

**INFORME TÉCNICO
INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN
ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Radicado: 760013103001 2022 00104- 00

Honorable Despacho

JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD DE CALI

j01cccali@cendoj.ramajudicial.gov.co

Solicitante: Abogado Juan Esteban Ante Cardona

PROCESO: Declarativo – Verbal de responsabilidad civil extracontractual (art 368 y ss del C.G.P)

Demandado: Chaparro Cabrera Héctor Fabian

Demandante: Pachene Montealegre Jamileth

Hechos:

Accidente de tránsito ocurrido el día 08 febrero de 2020 antigua vía Cali-B/ventura, km 33 donde resultaron involucrados dos vehículos, el primero tipo automóvil de servicio particular y una motocicleta. Producto de la dinámica resultó lesionado una persona con ocasión de los hechos.

Cali, Valle del Cauca, Octubre 19 de 2022

TABLA DE CONTENIDO

1.INTRODUCCION	3
2.OBJETIVO DEL ESTUDIO:	4
3. RELACION DE EVIDENCIAS FISICAS Y EMP.	4
4. PROCEDIMIENTO Y PLAN DE TRABAJO.	5
5. INSTRUMENTOS UTILIZADOS PARA LA INVESTIGACIÓN.	5
6. DESCRIPCIÓN DEL SINIESTRO Y PARTES SEGÚN IPAT.	6
7. CARACTERÍSTICAS DE LA VIA EN EL LUGAR DE LOS HECHOS	7-14
8. DESCRIPCIÓN DE VEHICULOS INVOLUCRADOS:	15
8.1. MOTOCICLETA	16
8.2. AUTOMOVIL	16
9. ANÁLISIS DE EVIDENCIAS FISICAS Y EMP	17
10 CONDUCTORES INVOLUCRADOS	20
11 APRECIACIÓN ANALITICA DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO	21
12. TEORIA DEL CASO	26

1. INTRODUCCIÓN

La siniestralidad es un fenómeno que liga tres factores (humano, vía y vehículo), por consiguiente, influyen en el desenlace fatal, esto, obliga a analizar detalladamente la información obtenida en trabajo de campo por parte de los investigadores, para que a través de proceso metodológico, concluyan y determinen la causa fáctica y/o el nexo causal entre el hecho y el daño.

El papel que juegan las autoridades de tránsito en su ámbito de policía judicial en la identificación, recolección y fijación de los elementos materiales probatorios es fundamental, toda vez que es el punto de partida para la investigación del accidente de tránsito.

2.OBJETIVO DEL ESTUDIO:

Analizar de manera técnica y jurídica las evidencias aportadas por la demandante en el escrito presentado ante el despacho judicial,¹ en relación con el siniestro vial ocurrido el día 08 de febrero de 2020, sobre la antigua vía Cali-B/ventura km 33, con el fin de establecer las verdaderas condiciones de tiempo, modo y lugar en que tuvo ocurrencia, luego de colisionar los vehículos tipo motocicleta de placas **EJY 56E**, conducida por el señor pechene Montealegre Duván y el vehículo tipo automóvil particular de placas **HZR938**, conducido por el señor Chaparro Cabrera Héctor Fabian. Que la señora Yamilet pechene se movilizaba en calidad de pasajera de la motocicleta antes mencionada.

¹ IPAT sin numero del 08/02/2020 sin ningún otro elemento técnico o evidencia

3. RELACIÓN DE EVIDENCIAS FISICAS Y EMP

Los Elementos Materiales Probatorios recibidos para el estudio técnico y jurídico son los mismos objeto de traslado con el escrito de demanda, por parte del Juzgado, radicado No. 2022-00104-00 proceso declarativo verbal de RCE”

1. Informe policial de accidente de tránsito No. Suscrito por la inspectora de tránsito Ocampo Gómez Nelly. Con C.C. 1.114.4733962 funcionaria de la alcaldía de Dagua

4. PROCEDIMIENTOS Y PLAN DE TRABAJO.

- Inspección en lugar de ocurrencia del siniestró vial.
- Análisis de la vía y fijación topográfica.
- Análisis documental de evidencias recogidas por la autoridad de tránsito y aportados con la demanda. (IPAT) sin número, adiado del 08/02/2020.
- Recreación y animación en el sitio del accidente por medio de fotogrametría y orto mosaico.

5. INSTRUMENTOS UTILIZADOS PARA LA INVESTIGACIÓN.

- Computador portátil marca HP modelo 14-cf304Bla.
- Dron MAVIC 2 Referencia: 0M6DF83001M9G5
- Software de reconstrucción Tremble forensic
- Aplicativo Gratuito de Google Eart Pro.
- Cinta métrica de 50 metros marca Stanley
- Aplicaciones Android (siniestros – inclino meter – Investigar – Calces)
- Bibliografía Científica.

6. DESCRIPCIÓN DEL SINIESTRO Y PARTES SEGÚN IPAT.

Siniestro vial de gravedad con persona lesionada tipo choque entre vehículo, automóvil-motocicleta, hecho ocurrido en la antigua vía Cali-B/ventura km 33, el 08 de Febrero de 2020, siendo aproximadamente las 20:00 horas, donde resultó involucrado el vehículo tipo Automóvil Chevrolet modelo 2015, color, Gris placa **HZR 938** de servicio particular, conducido por el señor Chaparro Cabrera Héctor Fabio, con trayectoria vía Cali- B/ventura y la Motocicleta Marca Yamaha modelo 2017,color,Blanco y gris Placa **EJY56E** de servicio particular conducido por el señor, Pechene Monte alegre Duván, quien se desplazaba en sentido contrario al del automóvil, hacia Cali. Posteriormente la Inspectora de Tránsito del municipio de Dagua adelantó los actos urgentes e inmovilizó los automotores dejados a disposición de la Fiscalía General de la Nación; el acompañante de la motocicleta resultó lesionada en el lugar del siniestro por lo cual fue remitida al centro asistencial.

7. CARACTERÍSTICAS DE LA VIA EN EL LUGAR DE LOS HECHOS:



CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Zona Rural, Antigua vía Cali-B/ventura km 33 (área de conflicto)
DISEÑO	Tramo de vía que consta de dos carriles Cali – B/ventura,
GEOMÉTRICAS	Curva
RADIO	No Aplica
PERALTE	Establecer longitud y gradualidad
PENDIENTE	Superficie plana
UTILIZACIÓN	Doble sentido de circulación
CALZADAS	una calzada con dos carriles,
CARRILES	Dos carriles, sin demarcación
BERMA	No aplica.
MATERIAL	Asfalto flexible
ESTADO	Buen estado de conservación
CONDICIONES DE LA VÍA	Superficie seca para la fecha del siniestro
CONDICIONES CLIMÁTICAS	Normal día soleado sin presencia de humedad

ILUMINACIÓN ARTIFICIAL	No Existe red de alumbrado público en el sector (hora nocturna con repercusión en la dinámica)
CONTROLES Y SEÑALES	Línea de borde blanca- sin demarcación para línea de carril

Imagen 01: Plano General (satelital)

Con ayuda de herramienta tecnológica Google Eart Pro, se obtuvo vista geográfica general del trayecto donde ocurrió el siniestro, en el tramo vial a la altura de antigua vía Cali-B/ventura km 33. El objetivo de esta toma fotográfica es ilustrar la curva zona de conflicto, y la demarcación existente en la zona de colisión para la fecha de recreación del accidente, con la claridad que para la fecha de los hechos de acuerdo a evidencia fotográfica y de video tomado con el celular del señor chaparro, la vía no se encontraba con demarcación horizontal





Imagen 02: Plano de Detalle

Con el fin de demostrar las especificaciones técnicas de la vía, y sus características se fue empleada herramienta tecnológica Dron marca MAVIC 2 ZOOM referencia 0M6DF83001M9G5, que permitió establecer que la vía mide 606 mts de ancho, de una sola calzada y dos carriles en doble sentido vehicular, sin demarcación horizontal, de igual manera se resalta con flechas rojas para mejor indicación. La presente con el fin de desvirtuar lo registrado por la señora inspectora de tránsito de Dagua en el bosquejo topográfico, quien registro un diámetro de 7.10 mts de longitud de la vía.



El mismo plano fotográfico permite observar una demarcación horizontal sobre la carpeta de rodado de asfalto en buenas condiciones, además se aprecia señal vertical reglamentaria SR 30, la cual indica la velocidad máxima de circulación en ese carril, sin embargo, en el punto de inicio de curva, no hay demarcación horizontal.



Imagen 04: Plano medio diseño de vía.

PERALTE: Con ayuda de herramienta tecnológica Dron marca MAVIC 2 ZOOM observamos una imagen del lugar de los hechos donde ocurrió el accidente de tránsito objeto de estudio, allí se evidencia con detalle las medidas del carril ubicado en la curva de igual forma las huellas o rastros del paso de los vehículos los cuales por las dimensiones del sector invade el carril contrario.



8. DESCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS

8.1 MOTOCICLETA



Imagen 7- 8: Detalle

CARACTERÍSTICAS

CLASE	CARROCERIA	MARCA	LÍNEA	MODELO	COLOR
MOTOCICLETA	N/A	Yamaha	BWS	2007	BLANCO
PLACAS	SERVICIO	CHASIS	MOTOR	CINEMÁTICA	
EJY56E	PARTICULAR			MOVIMIENTO	

DAÑOS ESTRUCTURALES

Con esta imagen se pretende demostrar el daño producto de la colisión (**choque por roce positivo**) consecuente con el tipo de daño generado en la motocicleta

8.2 AUTOMÓVIL:



Imagen 09: Detalle

CARACTERÍSTICAS

CLASE	CARROCERÍA	MARCA	LÍNEA	MODELO	COLOR
AUTOMÓVIL	DOBLE CABINA	CHEVROLET	SPARK	2015	GRIS OCASO
PLACAS	SERVICIO	CHASIS	MOTOR	CINEMÁTICA	ANCHO
HZR938	PARTICULAR			MOVIMIENTO	1.61 mts

DAÑOS ESTRUCTURALES

De las evidencias fotográficas aportadas se demuestra el daño producto de la colisión del automóvil (**choque por roce positivo**) y la transferencia de pintura de la motocicleta hacia el vehículo consecuente con el daño generado, lo cual demuestra que es la motocicleta la que colisiona con el vehículo

9. ANÁLISIS DE EVIDENCIAS FÍSICAS Y EMP

Examinado el informe de tránsito N°76892000, diligenciado por la señora Inspectora Ocampo Gómez Nelly Tatiana, identificada con Cedula de Ciudadanía No 1.114733962 se pueden evidenciar ciertos yerros en el procedimiento por parte de la funcionaria y el diligenciamiento del IPAT, los cuales relaciono a continuación:

1. El IPAT no cumple, los parámetros técnicos y normativos establecidos en la ley 769 del 2002 en concordancia con la Resolución 11268 de 2012, a decir:

1.1. La ubicación de las huellas y el ancho de la vía, es incongruente con lo registrado en el IPAT, puesto que las medidas distan de la realidad.

1.2. Del informe de tránsito y levantamiento topográfico, se puede concluir la irregularidad en la elaboración y diligenciamiento por parte de la autoridad de tránsito, al descartar la trayectoria pre y post impacto

1.3. La inspectora de tránsito, omite establecer e identificar en el (Bosquejo topográfico) el punto de impacto o área de impacto entre la motocicleta y el vehículo particular de acuerdo al capítulo VII inciso 2 de la resolución 11268 del 2012, a pesar de ser tan evidente el golpe.

1.4 La inspectora no aporta registro fotográfico de las huellas de frenado, sin embargo, dibuja dos huellas en el Bosquejo topográfico de las cuales solo acota una, dejando un manto de dudas sobre la relación de esas con el labrado de las llantas del vehiculó de placas **HZR938**

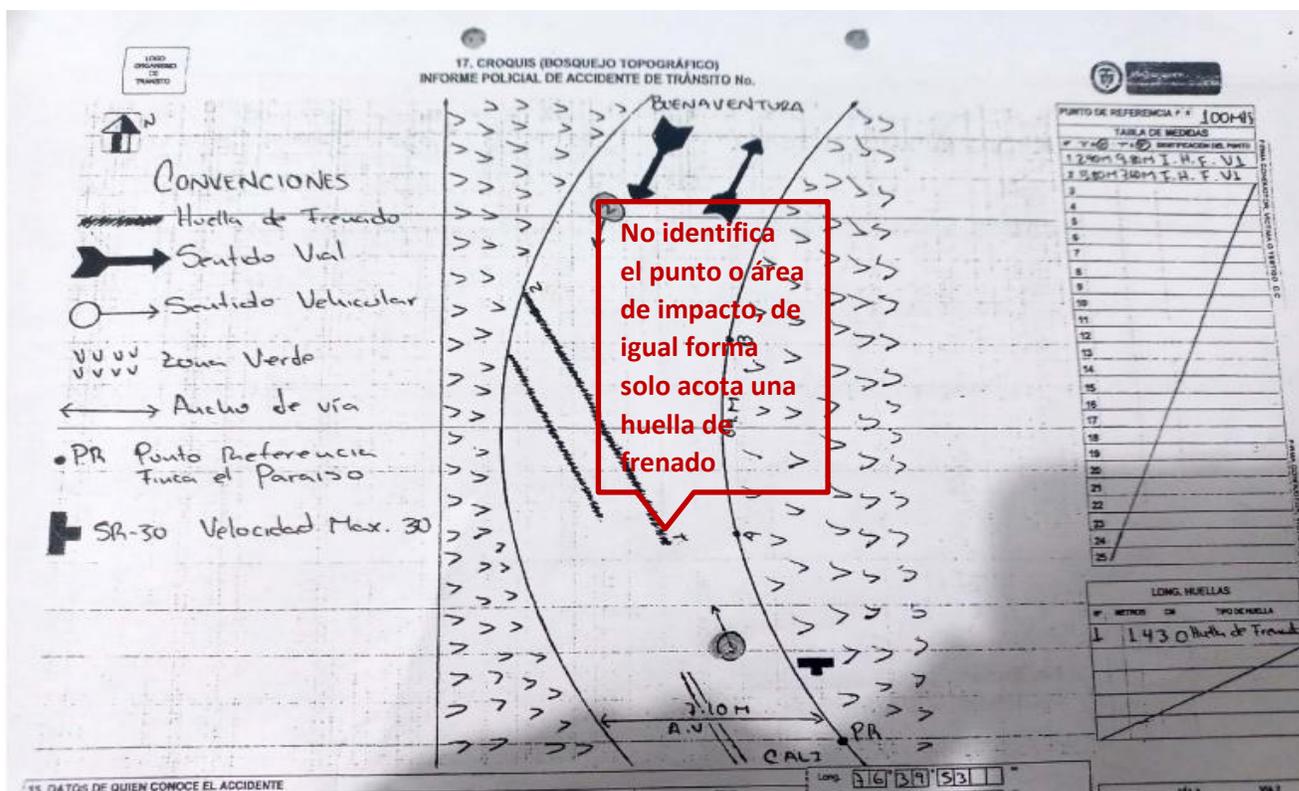
1.5. El código de hipótesis 157 (otra) **Invasión del Carril de sentido contrario**, no guarda relación con el nexo causal entre el hecho y el daño, ya que no existe congruencia para determinar una invasión de carril, teniendo presente que los vehículos

no se encontraban en la escena de los hechos, puesto que la inspectora se presentó en el sitio, dos horas después según versión del conductor del automóvil, contradiciendo lo consignado por la funcionaria el numeral 4 del IPAT

1.6. En el informe IPAT, no quedó registrada las especificaciones que tiene la vía, especialmente lo atinente al ancho de la curva zona de influencia.

1.7. El IPAT no cumple con los requisitos de la Resolución 11268 de 2012, es decir en cuanto a la elaboración del bosquejo topográfico establecidos en el capítulo especialmente en cuanto al punto de referencia, fijación de elementos materiales, no indica el método de medición empleado para la elaboración del informe, tampoco expuso las infracciones que cometió el motociclista al circular sin chaqueta o chaleco reflectivos exigidos en el artículo 94 inciso segundo de la ley 769 del 2002

1.7.



10. CONDUCTORES INVOLUCRADOS

PARTICIPANTE	No 1. CONDUCTOR	No 2. CONDUCTOR
NOMBRES Y APELLIDOS	Chaparro Cabrera Héctor Fabian	Pachene Montealegre Duván,
IDENTIFICACIÓN	C.C 16.927.647	C.C 1144088978
FECHA NACIMIENTO	08-05-1981	06/06/96
EDAD	42 años	N/A
SEXO	Masculino	Masculino
OCUPACIÓN	Sin datos	Mensajero
DIRECCIÓN	Cra 6 Norte 51 n-90	CRA 1ª3 # 73-73 CALI
TELEFONO	3206116103	3168479407
EMBRIAGUEZ ALCOHOLEMIA	Negativo	Negativo
ESTADO	lleso	lleso

11. APRECIACIÓN TÉCNICA PERICIAL DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Analizado los Elementos aportados en la demanda, así como evidencias físicas, se realizará análisis técnico con base al triángulo de accidentalidad, que integra factores viales, climatológicos, estado técnico mecánico de los automotores, comportamiento humano, de igual forma, se analizará el factor de mayor incidencia en el resultado. El estudio antes descrito, arrojó lo siguiente:

1. Se concluye que el conductor del automóvil de placas **HZR938** circulaba sentido Cali – B/ventura -de igual forma el conductor de la Motocicleta de placas **EJY56E**, Transitaba en sentido B/ventura Cali con la claridad, que el conductor de la motocicleta ingresa a la curva cerrada y por las características y la deficiencia de la vía pierde control del

automotor y esto provoca la colisionando con el automóvil (Resolución 11268, tabla de hipótesis, código 302 de las causas atribuibles a la vía)

2. Según documentación gráfica, el daño en el vehículo automóvil, fue a la altura del tercio izquierdo, lo cual es congruente con los daños sufridos en la motocicleta, por lo tanto, se concluye que se trató de un choque roce y no hay invasión de carril donde transitaba la motocicleta por el contrario es la motocicleta quien roza el vehículo al no tener maniobrabilidad al no tener punto de peralte y ocasiona desviación del carril invadiendo de forma lateral el carril del vehículo de placas **HZR 938** contrariando



12. Las condiciones climatológicas eran óptimas, de acuerdo a lo consignado en el IPAT, piso seco, día soleado, sin obstáculos en vía que impidieran la visualización. De igual manera, no hay constancia en los peritajes realizados a los vehículos que indicaran fallas mecánicas y que fueran las causas fácticas del accidente.

Analizadas las fases del accidente, bajo el entendido que son cuatro, a decir: 1. Percepción, 2. Decisión, 3. Fase de conflicto, 4. Posición final de los vehículos, se decantará cada una de ellas en su orden.

1. FACE DE PERCEPCIÓN

El estudio detallado del lugar del siniestro, permite establecer que se trata de un tramo de vía, con curva con visibilidad reducida por la vegetación y la falta de iluminación artificial inconveniente alguno que impide la correcta visualización del entorno, por consiguiente, la percepción se asocia con factores de concentración y moderación que le permite al conductor, ser reactivo, maniobrar, elucubrar, esquivar, evitar; sin embargo, conducir con problemas de visibilidad desfavorable y falta de señalización horizontal, afecta considerablemente la capacidad de reacción, incluyendo el campo de visualización.

El factor decisivo, va ligado a condiciones del uso de la vía, reduce la visibilidad, maniobrabilidad, lo que se traduce en una exposición mayor al riesgo ordinariamente llamado a soportar, al ejercer una actividad peligrosa, sin acatar ordenamientos tan básicos como el uso de prendas reflectivas y uso adecuado del carril.

2. FACE DE REACCION

En el estudio también se hace mención de la fase de reacción, que guarda conexidad con la capacidad de evitar el siniestro, dependiendo del campo visual, distancia entre vehículos, uso de carril, señalización, condiciones visuales, etc. Para el caso objeto de estudio, el factor de imprudencia en la conducción del vehículo motocicleta, incidió de manera directa en el resultado, sobre todo por el mal uso del carril y la pretensión

Del estudio documental y reconstrucción en el lugar de los hechos, se puede concluir que el conductor de la motocicleta no intento reaccionar oportunamente, (frenar, cambiar de dirección, elucubrar, etc), es decir, no hay huella de frenado, antes de colisionar, ello indica que el impacto fue de súbito, y/o que la maniobra de precolisión, no le permitió tener visibilidad del vehículo que hacía el ingreso a la curva de la vía



2. FASE DE CONFLICTO:

El conductor del vehículo N.º 1 Ingreso a la curva el cual es necesario para realizar Cali, y es allí cuando el conductor del vehículo N.º 2 Motocicleta , impacta en el costado lateral izquierdo del vehículo causando hundimiento y daños, este conductor no intenta evitar la colisión entre él y el otro participante, saliendo proyectado hacia el carril derecho, quedando en posición final, la motocicleta queda en volcamiento lateral y el automóvil continua su marcha unos metros adelante retorna donde se presenta la colisión, como se evidencia en las imágenes fotografías y videos tomadas el día de los hechos por el mismo implicado,

EVOLUCION DEL ACCIDENTE

De la anterior narrativa se elabora una recreación gráfica de la dinámica del siniestro de tránsito en entorno 3D, por medio del software timbrel forecencis reval el cual esta anexado al RAT (ver video).

RESPECTO AL FACTOR AUTOMOTOR

- ❖ El rodante implicado tenía los documentos vigentes (licencia de tránsito, Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito, Revisión Técnico mecánica y de gases) para la fecha del siniestro, por ende, estaba habilitado para transitar en todo el territorio colombiano según la Norma de tránsito vigente.
- ❖ No hay información documentada en relación con fallas mecánicas de los vehículos implicados.
- ❖ Es importante tener en cuenta que, en el momento del accidente los dos vehículos se encontraban circulando al interior de la curva.

- ❖ Es significativo sugerir que por condiciones de masa peso y volumen del automóvil, difícilmente puede ser volcado o desplazado por una motocicleta, a menos que ésta se movilice a una velocidad exagerada.

12. TEORIA DEL CASO

La conducción de vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia como una actividad peligrosa, por lo tanto, requiere toda la atención, concentración y respeto por las normas de tránsito, dicho en otras palabras, su omisión, demuestran la violación al deber objetivo de cuidado en que incurre el conductor aunado a esto el mal diseño de la vía

FACTOR DETERMINANTE:

Por las particularidades en que se presenta el siniestro vial y el análisis de las evidencias recolectadas y aportadas al caso, se pudo establecer que el conductor(a) del vehículo tipo motocicleta infringió las normas de tránsito terrestre, reglamentadas en la Ley 769 del 06 de agosto de 2002 que a continuación se relacionan:

Artículo 1 Ley 769 de 2002: Principios Rectores: Seguridad de los usuarios, Consiste en la garantía que deben darle las autoridades y los demás actores del tránsito a sus congéneres que podrán movilizarse sin que agentes internos o externos a la circulación les impidan lograr sus objetivos particulares.

Movilidad: Garantía que debe tener toda persona de poderse desplazar de un lugar a otro, por medio que este defina, en la menor cantidad de tiempo posible, sin que agentes internos o externos se lo impidan.

Comportamiento Del Conductor, Pasajero O Peatón

- a) **Art: 55 de la ley 769 del 2002** Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe obedecer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables.
- b) **Art: 60. de la ley 769 del 2002:** Los vehículos deben transitar, obligatoriamente por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación.
- c) **Art: 68 de la ley 769 del 2002:** *Utilización de los carriles, en aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo a su velocidad.*
- d) **Art. 94 normas generales para motociclistas y motociclo.** *Los conductores de este tipo de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 06:00 horas del día siguiente y siempre que la visibilidad sea escasa*

La Sentencia C-144 DE 2009 señala que la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, ha sido considerado como un fin constitucional válido, así mismo la sentencia C-1090 DE 2003 (MP. Clara Inés Vargas Hernández) indica que ese principio está alineado a lo consagrado a la constitución respecto al deber que tienen las autoridades de la república de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, en ese orden de ideas si no existiera la regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados.

La corte, en sentencia C355 DE 2003 (M.P Marco Gerardo Monroy Cabra) también considero que constituye un fin constitucional válido propender por la seguridad vial, pues se persigue la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas así las cosas vemos como en el caso que nos concierne se vulneran los principios rectores consagrados en el artículo 1 de la ley 769 del 2002 los cuales relaciono a continuación:

CONSIDERACIONES

En el presente informe queda decantada toda la información del accidente de tránsito, teniendo en cuenta los EMP Y EF aportados, y que fueron objeto de análisis técnico y jurídico, para establecer la incidencia y consecuencias que se desencadenaron el siniestro, de lo cual podemos inferir en lo siguiente:

- La hipótesis registrada en IPAT, para el vehículo automóvil de placas **HZR938** no es consecuente con los hechos fácticos, ni realidad jurídica, registrada en informe suscrito por las autoridades de tránsito.
- El conductor del vehículo motocicleta de placas **EJY 56E** es el protagonista directo-activo del siniestro, toda vez que su comportamiento en la vía, fue factor determinante en la causa fáctica del accidente, por mal uso del carril causas atribuibles al factor humano y como factor externo, la falta de señalización de la vía, aunado a esto el mal diseño de la infraestructura, que induce al mal uso del carril.

Atentamente.



LUIS ENRIQUE BECERRA PALMA

Técnico profesional en seguridad vial

Perito en Reconstrucción de Accidentes de Tránsito

Luis.becerra02@unicatolica.edu.co - lui768@hotmail.com

3182854819



República de Colombia

El Centro de Experimentación y Seguridad Vial CESVI COLOMBIA S.A.

NIT. 830.038.753-3

Autorización Oficial Secretaria de Educación de Cundinamarca
Resolución N° 009305 de 1 diciembre de 2009
Registro programas Resolución IM° 009646 de 15 diciembre de 2007
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007

CESVI COLOMBIA

Centro de Experimentación y Seguridad Vial

Hace constar que

Luis Enrique Becerra

Con documento de identidad No.

80767828

Cursó y aprobó la acción de Formación

Curso Virtual de Homogenización de Peritos

Con una duración de

48 horas

En testimonio se firma en la ciudad de Bogotá, a los 15 días del mes de diciembre de 2013

OLGA PATRICIA TRIANA ÁLVAREZ

Dirección de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de Verificación

0104201120131512201380767828

Para verificar la validez de este certificado
consulte la página www.cesvicolombia.com
y digite este código

certifica que:

Luis Enrique Becerra

C.C. 80767828

Asistió y Aprobó el Programa

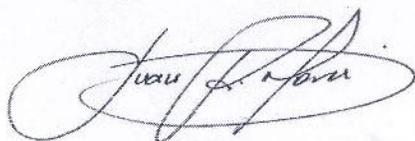
**FORMACION DE AUDITORES EN UN
SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD
VIAL - ISO 39001**

Con una intensidad de 40 horas

El contenido del programa comprendió:

- Fundamentos del Sistema de Gestion de Seguridad Vial. SGSV. NTC ISO 39001
- Técnicas de Auditoría en el Sistema de Gestión de Seguridad Vial

Santiago de Cali, 16 de Abril de 2016



Juan Felipe Mora Arroyave
Director Regional Suroccidente



Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

CERTIFICACIÓN DE INSTRUCTOR EN CONDUCCIÓN



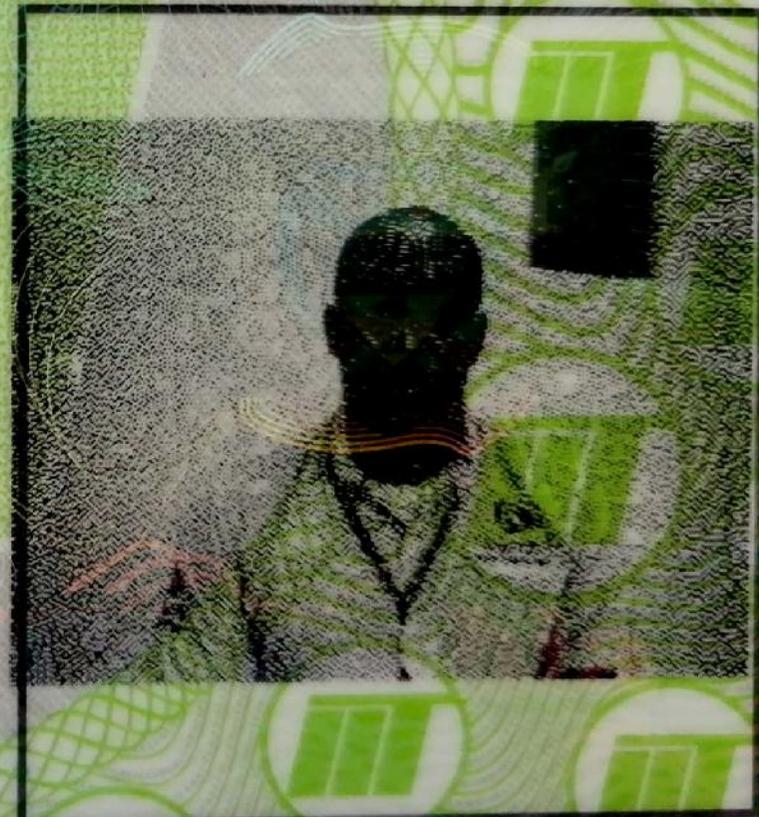
No. **38705**

DOCUMENTO DE IDENTIDAD C 80767828

APELLIDO (S) BECERRA P.

NOMBRE (S) LUIS E.

CATEGORÍAS AUTORIZADAS A1-A2



CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA QUE REPORTA
TRAMITAR CONDUCCION

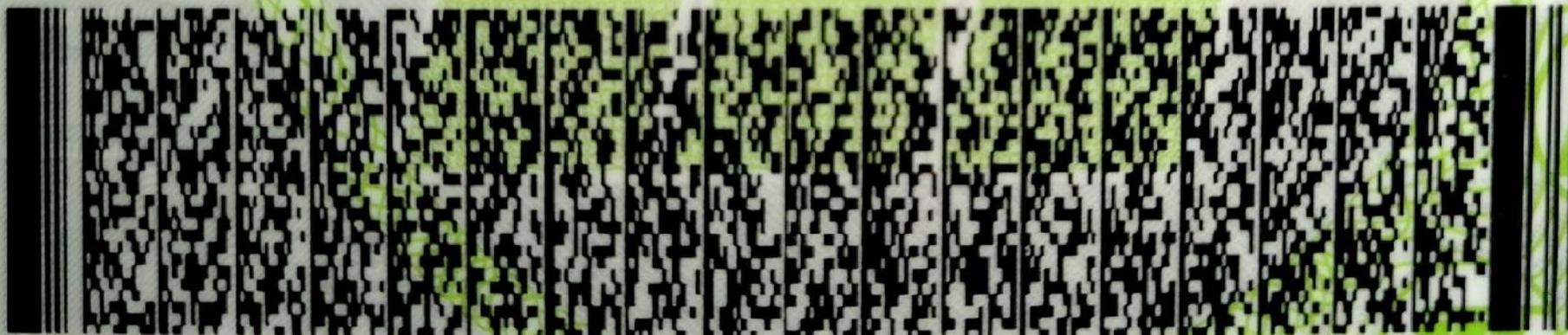
FECHA DE EXPEDICIÓN 04-10-2019

FECHA DE VENCIMIENTO 04-10-2024

DIRECCIÓN TERRITORIAL DIRECCION TERRITORIAL
VALLE



Morpho C100281664-2012-12-18



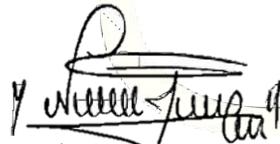
C101000018864

CERTIFICA A

Luis Enrique Becerra Palma
Cc 80.767.828

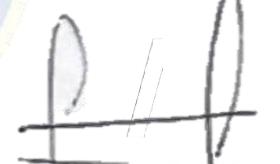
POR HABER PARTICIPADO Y APROBADO EL CURSO
“TRIMBLE FORENSICS REVEAL INTERMEDIATE DIAGRAMMING”

Desarrollado del 19 de Junio al 17 Julio de 2021
Colombia



William J. Caro

Applied Forensics Expert Trimble at Colombia
Geosystem Ingeniería



Fabian Pinilla C.

Applied Forensics Expert Trimble at Latinoamérica
Trimble Forensics





La Secretaría Distrital de Movilidad

reconoce a:

Luis Enrique Becerra Palma

con cédula de ciudadanía 80767828

por su participación en la

Sesión de Políticas empresariales y Fortalecimiento institucional

Bogotá D.C., 18 de junio de 2020



**Campus
Virtual**
www.isevonline.com.ar/moodle



**Instituto
de Seguridad
y Educación Vial**
www.isev.com.ar



Protección
Mutual de Seguros del Transporte
Público de Pasajeros



Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros y el Instituto de Seguridad y Educación Vial, extienden el presente certificado, en función a la capacitación recibida.

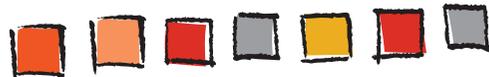
Acción: Curso a distancia

Temática: Talleres Educativos Viales

Alcance: 4 semanas (12 horas)

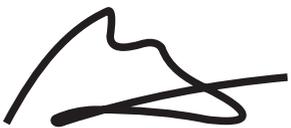
Otorgado a: **BECERRA PALMA, LUIS ENRIQUE**

Fecha: 30-08-2015



TALLERES EDUCATIVOS VIALES


Eduardo Bertotti
Director del Instituto de
Seguridad y Educación Vial


Camilo Daniel Gómez
Presidente de Protección Mutual de Seguros
del Transporte Público de Pasajeros



CERTIFICADO DE PARTICIPACIÓN

La organización del webinar Internacional
**Procedimientos de Policía Judicial, IPAT y el Dibujo
Topográfico en hechos de tránsito**

certifica que

Supervisor Vial LUIS ENRIQUE BECERRA PALMA

identificado con CC No. 80767828

Participó en el evento desarrollado los días 30 y 31 de Marzo de 2020.

Ana Leonidas Coavas Martínez
Directora FORMATEC

Edwin Enrique Remolina Caviedes
Director CIFTT

Rafael Enrique Mendoza Vergara
Subdirector Académico FORMATEC





Libertad y orden
RÉPUBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

*En Cumplimiento del Decreto 933 de 2003
otorga*

Certificado de Competencia Laboral a

LUIS ENRIQUE BECERRA PALMA

Con CÉDULA DE CIUDADANÍA No. 80.767.828

Quien demostró su Competencia Laboral en la
Norma

NIVEL AVANZADO - Orientar formación presencial de acuerdo con procedimientos técnicos y normativa.

Código: 240201056

En testimonio de lo anterior, se firma el presente en BOGOTÁ D.C., A los treinta y uno (31) días del mes de Julio de dos mil diecisiete (2017)

Firmado Digitalmente por
SANTIAGO JULIO CAMACHO PEÑA
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE - SENA
Autenticidad del Documento
Bogotá - Colombia

SANTIAGO JULIO CAMACHO PEÑA
SUBDIRECTOR CENTRO DE MATERIALES Y ENSAYOS
REGIONAL DISTRITO CAPITAL

VIGENCIA
31 de Julio de 2020

122670 - 31/07/2017
No Y FECHA REGISTRO



Libertad y orden
REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace constar que

LUIS ENRIQUE BECERRA PALMA

Con Cedula de Ciudadania No. 80767828

Cursó y aprobó la acción de Formación

COMPETENCIAS CIUDADANAS EN LA SEGURIDAD VIAL

con una duración de 40 horas

En testimonio de lo anterior. se firma el presente en Bogotá. a los trece (13) días del mes de diciembre de dos mil diecinueve (2019)

Firmado Digitalmente por

WILLIAM DARIO RIAÑO BARON
Subdirector
CENTRO DE TECNOLOGÍAS DEL TRANSPORTE
REGIONAL DISTRITO CAPITAL

64982201 - 13/12/2019
FECHA REGISTRO

Resolución N°1473 del 04 de 2018
Secretaría Educación de Neiva
Nit: 900.746.420-7

CERTIFICA QUE

Luis Enrique Becerra

C.C. 80767828

Dio cumplimiento a los requisitos del curso básico de **60 Horas** obligatorio de capacitación para conductores de vehículos de cargas que transportan mercancías peligrosas.

12-04-2019

Fecha de aplicación

12-04-2021

Vigencia hasta



Angela Quiroga
Directora Académica



Maryuri Narvaez
Instructor del Curso



Libertad y orden
REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace constar que

LUIS ENRIQUE BECERRA PALMA

Con Cedula de Ciudadania No. 80.767.828

Cursó y aprobó la acción de Formación

PEDAGOGIA HUMANA.

con una duración de 40 horas

En testimonio de lo anterior, se firma el presente en Espinal, a los diecinueve (19) días del mes de septiembre de dos mil dieciseis (2016)

Firmado Digitalmente por
CARLOS FERNANDO COMETA HORTUA
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE - SENA
Autenticidad del Documento
Bogotá - Colombia

CARLOS FERNANDO COMETA HORTUA
SUBDIRECTOR (E)
CENTRO AGROPECUARIO LA GRANJA
REGIONAL TOLIMA

38182264 - 19/09/2016
FECHA REGISTRO

La autenticidad de este documento puede ser verificada en el registro electrónico que se encuentra en la página web <http://certificados.sena.edu.co>, bajo el número 9123001262769CC80767828C.

2°

Seminario
internacional
de seguridad vial
y seguridad y salud
en el trabajo



Fundación Universitaria
SAN MATEO

VIGILADA MINEDUCACIÓN



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA
T U N J A



CERTIFICAN QUE:

Luis Enrique Becerra Palma

Documento de Identidad No: 80767828

Participó en el

**II SEMINARIO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y SEGURIDAD Y
SALUD EN EL TRABAJO EL 3 Y 4 DE JULIO DE 2020.**

ING. MÓNICA HELENA RODRÍGUEZ

Decana Ingeniería Civil
Universidad Santo Tomás Tunja

LEONOR CUADROS JIMÉNEZ

Directora de Extensión
Fundación Universitaria San Mateo

Dado en Bogotá D.C., a los 4 días del mes Julio de 2020.



EL POLITÉCNICO ICAFT

Certifica que:

LUIS ENRIQUE BECERRA PALMA

Con C.C. 80.767.828

***Asistió al Seminario de Investigación de Accidentes de Tránsito
“Un Espacio para el Conocimiento”***

Con la finalidad de fortalecer las competencias de los mandatarios locales y las autoridades de tránsito en favor de su gestión y beneficio de sus comunidades en temas relacionados con la gestión local, el tránsito, transporte y seguridad vial.

Con una intensidad de 16 horas

Realizado los días 29 y 30 de noviembre de 2018, en Cali – Valle.


GILBERTO TORO GIRALDO
*Director Ejecutivo
Federación Colombiana de Municipios*


JOSELYN ZARATE GIRALDO
*Rectora Politécnico ICAFT
Institución de Educación Superior*

3° SEMINARIO

SEMINARIO INTERNACIONAL EN ACCIDENTOLOGIA VIAL

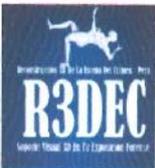
EL COLEGIO NACIONAL DE PERITOS EN ACCIDENTOLOGIA VIAL DE LA REPUBLICA DE PERÚ, REDEC RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE PERÚ, EL CENTRO DE CAPACITACIÓN Y CERTIFICACIÓN CIENTÍFICO TECNOLÓGICO LABORAL A.C RESEARCH SCIENTIFIC DE MÉXICO, EL CENTRO DE EDUCACIÓN VIAL Y ACCIDENTOLOGIA PERICIAL TRÁNSITO DE PANAMÁ, FORENXIA ACADEMY DE ECUADOR Y EL LABORATORIO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA PARA ACCIDENTES DE TRÁNSITO LAINCI COLOMBIA

OTORGA A:

Luis Enrique Becerra Palma

CC N° 80.767.828

Por haber participado en el
"TERCER SEMINARIO INTERNACIONAL DE ACCIDENTOLOGIA VIAL"
Realizado el día 06 de octubre de 2018 en Santiago de Cali, Valle del cauca,
Colombia, con una intensidad de 10 horas.



COLEGIO NACIONAL DE PERITOS
EN ACCIDENTOLOGIA VIAL
Juan Lara Vergara
JUAN LARA VERGARA
DECANO



Rommy Schneider Cano
ING. ROMMY SCHNAIDER CANO
PERITO FISICO



3°

SEMINARIO

SEMINARIO INTERNACIONAL EN ACCIDENTOLOGIA VIAL

EL COLEGIO NACIONAL DE PERITOS EN ACCIDENTOLOGIA VIAL DE LA REPUBLICA DE PERÚ, REDEC RECONSTRUCCIÓN VIRTUAL DE PERÚ, EL CENTRO DE CAPACITACIÓN Y CERTIFICACIÓN CIENTÍFICO TECNOLÓGICO LABORAL A.C RESEARCH SCIENTIFIC DE MÉXICO, EL CENTRO DE EDUCACIÓN VIAL Y ACCIDENTOLOGIA PERICIAL TRÁNSITO DE PANAMÁ, FORENXIA ACADEMY DE ECUADOR Y EL LABORATORIO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA PARA ACCIDENTES DE TRÁNSITO LAINCI COLOMBIA



OTORGA A:

Luis Enrique Becerra Palma

CC N° 80.767.828

Por haber participado en el
“**TERCER SEMINARIO INTERNACIONAL DE ACCIDENTOLOGIA VIAL**”
Realizado el día 06 de octubre de 2018 en Santiago de Cali, Valle del cauca,
Colombia, con una intensidad de 10 horas.



 **COLEGIO NACIONAL DE PERITOS
EN ACCIDENTOLOGIA VIAL**

JUAN LARA VERGARA
DECANO

 **ING. ROMMY SCHNAIDER CANO**
PERITO FISICO



REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
Creada mediante Decreto N.º 4222 del 23 de noviembre de 2006 y teniendo en cuenta que el (e) señor (a):

LUIS ENRIQUE BECERRA PALMA

Cédula de Ciudadanía N.º 80.757.828

Cumplió con los requisitos académicos exigidos por la ley, por lo tanto le otorga el título de:

"TÉCNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL"

Programa con Registro Calificado, otorgado mediante Resolución N.º 8575 del 27 de septiembre de 2010
del Ministerio de Educación Nacional.

En constancia se firma el presente diploma en Bogotá D.C., a los 27 días del mes de diciembre de 2010.
Registrado en el libro 01 folio 50 bajo el número 1377

Intendente EDUARDO ESPARQUE DE MENDIVILLA CUBARRIO
Jefe Registro y Control Académico Escuela de Seguridad Vial

Donna GONNIE VICCAVALLE BERMUDEZ
Directora Escuela de Seguridad Vial

Mayor DAGOBERTO GONZÁLEZ FIGUEROA
Decano Facultad de Seguridad Vial

Magister General ENRIQUE AYOOLA ZÚÑIGA MASQUEÑA
Director Nacional de Escuelas