Bogotá D.C, 22 de agosto de 2024

|  |  |
| --- | --- |
| **DESPACHO:** | JUZGADO 06 CIVIL DEL CIRCUITO DE CALI |
| **REFERENCIA:** | PROCESO VERBAL |
| **RADICADO:** | 760013103006-**2023-00022**-00 |
| **DEMANDANTES:** | JAVER ADRIAN ANGEL OSORIO Y OTROS |
| **DEMANDADO:** | MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. Y OTROS |
| **AUDIENCIA:** | INSTRUCCIÓN Y JUZGAMIENTO ART. 373 C.G.P. |
| **FECHAS:** | 22 DE AGOSTO DE 2024 |

1. **PRACTICA DE PRUEBAS**
2. **DICTAMENES PERICIALES**

**PARTE DEMANDANTE**

* **GUSTAVO ENCISO**

Físico de nacionalidad argentina quien ha rendido cerca de 17 dictámenes periciales en Colombia. Recibió la documentación y realiza un análisis previo sobre si tiene los elementos para poder efectuar el dictamen. No tiene vínculo familiar o afectivo con los demandantes o los apoderados.

Ha trabajado en al menos 10 casos con el Dr. Felipe Hurtado. Aunque tuvo en cuenta la integridad del expediente, específicamente los anexos de la contestación de CIUDAD LIMPIA respecto al GPS del vehículo, estos no fueron tenidos en cuenta, debido a que el GPS no permite documentar en tiempo real la velocidad y la posición del automotor, en la medida que estos siempre presentan retardos en la información remitida. Las empresas lo usan para valorar el comportamiento del uso del vehículo. Jamás un perito tomaría la información de un GPS para determinar la velocidad.

El GPS no tiene en cuenta factores físicos, no detecta una colisión, no contempla las masas, no valora las condiciones de la vía y de adherencia, por eso la velocidad que este arroja dista en manera considerable con el dictamen pericial. Los GPS no son un instrumento eficaz para calcular la velocidad al momento del impacto.

La gran información física es donde inicia el contacto y donde termina. La herramienta de escaneo aportada por la policía es la prueba más importante. La huella de frenada es una circunstancia fáctica nada más, pues el frenado del vehículo depende de la intención o la capacidad de desaceleración del vehículo. Es una falacia determinar que, si no hay huella visible, no es posible calcular la velocidad.

No asistió presencialmente al lugar de los hechos, se apoyó en un colaborador.

Desde su análisis de evitabilidad determino la conducta prohibitiva o infractora del vehículo, más no la del peatón, pese a que debían valorarse todos los actores viales. No está dentro del haber físico el determinar conductas, porque es vulnerar los límites del conocimiento científico.

Al ver el video, lo primero que puede pensar el perito es que posiblemente el vehículo que transitaba a la derecha del vehículo asegurado obstruía la visibilidad del conductor. Debe tomarse en consideración que la velocidad está acompañada de las variables de espacio y tiempo, por lo que, al efectuar el cálculo físico y la altura del conductor, no se evidencia que este tuviera una obstrucción visual.

Con base al análisis físico si el vehículo hubiera transitado a una velocidad menor, se hubiera evitado el accidente porque habría logrado realizar una maniobra de reacción con mayor antelación. (Sin embargo, dicho argumento solo serviría si el vehículo hubiera excedido la velocidad, circunstancia que no ocurrió)

La bibliografía de las tablas coeficiencia de fricción se basa en experimentos, por lo que no puede aplicarse a un caso concreto. (No obstante, menciona que el coeficiente de fricción de 0.49 o 0.59 de nuestro peritaje no atiende a lo dispuesto en las tablas, las cuales el mismo dice no son aplicables)

A veces los peritos se escudan en conceptos técnicos para tener resultados no justificados

**MAPFRE**

* **WILLIAM CORREDOR – CESVI**

La distancia desde el punto de impacto hasta la posición final se calculó teniendo en cuenta el video y los puntos de referencia. Debido a que varios vehículos transitan antes del asegurado, posiblemente cualquiera de ellos obstruyo la visibilidad del conductor respecto al peatón.

No se inspeccionó el GPS del vehículo y se desconoce el margen de error en la información que este genera.

La maniobra evasiva se pondera teniendo en cuenta la trayectoria del peatón el cual recibe toda la energía del impacto, por eso se afirma que hubo esta maniobra. El conductor no contó con el tiempo o la distancia suficiente para evitar el contacto.

Atiende a conceptos subjetivos dado que no tiene elementos netamente objetivos para determinar la supuesta falta de visibilidad.

Al momento de realizar la reconstrucción se deben tener en cuenta a todos los actores viales que se vieron involucrados en el accidente y es con base en ello que se determinó que la causa efectiva del accidente fue la conducta del peatón.

1. **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

Una vez terminada la etapa de practica de pruebas, se da apertura a la de alegatos de conclusión.

1. **SENTENCIA**

Se da lectura al sentido del fallo, en donde accede parcialmente a las pretensiones, dado que se demuestra la concurrencia de causas y se debe determinar el porcentaje de participación de ambos actores viales. Se emitirá la decisión por escrito.