v

TRIBUNAL SUPERIOR DE MEDELLÍN

SALA PRIMERA DE DECISIÓN CIVIL

Medellín, diecinueve de enero de dos mil veintidós

Tipo de pretensión:	Responsabilidad civil extracontractual
Procedencia:	Juzgado Trece Civil del Circuito de Oralidad de Medellín
Demandante:	William Franky Giraldo Ocampo
Demandados:	Oscar Robinson Arango Vásquez y otros
Radicado:	**05001 31 03 013 2020 00291 01**
Asunto:	**Confirma decisión de primera instancia**

OBJETO

La Sala resolverá el recurso de apelación interpuesto por el apoderado de la parte demandante frente a la sentencia de fecha 25 de agosto de 2021, proferida por el Juzgado Trece Civil del Circuito de Medellín en el asunto de la referencia.

ANTECEDENTES

La demanda (cfr. arch. 03 exp. digital c.1):

William Franky Giraldo Ocampo demandó a Óscar Robinsón Arango Vásquez, a la Cooperativa de Transportes Especiales -Cootraespeciales- y a la Compañía Mundial de Seguros S.A., dando lugar a un procedimiento civil de responsabilidad civil extracontractual por accidente de tránsito.

Como fundamentos de las pretensiones se afirma lo siguiente:

El 9 de agosto de 2016 se presentó un accidente de tránsito en la carrera 64 C cerca de la intersección con la calle 103 C del municipio de Medellín, donde colisionaron la motocicleta de placas ASS-78D conducida por el demandante y el bus de placas KUL-767 conducido por su propietario, el demandado Óscar Robinsón Arango Vásquez. Para la fecha del accidente, el bus se encontraba afiliado a la empresa Cootraespeciales y su actividad estaba amparada por una póliza de responsabilidad civil expedida por la Compañía Mundial de Seguros.

Según la demanda, el motociclista transitaba por el carril derecho de la calle 64C, paralelamente al bus, que se desplazaba en el mismo sentido por el carril izquierdo de la misma calzada. El conductor del bus habría realizado un giro a la derecha desde el carril izquierdo, para tomar la calle 103E, intempestivamente y sin tomar las medidas de precaución. Esta maniobra habría determinado la colisión.

A causa del accidente, el demandante sufrió trauma en el quinto dedo de la mano izquierda y lesiones en su tobillo izquierdo, con fractura de recio distal de peroné. Esta fractura requirió manejo quirúrgico con osteosíntesis y rehabilitación funcional, así como terapia física.

Como consecuencia de lo anterior, el demandante estuvo incapacitado durante 60 días, sufrió secuelas permanentes en su tobillo, que incluyen deformidad y dolor, y una pérdida de capacidad laboral del 13.80%, que afectaron su actividad como comerciante independiente. Asimismo, se habría visto afectado su estado de ánimo y sus relaciones conyugales, familiares y de amistad.

Los perjuicios que se reclaman son los siguientes: daño emergente, por el costo del dictamen de pérdida de capacidad laboral, $378.500; lucro cesante pasado, $1.755.600; lucro cesante consolidado, $11.343.175; lucro cesante

futuro, $19.335.486; perjuicios morales, $52.668.180; daño a la vida de relación, $48.279.165.

Asimismo, se solicita que se condene a la aseguradora al pago de intereses sobre el valor de la indemnización a su cargo, desde el 24 de junio de 2018, con base en el artículo 1080 del Código de Comercio.

La contestación de Óscar Robinson Arango Vásquez y la Cooperativa de Transportes Especiales -Cootraespeciales- (cfr. arch. 21 c.1 e.d.).

A través de un mismo apoderado judicial, los demandados se opusieron a las pretensiones. Aunque se reconoce el suceso del accidente, se afirma que fue el motociclista quien aportó las causas determinantes para su ocurrencia.

Según esta parte, el bus transitaba por el carril derecho de la calzada, sobre la carrera 64C. Anunció giro a la derecha para ingresar a la calle 103E con más de cincuenta metros de antelación. Cuando el bus estaba realizando la maniobra de giro para ingresar a la calle 103E, el motociclista, quien transitaría a exceso de velocidad por el mismo carril derecho de la carrera 64C, frenó e intentó meterse entre el andén y el carril derecho de la vía, en la berma, colisionando contra la llanta trasera derecha del bus, a la altura de la intersección.

Asimismo, la parte cuestiona los fundamentos fácticos y la estimación de los perjuicios de la demanda.

Propone como defensas la excepción de "culpa exclusiva de la víctima" y las denominadas como: "inexistencia de perjuicios", "pretensiones de enriquecimiento sin causa" y "temeridad y mala fe".

Llamamiento en garantía (cfr. arch. 1 c.2 e.d.)*:*

El apoderado de los demandados llamó en garantía a Seguros Mundial S.A. Se afirmó que en razón de la póliza de seguros de responsabilidad civil extracontractual número 2000000325, vigente para la fecha del accidente, la aseguradora se obligó a responder por los eventuales daños que pudieran causarse con la actividad del vehículo de placas KUL767. En consecuencia, se pretendió que, en caso de una condena adversa, se condene a la aseguradora según las condiciones del contrato de seguro.

La contestación de Compañía Mundial de Seguros S.A. (cfr. arch. 19 c.1 e.d.)

La aseguradora se opuso a las pretensiones de la demanda. Aunque se reconoce la ocurrencia del accidente, se afirma que éste habría ocurrido por causas imputables al conductor de la motocicleta. Éste habría "invadido" el carril del bus y colisionado con la parte trasera derecha del bus. Se afirma que al realizar tal maniobra, el conductor de la motocicleta incurrió en culpa al haber desconocido las disposiciones legales de tránsito.

Al proponer las defensas se alega lo siguiente: se afirma que no existe presunción de responsabilidad, dada la concurrencia de actividades peligrosas de las dos partes involucradas en el accidente. Se alega la culpa exclusiva de la víctima. Se indica que no hay responsabilidad de la aseguradora, dada la falta de un hecho imputable al conductor del bus como causa del daño. Se niega que haya culpa por parte del conductor del bus. Se expone que los perjuicios reclamados son "inexistentes", en la medida que no cuentan con material probatorio que los sustente. En subsidio de lo anterior, se afirma que debe considerarse la culpa del conductor de la motocicleta para efectos de reducción de la indemnización.

En cuanto al contrato de seguro, se alega que no existe un hecho que califique como siniestro en razón del cual la aseguradora esté llamada a responder. En subsidio, se alega que una eventual condena debe limitarse a los valores

asegurados, así como a las demás condiciones del contrato de seguro, sustrayendo el valor del deducible.

Contestación al llamamiento en garantía (cfr. arch. 3 C.2 e.d.)

La aseguradora reconoce la existencia del contrato de seguro. Sin embargo, niega la ocurrencia del siniestro. Asimismo, manifiesta que en caso de condena en su contra, ésta debe limitarse al valor asegurado, así como las demás condiciones expresamente pactadas en el contrato de seguro.

La sentencia de primera instancia:

En la sentencia de primera instancia se declaró probada la culpa exclusiva de la víctima.

En ella se acoge la hipótesis fáctica de la oposición: la causa adecuada de los perjuicios que reclama la parte demandante fue su propio actuar, o culpa exclusiva de la víctima.

En la sentencia se afirma que el motociclista iba conduciendo sin atender las condiciones de la vía para el momento del accidente, haciéndose énfasis en una velocidad inadecuada. Esa desatención impidió una reacción a tiempo. Esta convicción se basa probatoriamente en la interpretación conjunta de las declaraciones de las partes, su congruencia con otros actos procesales, la valoración de documentos relacionados con el procedimiento de la autoridad de tránsito y un dictamen pericial escrito que presentaron los demandados y que se sustentó en audiencia.

La apelación del demandante (cfr. arch. 5, c. de segunda instancia, e.d.):

El demandante apeló la decisión y presentó reparos en audiencia.

Ante esta instancia, sustentó así su recurso:

- Se cuestiona el régimen de responsabilidad que se aplicó en la sentencia impugnada, pues, aunque se anunció un régimen de culpa presunta, se terminó declarando probada una excepción "por no demostrarse la culpa del conductor del bus". Esta "culpa no probada" consistiría en un cambio de carril inesperado, de izquierda a derecha, para tomar la calle 103E.

- Se niega que la huella de frenado que se plasmó en el croquis, y que fue valorada por el perito, la haya producido la motocicleta del demandante al momento del accidente. Se afirma que el informe de tránsito se diligenció sin la presencia ni aprobación de su conductor.

- Se pide que se valore a favor de sus pretensiones la decisión de la autoridad de tránsito de no imputar responsabilidad contravencional, por existir dudas razonables sobre las circunstancias del accidente. Si existen esas dudas, debería descartarse la configuración de una excepción, por responsabilidad exclusiva de la víctima.

- También se cuestiona el peso probatorio que le dio la juez al dictamen pericial.

  Según el apelante, el perito se limitó a formular una hipótesis sobre la mecánica del accidente, idéntica a la versión de los demandados, que se califica de "conjetura": El dictamen no descarta la posibilidad de que haya ocurrido de otra manera, verbigracia, como se afirma en la demanda.

  Además, según el apelante, la hipótesis del perito se fundamenta en razonamientos falibles sobre las trayectorias y las velocidades de los vehículos involucrados: éste no inspeccionó los vehículos; se basó en

un informe de tránsito que se elaboró sólo con las afirmaciones del demandado, por lo que tomó como dato una huella de frenado que no dejó la motocicleta;

Con base en lo anterior, el apelante considera que no está demostrada la causa extraña y que debe darse peso a la presunción de responsabilidad por actividad peligrosa frente a los demandados.

Las alegaciones del conductor y la empresa afiliadora (cfr. arch. 7, c. de segunda instancia, e.d.)

Los demandados alegan que en el informe de tránsito se plasmó que la motocicleta habría dejado una huella de frenado de más de 20 metros. Esto sería determinante para concluir que el motociclista transitaba a una velocidad inadecuada, que le impidió evitar la colisión cuando el bus giró adecuadamente a la derecha para tomar la intersección vial. La referida conducta sería imprevisible e irresistible para el conductor del bus, pero evitable para el conductor de la motocicleta. Por tanto, concluyen los demandados, debe confirmarse la responsabilidad exclusiva de la víctima.

No hay constancia de que la aseguradora haya presentado alegatos.

CONSIDERACIONES

Presupuestos procesales:

La Sala no encuentra ningún impedimento para dictar sentencia de segunda instancia.

Problema jurídico:

¿Cuál es la carga probatoria que le corresponde a las partes, cuando el problema del litigio lo constituye la posible incidencia causal de la víctima en la ocurrencia del daño, en un contexto de ejercicio concurrente de actividades peligrosas? ¿Cómo se relaciona lo anterior con la necesidad y la carga de la prueba?

En cuanto a los elementos probatorios concretos cuestionados en la apelación, se estudiarán los siguientes puntos:

- El peso probatorio de la huella de frenado en el informe de tránsito del accidente.

- El peso confirmatorio de la decisión contravencional sobre el accidente.

- El peso probatorio del dictamen pericial y su relación con el informe de tránsito.

Fundamentos jurídicos:

El régimen normativo para resolver conflictos donde se reclama la indemnización por daños originados en un accidente de tránsito por colisión entre vehículos es el así llamado régimen de responsabilidad civil por actividades peligrosas, con referente normativo en los artículos 2341 – 2356 del Código Civil, en estrecha relación con los plurales referentes jurisprudenciales de la Corte Suprema de Justicia sobre la materia.

En este caso importa analizar la carga de afirmación y de prueba que corresponde a cada parte, cuando el litigio se refiere a la incidencia causal de la víctima en la ocurrencia del daño, con base en los artículos 161 y 167 del CGP, sobre necesidad y carga de la prueba.

Cuando el litigio se presenta en un contexto de ejercicio concurrente de actividades peligrosas, la responsabilidad por los daños que se causan no se origina en una conducta culposa de los agentes involucrados, sino en el hecho de haber generado el riesgo en el que se produjo el daño.

Por tanto, el agente guardián de la actividad no exonera su responsabilidad probando diligencia o cuidado en su ejercicio -ausencia de culpa-, sino acreditando una causa extraña a su propia actividad riesgosa como la causa adecuada del daño -rompimiento del nexo causal-.

¿Qué se entiende por causa adecuada del daño y cómo se prueba?

La causa adecuada del daño es la explicación razonable del daño como una consecuencia de un hecho, acto u omisión imputable a un agente, conforme a las reglas de argumentación jurídica. Puede analizarse a partir de dos elementos conceptuales: los hechos, supuestos fácticos que deben probarse -art. 167 del CGP-; y la explicación, que es la interpretación de los hechos probados como una secuencia causal que permite explicar el daño e imputar responsabilidad.

El régimen de responsabilidad por actividad peligrosa supone para el demandante la carga de probar que el daño se produjo en relación con el riesgo. Por tanto, el actor está en principio relevado de explicar en detalle la producción causal del accidente, bastándole acreditar que el daño se produjo en relación con la actividad peligrosa del demandado. En síntesis: el nexo de causalidad se establece entre el daño y el riesgo, siendo en principio irrelevante la secuencia causal física o material que produjo el daño.

Así, si una persona remueve las losas de una cañería o destapa una calle para realizar una obra, y otra persona cae en ella, el guardián de la obra es responsable de los daños por el hecho de haber generado el riego -abrir la losa, destapar la calle- y de que ese riesgo se materializara para alguien -la

persona que cae en ella- En principio es irrelevante si esta persona cayó por que iba corriendo, porque se deslizó en el piso húmedo, o porque lo empujaron. La responsabilidad se deriva cuasi-objetivamente de la materialización del riesgo generado.

Sin embargo, cuando el demandado alega que el daño se produjo por una causa ajena al riesgo propio de su actividad, por ejemplo, el hecho exclusivo de la víctima, la explicación causal del accidente cobra especial relevancia. Es decir, el cómo sucedió materialmente el accidente, la cadena de sucesos que lo explican, se vuelve indispensable con el fin de determinar si los hechos, actos u omisiones determinantes para la causación del daño, son imputables a factores distintos y excluyentes del riesgo generado por el demandado.

Así, para exonerarse de responsabilidad respecto de los daños del peatón que cae en la cañería o la calle abierta para la realización de obras, los guardianes de la obra tienen la carga de **afirmar y probar** las condiciones de tiempo, modo, lugar y demás hechos relevantes sobre la caída del demandante en la cañería. Además, debe ***explicar*** cómo la cadena de sucesos que explican la ocurrencia de los daños, excluye el riesgo del demandado como un factor relevante para el resultado.

Por ejemplo: que, a pesar de estar debidamente advertido del riesgo, el peatón, bajo un episodio de enajenación mental y a pesar de las advertencias y las previsiones, decidió arrojarse voluntariamente a la obra de modo imprevisible e irresistible para sus guardianes.

Entonces ¿Cómo deben distribuirse las cargas probatorias bajo el supuesto de que el tema del litigio sea una causa extraña?

El demandado tiene la caga de acreditar los hechos que sirven de base a su explicación causal. Si hay duda o insuficiencia probatoria sobre los *hechos,* la

excepción debe denegarse. El demandado tiene además la carga de *explicar*, con base en hechos probados, que la causa del daño es extraña a su riesgo.

Existe duda probatoria cuando las pruebas presentadas cara acreditar un supuesto fáctico no generan convicción en el juez. Esta falta de convicción debe justificarse en la insuficiencia del medio de prueba o bien por ser incongruente con el sentido del supuesto de hecho que quiere probarse; o bien por su falta de claridad, coherencia, precisión, o por falta de fundamentos lógicos o empíricos; o bien por su incongruencia con otras pruebas. La ausencia probatoria, por su parte, es la falta absoluta de prueba o bien por que éstas no se presentan o bien porque las que se presenten carezcan de validez.

Ahora bien ¿cómo debe valorarse la conducta del demandante que, frente a las pruebas y explicaciones causales del demandado, omite ofrecer evidencias y explicaciones alternativas de los hechos en los que se basa la excepción?

Si el demandado presenta pruebas y explicaciones que puedan explicar razonablemente la causa del daño excluyendo su responsabilidad, éstas razones pueden ser acogidas por el juez, aunque sean potencialmente falibles o derrotables ante nueva evidencia. Por tanto, si el demandante no presenta esa evidencia, la excepción debe acogerse.

Desde luego, el demandado tiene la carga de probar los hechos que fundamentan su excepción, pero la inactividad probatoria del demandante para acreditar una explicación causal alternativa, o para controvertir las pruebas que sustentan la excepción, efectivamente contribuye a que se acojan los razonamientos del demandado.

La inactividad probatoria de una parte para acreditar positivamente la causa adecuada del daño cuando el tema del litigio es una conducta procesal que puede valorarse negativamente como un inicio en contra de la parte inactiva

-¿por qué consideró inútil intentar probar?- art. 241 del CGP. Además, tal inactividad ayuda a consolidar explicaciones causales de la contraparte, aunque éstas puedan ser dudosas y derrotables ante nueva evidencia.

El demandante en estos procesos puede asumir dos tipos de actitud ante excepciones como la causa extraña: cuestionar la prueba y las explicaciones que presenta el demandado; o adelantar actividad probatoria propia para sustentar su explicación causal.

Cuando combina ambas actitudes ejerce una defensa robusta de sus pretensiones. Cuando sólo se dedica a cuestionar discursivamente la actividad argumentativa y probatoria de su contraparte, absteniéndose de evidenciar su propia versión o los supuestos fácticos bajo los cuales ataca la actividad del demandado, la defensa es débil y probablemente insuficiente para contrarrestar la explicación causal de su contraparte.

En conclusión: para acoger una excepción de causa extraña, no es necesario que el juez tenga un convencimiento más allá de toda duda razonable sobre la ocurrencia real de la explicación causal que la constituye. Le basta que haya una explicación razonable, basada en pruebas válidas y no controvertida eficazmente.

Es carga del demandante controvertir eficazmente -con evidencia- la explicación causal fundada con pruebas que sostiene la excepción. Si no lo hace o sólo realiza cuestionamientos sin evidenciar sus afirmaciones, la excepción estaría llamada a prosperar.

Caso concreto:

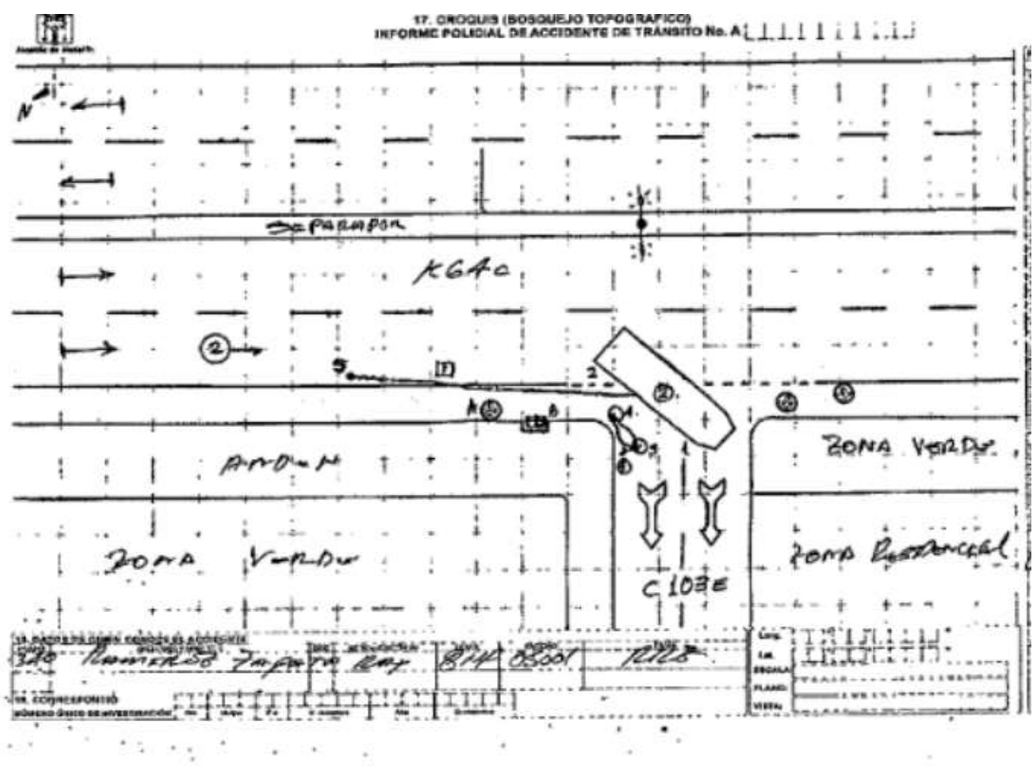
En la sentencia de primera instancia se declaró que la causa de los daños que sufrió William Franky Giraldo Ocampo en su tobillo y mano derecha, a raíz

del accidente de tránsito del 9 agosto de 2016, cuyos perjuicios se reclaman en este proceso, es enteramente imputable a su propia actividad.

Según la sentencia, el accidente ocurrió porque el motociclista transitaba a una velocidad inadecuada y sin prestar la debida atención a la vía. Esto impidió que pudiera reaccionar efectivamente cuando el bus que iba delante de su motocicleta en el carril derecho de la carrera 64C, dobló a la derecha para tomar la intersección de la calle 103E. Como no encontró prueba de que el conductor del bus hubiera aportado una causa a la mecánica del accidente, exoneró su responsabilidad.

El actor presenta reparos a las pruebas que se valoraron en la sentencia para llegar a esa decisión.

El primer reparo consiste en cuestionar la veracidad de los datos contenidos en el Informe de Tránsito (cfr. arch. 4 e. d., C.1).



Principalmente, se alega que este informe se realizó sin la participación del motociclista Giraldo Ocampo. Se alega que éste se habría llenado con información suministrada exclusivamente por Arango Vásquez, el conductor del bus. Se afirma que tanto la huella de frenado de la motocicleta como la trayectoria del bus son incorrectas. Según la versión del demandante, la moto no habría dejado huellas y la trayectoria del bus sería el carril izquierdo -no el derecho- de la carrera 64C.

Esta alegación es coherente con la declaración de parte que dio el demandante tanto ante la inspección de tránsito, como en audiencia ante la juez de primera instancia.

Según relata el actor, él resultó lesionado en el accidente, por lo que la prioridad del momento del accidente fue su atención médica. Se llamó una ambulancia que nunca llegó. Luego de esperarla algunos minutos en el lugar del accidente, tomó un taxi y se fue para un centro de atención médica. No participó en el diligenciamiento ni suscribió el informe de tránsito.

El conductor del bus, Óscar Robinson Arango Vásquez, reconoce que tras el accidente el motociclista resultó lesionado, que se esperó una ambulancia y que finalmente tuvo que tomarse un taxi. Sin embargo, se niega que el informe de tránsito se hubiera realizado después de que el conductor de la motocicleta se fuera, o sólo con información suministrada por él. Se afirma que el agente de tránsito llegó al lugar, tomo datos, mediciones y diligenció el informe frente a los ojos del motociclista, mientras se esperaba la ambulancia.

Sobre este punto debe considerarse lo dispuesto en el artículo 257 del CGP sobre el alcance probatorio de los documentos públicos. Según la ley, tales documentos hacen fe de los datos que contienen, cuando son diligenciados por funcionarios competentes para el efecto.

Este peso probatorio es coherente con un sistema jurídico que otorga unas competencias administrativas a ciertas autoridades, para lograr finalidades específicas en un contexto de interrelaciones subjetivas relevantes para toda la comunidad, como la regulación del uso de las vías públicas.

Lo anterior no significa que los datos contenidos en un documento público diligenciado por un funcionario competente no puedan ser derrotados probatoriamente, dentro de las oportunidades legales. Pero, sí supone que quien tenga interés en desconocer lo que expresan los funcionarios en ejercicio de sus competencias, debe asumir una carga probatoria adecuada para fundamentar ese desconocimiento, más allá de su propia afirmación.

En este caso, el demandado niega que su motocicleta haya dejado la huella de frenado que evidencia el informe de tránsito, pero no presenta ninguna evidencia que acredite que esa información, contenida en un documento público, sea incorrecta.

Para el efecto, pudo citar al agente de tránsito que diligenció el informe como testigo, agente público cualificado por el Estado para esa labor, para que rindiera explicaciones sobre la información que consignó en él. Pudo solicitar que se decretaran declaraciones de testigos presenciales, como la acompañante del recorrido del bus escolar; e incluso presentar prueba técnica -reconstrucción de accidente- que presentara explicaciones alternativas a la mecánica de la colisión.

El único medio de prueba que se corresponde con la supuesta incorrección en la figura de la huella de frenado que se asignó a la motocicleta en el informe de tránsito es la propia declaración del motociclista.

Además, la huella de frenado plasmada en el informe cuenta con otro medio de prueba que presenta coherencia con ese dato: el dictamen pericial.

En la audiencia de sustentación el perito manifestó que la huella de frenado era coherente con el resto de la mecánica del accidente, atendiendo factores como las características físicas de la vía, las condiciones regulares de circulación en la autopista norte a las 7.30 am de un día escolar -alta cogestión vehicular-; las características de los vehículos involucrados; un bus y una motocicleta; la posición final de éstos en la intersección y sobre la derecha de la carrera 64C; el punto probable de colisión en la vía, las partes donde recibieron los daños los vehículos, entre otros datos tomados del informe de tránsito.

Su conclusión en el informe es la siguiente:

8-) La existencia en la escena de una huella de frenado correspondiente a la motocicleta, permiten afirmar desde la Física Forense y la Accidentologia Vial que el conductor de la misma cuando considero como muy probable que impactaría con el bus, ejecuto la acción de frenado de pánico, acción que aunque no pudo evitar el impacto, si disminuyo notablemente las consecuencias lesivas o gravosas puesto que evito que el impacto fuera frontal, con eyección del conductor, lo que a su vez evito el muy probable TEC severo que hubiera sufrido con probable perdida de la vida, hecho que para fortuna del conductor de la motocicleta, no ocurrió.

9-) La colisión era evitable si el conductor de la motocicleta hubiese realizado las maniobras convenientes, pertinentes y oportunas de evitabilidad del evento de tránsito, ya que contaba con la distancia y el espacio adecuado para llevar a cabo dichas maniobras.

10-) La acción de circular paralelamente al bus y tratar de ingresar a la intersección a alta velocidad realizada por el conductor de la motocicleta, a sabiendas que muy probablemente se encontraría con el bus circulando en sentido Oriente – Occidente, fue una acción equivocada, inconveniente y peligrosa y es poco usual que la lleve a cabo un conductor en plenitud de sus facultades físicas y mentales.

11-) Una de las causas directas del evento de tránsito fue en primer lugar, el circular a velocidad inadecuada por parte del conductor de la motocicleta, para el tramo de la vía e intersección donde ocurre la colisión y en segundo lugar la sobrestimación de sus propias capacidades, al pretender realizar el giro a su derecha, encontrándose el bus ingresando ya a dicha intersección.

Sobre este punto específico, el demandante cuestionó en audiencia las conclusiones del perito por basarse precisamente en un informe de tránsito en cuya elaboración no participó el demandado y que contiene datos incorrectos. Intentó proponer y discutir con el experto hipótesis diferentes

para la ocurrencia del accidente. Pero no presentó pruebas positivas para sustentar sus alegaciones.

Así, por ejemplo, si algo en la mecánica física del accidente impedía o dificultaba la posibilidad de que la motocicleta hubiera dejado esa huella de frenado -como sugiere el apelante en su recurso, cuando se refiere al bloqueo de la dirección en el acto de frenado y similares, debió probarse a través de una explicación físico-mecánica por un sujeto competente para darla…

Es decir, además de cuestionar hipotéticamente el dictamen y los datos que lo soportan, como el informe del agente de tránsito competente para recaudarlos, el demandante debió aportar evidencia probatoria que acreditara esas hipótesis alternativas.

Ahora bien, el actor también presenta una versión alternativa de la mecánica del accidente, según la cual el bus habría intentado tomar la calle 103E, cruzando directamente del carril izquierdo de la carrera 64C en la intersección. Esa maniobra intempestiva y sin previo aviso, habría obstaculizado el paso de la motocicleta, que transitaba adecuadamente por el carril derecho, a la altura de la intersección vial.

La manifestación sobre la trayectoria y la maniobra del bus, así como la ausencia de señales para intentarla, carece de pruebas distintas a la afirmación del demandante. Sin embargo, incluso estas declaraciones son contradictorias en el punto referente a las trayectorias.

En la audiencia de tránsito (cfr. arch. 4 e.d. C1) el demandante afirma que el bus venía por el carril izquierdo de la carrera 64C, *paralelo* a la motocicleta que él conducía, en el carril derecho de la misma vía y en el mismo sentido. Esta afirmación se confiesa a través de apoderado en el hecho cuarto de la demanda, utilizando el adverbio "paralelamente". En la audiencia de

declaración de parte el motociclista sostuvo que el bus transitaba por el carril izquierdo, pero adelante o diagonal-paralelo a la motocicleta.

Por otro lado, en la audiencia de tránsito el motociclista manifestó que su intención era tomar la calle 103E; pero en la declaración de parte, afirmó que su intención era seguir derecho por la calle 64C, hacia su lugar de trabajo en Medellín.

> Se escucha en versión al señor **WILLIAM FRANKY GIRALDO OCAMPO** y manifiesta:
>
> PREGUNTADO sírvase hacer un relato de lo sucedido CONTESTO vengo yo por la autopista norte dirección hacia Medellín, con intención a voltear a la calle 103, venía paralelo al bus, yo venía por el carril derecho y el bus venía por el izquierdo cuando voy a voltear a la 103, el bus se mete sin poner direccional alguna, y colisiono contra él.

Además de incurrir en contradicciones sobre las trayectorias, la hipótesis del demandante contraría los demás medios de prueba del proceso. La declaración del conductor del bus, el informe de tránsito y el dictamen pericial.

El primero es categórico y coherente al hablar de su propia trayectoria sobre el carril derecho de la carrera 64 C. En este punto es concordante con la versión presentada en los actos de parte, como las contestaciones a la demanda.

Por otro lado, la trayectoria del bus en el informe de tránsito se traza por el carril derecho de la carrera 64C.

El demandante alega que esa información se plasmó en el informe con la versión exclusiva del conductor del bus y que en cualquier caso el agente de tránsito no fue un testigo presencial como para declarar sobre una trayectoria anterior al accidente.

Esta Sala considera que la trayectoria de los vehículos que plasma el agente de tránsito en el informe de accidentes es un medio de convicción judicial válido e idóneo, que debe valorarse en conjunto con el resto de la prueba.

El agente de tránsito está en la obligación de realizar el informe con base en las condiciones materiales en las que hace su inspección, siendo la declaración de las partes un elemento más.

En este caso, su graficación y el documento que la contiene claramente denota que se tomaron en consideración otros factores, como las características de vía, los vehículos involucrados, su posición final, el punto de impacto, los daños en los vehículos, etc., todos ellos registrados en el informe.

Se trata de un agente cualificado por el Estado para realizar esa actividad, la cual es parte cotidiana de sus labores. Por ello, cuando el agente grafica la posible trayectoria de los vehículos, lo hace como un actor cualificado para señalar esa hipótesis a partir de los datos disponibles, dada su presencia en el lugar del accidente, su experiencia y su calificación para levantar datos que hagan posible su reconstrucción.

Por tanto, lo que allí se plasme viene de una fuente que debe presumirse imparcial y especialmente cualificada, como medio de prueba.

Desde luego, la información del agente y sus hipótesis de trayectoria pueden desvirtuarse probatoriamente, pero hace falta más que la audacia en la afirmación de la parte para lograr ese propósito: evidencia, elementos de prueba.

Por su parte, el actor genera posibles hipótesis de colisión, cuestiona la prueba existente sobre trayectorias de los vehículos, pero no presenta material de

convicción que soporte su hipótesis, que desvirtúen la opinión del agente de tránsito sobre la trayectoria del vehículo tipo bus.

Esta trayectoria coincide además con la mecánica del accidente que reconstruyó el perito.

Éste es categórico al afirmar en audiencia que, dada la huella de frenado que dejó la motocicleta, no consideraba plausible que el bus intentara una maniobra de giro a la derecha desde el carril izquierdo. Desde su lógica y experiencia, esto habría sido físicamente imposible, dado el lugar en el que colisionaron los vehículos en la vía, los puntos específicos donde resultaron dañados y la huella de frenado de la motocicleta. Según el perito, para que la hipótesis del demandante fuera plausible, el bus tendría que haber estado transitando a una velocidad tal que, al intentar el giro, "se volcaría", sobre todo si vinieran transitando paralelamente.

El demandante cuestiona esta conclusión por considerar que el perito dejó de considerar datos relevantes para reconstruir la dinámica de la colisión -como la inspección directa de los daños de los vehículos-; la consideración del informe de tránsito con información errónea; concluyó sin fundamentos sobre la trayectoria del bus afirmada en la hipótesis del demandante, sólo por considerarla peligrosa.

Es cierto que el perito no inspeccionó los vehículos que colisionaron. Sin embargo, no es cierto que tal inspección se haya presentado como un antecedente de sus conclusiones sobre la mecánica del accidente, o que sea imposible presentar una opinión sobre este punto sin ese análisis

El perito utilizó los datos del informe de tránsito y los datos que él mismo levantó en la vía, como se observa en su dictamen escrito y como se sustentó en audiencia. A partir de ellos, ofrece una interpretación razonable de cómo pudo suceder el accidente, que tiene peso probatorio.

Es cierto, por ejemplo, que esta interpretación puede ceder ante la evidencia en contrario -por ejemplo, un análisis del accidente a partir de los daños de los vehículos, que contradiga o excluya las conclusiones del perito-, pero la parte demandante no presentó esta evidencia.

Sin duda, la prueba pericial se hubiera fortalecido con el análisis de los daños en los vehículos involucrados en el accidente. Sin embargo, la falta de este estudio ni invalida la prueba, ni la hace menos convincente en este caso. No sólo por la probada formación y experiencia del perito para dar su opinión en este tipo de asuntos, sino también por la claridad y coherencia con que su explicación se corresponde con los datos del informe de tránsito y las reglas de la experiencia y sana crítica desde las que éstos pueden interpretarse.

El demandante también alega que debe valorarse a favor de la posibilidad de que el accidente se hubiera causado de un modo distinto al reconocido en la sentencia de primera instancia, el acto del inspector de tránsito de abstenerse de imputar responsabilidad por el accidente, por encontrar dudas razonables sobre la ocurrencia del mismo. Este acto se expidió y se allegó como prueba documental al expediente.

Sin embargo, la ausencia de responsabilidad contravencional -es decir, vulneración de normas de tránsito que hayan incidido en la colisión- no es una prueba concluyente de que una de las partes involucradas en el accidente no haya aportado la causa adecuada o exclusiva para los daños que se causaron en él. Simplemente acredita que en el procedimiento administrativo el funcionario competente no halló elementos suficientes para concluir sobre el particular.

Desde luego, esta situación puede variar en el proceso civil de responsabilidad, donde se consideran supuestos de hecho y elementos

probatorios que allí no fueron considerados, o se valoraron en un contexto y para unas finalidades distintas.

En conclusión:

En este caso, tanto el informe de tránsito, como el dictamen pericial y la declaración del conductor del bus, valorados en su conjunto conforme a las reglas de la experiencia y la sana crítica, son elementos desde los cuales puede concluirse razonablemente que el accidente ocurrió tal y como se reconoció en primera instancia:

El motociclista transitaba a una velocidad de aproximadamente 60 kilómetros por hora, en el carril derecho de la carrera 64C, sin prestar la debida atención a la posibilidad de que el bus que transitaba delante de él, pudiera girar a la derecha para tomar la intersección de la calle 103E. Esto impidió que pudiera reaccionar efectivamente cuando el bus intentó la maniobra, y terminara colisionando contra la llanta trasera izquierda del vehículo.

De la huella de frenado en el informe de tránsito, en relación con el análisis pericial, se puede concluir la velocidad a la que transitaba la motocicleta. La trayectoria de los vehículos, se puede interpretar desde la posición final trazada en el informe de tránsito en relación con la reconstrucción del accidente que hace el perito, atendiendo la huella de frenado, el punto de colisión en la vía, las características de los vehículos y el lugar de impacto de los vehículos involucrados.

Los cuestionamientos del recurrente frente a esa conclusión carecen de prueba: no hay evidencias de que la información de huella de frenado y trayectoria en el informe de tránsito sean incorrectas. No se presentan pruebas de otras hipótesis factibles, como la del cambio de carril intempestivo por parte del bus. Tampoco fueron fundadas en evidencias las hipótesis bajo las cuales se cuestiona el dictamen pericial.

Con el material probatorio disponible, la conclusión de la juez, acogiendo la opinión del perito resulta la explicación más razonable: el accidente se produjo porque el motociclista no guardó la precaución debida para transitar por la vía, pues iba a una velocidad que le impedía una reacción efectiva, ante una maniobra legítima y permitida como el giro a la derecha a la altura de la calle 103E.

La explicación causal no se deriva de haber incumplido una norma de tránsito sobre el exceso de velocidad -culpa-, sino de haberse puesto en una situación de extremo riesgo dadas las condiciones concretas de la vía en su momento y lugar, que le impidió reaccionar ante una maniobra previsible, resistible y permitida y respecto del vehículo que transitaba delante de él en la misma vía.

Es cierto que bajo el régimen de responsabilidad por actividad peligrosa, es carga del guardián de la actividad peligrosa probar la concurrencia de una causa extraña para exonerar su responsabilidad.

Pero no es menos cierto que si la explicación se presenta fundada en prueba -informe de tránsito, dictamen pericial-, la actividad del demandante debe consistir fundamentalmente en presentar evidencia que desvirtúe o controvierta la prueba que presenta su contraparte, cuando ésta es válida y presenta una interpretación razonable de los hechos.

En este caso el actor controvierte que ni la huella de frenado motocicleta ni la trayectoria del vehículo tipo bus acogidas en la sentencia sean correctas. Con ello pretende postular hipotéticamente una secuencia causal que incluya el riesgo de la conducción del bus como una causa determinante del accidente, por lo menos generando dudas sobre el modo de ocurrencia del accidente.

Adviértase que para reconocer una causa extraña, no es necesario que el juez llegue a un grado de certeza más allá de toda duda razonable sobre la causa del daño que se reclama. Le basta que los hechos que explicarían el rompimiento causal se encuentren razonablemente acreditados.

Por tanto, aún en el caso de litigios bajo el régimen de actividad peligrosa, cuando se discute una causa extraña, es relevante la actividad probatoria del demandante para acreditar su propia versión de los hechos.

Esta decisión no desvirtúa en el régimen de responsabilidad por actividad peligrosa, sino que reconoce una excepción concreta para el caso que aún en esos litigios exonera de responsabilidad: la prueba razonable de una causa extraña.

En consecuencia, se confirmará la decisión de primera instancia.

COSTAS

De conformidad con lo previsto en el artículo 154 del CGP, no se condenará en costas a la parte apelante por gozar del beneficio de amparo de pobreza -cfr. arch. 9 C1 e.d.-

DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Medellín, Sala Primera de Decisión Civil, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley;

FALLA

Primero: Confirmar la sentencia de fecha 25 de agosto de 2021, proferida por el Juzgado Trece Civil del Circuito de Medellín en el asunto de la referencia.

Segundo: Sin condena en costas.

En firme lo decidido, devuélvase el expediente al despacho de origen.

Notifíquese y cúmplase;

MARTÍN AGUDELO RAMÍREZ
Magistrado

JOSÉ OMAR BOHÓRQUEZ VIDUEÑAS
Magistrado

SERGIO RAÚL CARDOSO GONZÁLEZ
Magistrado