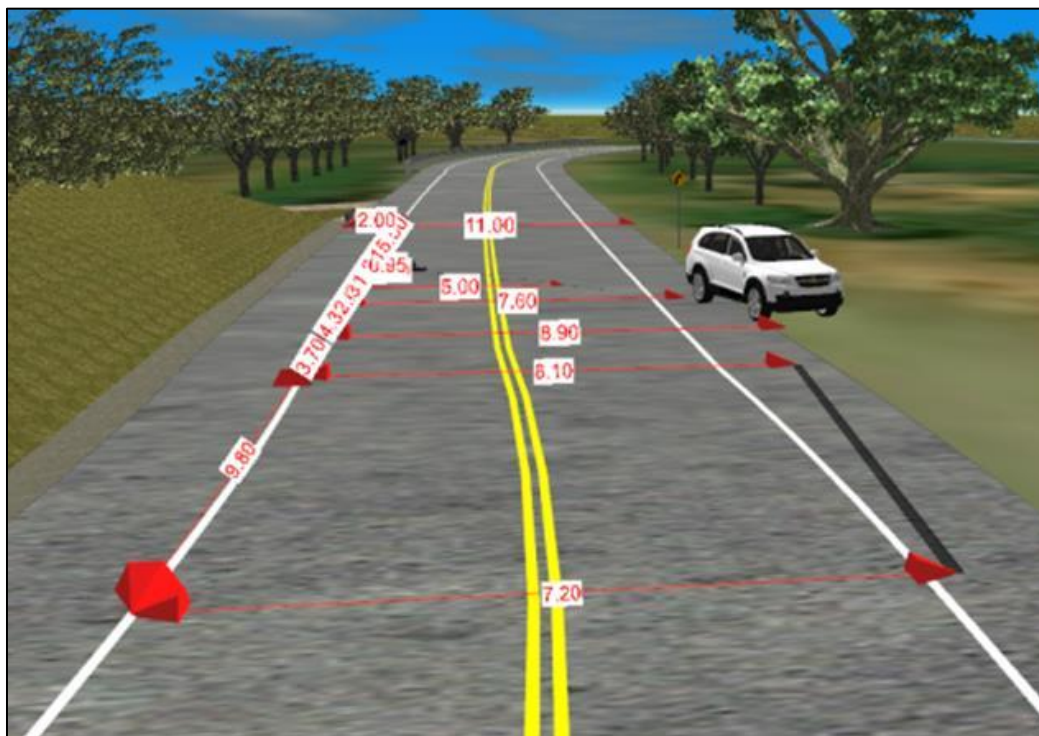


IMAGEN No. 14: En esta imagen se muestra el croquis del accidente realizado por la autoridad de tránsito.

Nota 2: La autoridad de tránsito no indicó en la tabla de medidas del Croquis, la descripción de los siete puntos o cotas utilizados. Las huellas de arrastre metálico no fueron acotadas en el bosquejo topográfico.



IMÁGENES No. 15 Y 16: En estas imágenes, vista en planta, se aprecian las evidencias diagramadas en el croquis del informe de la autoridad.



IMÁGENES No. 17 Y 18: En estas imágenes, vista en perspectiva 3D, se aprecian las evidencias diagramadas en el croquis del informe de la autoridad.

2.5 VICTIMAS:

Producto del accidente se reporta una (1) persona lesionada, el conductor del vehículo No. 1 (Motocicleta), el señor Edgar Cano Valencia, identificado con C.C. No. 6.252.335, quien fue atendido al hospital José Rufino Vivas del municipio de Dagua, quien presentó las siguientes lesiones:

Poli trauma, fractura expuesta desplazada de olecranon derecho, fractura distal de fémur izquierdo y paleta izquierda, fractura proximal, conminuta de tibia derecha, manejado con reducción abierta y osteosíntesis con tutores externos en fémur y tibia, obenque en patela, colgajo en codo derecho.

2.6 VERSIONES:

Se cuenta con la versión de los hechos del conductor del vehículo No. 2 Automóvil, el señor Jairo Arturo Salamando Ocho, identificado con C.C. No.16.466.664, quien de forma voluntaria expresó lo siguiente:

“Bueno yo estaba estacionado, el carro me quedó sobre la berma del parqueadero del establecimiento, pero me quedó la parte de atrás, una punta del costado derecho quedo sobre la berma, el carril contrario estaba libre, porque me estacione ahí, porque esa noche faltaba 10 minutos para las 7 de la noche, yo llegue al sitio, me estacione ahí porque el sitio estaba abarrotado de vehículos, habían particulares, como de servicio público, yo quedé detrás de una de las busetas, estaba una buseta en disposición de salir a Buenaventura, eso me obligo a mí quedarme en ese sector, quedando con esa puntica así e incluso puse las direccionales, pero vi que en ese momento el de la buseta estaba cargando sus

*pasajeros, pero mi hijo se bajó a comprar una empanada, le dijo compre las empanadas y seguimos hacia Buenaventura, en eso me dio ganas de orinar, yo me bajo y cuando vengo saliendo a bordar el vehículo mío, veo que la buseta va a arrancar, cuando siento es que alguien viene rodando con la moto y golpea el carro mío, en la puerta delantera y parte de la trasera del costado derecho, la policía se demoró, yo lo primero que hice fue marca a los bomberos, cuando el señor cayó, el venia ya rodando en la moto, el solo sufrió daños en el guarda barro trasero, parte de la parrilla y el asiento. **PREGUNTA:** ¿Usted habla de un vehículo bus, ese vehículo salió antes de que callera la motocicleta o después de caer?*

***RESPUESTA:** Salió después de que se ocasionó el accidente, ellos arrancaron, se fueron, cuando el tipo cayó, todo el mundo pensó que no había ocurrido la mayor cosa. **PREGUNTA:** ¿Usted se encontraba dentro del vehículo?*

***RESPUESTA:** No, estaba cerca a la puerta. Testigos oculares del hecho no los hubo, mi carro, camioneta Captiva, estaba estacionada en ese lugar, sobre la raya externa de la berma y el resto sobre zona del parqueadero de ese costado del comedero o piqueteadero Piñas del 44 y con las estacionarias encendidas como lo muestran las fotos (carril Dagua a Cali, totalmente despejado). Quede ubicado así puesto que el parqueadero estaba totalmente lleno de varios vehículos de pasajeros y particulares, debido a que escuche, hubo un trancón en la vía y ahí adelante mío, donde me había parqueado habían en fila dos busetas grandes de pasajeros. Mi hijo que me acompañaba se bajó conmigo, él a comprar unos refrescos y empanadas para seguir y yo, me baje al orinal, cuando regresaba a mi vehículo, abrí la puerta a sacar el celular que estaba en el asiento y fue cuando vi que la buseta que estaba delante mío se disponía a salir a tomar el carril contrario (de ida a Dagua - Buenaventura) y pensé esperar para ubicarme en ese espacio una vez saliera, pues por la cantidad de gente comprando, mi hijo se estaba demorando y solo de un momento a otro veo que viene cayéndose un motociclista, el cual dio únicamente contra la puerta delantera derecha (la del*

copiloto). Inmediatamente cerré la puerta y fui a ver qué había sucedido con el motociclista, busqué ayudarlo, pero solo pedía un poco de agua y determine llamar a los bomberos para solicitar ayuda. Hora aproximada 6:45 pm. Para mí el hecho de este accidente fue a raíz de la alta velocidad que traía el motociclista y lo que ocasiono su caída y al parecer, el "intento" de salida y el encandilamiento (luces encendidas) que hizo la buseta de pasajeros que estaba delante mío. Tanto así que el único daño que se aprecia de la moto fueron en la parte de atrás de esta y así lo indica el informe del accidente dado por el policía, daño parte del asiento del pasajero, parrilla, placa y guardabarros trasero. Igualmente se hace referencia sobre una huella de frenado o como se llame técnicamente y muestra de salida del carril, lo que prueba que se cayó ante de golpear contra mi carro, el cual se encontraba totalmente estacionado y los rastros de sangre muy cerca del retrovisor derecho, demuestran venir ya lacerado antes de golpear al final sobre la puerta. Por lo tanto, jamás se dio, tocó o golpeo en ningún momento con el guardabarros o bomper delantero en el costado derecho".

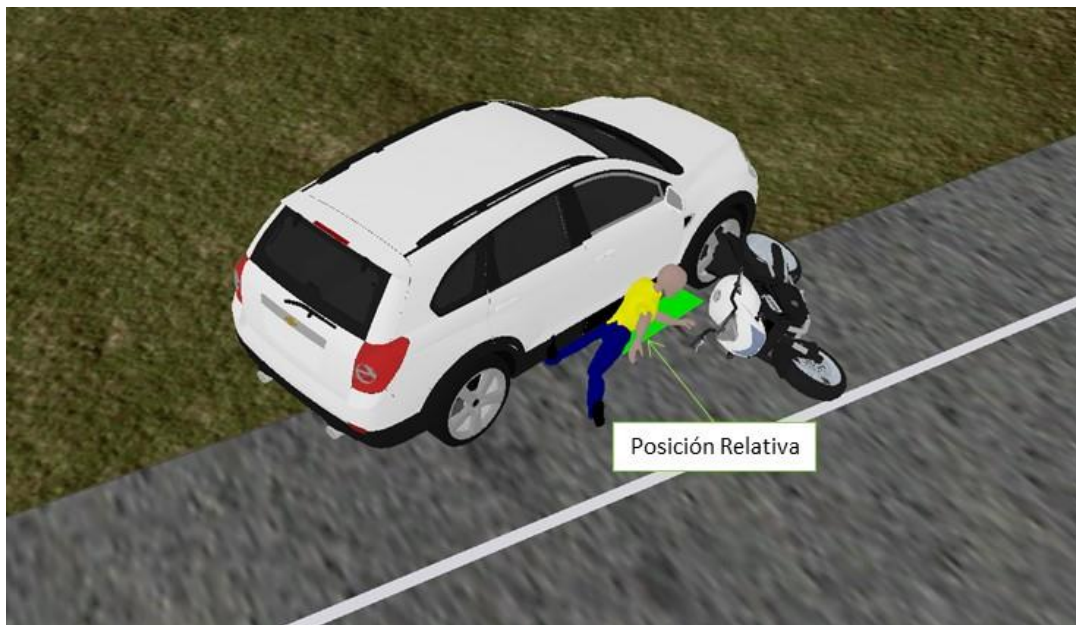
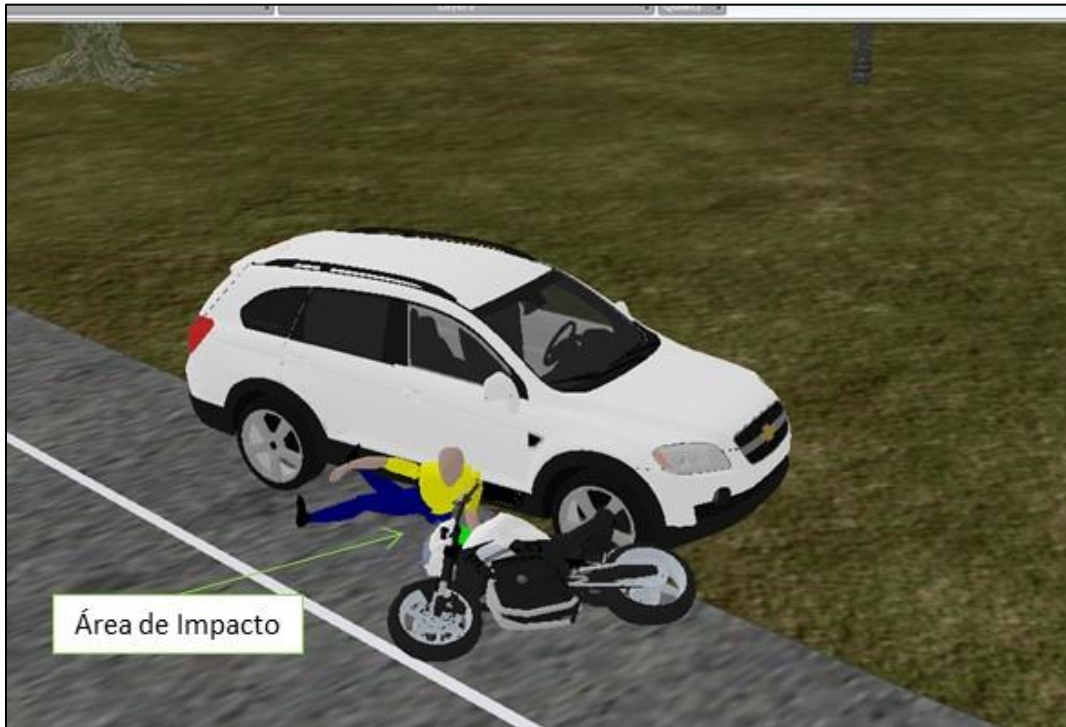
3. POSICIÓN RELATIVA AL MOMENTO DE LA INTERACCIÓN.

Teniendo en cuenta los daños de los vehículos, lesiones (no fatales) de la víctima y evidencias registradas en el croquis, se tiene la posición relativa entre el vehículo No. 1 **MOTOCICLETA** en su zona posterior; mientras tanto para el vehículo No. 2 **AUTOMÓVIL** en la zona lateral derecho tercio anterior y medio, el cuerpo del conductor de la moto pudo impactar contra la puerta delantera derecha.



IMAGEN No. 19: En esta imagen se muestra la posición relativa al momento de la interacción, y el área de color verde donde se presentó.

El área de 0,25 x 1,0 m, área de color verde, indica que la interacción se presenta en cualquier punto de esta área, la cual se encuentra ubicada en la berma del costado derecho sentido Lobo Guerrero – Cali, a la altura del kilómetro 43 + 800 metros, zona rural del municipio de Dagua.



MÁGENES No. 20 y 21: En estas imágenes, vista en perspectiva 3D, se aprecia la posición relativa de los vehículos al momento del impacto y el área de color verde donde se presentó.

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

Uno de los aspectos principales de la investigación y la reconstrucción está vinculado con la determinación objetiva de la velocidad de circulación de los vehículos, momentos previos al accidente, el lugar de la vía donde ocurre la interacción y la posición relativa de los vehículos en ese instante, así como la secuencia de movimiento después del impacto. La valoración de estos interrogantes permitirá conocer la o las causas que desencadenaron el hecho.

Conceptos básicos: teóricos-físicos.

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

- El área de impacto y la posición relativa se localizaron teniendo en cuenta las trayectorias que seguían, los daños que presentaron, posiciones finales y evidencias en la vía, a partir de los resultados de los cálculos realizados utilizando en conjunto las leyes de conservación de la energía y de la cinemática, lugares diferentes no dieron resultados físicamente posibles y por tal motivo se descartan.
- La región donde se produjo la colisión y hasta donde se detuvieron los vehículos es curva, pendiente, se encontraba seca y sin iluminación natural.
- Los vehículos después del impacto se detienen por el rozamiento de las llantas con el asfalto seco para la motocicleta en un proceso de frenada con huella y para el automóvil en un proceso de frenada controlado sin huella, por el arrastre de la motocicleta sobre el piso y el arrastre de la víctima sobre la vía.

- Los coeficientes de rozamiento efectivo¹ después del impacto que se usaron para realizar los cálculos se tomaron de tal forma que involucraran todo el proceso de detención de los vehículos descrito anteriormente, entre $\mu=0,7$ y $\mu=0,9$ para el arrastre de la víctima sobre la vía, entre $\mu=0,35$ y $\mu=0,55$ para la motocicleta y entre $\mu=0,3$ y $\mu=0,4$ para el automóvil.
- Un proceso de frenada de emergencia se calcula teniendo en cuenta un tiempo de reacción del conductor entre uno coma dos (1,2 s) y uno coma cinco (1,5 s) segundos, la desaceleración del vehículo durante la frenada es uniforme con un *coeficiente de rozamiento efectivo* mínimo $\mu=0,4$ y máximo de $\mu=0,6$ para la motocicleta; y mínimo $\mu=0,7$ y máximo de $\mu=0,8$ para el automóvil.
- Los cálculos se realizan con la herramienta *IRS® Calculator*, hoja de cálculo en Excel, en la cual se ingresan las fórmulas de los modelos físicos utilizados, herramienta elaborada por la Dirección Forense de IRS VIAL SA.

NOTA 3: Los resultados del análisis y los cálculos aquí hechos dependen en su totalidad de la información recibida; sin embargo, los rangos usados para los diferentes parámetros se han escogido de manera que incluyan lo que en realidad sucedió.

4.1 4.1 VELOCIDAD DEL AUTOMÓVIL DE ACUERDO A LA DISTANCIA RECORRIDA, DESACELERACIÓN EFECTIVA Y ΔV_{IMP} .

$$V = \sqrt{2g \left[d_1 (\mu_1 \cos \theta \pm \sin \theta) + d_2 (\mu_2 \cos \theta \pm \sin \theta) \right] + \Delta V_{imp}^2} \quad (1)$$

μ_1 : Coeficiente de rozamiento efectivo (frenada): entre 0,4 y 0,6.

μ_2 : Coeficiente de rozamiento efectivo (arrastre): entre 0,3 y 0,5.

¹ Coeficiente de rozamiento efectivo significa que se tienen en cuenta todos los factores que influyen en la desaceleración de los vehículos, impactos posteriores, estado de la vía, pendiente de la vía y estado de rotación de las llantas (bloqueadas, libres o aceleradas).

g: Valor de la aceleración de la gravedad: 9,8 m/s²

Θ: Ángulo de la pendiente: +2,0° aproximadamente.

d₁: Longitud de la huella de frenada: 9,8 m.

d₂: Longitud del arrastre: entre 11,0 y 12,0 m.

V: Velocidad del vehículo al inicio de la desaceleración: entre 45 y 59 km/h.

ΔV_{imp}²: Disminución de la velocidad por el impacto: entre 15 y 20 km/h.

VELOCIDAD INICIAL DE UN VEHÍCULO (Desaceleraciones e impacto final)				
			VELOCIDAD DE IMPACTO	
DISTANCIA UNO (m)	9,8	9,8	15	20
DISTANCIA DOS (m)	11	12		
DISTANCIA TRES (m)				
COEFICIENTE DE FRICCIÓN UNO	0,4	0,6		
COEFICIENTE DE FRICCIÓN DOS	0,3	0,5		
COEFICIENTE DE FRICCIÓN TRES	0	0		
VELOCIDAD (km/h)	42,8	54,9		
VELOCIDAD CON IMPACTO (km/h)	45,4	58,5		

IMAGEN No. 22: En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

4.2 DISTANCIA QUE REQUIERE UN VEHÍCULO PARA DETENERSE Y QUE SE DESPLAZA A UNA VELOCIDAD V_v EN VÍA CON PENDIENTE.

$$D_T = \frac{(V_v \mp g t_r \sin \theta)^2}{2(\mu \cos \theta \pm \sin \theta)g} + t_r V_v \mp \frac{t_r^2 g \sin \theta}{2} \quad (2)$$

D_T: Distancia total recorrida.

V_v: Velocidad del vehículo.

t_r: Tiempo de reacción.

g: Valor de la aceleración de la gravedad: 9,8 m/s²

μ: Coeficiente de rozamiento entre las llantas y la superficie.

Θ: Pendiente de la vía.

IRS® Calculator					
DISTANCIA TOTAL DE PARADA AUTOMÓVIL					
VELOCIDAD MINIMA INICIAL	Vo min (km/h)	45	12,5		
VELOCIDAD MAXIMA INICIAL	Vo max (km/h)	59	16,4		
COEFICIENTE DE FRICCION MINIMO	μ min	0,4			
COEFICIENTE DE FRICCION MAXIMO	μ max	0,6			
TIEMPO DE REACCION MINIMO	tr min (seg)	1,2			
TIEMPO DE REACION MAXIMO	tr max (seg)	1,5	Radianes		Grados
PENDIENTE DE LA VIA	%	3,5	0,03		2,00
RESULTADOS					
PLANO SUBIENDO	distancia de reacción		distancia de frenado		Distancia total
DISTANCIA MINIMA	14,8 m		11,7 m		26,5 m
DISTANCIA MAXIMA	24,2 m		29,6 m		53,8 m

IMAGEN No. 23: En esta imagen se observa el desarrollo de los cálculos realizados con la herramienta *IRS® Calculator*.

5. SECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

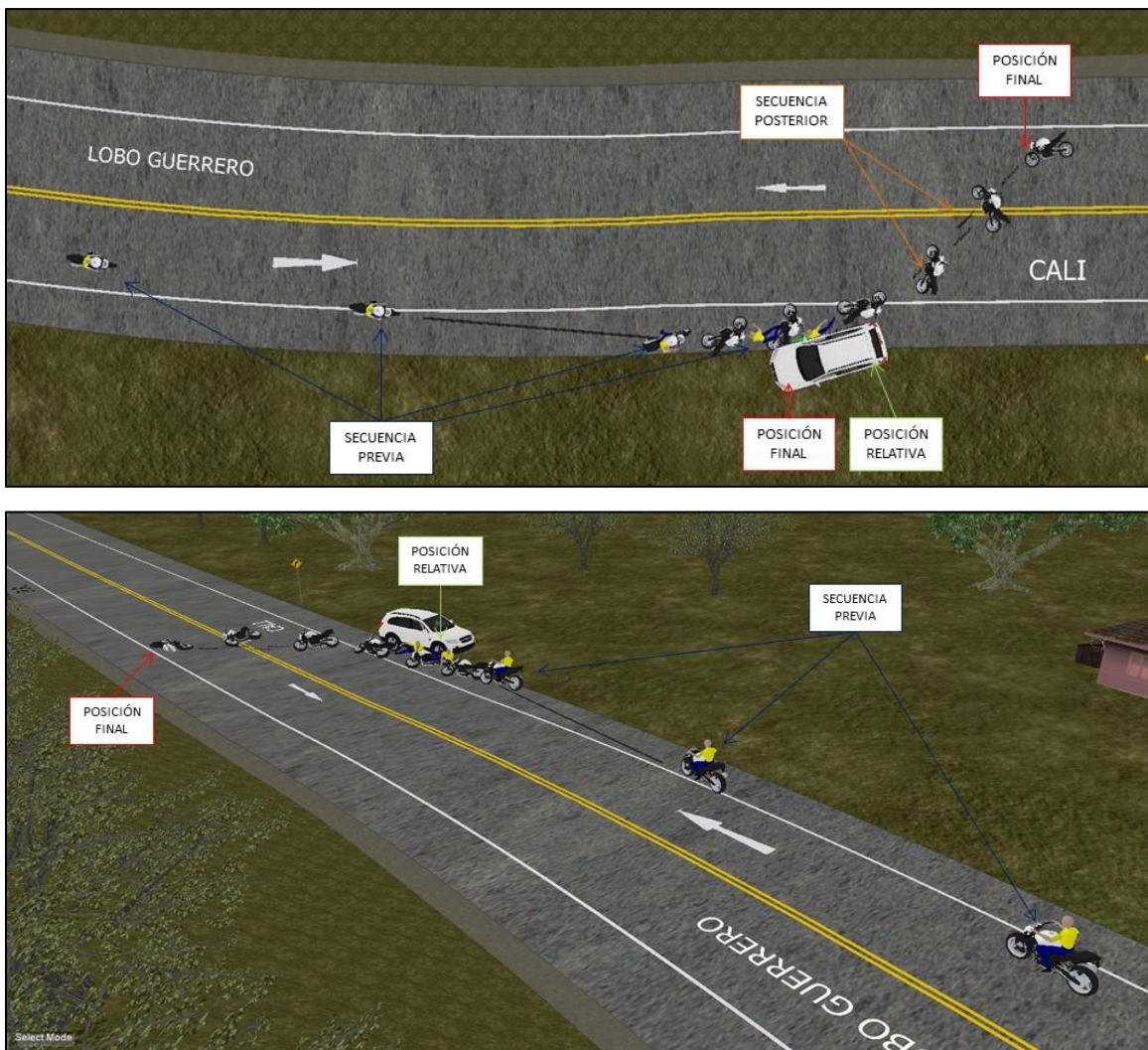
Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea la secuencia probable² para el accidente en donde: antes del accidente, el vehículo No. 1 **MOTOCICLETA** se desplazaba sobre el carril derecho en sentido Lobo Guerrero – Cali, a la altura del kilómetro 43 + 800 metros, zona rural del municipio de Dagua, a una velocidad al inicio de la huella de frenada comprendida entre cuarenta y cinco (**45 km/h**) y cincuenta y nueve (**59 km/h**) kilómetros por hora; mientras tanto, el vehículo No. 2 **AUTOMÓVIL**, se encontraba detenido diagonalmente sobre la berma y zona verde del costado izquierdo en sentido Cali – Logo Guerrero.

El conductor del Automóvil inicia un proceso de cruce de la calzada (derecha a izquierda) y se detiene sobre la berma izquierda, el conductor del vehículo No. 1 **MOTOCICLETA** percibe un riesgo (sin poderse determinar cuál), aplica el sistema de frenos con llanta bloqueada, marca una huella de frenada y cae al piso antes de impactar con el vehículo No. 2 **AUTOMÓVIL**, se arrastran por el piso hasta termina en posición final; no es posible determinar el tiempo que llevaba detenido el automóvil al lado de la calzada.

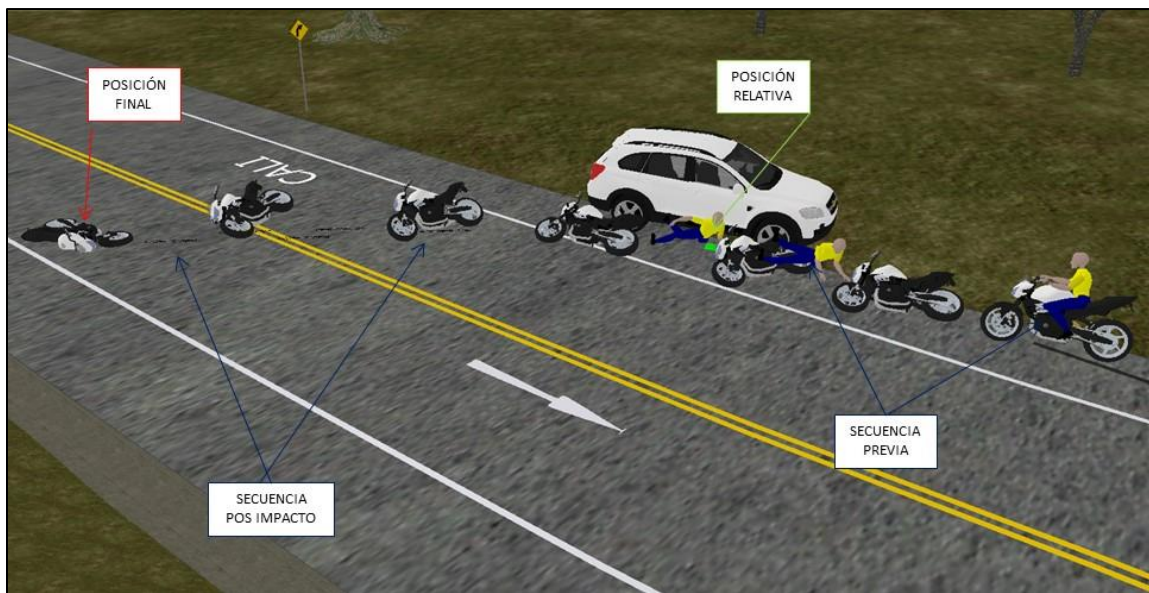
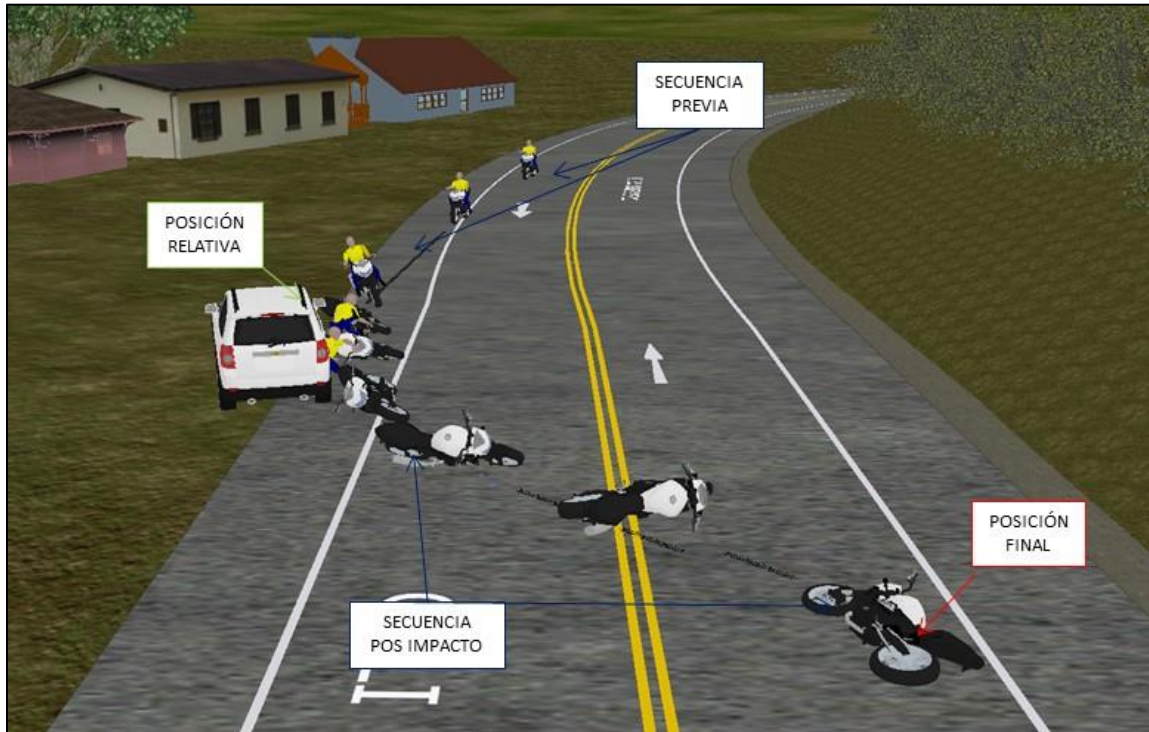
La velocidad calculada es al inicio de la huella de frenada, antes debió desplazarse a mayor velocidad, sin poderse determinar su valor.

No es posible determinar la presencia de más vehículos sobre la calzada al momento del siniestro.

² Probable hace alusión a un resultado enmarcado dentro de un margen lógico, basado en un análisis objetivo de evidencias con sustento técnico-científico que soporta el resultado obtenido, es decir, la secuencia y dinámica planteadas es la más probable desde la óptica forense, una diferente no sería consistente con la evidencia y las leyes de la física.



IMÁGENES No. 24 y 25: En estas imágenes, vista en planta y en perspectiva 3D, se aprecia la secuencia de los vehículos, la posición relativa al momento del impacto, hasta la posición final de los rodantes.



IMÁGENES No. 26 y 27: En estas imágenes, vista en perspectiva 3D, se aprecia la secuencia de los vehículos, la posición relativa al momento del impacto, hasta la posición final de los rodantes.

6. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS QUE DESENCADENARON EL ACCIDENTE - ANÁLISIS DE EVITABILIDAD.

En la generación de todo accidente, se vinculan causas relacionadas con la APTITUD y ACTITUD de los conductores, con el estado de la vía y del vehículo. Por evitabilidad se entiende el análisis realizado a la secuencia del accidente, en las condiciones específicas del mismo, que permita determinar si los conductores de los vehículos durante su proceso de conducción una vez percibido el riesgo, podían o no realizar maniobras FÍSICAMENTE posibles que le permitieran evitarlo, teniendo en cuenta las normas establecidas, la visibilidad, tiempos de reacción, estado de los vehículos, etc. Cuando un conductor percibe un riesgo, inician una serie de eventos, procesos, que se desarrollan con el único fin de evitar el peligro o hacerlo menos grave, estos procesos dependen de aspectos dinámicos, anímicos, conductuales, siendo los más usados las maniobras evasivas hacia izquierda o derecha, así como el proceso de frenada de emergencia. Para analizar la EVITABILIDAD del accidente se describe a continuación un proceso normal de maniobra de emergencia, el cual es aproximadamente como sigue: El conductor observa el peligro, a partir de este instante transcurren aproximadamente entre uno coma dos (1,2) y uno coma cinco (1,5 s) segundos³, en aplicar los frenos o realizar alguna maniobra, por ejemplo girar; si se elige por la frenada, al actuar los frenos, las llantas disminuyen su velocidad de giro, y si se pisa fuertemente el pedal se pueden bloquear las llantas, por lo que el vehículo finalmente se desplaza un trayecto frenando con llantas a punto de bloquearse o deslizando antes de detenerse totalmente, en este último caso es posible que quede marcada una huella de frenada, si se elige la maniobra de giro el vehículo se desviará en la trayectoria que el conductor le dé a la dirección, y dependiendo del ángulo el vehículo solamente cambiará de dirección sin derrapar lateralmente.

³ Tiempo de reacción normal para un conductor atento en condiciones ambientales diurnas.

En los anteriores procesos se involucran dos distancias recorridas por el vehículo, primero la distancia que recorre el vehículo durante el tiempo de reacción del conductor, llamada distancia de reacción **dR**, y segundo la distancia que recorre el vehículo durante la frenada **dF**, la distancia total de parada **dT**, es la suma de las dos, es decir, **dT = dR + dF**; Es importante anotar que cuando se bloquean las llantas se pierde maniobrabilidad en la conducción.

VELOCIDAD	Distancia de Reacción dR	Distancia de Frenado dF	Distancia Total de frenado dT
MOTOCICLETA Entre 45 y 59 km/h	Entre 14,8 y 24,2 m	Entre 11,7 y 29,6 m	Entre 26,5 y 53,8 m

TABLA No. 4

El hecho que analiza la evitabilidad del accidente radica en determinar en qué lugar se encontraba cada vehículo cuando podía percibir al otro como riesgo, y así realizar las maniobras tendientes a evitar el contacto entre ellos, maniobras como frenar o girar.

7. HALLAZGOS

- a)** Los resultados del análisis hecho son compatibles con el modelo físico utilizado, en particular con la posición final de los vehículos, las evidencias en la vía y la descripción de daños que realizaron.
- b)** En el informe policial de accidentes de tránsito indican en su numeral 6 “Características del lugar”, inciso No. 6.1 Área corresponde rural “Nacional”.
- c)** En el informe policial de accidentes de tránsito en su numeral 6.5 “Condición climática” indican que era normal.
- d)** De acuerdo al IPAT, el conductor del vehículo No. 1 MOTOCICLETA no portaba los elementos de seguridad (casco y chaleco).

- e) No se posee información técnica que indique el estado fisiológico y anímico del conductor del vehículo No. 1 MOTOCICLETA.
- f) En el croquis del informe de la autoridad se diagrama una huella de frenado de aproximadamente 9,8 metros de longitud y varias huellas de arrastre de la motocicleta.
- g) En el croquis del informe de la autoridad se diagraman vestigios producto del impacto.
- h) Es importante anotar que en el IPAT se indica como hipótesis del accidente para el vehículo No. 2 AUTOMÓVIL la No. 157 *“OTRA: Invasión de carril contrario vehículo #2”*.
- i) Producto del accidente se reporta una (1) persona lesionada, el conductor del vehículo No. 1 (Motocicleta), el señor Edgar Cano Valencia, identificado con C.C. No. 6.252.335, quien fue atendido al hospital José Rufino Vivas del municipio de Dagua.
- j) En el tramo de vía que conduce de Lobo Guerrero – Cali, a la altura del kilómetro 43 + 800 metros, se encuentra demarcación horizontal línea central doble amarilla continua y línea de borde blanca.
- k) En el tramo de vía que conduce de Lobo Guerrero – Cali, a la altura del kilómetro 43 + 800 metros, se encuentra señalización vertical SP-04 “Curva pronunciada a la derecha”.
- l) El área de 0,25 x 1,0 m, área de color verde, indica que la interacción se presenta en cualquier punto de esta área, la cual se encuentra ubicada en la berma del costado derecho sentido Lobo Guerrero – Cali, a la altura del kilómetro 43 + 800 metros, zona rural del municipio de Dagua.
- m) La velocidad y el ángulo de impacto de los vehículos es compatible con la ubicación de los vehículos sobre la calzada.

- n) Es importante anotar que de acuerdo a las características generales de la vía y el entorno, los conductores presentaban baja visibilidad al aproximarse a la curva.
- o) Con información de fotografías a color del día de los hechos, fotografías a color del estado final de los vehículos y la experticia técnica a los vehículos involucrados, es posible complementar el presente informe.

8. CONCLUSIONES:

8.1 Secuencia:

1. Basados en el registro de evidencias y el análisis realizado para el evento se plantea la secuencia probable para el accidente en donde: antes del accidente, el vehículo No. 1 MOTOCICLETA se desplazaba sobre el carril derecho en sentido Lobo Guerrero – Cali, a la altura del kilómetro 43 + 800 metros, zona rural del municipio de Dagua, a una velocidad al inicio de la huella de frenada comprendida entre cuarenta y cinco (45 km/h) y cincuenta y nueve (59 km/h) kilómetros por hora; mientras tanto, el vehículo No. 2 AUTOMÓVIL, se encontraba detenido diagonalmente sobre la berma y zona verde del costado izquierdo en sentido Cali – Logo Guerrero.
2. El conductor del Automóvil inicia un proceso de cruce de la calzada (derecha a izquierda) y se detiene sobre la berma izquierda, el conductor del vehículo No. 1 MOTOCICLETA percibe un riesgo (sin poderse determinar cuál), aplica el sistema de frenos con llanta bloqueada, marca una huella de frenada y cae al piso antes de impactar con el vehículo No. 2 AUTOMÓVIL, se arrastran por el piso hasta termina en posición final; no es posible determinar el tiempo que llevaba detenido el automóvil al lado de la calzada.

3. La velocidad calculada es al inicio de la huella de frenada, antes debió desplazarse a mayor velocidad, sin poderse determinar su valor.

4. No es posible determinar la presencia de más vehículos sobre la calzada al momento del siniestro.

8.2 Factor vía:

Las características de la vía, estado, señalización y demarcación no fueron factores generadores de la causa del accidente

8.3 Factor vehículo:

No se posee información que permita indicar una falla en los sistemas mecánicos de los vehículos.

8.4 Factor humano:

1. La velocidad del vehículo No. 1 MOTOCICLETA (45 – 59 km/h) es inferior a 80 km/h, límite de velocidad de acuerdo al área, sector y diseño.

2. El vehículo No. 2 AUTOMÓVIL se encontraba detenido al momento del impacto, sin poderse determinar el tiempo de permanencia.

3. La maniobra de cambio de carril en zona prohibida realizada por el vehículo No. 2 AUTOMÓVIL se convierte en riesgo si se realiza al momento de la aproximación de vehículos en sentido contrario.

4. La causa⁴ FUNDAMENTAL del accidente de tránsito obedece a una pérdida de control del vehículo No. 1 MOTOCICLETA, compatible con una falta de pericia al realizar una maniobra de frenada de emergencia.

NOTA 3: *Para la introducción de este informe pericial en un proceso penal y/o civil como elemento material probatorio y su sustentación en audiencia por parte de los peritos firmantes, es necesaria la comunicación a la dirección forense de IRS VIAL S.A.S para su autorización.*

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

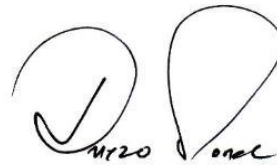
1. Investigation Traffic Accident Manual. University Northwestern Institute Traffic. Stannard Baker & Lynn Fike.
2. "Vehicular response to emergency braking", Walter S. Reed. University of Texas at Austin. A. Taner Keskin. ALFA Engineering, Inc. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 879501).
3. "Motor Vehicle Accident Reconstruction and Cause Analysis, Rudolf Limpert, Fifth Edition, 1999, Lexis Publishing.
4. "Friction Applications in Accident Reconstruction" by Warner et al. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 830612).
5. "Vehicular Deceleration and Its Relationship to Friction" Walter S. Reed. University of Texas at Austin. A. Taner Keskin. ALFA Engineering, Inc. (Society of Automotive Engineers document number: SAE 870936).

⁴ CAUSA desde la óptica de la SEGURIDAD VIAL, es decir, se determinan los factores que de alguna forma originan riesgos viales, relacionados con el factor humano, la vía y los vehículos, no corresponden a juicios de valor o responsabilidad.

6. "Perception/reaction time values for accident reconstruction", Michael J., OH Philip H. Cheng, John F. Wiechel, S.E.A., Inc., Columbus, OH Dennis A. Guenther Ohio State Univ., Columbus, OH, SAE 890732.
7. "Motorcycle Slide to Stops Tests" by Christopher J. Medwell, Joseph R. McCarthy, Michael T. Shanahan, SAE document number 970963.
8. "Motorcycle Accident Reconstruction". Nathan Rose, William Neale. SAE International R-483, 2019, P: 38, 47 "*Summary of braking decelerations*".
9. "Seventeen Motorcycle Crash Tests into Vehicles and a Barrier", Kelley S. Adamson Gregory C. Anderson, Peter Alexander Ralph Aronberg, Raymond P, Robinson and Gary M. Johnson J., Rolly Kinney, Kinney, Claude I. Burkhead, III David W. Sallmann, John McManus, SAE document number 2002-01-0551.
10. "Motorcycle Accident Reconstruction". Kenneth S Obenski, Paul F Hill, Eric S Shapiro and Jack C Debes. Lawyers & Judges Publishing Company, Inc, 2007.



Alejandro Rico León
Físico Forense



Diego Manuel López Morales
Físico Forense

NOTA 4: *Cada uno de los peritos forenses que firman el presente informe técnico pericial de reconstrucción de accidentes de tránsito, autoriza expresamente al otro individualmente a comparecer ante los estrados judiciales para sustentar en audiencia de juicio oral el contenido del mismo.*

Alejandro Rico León

- PERITO FORENSE AVANZADO certificado en hechos de tránsito OIAV-DEKRA.
- Reconstructor de accidentes acreditado por **ACTAR-USA** con el número **3352**.
- Físico Universidad de los Andes.
- Especialista en Investigación Criminal DINA-E-PONAL
- Especialista en Reconstrucción de Accidentes de Tráfico Universitat de Valencia.
- Perito, investigador-Reconstructor Gabinete de Física Forense del Grupo de Criminalística de la Policía de Tránsito de Bogotá 2009 - 2014.
- Investigador y reconstructor de aproximadamente 900 accidentes de tránsito.
- Autor de artículos científicos sobre reconstrucción de accidentes.
- Docente Universitario en temas de investigación y reconstrucción de A/T.
- Presentador y asistente en World Reconstruction Exposition 2016.
- Miembro NAPARS(National Association of Professional Accident Reconstruction Specialist)

Ms Diego Manuel López Morales

- Físico y Magíster en ciencias Físico Matemáticas, Peoples' Friendship University of Russia, Moscow.
- Físico Forense Investigador y Reconstructor de accidentes de tránsito.
- Físico Forense - Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 1994 - 2005.
- Centro Internacional Forense FCI, ex director Forense FCI. 2005 – 2007.
- Reconstructor de más de 3500 accidentes de tránsito.
- Perito experto en las cortes de Colombia.
- Docente Universitario, autor de artículos sobre accidentología y seguridad vial.
- Certificado como **PERITO FORENSE AVANZADO** en hechos de Tránsito, Organización Internacional de Accidentología Vial **OIAV**, Certificado **DEKRA** ISO/IEC 17024 -2012. PFT 0010
- Miembro **NAPARS** (National Association of Professional Accident Reconstruction Specialists).

Señor
JUEZ SEPTIMO CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI
E S, D.

Ref: Proceso verbal de responsabilidad civil extracontractual de Edgar Cano Valencia y otros vs. Jairo Arturo Salamando Ochoa y otro.

RDO.: 76001-31-03-007-2024-00278-00

ASUNTO: Otorgamiento de poder especial.

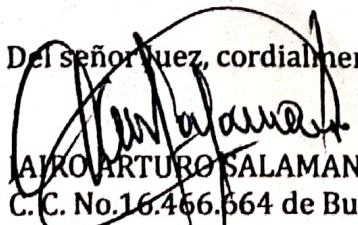
JAIRO ARTURO SALAMANDO OCHOA, mayor de edad, vecino y residente en la ciudad de Cali e identificado con cédula de ciudadanía que aparece al pie de mi firma, por medio de este escrito manifiesto a usted, que confiero poder especial, amplio y suficiente, a la abogada Vanessa Castillo Velásquez, mayor de edad y vecina y residente en este municipio, abogada titulada con Tarjeta Profesional No.87.266 del Consejo Superior de la Judicatura e identificada con cédula de ciudadanía No.66.855.547 de Cali, para que asuma mi defensa en el proceso referenciado.

Faculto a mi apoderada para desistir, sustituir, reasumir, transigir, conciliar, en especial para notificarse del auto admisorio de la demanda, formular excepciones y medios de defensa, hacer llamamientos en garantía y demás facultades necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

Sírvase, señor Juez, reconocerle personería suficiente para actuar a la Dra. Vanessa Castillo Velásquez, en los términos del presente mandato.

Mi apoderada fue designada por la Aseguradora HDI, para asumir mi defensa, en este caso, por cuanto la póliza No.4090629, vigente al momento del accidente, cubre la responsabilidad civil extracontractual del suscrito, en calidad de asegurado al igual que al vehículo de mi propiedad, Camioneta Captiva Chevrolet de placas MHQ 420.

Del señor Juez, cordialmente,


JAIRO ARTURO SALAMANDO OCHOA.
C.C. No.16.466.564 de Buenaventura

Acepto,


VANESSA CASTILLO VELASQUEZ





REPÚBLICA DE COLOMBIA - NOTARÍA
TRECE DE CALI
RECONOCIMIENTO DE FIRMA Y
CONTENIDO

En Cali, 2024-10-08 14:48:39

Ante el despacho de la Notaría Trece de Cali se presentó:

SALAMANDO OCHOA JAIRO ARTURO

Identificado(a) con C.C. 16466664

y declaró que el contenido del anterior
documento es cierto y que la firma que aparece
es la suya. Ingrese a www.notariaenlinea.com
para verificar este documento.



Cod Verificación
qpdb8



PODER ESPECIAL IMPOSIBILIDAD PARA
CAPTURAR LA HUELLA POR PERDIDA DACTILAR

X

El declarante

YCR 5017-aa

REPÚBLICA DE COLOMBIA
RUTH TRIVIA LOPEZ
NOTARIA TRECE DE CALI





GENERALI COLOMBIA
Seguros Generales S.A.

NTT 860.004.875-6

**POLIZA DE SEGURO DE
AUTOMOVILES**

FORMULA SICURA-FALABELLA

REFERENCIA	SUCURSAL	CERTIFICADO DE	POLIZA No.	ANEXO No.
	BOGOTA MASIVOS	EXPEDICION	4090629	0
TOMADOR	BANCO FALABELLA S A		- PÓLIZA AGRUPADORA	
DIRECCION	AV 18 NO. 126 - 71 PISO 2		CIUDAD	BOGOTA, DISTRITO CAPITAL
ASEGURADO	JAIR O ARTURO SALAMANDO OCHOA		CC	16.466.864
BENEFICIARIO	BANCO DAVIVIENDA S A		NT	860.034.313-7
FECHA DE EXPEDICION (d-m-a)	VIGENCIA SEGURO		VIGENCIA ANEXO	
10 / 01 / 2017	DESDE LAS 24 HORAS (d-m-a) 01 / 02 / 2017	HASTA LAS 24 HORAS (d-m-a) 01 / 02 / 2018	DESDE (d-m-a) 01 / 02 / 2017	HASTA (d-m-a) 01 / 02 / 2018
INTERMEDIARIO	CLAVE	% PARTICIPACION	COMPANIA	COASEGURO CEDIDO
AGENCIA DE SEGUROS FALABELLA LTDA	4001837	100.00		% PARTICIPACION
INFORMACION DEL RIESGO				
ITEM: 1 PLACA: HQ420 MARCA Y TIPO: CHEVROLET CAPTIVA SPORT AT 3400CC 5P 4X MODELO: 2012 CLASE: CAMIONETA CODIGO: 01608213				
SERV: TR. DE PERSONAS PARTICULAR MOTOR: CCS548822 CHASIS: 3GNAL7EK3C5548822 COLOR: BLANCO				
ZONA DE CIRCULACION: VALLE CONCESIONARIO: NO APLICA				
AMPAROS	SUMA ASEGURADA (Incluye Accesorios)	DEDUCIBLE % VR. PERDIDA MINIMO (EMPLEV)		
RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL	1,800,000,000.00			
PERDIDA TOTAL POR DAÑOS	47,700,000.00			
PERDIDA PARCIAL POR DAÑOS	47,700,000.00	10.00	1.00	
PERDIDA TOTAL POR HURTO	47,700,000.00			
PERDIDA PARCIAL POR HURTO	47,700,000.00	10.00	1.00	
TERREMOTO	47,700,000.00	10.00	1.00	
GASTOS DE TRANSPORTE POR PERD. TOTAL	1,475,434.20			
PROTECCION PATRIMONIAL	SI			
ASISTENCIA JURIDICA EN PROCESO PENAL	SI			
ASISTENCIA JURIDICA EN PROCESO CIVIL	SI			
ASISTENCIA SICURA #204	SI			
ACCIDENTES PERSONALES (20 MILLONES)	20,000,000.00			
VEHICULO DE REEMPLAZO	SI			
Relación Continúa en la Siguiete Página...				
TOTAL SUMA ASEGURADA \$ *****1,896,675,434.20	DETALLE INFORMATIVO PRIMA TOTAL VIGENCIA PARA POLIZA DE COBRO PERIODO		PRIMA PERIODO DE PAGO: \$ *****0.00	
FECHA MAXIMA PAGO PRIMA / /	PRIMA NETA \$ *****1,441,563.28			
CONDUCTO DE PAGO: CONTADO - FACTURACION VENDED.	OTROS CONCEPTOS \$ *****0.00		OTROS CONCEPTOS \$ *****0.00	
PERIODO DE FACTURACION: MENSUAL	GASTOS DE EXPEDICION \$ *****0.00		GASTOS DE EXPEDICION \$ *****0.00	
Valor Facturación con IVA \$ *****142,955.00	IVA \$ *****273,897.02		IVA \$ *****0.00	
	PRIMA TOTAL \$ *****1,715,460.30		TOTAL A PAGAR \$ *****0.00	

GENERALI COLOMBIA SEGUROS GENERALES S.A. sociedad aseguradora constituida bajo las Leyes de la Republica de Colombia, debidamente autorizada por la Superintendencia Financiera para realizar negocios cuyo domicilio principal es la ciudad de Bogotá D.C., y que en adelante se llamará "La Compañía", asegura con sujeción a los términos, excepciones, estipulaciones y condiciones contenidos en la presente póliza o agregados a ella, contra los riesgos indicados y por los amparos adicionales contratados. La simple mora en el pago de la prima o, en caso de fraccionamiento, de una cualquiera de las cuotas pactadas, produce la terminación automática del contrato y dará derecho a la Compañía para exigir el pago de la prima devengada y de los gastos causados con ocasión de la expedición. El Tomador se constituirá automáticamente en mora conforme a lo siguiente: si en la fecha límite de pago la prima pagada es menor que la prima devengada, la fecha de constitución en mora será el día siguiente a la fecha límite de pago; si en la fecha límite de pago la prima efectivamente pagada es igual o superior a la prima devengada, la fecha de constitución en mora será el día siguiente a aquel en que la prima pagada sea equivalente a la prima devengada.

DIRECCION PARA NOTIFICACIONES CRA 7 NO. 72 - 13

[Firma Autorizada]

FIRMA AUTORIZADA



GENERALI COLOMBIA
Seguros Generales S.A.

Carrera 7 No. 72-13 piso 8
A.A. P.O. Box 278478 Bogotá D.C. - Colombia
Teléfono (571) 3400000

CUENTE