



| | | | | | | | |
|---|---|----------------|----------|-----------------|-------------|--|---------------|
|  | UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS | | | | |  <small>ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001 ToNet</small> <small>SC 7384-1 SA-CENE 507528 OS-CER 507555</small> | |
| | CARTA DE AUTORIZACIÓN | | | | | | |
| CÓDIGO | AP-BIB-FO-06 | VERSIÓN | 1 | VIGENCIA | 2014 | PÁGINA | 1 de 2 |

Neiva, 14 de Noviembre del 2023

Señores

CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

Ciudad

El (Los) suscrito(s)

DIANA BEATRIZ PERDOMO CORTÉS, con C.C. No. 1075260065,

PAULA ANDREA CORONADO CAMACHO, con C.C. No. 1080294547,

Autor(es) de la tesis y/o trabajo de grado titulado: **SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL A FAVOR DE VÍCTIMAS INDIRECTAS Y/O DE REBOTE TRAS LESIONES O MUERTE A PASAJERO DEL VEHICULO DE TRANSPORTE PÚBLICO ASEGURADO**

presentado y aprobado en el año 2023 como requisito para optar al título de

MAGISTER EN DERECHO PRIVADO;

Autorizo (amos) al CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN de la Universidad Surcolombiana para que, con fines académicos, muestre al país y el exterior la producción intelectual de la Universidad Surcolombiana, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en los sitios web que administra la Universidad, en bases de datos, repositorio digital, catálogos y en otros sitios web, redes y sistemas de información nacionales e internacionales “open access” y en las redes de información con las cuales tenga convenio la Institución.
- Permita la consulta, la reproducción y préstamo a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato Cd-Rom o digital desde internet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer, dentro de los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia.
- Continúo conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna; puesto que, de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y sus conexos.

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.



**UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
GESTIÓN DE BIBLIOTECAS**



CARTA DE AUTORIZACIÓN

CÓDIGO

AP-BIB-FO-06

VERSIÓN

1

VIGENCIA

2014

PÁGINA

2 de 2

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma:

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma:

EL AUTOR/ESTUDIANTE:






Firma: _____

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: _____

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

| | | | | | | |
|---|---|----------------|----------|-----------------|---|--------------------------------|
|  | UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS | | | |     | |
| | DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO | | | | | |
| CÓDIGO | AP-BIB-FO-07 | VERSIÓN | 1 | VIGENCIA | 2014 | PÁGINA 1 de 3 |

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO: SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL A FAVOR DE VÍCTIMAS INDIRECTAS Y/O DE REBOTE TRAS LESIONES O MUERTE A PASAJERO DEL VEHICULO DE TRANSPORTE PÚBLICO ASEGURADO

AUTOR O AUTORES: DIANA BEATRIZ PERDOMO CORTÉS // PAULA ANDREA CORONADO CAMACHO

| Primero y Segundo Apellido | Primero y Segundo Nombre |
|----------------------------|--------------------------|
| PERDOMO CORTÉS | DIANA BEATRIZ |
| CORONADO CAMACHO | PAULA ANDREA |

DIRECTOR Y CODIRECTOR TESIS:

| Primero y Segundo Apellido | Primero y Segundo Nombre |
|----------------------------|--------------------------|
| MORGENSTEIN SANCHEZ | WILSON IVAN |

ASESOR (ES):

| Primero y Segundo Apellido | Primero y Segundo Nombre |
|----------------------------|--------------------------|
| SANCHEZ GUARNIZO | JORGE ENRIQUE |

PARA OPTAR AL TÍTULO DE: Magíster en Derecho Privado

FACULTAD: Ciencias Jurídicas y Políticas

PROGRAMA O POSGRADO: Maestría en Derecho Privado

CIUDAD: Neiva

AÑO DE PRESENTACIÓN: 2023 **NÚMERO DE PÁGINAS:** 207

TIPO DE ILUSTRACIONES (Marcar con una X):

Diagramas___ Fotografías___ Grabaciones en discos___ Ilustraciones en general___ Grabados___
 Láminas___ Litografías___ Mapas___ Música impresa___ Planos___ Retratos___ Sin ilustraciones___ Tablas
 o Cuadros___



SOFTWARE requerido y/o especializado para la lectura del documento:

MATERIAL ANEXO:

PREMIO O DISTINCIÓN (En caso de ser LAUREADAS o Meritoria):

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

| | | | | | | | |
|---|---|----------------|----------|-----------------|-------------|---|---------------|
|  | UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS | | | | |  | |
| DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO | | | | | | | |
| CÓDIGO | AP-BIB-FO-07 | VERSIÓN | 1 | VIGENCIA | 2014 | PÁGINA | 2 de 3 |

PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS:

| <u>Español</u> | <u>Inglés</u> | <u>Español</u> | <u>Inglés</u> |
|--------------------------|------------------|----------------------|-----------------|
| 1. Seguro | Sure | 6. Víctima indirecta | Indirect victim |
| 2. Responsabilidad civil | Civil liability | 7. Pasajero | Passenger |
| 3. Contractual | Contractual | 8. Amparo | Protection |
| 4. Extracontractual | Extracontractual | 9. Exclusiones | Exclusions |
| 5. Víctima directa | direct victim | 10. Transporte | Transport |

RESUMEN DEL CONTENIDO: (Máximo 250 palabras)

La presente investigación es el resultado de un análisis sobre los alcances del seguro de responsabilidad civil contratados para garantizar los perjuicios que eventualmente se ocasionen durante la ejecución de la actividad de conducción de personas a través de vehículos de transporte público; entendiendo a aquella como una actividad de índole riesgosa, dado el medio utilizado – automotor – que genera un riesgo para las personas no solo que transitan en él, sino para la sociedad en general.

Para la realización del análisis, se ha hecho necesario, revisar los aspectos generales de la responsabilidad civil, generada por el desarrollo de actividades peligrosas como la conducción de vehículos; para el presente estudio, se ha interesado por el transporte terrestre de pasajeros, en vehículos de servicios públicos.

El estudio incluye, la conceptualización del contrato de seguro, para adentrarnos en el seguro de responsabilidad civil, del que se desprenden el seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos de servicios público de transporte de personas.

De igual forma ha sido necesario el estudio de conceptos como víctima directa, indirecta y de rebote. Fue necesaria a su vez, la verificación de los amparos, objetos, exclusiones y fines de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, que han expedido algunas compañías de seguro, legalmente establecidas en Colombia.

ABSTRACT: (Máximo 250 palabras)

The present investigation is the result of an analysis of the scope of the civil liability insurance contracted to guarantee the damages that may be caused during the execution of the activity of driving people through public transport vehicles; understanding it as a risky activity, given the means used – automobile – that generates a risk not only for the people who travel in it, but for society in general.

To carry out the analysis, it has become necessary to review the general aspects of civil liability, generated by the development of dangerous activities such as driving vehicles; For the present study, we have been interested in the land transportation of passengers, in public service vehicles.

The study includes the conceptualization of the insurance contract, to delve into civil liability insurance, from which contractual and non-contractual civil liability insurance for public service vehicles for the transportation of people emerge.



DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO

| | | | | | | | |
|--------|--------------|---------|---|----------|------|--------|--------|
| CÓDIGO | AP-BIB-FO-07 | VERSIÓN | 1 | VIGENCIA | 2014 | PÁGINA | 3 de 3 |
|--------|--------------|---------|---|----------|------|--------|--------|

Likewise, it has been necessary to study concepts such as direct, indirect and rebound victims. In turn, it was necessary to verify the protections, objects, exclusions and purposes of the contractual and extra-contractual civil liability insurance, which have been issued by some insurance companies, legally established in Colombia.

Keywords: Insurance, Civil Liability, Contractual, Extracontractual, Direct victim, indirect victim, Passenger, protections, exclusions.

APROBACION DE LA TESIS

Nombre Presidente Jurado: **WILLIAM PACHECO OVIEDO**

Firma:

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
FACULTAD DE DERECHO
MAESTRIA EN DERECHO PRIVADO

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL A FAVOR DE VÍCTIMAS INDIRECTAS Y/O DE
REBOTE TRAS LESIONES O MUERTE A PASAJERO DEL VEHICULO DE TRANSPORTE
PÚBLICO ASEGURADO

Diana Beatriz Perdomo
Paula Andrea Coronado Camacho

Tutor: Dr. Wilson Ivan Morgestein Sánchez

Neiva, Junio de 2023

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|--|----|
| RESUMEN..... | 5 |
| PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN..... | 6 |
| PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... | 6 |
| PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA JURÍDICO | 8 |
| PLANTEAMIENTO DE LA PREGUNTA PROBLEMA..... | 11 |
| JUSTIFICACIÓN | 11 |
| OBJETIVOS | 13 |
| GENERAL..... | 13 |
| ESPECÍFICOS..... | 13 |
| METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN | 13 |
| ASPECTOS METODOLÓGICOS | 15 |
| FORMA DE INVESTIGACION | 15 |
| Enfoque..... | 15 |
| TIPO DE INVESTIGACIÓN..... | 16 |
| REFERENTE TEÓRICO..... | 16 |
| ESTADO DEL ARTE | 17 |
| Internacionales | 17 |
| Nacionales | 18 |
| CAPITULO 1. DE LAS ACTIVIDADES PELIGROSAS EN GENERAL, Y DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS, EN PARTICULAR | 20 |
| 1.1. GENERALIDADES | 20 |
| 1.2. CULPA PRESUNTA – PROBADA EN ACTIVIDAD PELIGROSA | 24 |
| 1.3. DEL CONTRATO DE TRANSPORTE..... | 30 |
| 1.3.1. DEL CONTRATO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS | 35 |
| 1.4. DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL | 39 |
| 1.4.1. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL | 43 |
| 1.4.2. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL..... | 45 |
| 1.4.3. CONCLUSIONES..... | 47 |
| 2. CAPÍTULO 2. DE LOS CONTRATOS DE SEGURO..... | 49 |
| 2.1. DEL NACIMIENTO DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS..... | 49 |
| 2.2. CONCEPTUALIZACIÓN DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS | 51 |

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

| | | |
|--|--|-----|
| 2.3. | LOS CONTRATOS DE SEGUROS EN COLOMBIA | 53 |
| 2.4. | CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO | 57 |
| 2.4.1. | LA CONSENSUALIDAD | 57 |
| 2.4.2. | LA BILATERALIDAD | 60 |
| 2.4.3. | ONEROSIDAD | 62 |
| 2.4.4. | ALEATORIEDAD..... | 63 |
| 2.4.5. | EJECUCIÓN SUCESIVA..... | 64 |
| 2.4.6. | CARÁCTER INDEMNIZATORIO | 65 |
| 2.4.7. | CONTRATO DE UBÉRRIMA BUENA FE | 67 |
| 2.5. | ELEMENTOS ESENCIALES DEL CONTRATO DE SEGURO..... | 72 |
| 2.5.1. | INTERÉS ASEGURABLE:..... | 72 |
| 2.5.2. | RIESGO ASEGURABLE: | 73 |
| 2.5.3. | PRIMA O PRECIO: | 75 |
| 2.5.4. | OBLIGACIÓN CONDICIONAL DEL ASEGURADOR..... | 76 |
| 2.6. | PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO DE SEGURO:..... | 77 |
| 2.7. | LOS CONTRATOS DE SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL..... | 78 |
| 2.8. | SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL A FAVOR DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS | 88 |
| 2.9. | SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL..... | 91 |
| 2.10. | CONCLUSIONES..... | 92 |
| CAPÍTULO 3. DE LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA PARA RECLAMAR EL PAGO DE INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS DERIVADOS DE LESIONES O MUERTE CAUSADA A PASAJEROS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO | | 95 |
| 3.1. | LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA | 96 |
| 3.1.1. | DE LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA | 99 |
| 3.1.2. | DE LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA | 100 |
| 3.1.3. | VÍCTIMAS EN EL MARCO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS | 101 |
| 3.1.4. | DE LA VÍCTIMA DIRECTA | 107 |
| 3.1.5. | DE LA VÍCTIMA INDIRECTA Y/O DE REBOTE | 109 |
| 3.2. | CONCLUSIONES..... | 116 |
| CAPÍTULO 4. DE LAS ACCIONES DE REPARACIÓN A FAVOR DE LAS VÍCTIMAS INDIRECTAS Y/O DE REBOTE TRAS LESIONES Y/O MUERTE A PASAJEROS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO..... | | 119 |

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

| | |
|--|-----|
| 4.1. DE LA ACCIÓN DIRECTA EN EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL..... | 121 |
| 4.1.1. PRINCIPIO INDEMNIZATORIO | 123 |
| 4.1.2. DEL PERJUICIO INDEMNIZABLE | 124 |
| 4.1.3. DE LA CUANTIFICACIÓN DEL PERJUICIO | 131 |
| 4.2. CONCLUSIONES..... | 141 |
| 5. CAPITULO 5. BREVE ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE LAS COBERTURAS OTORGADAS POR LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS EN COLOMBIA..... | 144 |
| 5.1. Seguros del Estado S.A. | 146 |
| 5.2. Aseguradora Solidaria de Colombia..... | 152 |
| 5.3. Seguros Mundial | 159 |
| 5.4. Equidad Seguros Generales O.C..... | 167 |
| 5.5. QBE Seguros – Hoy Zurich Seguros..... | 173 |
| 5.6. SBS Seguros | 176 |
| 5.7. ANÁLISIS | 184 |
| 6. CAPITULO 6. BREVE ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL RESPECTO DEL ALCANCE DE LA COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DE LA SUFICIENCIA DE VALORES ASEGURADOS..... | 194 |
| 7. CONCLUSIONES: | 200 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 203 |

RESUMEN

La presente investigación es el resultado de un análisis sobre los alcances del seguro de responsabilidad civil contratados para garantizar los perjuicios que eventualmente se ocasionen durante la ejecución de la actividad de conducción de personas a través de vehículos de transporte público; entendiendo a aquella como una actividad de índole riesgosa, dado el medio utilizado – automotor – que genera un riesgo para las personas no solo que transitan en él, sino para la sociedad en general.

Para la realización del análisis, se ha hecho necesario, revisar los aspectos generales de la responsabilidad civil, generada por el desarrollo de actividades peligrosas como la conducción de vehículos; para el presente estudio, se ha interesado por el transporte terrestre de pasajeros, en vehículos de servicios públicos.

El estudio incluye, la conceptualización del contrato de seguro, para adentrarnos en el seguro de responsabilidad civil, del que se desprenden el seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos de servicios público de transporte de personas.

De igual forma ha sido necesario el estudio de conceptos como víctima directa, indirecta y de rebote. Fue necesaria a su vez, la verificación de los amparos, objetos, exclusiones y fines de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, que han expedido algunas compañías de seguro, legalmente establecidas en Colombia.

Palabras Clave: Seguro, Responsabilidad Civil, Contractual, Extracontractual, Víctima directa, víctima indirecta, Pasajero, amparos, exclusiones.

PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De acuerdo con las cifras emitidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) cada año fallecen aproximadamente 1.3 millones de personas, como consecuencia de accidentes de tránsito. Adicionalmente, existen víctimas no fatales, que oscilan entre 20 y 50 millones, que representan un rango de discapacidad importante en el mundo, esto de conformidad con lo indicado en Decenio de acción para la Seguridad Vial 2011 -2020.

En Colombia, se estableció la obligatoriedad de un seguro que cubriera los daños corporales que se causaran con un vehículo automotor, tras presentarse un accidente de tránsito. Así pues, el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero señaló los aspectos generales y específicos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT. En la actualidad, éste es el único seguro obligatorio aplicable a todo vehículo automotor, pues existen otros – obligatorios – pero que son exigibles únicamente para las empresas transportadoras.

Ahora bien, Fasecolda reportó, partiendo de la información entregada por las compañías de seguros que expiden Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito (SOAT), y por el Fondo de Solidaridad y Garantía, que para el mes de agosto de 2019 se habían presentado diversos accidentes de tránsito que dejaron como resultado 4.213 personas fallecidas y 22.107 lesionados; esto, implica necesariamente un problema de salud pública que repercute de forma directa en el Estado, las propias víctimas y sus familiares.

Según estudio realizado por Fasecolda, sobre los Costos de la accidentalidad vial en nuestro país, para el año 2016, el costo económico anual por accidentalidad vial fue de 1.5 millones de pesos, esto, para a cargo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y la subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT).

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Ahora bien, de acuerdo con el Código de Comercio, las empresas dedicadas al transporte terrestre público de pasajeros deben acreditar haber adquirido con compañía de seguros autorizada, una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

Por lo tanto, los contratos de seguro de responsabilidad civil contractual tienen como propósito proporcionar cobertura para posibles lesiones y/o fallecimiento que puedan ocurrir a un pasajero del vehículo asegurado. Esta póliza debe incluir la protección de los siguientes riesgos: A. Fallecimiento. B. Incapacidad permanente. C. Incapacidad temporal. D. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El valor asegurado para cada uno de estos riesgos no puede ser menor a 60 veces el salario mínimo legal mensual vigente (S.M.L.M.V.) por persona o pasajero.

Por otro lado, la póliza de responsabilidad civil extracontractual, que cubre los perjuicios ocasionados a terceros que no estén relacionados con el contrato de transporte, debe amparar los siguientes riesgos: A. Fallecimiento o lesiones a una persona. B. Daños a la propiedad de terceros. C. Fallecimiento o lesiones a dos o más personas. El monto asegurado para cada uno de estos riesgos no puede ser inferior a 60 veces el salario mínimo legal mensual vigente por persona.

Lo anterior, dada las exigencias legales que se han establecido en los decretos 170, 171, 174, 175 de 2001 y Decreto 1079 de 2015, por medio de los cuales se han establecido unas medidas para reglamentar la habilitación de las empresas de transporte público terrestre de pasajeros.

La existencia de dos contratos de seguros obligatorios que amparan la actividad transportadora – además del SOAT – bien sea a favor de pasajeros del vehículo (tras una inejecución o ejecución defectuosa del contrato de transporte) o, a favor de terceros sin vínculo contractual con el vehículo; ha generado diversas posturas frente a la afectación del uno o del

otro en los eventos en los que quien pretende la indemnización de perjuicios es diferente a la víctima inicial o mediata.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA JURÍDICO

El parque automotor en Colombia ha incrementado y con ello el riesgo inherente a la actividad de conducción; dicho aspecto tiene relación directa con el índice de accidentalidad que se ha venido presentando en el país, durante los últimos 5 años.

La organización mundial de la salud, ha indicado que las víctimas no fatales de accidentes de tránsito, representan un rango de discapacidad importante, en el mundo. Pues bien, dichas víctimas – lesionadas – en su gran mayoría tienen un impacto no solo en la salud pública, sino en la economía, esto teniendo en cuenta que requieren de atenciones médicas que, en muchas ocasiones son de gran costo. Adicionalmente, requieren mayor atención, máxime cuando dichas víctimas reportan una disminución de su capacidad laboral que les impide seguir laborando para obtener sus propios ingresos y los de su familia.

En Colombia, dentro de la normatividad que rige la actividad peligrosa de la conducción, se encuentra la obligatoriedad de contratar un seguro obligatorio para accidentes de tránsito – SOAT- el cual tiene como finalidad otorgar cobertura a las personas que se vean afectadas (ya sea por lesión y/o fallecimiento) tras la ocurrencia de un accidente de tránsito; sin embargo, las coberturas terminan siendo insuficientes, en la medida que existen unos límites establecidos por el legislador, que muchas veces es precaria frente a los daños efectivamente causados.

Evidentemente, si bien es cierto que, para que pueda ser posible el tránsito por el territorio, es necesario que se porte el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, entre otros documentos, pues, con él se pretende otorgar protección a las víctimas de los sucesos accidentales en ejecución de la actividad peligrosa de la conducción. Al respecto, la Corte Constitucional, indicó en sentencia C-468 de 2011, que, conducir un automotor, constituía una

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

actividad peligrosa, en la medida que expone al riesgo de ocurrencia de un daño, no solo a quienes conduce, sino también a peatones, pasajeros, y demás actores viables; y, por ende, consideró que era importante tener de presente los eventuales daños que podrían ser presentados no solo durante el suceso accidental, sino también después de él.

Dentro de los actores viales, se encuentran los pasajeros que son transitados de un lugar a otro, a través de un vehículo de servicio público, por ejemplo. Al respecto, habrá de indicarse que, el artículo 981 del Código de Comercio Colombiano, determina que el contrato de transporte no es otra cosa que un acuerdo de voluntades por medio del cual una de las partes se obliga para con otra a conducir de un lugar a otro, a cambio del pago de una suma de dinero, en un plazo determinado y por determinado medio, a personas y/o cosas. Frente al transporte de personas estableció la mencionada norma en su artículo 982, que el transportador estará obligado a *“conducirlas sanas y salvas al lugar de destino”*.

Ahora bien, el incumplimiento de la obligación de conducir sanas y salvas a las personas que han celebrado el contrato de transporte, genera una responsabilidad solidaria frente al propietario, conductor y empresa transportadora, por los perjuicios que se puedan ocasionar tras el no cumplimiento de las condiciones.

Ese incumplimiento o imposibilidad de trasladar de forma sana y salva a un pasajero de un lugar a otro, puede darse por diversos motivos, sin embargo, para lo que nos ocupa en esta investigación, mencionaremos que una de las causas, es la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Éste, definido por el decreto 3990 de 2007, e inclusive por la Ley 769 de 2002, es un evento o suceso, que se genera tras la intervención de por lo menos, un vehículo que se encuentra en movimiento, y que ocasiona una serie de perjuicios no solo en las personas, sino también en las cosas o bienes que se ven involucrados. De conformidad con las normas citadas, el suceso normalmente se presenta durante la circulación o el tránsito del vehículo, y tras el quebrantamiento de alguna normatividad aplicable.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Entonces, ante la ocurrencia del suceso accidental, los eventuales perjuicios que se puedan generar tras el incumplimiento de la obligación de transportar sano y salvo a un pasajero, implican no sólo daños a la víctima directa (pasajero) sino también, y en múltiples ocasiones, perjuicios a las denominadas víctimas por rebote o indirectas, que suelen ser los familiares cercanos a la persona lesionada y/o fallecida.

En la actualidad, los jueces civiles del país en los que se han adelantado procesos por responsabilidad civil derivados de accidentes de tránsito en los que se han visto involucrados vehículos de servicio público de transporte de pasajeros con los que se han generado daños corporales o la muerte a éstos y en donde fungen como demandantes no sólo las víctimas directas, sino las indirectas (familiares) o de rebote; han emitido fallos con condenas significativas en las que se ha ordenado la afectación no sólo de la póliza de responsabilidad civil contractual, sino también el seguro de responsabilidad civil extracontractual que hubiese estado vigente para el momento del siniestro.

De acuerdo a ello es importante develar las coberturas del seguro de responsabilidad civil extracontractual y contractual adquiridos para amparar los perjuicios materiales e inmateriales causados por el vehículo de transporte público de pasajeros en el desarrollo de la actividad peligrosa, a las víctimas indirectas y/o víctimas de rebote de los pasajeros lesionados y fallecidos, tras una ejecución defectuosa del contrato de transporte de pasajeros; y de esta manera establecer los alcances de la afectación de dichos contratos.

PLANTEAMIENTO DE LA PREGUNTA PROBLEMA

¿Los perjuicios de naturaleza material e inmaterial ocasionados a víctimas indirectas y/o víctimas de rebote de un pasajero de vehículo de servicio público que resulte fallecido o lesionado durante la ejecución del contrato de transporte tras un accidente de tránsito, encuentran cobertura en los seguros de responsabilidad civil (contractual y extracontractual) contratados para dichos vehículos sin distinción alguna?

JUSTIFICACIÓN

La presente investigación tendiente a identificar el seguro de responsabilidad civil que por su naturaleza ha sido expedido con el objetivo de amparar los perjuicios ocasionados a familiares de un pasajero de vehículo de servicio público que resulte lesionado o fallecido por la inejecución o ejecución defectuosa del contrato de transporte tras la ocurrencia de un accidente de tránsito, es conveniente realizarla teniendo en cuenta que, de conformidad con los reportes dentro del plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, emitidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) cada año se registran aproximadamente 1.3 millones de decesos como consecuencia de accidentes de tránsito.

Adicionalmente, porque de acuerdo con el Registro Nacional Automotor a fecha de corte de 31 de Marzo de 2019, la cifra del parque automotor de transporte de pasajeros ascendía a 252077 en todo el país.

Ahora bien, de acuerdo con las cifras emitidas por Fasecolda en el 2018, sobre los costos de la accidentalidad vial en Colombia, se tiene que, se colige que, para el mes de agosto de 2019, existían 4.213 personas fallecidas y 22.107 lesionados, lo que indica que existe un gran número de personas que han requerido, y probablemente requerirán de cuidados, atenciones médicas e incluso, que sus capacidades laborales habrán disminuido. Esto último genera un

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

problema de salud pública en la medida en que se generan costos que afectan tanto a las víctimas directas, como a las indirectas y al propio estado.

Respecto de los siniestros cargados a las pólizas de responsabilidad civil correspondieron al 52%, conforme a las cifras entregadas por Fasecolda para el periodo correspondiente al 2018.

Valga la pena mencionar que en Colombia la contratación de pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos de servicio público de transporte de personas es de obligatorio cumplimiento, y constan de unos determinados montos y coberturas. La primera de ellas se encuentra diseñada a favor de los pasajeros del vehículo, y la segunda se encuentra encaminada a amparar los perjuicios ocasionados a terceros.

Pese a ello, en la actualidad se han presentado serias dificultades relacionadas con la afectación de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual en los eventos en los que el reclamante resulta ser una víctima indirecta o de rebote de la inejecución o ejecución defectuosa del contrato de transporte tras la ocurrencia de un accidente de tránsito de vehículo de servicio público de transporte a pasajeros.

Sobre este punto es importante tener de presente que en los eventos de ocurrencia de siniestro en los que se ha visto involucrado un vehículo de servicio público de transporte de pasajeros pueden resultar perjudicados no sólo las víctimas directas o pasajeros del automotor, sino también una persona cercana a aquellas, por su vínculo de consanguinidad, afinidad o civil.

De acuerdo con lo anterior, los resultados de la presente investigación permitirán develar el alcance del seguro de responsabilidad civil (contractual y extracontractual) contratado para el vehículo de servicio público de pasajeros, y su afectación o no frente a los perjuicios ocasionados a las víctimas de rebote y/o indirectas del pasajero lesionado o fallecido, tras la ocurrencia del siniestro, es decir, del accidente de tránsito durante la ejecución del contrato de transporte.

OBJETIVOS

GENERAL

Revisar el alcance de la cobertura de los seguros de responsabilidad civil (contractual y extracontractual) contratados para dichos vehículos sin distinción alguna tenida para los perjuicios de naturaleza material e inmaterial ocasionados a víctimas indirectas y/o víctimas de rebote de un pasajero de vehículo de servicio público que resulte fallecido o lesionado durante la ejecución del contrato de transporte tras un accidente de tránsito.

ESPECÍFICOS

1. Identificar el alcance de la responsabilidad civil respecto de la actividad peligrosa de la conducción de vehículos de transporte público, en materia de seguros en Colombia.
2. Describir los elementos, características y fines de los contratos de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual expedidos por las distintas compañías aseguradoras en Colombia, para vehículos de transporte público de pasajeros.
3. Establecer la significación del concepto de víctima de rebote y/o víctima indirecta en un accidente de tránsito de vehículo de transporte público de pasajeros.
4. Exponer los amparos/coberturas y exclusiones de los contratos de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, expedidos por las compañías de seguros legalmente constituidas en Colombia.

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Para la presente investigación se utilizará el método cualitativo, teniendo como enfoque el jurídico – descriptivo. Se tendrán en cuenta informes, documentales, estudios, artículos de investigación, legislación aplicable, los condicionados generales y particulares aplicables a los

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

contratos de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual comercializadas en Colombia y de algunas sentencias emitidas por la Corte Suprema de Justicia, dentro de los procesos adelantados por familiares de víctimas que hayan fallecido o resultado lesionadas tras la inejecución o ejecución defectuosa del contrato de transporte, todo esto, con el fin de identificar el seguro de responsabilidad civil aplicable de acuerdo con los supuestos de hecho mencionados.

Esto, en la medida que, dada la finalidad de la investigación, que implicará conocer el trasfondo de las coberturas en los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual expedidos a favor de vehículos de servicio público, la misma será una investigación cualitativa, pues, tal como lo indica Martínez (2004) aquella permite el abordaje de lo investigado.

De acuerdo con Maanen (1983), la investigación desde el paradigma cualitativo implica el uso de métodos y técnicas, teniendo como finalidad la interpretación, descripción, análisis y demás, de ciertos hechos o circunstancias que de una cotidianidad. Así pues, desde este enfoque, no se parte de la subjetividad y mucho menos de la objetividad, sino de la interpretación de aspectos, luego de ser observados y sobre todo analizados.

Para Strauss y Corbin (2016) el estudio con enfoque cualitativos, “produce hallazgos a los que no se llega por medio de procedimientos estadísticos u otros medios de cuantificación” (p.56) y por ello, el investigador debe asumir su rol relacionado con la recolección de datos, que deberán ser descriptivos y que se centran, sobre todo, en percepciones y experiencias de quienes hacen parte de la investigación.

Teniendo en cuenta lo anterior, y vista la investigación a desarrollar, ésta requiere que se explique, describa y se explore en las pólizas, condicionados generales y particulares, para la indemnización plena de los perjuicios causados a los familiares de las víctimas mortales que han ostentado la calidad de pasajeros, cuando ocurren los accidentes de tránsito.

Así pues, haciendo uso de la investigación cualitativa, se tendrá como punto de partida la observación de las exigencias normativas para los seguros de responsabilidad civil contra y extracontractual que se emitan a favor de los vehículos de servicio público, pero también se tendrán

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

en cuenta las condiciones generales que le son aplicables a dichos seguros, de acuerdo con el mercado colombiano.

La investigación cualitativa en el estudio es fundamental en la medida que se investigará sobre fenómenos sociales y jurídicos, pues, devienen de hechos que afectan a la sociedad en general y que requieren de una atención normativa.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

FORMA DE INVESTIGACION

La investigación de la referencia es básica teniendo en cuenta que el objeto de conocimiento de la misma es, entre otras, las coberturas de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual para vehículos de servicio público, así como algunas posiciones que ha sentado la Corte Suprema de Justicia, en cuanto a la afectación de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual en los eventos en los que quien demanda es persona diferente al pasajero del vehículo asegurado. Además, porque estudiaremos las normas que rigen el contrato de seguro en Colombia y las bases legales de la responsabilidad civil, así como la doctrina jurídica que permea en las decisiones judiciales frente al tema y su problema de investigación.

Enfoque

Para la presente investigación se utilizará el paradigma cualitativo ya que estudiaremos los contratos de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, desde su naturaleza y fin de cada uno, hasta la aplicación en la realidad actual.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Para ello, se estudiará el ordenamiento jurídico y en específico las normas que regulan no solo el contrato de seguros sino la responsabilidad civil en Colombia, y por ello será necesario estudiar los condicionados generales y particulares de los mencionados tipos de seguro y su aplicación ante la ocurrencia del siniestro que involucre el reconocimiento de perjuicios generados a persona diferente al pasajero del vehículo de servicio público afectado.

Adicionalmente será necesario realizar el recorrido histórico de la figura del contrato de responsabilidad civil, que implicará analizar de forma comparativa los dos tipos de seguro con el fin de determinar cuáles los amparos de cada uno y su afectación ante la ocurrencia del siniestro.

TIPO DE INVESTIGACIÓN

Teniendo en cuenta que se estudiarán las condiciones generales y coberturas, tanto del seguro de responsabilidad civil contractual como el extracontractual, así como también la figura de víctima indirecta en la ejecución del contrato de transporte, la investigación que nos ocupa es descriptiva.

Estudiaremos las normas aplicables al contrato de seguro y de transporte, así como la jurisprudencia y doctrina que ha venido surgiendo a raíz de la interpretación de aquellos.

REFERENTE TEÓRICO

Exponemos todo lo relacionado con el recorrido teórico de la presente investigación, indicando o mostrando un contexto que permite orientar el proyecto, teniendo en cuenta lo que se ha escrito sobre la materia y mostrando el estado del arte del estudio de la problemática que se aborda aquí. En este sentido, se presentan estudios previos y que se relacionan con el fenómeno en estudio, así como el camino teórico recorrido hasta el momento. Esto, con el fin de obtener una visión general respecto de los aspectos que han sido abordados ya por otros autores

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

y que encuentran relación con los contratos de seguro de responsabilidad civil que amparan los eventos en los que, tras la ejecución del contrato de transporte de personas, se generan perjuicios a familiares de los pasajeros, ante la ocurrencia de un suceso accidental que genere la lesión o muerte de éstos.

ESTADO DEL ARTE

El estado del arte, de acuerdo con lo indicado por Uribe (2005), es el resultado de la investigación realizada sobre los productos investigativos que se han emitido de un tema en específico. Aquel permite conocer la dinámica que ha envuelto el desarrollo, análisis y/o comprensión del fenómeno estudiado, y de aquí, construir conocimientos de este. Aquí se incluyen los referentes no sólo nacionales, sino también internacionales.

Internacionales

Desde el ámbito internacional, fue revisada como primera medida, la tesis doctoral denominada “La responsabilidad Civil Automovilística, su aseguramiento obligatorio y voluntario: un estudio en el derecho colombiano y español”, el mencionado estudio, realizado por Ceballos (2002), en la Universidad Carlos III de Madrid, realizó un estudio comparativo respecto de la responsabilidad civil extracontractual y el seguro obligatorio y voluntario de responsabilidad civil automovilística en los sistemas jurídicos de Colombia, España y el Derecho comunitario Europeo.

En la investigación se acepta que los desarrollos automovilísticos, han generado comodidades e inmediatez o rapidez en los traslados entre trayectos, sin embargo, también ha constituido una seria amenaza no solo para las personas sino también para los bienes, en la medida que existe el riesgo de ocurrencia de accidentes y daños. Entonces, en el estudio se indica que, si bien es cierto, el ejercicio de la conducción es una actividad legal, la misma implica una gran peligrosidad, para conductores, ocupantes y peatones.

Por otro lado, fue revisado el estudio denominado como “La acción directa en los contratos de seguros voluntarios de responsabilidad civil”, realizado por Juan J. López y Aracelly López, en

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. En dicha oportunidad, los investigadores pretendieron identificar los elementos que se ajustaban a la acción directa, para determinar si era viable que pudiera ser aplicada dentro de los contratos voluntarios de responsabilidad civil. Con dicho estudio, se pretendía, entre otras cosas, una transformación legislativa para que se aplicara la Acción directa en los seguros de responsabilidad civil.

Nacionales

En el ámbito nacional, fueron revisados algunos estudios, que, si bien no hacían referencia exactamente al tema objeto de estudio, si tenían aproximaciones a éste. Por ejemplo, el denominado “Responsabilidad de las empresas de transporte público: Riesgos y accidentalidad en la ciudad de Cartagena.” La mencionada tesis, realizada por Cabarcas y Solís (2013), en la Universidad de Cartagena, Colombia, analiza la reglamentación de la actividad del transporte en la Ciudad de Cartagena; a su vez, hace un estudio de los diversos sujetos que intervienen en la actividad y que, obtienen beneficios económicos de la misma.

En el estudio se destaca que existe una importancia en la determinación del grado de responsabilidad que le asiste a cada sujeto que intervienen en la actividad, dadas las diferencias que pueden existir, por los grados de custodia y/o vigilancia que puedan tener sobre el vehículo implicado en la actividad peligrosa. A su vez, se explora la responsabilidad solidaria entre los sujetos, teniendo de presente que, dada la normatividad vigente aplicable, dentro de los requisitos para poder ejercer la actividad, se encuentra la de portar o contratar seguros de responsabilidad que protejan a la comunidad que se ve en riesgo dada la actividad, y así garantizar, también, el funcionamiento de las empresas en caso de responsabilidad ante la ocurrencia de algún tipo de incidente.

Además, se examinó la tesis de grado titulada "La Efectividad del Seguro Obligatorio en el Transporte de Carga Terrestre en Colombia", elaborada por Hurtado y Páez en 2017 en la Pontificia Universidad Javeriana. Este estudio abordó la naturaleza del transporte público de

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

carga terrestre y el marco de responsabilidad del transportista, contemplando los límites aplicables en los ámbitos carretero, aéreo y marítimo en Colombia. También se analizaron los estándares internacionales y las restricciones relacionadas con el transporte de carga terrestre.

La investigación se centró en el contrato de seguro, resaltando los elementos que pueden ser asegurados y la prima, así como justificando la necesidad de que los seguros sean obligatorios. Se detalló el funcionamiento y la utilidad de dos seguros obligatorios específicos en Colombia. Por último, se llevó a cabo una evaluación de la eficiencia social del seguro obligatorio de responsabilidad civil para los transportistas de carga terrestre, utilizando el concepto de utilidad esperada según los economistas Kaldor y Hicks.

También fue revisada la investigación llamada “Responsabilidad civil contractual y extracontractual de motocicletas en Colombia en el contexto actual”, realizada por Jennifer T. Olaya y Carlos A. Rivaeneira, en el año 2021, en la Universidad Cooperativa de Colombia, sede Cali. En el mencionado estudio se pretendió establecer, dentro de las posibilidades, la necesidad o no de contratar un contrato de seguro a través del cual, se otorgue cobertura a todos los riesgos que implican la conducción de vehículos, pero especialmente las motocicletas.

El estudio a su vez, tras un análisis amplio y detallado no solo de las normas, sino también de la doctrina y la jurisprudencia, así como las realidades sociales, pretendió evaluar si resultaría viable la contratación de un seguro obligatorio contra todo riesgo, ante la eventualidad de los accidentes de tránsito.

CAPITULO 1. DE LAS ACTIVIDADES PELIGROSAS EN GENERAL, Y DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS, EN PARTICULAR

1.1. GENERALIDADES

Como consecuencia de la revolución industrial, se generaron un sinnúmero de transformaciones sociales, culturales y sobre todo tecnológicas y científicas de cara al progreso de las comunidades. No obstante, dichos cambios trajeron consigo la exposición de las personas a diversos riesgos y peligros, que en últimas representaron gran relevancia frente a la obligación de asumir el resarcimiento pleno de los daños causados no solo personalmente sino también a través de las cosas a cargo de una persona.

Precisamente por ello, fueron adquiriendo importancia factores de imputación o atribución de responsabilidad derivada de diversas actividades que se consideraban peligrosas.

Pues bien, incluso, desde el derecho romano se empezó a hacer referencia a lo relacionado con los perjuicios causados por las cosas, y, como primera medida se indicó que aquellas contaban con vida propia y que incluso, formaban parte del patrimonio de una persona. Ejemplo de ello son los esclavos, respecto de quienes, en el derecho romano, se consideraban como cosas, y, por tanto, los daños que éstos causaran debían ser asumidos o resarcidos por el dueño.

En el mismo sentido, Mazeaud (1962), indicó respecto de las cosas inanimadas que, desde la época de los romanos, fueron determinadas unas medidas o pautas tomadas, de referencia, para los eventos en los que se presentaran menoscabos a causa de objetos que se encontraran situados en las ventanas, por ejemplo. En estos casos, se había dejado por sentado, que, quien ostentara la calidad de casero o dueño de la cosa, estaba obligado a pagar los perjuicios generados, sin que la víctima tuviera la exigencia de demostrar la culpa.

Retomando entonces, los cambios dados gracias a la industrialización y a los avances científicos generaron la necesidad de establecer una determinada protección a favor de quienes vieran lesionados sus derechos, tras la ejecución de una actividad que fuera considerada peligrosa.

El fundamento normativo – aplicable o con transcendencia aún en la actualidad – es el artículo 2347 del Código Civil, que se basó en el Código Civil francés de 1804, que prevé una responsabilidad en cabeza de quien ostente la custodia de la cosa con la que se produzca un daño.

Y es que precisamente fue a partir del Código Civil francés, y de análisis doctrinales que surgió una teoría relacionada con la responsabilidad derivada o causada a través de cosas peligrosas o no, y que se fundamentó, inicialmente, en un factor de riesgo. Así lo indicaba Peirano Facio (1981), trayendo a colación al doctrinante Josserand, quien consideraba que en todos los eventos en los que se produjera un daño con la intervención de una cosa, animada o inanimada, debía darse aplicación a lo establecido en el artículo 1384 del Código Civil francés, que habilitaba a que al perjudicado no se le exigiera demostrar la culpa para que, eventualmente, le fuera reconocida algún tipo de reparación.

Con razón a lo anterior, fueron naciendo nociones como riesgo creado y riesgo beneficio, que guardaban relación con lo que implicaba la transformación industrial, pero especial o inicialmente, en lo concerniente a los sucesos que generaban daños, en el ámbito laboral. Entonces, puede decirse que, la atención a los daños que se causaran a otro, tuvo su origen en los accidentes laborales, máxime si se tiene en cuenta que Francia se vio empañada en una Revolución Industrial, que trajo consigo nociones de riesgo profesional e industrial.

Entonces, a partir de allí se fueron considerando ideas y conceptos relacionados con el riesgo industrial, que, como lo indicó Labbé en 1980, implicaba que la entidad que tuviera alguna máquina a través de la cual obtuviera ganancias/utilidades, y con la que pudiera causar algún tipo de daño a otro, debía hacerse cargo de la reparación de esos perjuicios que causara.

Para el caso colombiano, la regulación frente a las actividades peligrosas fue señalada a través del artículo 2356 del Código Civil, normativa que ha permitido el desarrollo de diversas teorías de cara a la responsabilidad, tales como la teoría que se basa en la culpa (presunta y probada) la de la guarda, de presunción de responsabilidad y del riesgo. La mencionada norma indica, básicamente, que “por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparada por ésta.” Y, establece tres eventos, de entrada, que sugieren la responsabilidad en los eventos en los que se cause un daño.

La Corte Suprema de Justicia, el máximo órgano dentro de la estructura de la jurisdicción ordinaria, se adentró en un análisis profundo de la disposición en cuestión desde una perspectiva centrada en la responsabilidad que emana de las actividades consideradas intrínsecamente peligrosas, así como de la responsabilidad derivada de la naturaleza misma de ciertos elementos. En un fallo emitido el 4 de junio de 1992, el magistrado ponente Carlos Esteban Jaramillo Schloss delineó cuidadosamente el alcance de dichas actividades, definiéndolas como aquellas en las cuales el ser humano, al ejercer sus labores utilizando fuerzas que no puede controlar absolutamente, pone en riesgo inminente a otros individuos al alterar el equilibrio que previamente existía. Este riesgo surge incluso en el caso de que la actividad en cuestión se realice con destreza y se observe la diligencia requerida por dicha actividad caracterizada por su naturaleza peligrosa.

En este contexto, la Corte Suprema de Justicia enfatizó la importancia de considerar la noción de "actividades peligrosas" en un sentido amplio, abarcando aquellas actividades que, debido a su inherente riesgo, podrían potencialmente ocasionar daños a terceros. Asimismo, se subrayó la idea de la responsabilidad basada en el "hecho de las cosas en sí mismas", resaltando la obligación de garantizar un uso diligente y responsable de elementos que, por su propia naturaleza, podrían representar un peligro para la comunidad en general. Esta interpretación jurisprudencial buscó establecer una clara delimitación de la responsabilidad civil en situaciones que involucran riesgos potenciales, con el objetivo de promover la protección de los derechos y

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

la seguridad de los ciudadanos en el marco de actividades potencialmente peligrosas o situaciones con elementos inherentes de riesgo.

Entonces, para la jurisprudencia, de antaño, al haberse establecido en el Código Civil, ha establecido que la responsabilidad por daños causados a través de cosas animadas, implica que exista imprudencia, falta de precaución/pericia, y la naturaleza innata de la cosa, de ser potencialmente dañina

De acuerdo con lo anterior, es viable decir que las actividades peligrosas incluyen el desarrollo de una operación, que ésta sea catalogada como peligrosa y que tenga un carácter intrínseco de dicha peligrosidad. Sánchez (2019) ha señalado que el ejercicio de la actividad implica que se desarrolle de forma continuada varias acciones y de forma sistemática.

La peligrosidad, trayendo a colación al mismo autor quien en su obra cita a Comporti, indica que,

la peligrosidad de una actividad proviene de que su ejercicio normal y regular genera una notable potencialidad o inminencia de causar un daño, lo cual significa que, según los datos estadísticos o las reglas de la experiencia, ocasiona incidentes con una frecuencia alta en un determinado intervalo de tiempo, o que los daños que potencialmente puede causar son de notable magnitud o gravedad, aunque sean menos frecuentes. (Sánchez, 2019. P. 307)

Entonces, la peligrosidad en las actividades implica que éstas en su ejecución o desarrollo, puedan causar un perjuicio – daño, por sí misma, o a través del uso de diversas herramientas que conlleven de forma intrínseco el riesgo potencial de dañar a otro u otra cosa. Aquella característica de la actividad debe ser innata a ella y debe surgir de su ejercicio normal, y no, como lo menciona Sánchez (2019), de un acto imprudente, negligente o defectuoso.

De la norma inicialmente señalada, del concepto jurisprudencial, y las apreciaciones acotadas, es posible colegir que en Colombia se puede atribuir a algún agente, una deuda –

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

compromiso, derivada de un hecho causado por éste y/o a través de una cosa que se encuentra bajo su dominio, cuando la actividad desarrollada se encuentre dentro de las comúnmente denominadas como peligrosas.

Para Spector la normatividad relacionada con las actividades peligrosas “descansa en el cuidado que tomaría una persona razonable en las circunstancias específicas” (2003. P. 244) y, de acuerdo con ello, la responsabilidad que le pueda ser atribuible a determinada persona tendrá como soporte su culpabilidad de cara a la negligencia con la que ha actuado.

En ese orden de ideas, una actividad peligrosa debe enmarcarse en una regulación en la que se tiene como base la conducta de quien la realiza, frente a la razonabilidad con la que se desarrolla la acción; esto es, teniendo de presente los riesgos y sobre todo las prevenciones que deban aplicarse para que aquellos no se materialicen puesto que, omitirlo implicaría asumir el deber de reparación en los eventos en los que se causen daños.

Precisamente, la obligación de indemnización que se causa, tras la realización de una actividad peligrosa, surge dado que el agente ha asumido el riesgo de que pueda ocurrir un suceso dañoso, pues aquella tiene innato el riesgo; pues, tal como lo indicó en alguna oportunidad Tamayo (2007) la actividad peligrosa es sinónimo de uso de objetos o cosas que por su estructura incrementa la posibilidad de causar daños a otros.

1.2. CULPA PRESUNTA – PROBADA EN ACTIVIDAD PELIGROSA

La institución de la actividad peligrosa ha sido objeto de múltiples debates y evolución, tanto para doctrinantes como para la Corte Suprema de Justicia Colombiana, inclusive desde 1938. Para el órgano de cierre, el artículo 2356 del Código Civil, contiene el fundamento legal de ella, en la medida que establece que “por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por esta.” Sin embargo, esta noción fue considerada incluso, desde el Código de Napoleón, en el artículo 1384, que establecía que

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

existía responsabilidad por los daños que se ocasionaran con las acciones propias desarrolladas y por las que ejecutaran personas o cosas que estuvieran bajo el cuidado y garantía.

Mediante sentencia emitida el 14 de marzo de 1938, la Corte Suprema, dijo que, “el artículo 2356 del C.C. no puede menos de hallarse una presunción de responsabilidad. La carga de la prueba no es del damnificado sino de quien causó el daño (...)”; y, en la misma decisión estableció que, en estos eventos, el autor del daño debe demostrar, a través de elementos materiales probatorios, que ha mediado un caso fortuito, una fuerza mayor o que, para la producción del menoscabo, ha intervenido un elemento externo, pues, a juicio del órgano de cierre, no es suficiente alegar que no tuvo culpa en la comisión del hecho. (XLVI, pp.211-217).

La responsabilidad, entonces, basada en la culpa, dada la interpretación legal, ha permitido que se establezcan alcances a aquella, relacionadas con la culpa probada y la culpa presunta; y en donde la carga probatoria se invierte, es decir, no corresponde a la víctima acreditarla, sino al presunto causante, desvirtuarla.

No obstante, a la luz de la jurisprudencia colombiana, la responsabilidad civil que surge por a través de un riesgo creado – actividades peligrosas de la conducción, por ejemplo – solo es viable declararla, en los eventos en los que la víctima demuestra que el guardián de la cosa con la que se causó el daño, es culpable; no obstante, éste último puede evadir la obligación, acreditando que ha mediado una fuerza mayor y/o caso fortuito; o un hecho de un tercero o de la víctima. Lo anterior, implica dar aplicación a una culpa probada, en la que, en efecto, debe demostrarse a través de los elementos materiales probatorios concernientes, quién y cómo ha causado ese daño.

Sin embargo, la jurisprudencia también ha dado luces sobre la aplicación de una culpa presunta, que, implica que el guardián de la cosa peligrosa, causante del daño, está revestido con una presunción de responsabilidad, por el simple ejercicio de la actividad con la que creó el riesgo.

De acuerdo con Santos (2006), la culpa presunta, en la actividad peligrosa, implica que quien debe desvirtuar dicha presunción es la persona o el agente que tiene la custodia de la cosa o de la actividad en sí misma que origina el peligro; y, además, debe demostrar la concurrencia de un elemento adicional a él que influya en la esfera de la causalidad del hecho dañoso.

Ello implica entonces, que la persona sobre la que recae la presunción de culpa debe, acreditar la debida diligencia en el hecho, el cuidado en la ejecución de la actividad; y, además, que el daño o perjuicio generado tiene como fuente una causa distinta al despliegue de su actividad.

El ejercicio de la actividad peligrosa con sujeción a unos parámetros de prudencia, tendientes a erradicar o por lo menos minimizar los riesgos inherentes a aquella, no es razón suficiente para que, quien ejecuta o pone en marcha la conducta pueda desligarse de cualquier tipo de responsabilidad que se genere y que además ocasione daños a terceros ajenos.

Ahora bien, respecto de la culpa probada se ha dicho por Jaramillo (2013), que ésta implica la ejecución de una actividad que, pese a que es considerada como lícita, crea riesgos adicionales a los que una persona se encuentra facultada para soportar. En esta teoría, la realización de la actividad peligrosa trae consigo la culpa, y por ende el ejercicio de la acción implica la existencia de una culpa probada.

Tamayo (2005) respecto de la teoría de la guarda, ha indicado que el artículo 2356 del Código Civil, para las actividades peligrosas, determina un régimen jurídico de responsabilidad civil con culpa presunta y probada, junto con una obligación atribuible al guardián de la cosa, lo que, para el autor los objetos que se ponen en acción, responden a una guarda, a un uso, control y vigilancia, propendiendo por una prevención de un daño, razón por la cual, en el evento en que se cause aquel, mediará una responsabilidad atribuible al guardián.

En esta teoría, Tamayo (2013) explica que la misma únicamente podría predicarse respecto de la empresa transportadora en la que se encuentre afiliado un vehículo que se vea inmerso en un accidente de tránsito; en la medida que aquella se tiene como custodio de la cosa

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

y es a su vez, la misma entidad que hace el despliegue de la actividad haciendo uso del automotor.

Tratándose de la presunción de responsabilidad en actividades peligrosas, Velásquez (2015) ha manifestado que en aquella si bien es cierto que predomina la culpa, para efectos de exoneración, el sujeto al que se le imputa el daño, deberá demostrar que existió una causa extraña que lo generara. Es decir que, pese a que podrá presumirse la culpa en cabeza de quien ejerza la actividad peligrosa, aquel puede acreditar, por ejemplo, que medió otra fuente en la causación del perjuicio y, por tanto, existirá una extinción de la obligación de reparación.

En el mismo sentido lo indica Martínez (1998) pues para él, la norma que regula la responsabilidad por actividades peligrosas, determina que existe presunción de responsabilidad y por tanto el único medio de defensa para impedir que se le endilgue la obligación de resarcimiento, es que acredite que existieron circunstancias que rompieron el nexo de causalidad, es decir que no fue su actuar – causa – lo que ocasionó el daño.

Finalmente, en lo que respecta a las teorías que se han suscitado con ocasión a la responsabilidad de cara a las actividades peligrosas, también existe la teoría del riesgo, en la que, según Tamayo (2013) quien ha creado el riesgo y se ha aprovechado de él, deberá indemnizar los perjuicios que se deriven de aquel.

La teoría del riesgo entonces, trae consigo el presupuesto de que el agente que despliega la actividad peligrosa, mediante el uso de cosas y/o artefactos proclives a causar daños, debe realizar una especie de ponderación frente a la posibilidad de generar un perjuicio a un tercero, y el costo que pueda llegar a implicar la reducción del riesgo. Es decir que, aquel debe realizar las gestiones relacionadas con la previsión de detrimentos.

En concordancia con lo anterior, la Corte Suprema de Justicia, desde vieja data, ha señalado que cuando una persona ha causado un daño, por sí mismo o a través de sus agentes, éste se encuentra obligado legalmente a resarcir el perjuicio ocasionado. Sin embargo, aquella ha indicado que,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Cuando el daño tiene su origen en actividades que el legislador, en atención a que por su propia naturaleza o por los medios empleados para llevarlas a cabo están mayormente expuestos a provocar accidentes, ha calificado como riesgosas, apoyándose en el artículo 2356 del Código Civil la jurisprudencia igualmente ha implantado un régimen conceptual probatorio (...) (Sentencia SCJ 043451995. Expediente 4345, 2014)

Para el órgano de cierre ha sido claro entonces, que podrá existir responsabilidad causada por personas que se encuentran bajo el cuidado o dependencia de otro; por la persona en sí misma; e incluso, por los hechos ocasionados por las cosas bien sea animadas o inanimadas, respecto de los cuales deberá asumir la obligación de resarcir perjuicios, quien ostente la calidad de guarda, custodia y/o propiedad.

Según la norma ya mencionada, si bien el legislador determinó de forma específica quienes estarían obligados a asumir el pago de una indemnización derivada de las actividades peligrosas, esta asignación de atribución de deuda se realizó teniendo en cuenta el principio de control del peligro, y sobre todo las características de los riesgos mencionados, lo que impone una carga de prevención y cuidado que conlleven a disminuir el riesgo o impedir que se ocasione un resultado dañoso.

Sin embargo, la Corte Suprema de Justicia señaló que, a pesar de lo anterior, la lista presentada en el artículo 2356 del Código Civil no debe considerarse exhaustiva. Aunque el artículo sugiere elementos que permiten la aplicación analógica a otras situaciones, como la construcción y el uso de objetos inanimados, la Corte resaltó la necesidad de comprender que las conductas peligrosas se refieren a aquellas que generan un riesgo para terceros sin advertirles directamente una situación de peligro. En consecuencia, la ley presume la culpa del individuo que se beneficia de la actividad y, sobre todo, de quien tiene el control y supervisión sobre el objeto en cuestión.

En una sentencia datada el 14 de marzo de 1938, la Corte Suprema de Justicia explicó que la teoría del riesgo, que considera al creador responsable del riesgo, se enfoca principalmente en ciertas actividades debido a los peligros intrínsecos que estas conllevan. Esta teoría toma en cuenta la dificultad, que a menudo llega a ser imposible, de reunir pruebas por parte de las víctimas de hechos ocurridos durante el ejercicio de dichas actividades. En consecuencia, los daños de esta índole se presumen, en esta teoría, como causados por el agente respectivo. Por lo tanto, dicho agente o autor no puede eximirse de la responsabilidad de compensar los daños, excepto en caso de demostrar la existencia de un caso fortuito, fuerza mayor o la intervención de un elemento ajeno.

Claro entonces queda que, la actividad relacionada con la conducción de vehículos ha sido considerada por la jurisprudencia como una actividad peligrosa, en la medida que impone a la comunidad una carga adicional de cara al riesgo de recibir una lesión derivada de aquella diligencia; y conforme a ello, y a la posibilidad que ha establecido el legislador, que cuando concurre el hecho y un daño, se habilita la facultad de reclamar una reparación del perjuicio frente al causante.

En ese fallo en particular, la máxima autoridad judicial de alguna manera detalló una serie de actividades y elementos que se consideran dentro de la categoría de "peligrosos". Estas incluyen operaciones como la aviación, la construcción de edificaciones, la generación, transformación, transmisión y distribución de energía eléctrica, el uso de elevadores de carga, el manejo de ganado en áreas transitadas por peatones, la conducción de vehículos a motor, así como la construcción y gestión de represas, tanques o sistemas de tuberías para el transporte de agua. Además, se hizo mención de la producción, distribución y almacenamiento de gases como el metano y el propano, entre otras actividades y elementos similares.

Ahora bien, en consonancia con el artículo 2356 del Código Civil, la jurisprudencia ha señalado que en los eventos en los que se debata la concurrencia de una actividad peligrosa en la comisión de un hecho dañoso, estará a cargo de la víctima o tercero damnificado, acreditar:

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- a. El hecho
- b. El daño
- c. El nexo causal entre el hecho y el daño
- d. La actividad peligrosa desplegada por el agente

En el mismo sentido se hace menester indicar que, en las obligaciones que puedan surgir tras el desarrollo de actividades peligrosas, se presenta la presunción de culpa a cargo del agente a quien se le endilga la comisión del hecho y/o ejecución de la acción. No obstante, éste cuenta con la posibilidad de demostrar que ha existido una exoneración de responsabilidad en la medida que haya mediado la culpa exclusiva de la víctima, culpa de un tercero, y/o un caso fortuito o fuerza mayor.

Téngase en cuenta que, en la actividad peligrosa de la conducción de vehículos, se presenta necesariamente que, ante la ocurrencia del hecho dañoso, éste se ha causado a través de un automotor. De acuerdo con ello, y en la medida que se tiene a éste como una cosa respecto del cual existirá un propietario que en ultimas será el guardián de la cosa.

Ahora bien, la actividad peligrosa de la conducción de vehículos es una actividad que se encuentra permitida por parte del estado, es decir, es lícita y permitida, pero que puede ser potencialmente dañina, razón por la cual se ha permitido la posibilidad de reclamar el pago de una indemnización a favor de quien resulte perjudicado o dañado, tras el ejercicio de la actividad, como lo es el pasajero lesionado y/o fallecido luego de un accidente de tránsito; o el propietario de un bien que ha resultado menoscabado a través de un vehículo

1.3. DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Desde vieja data, el transporte se ha caracterizado por ser elemento esencial para el desarrollo de las sociedades, pues permite la comunicación, el intercambio de bienes y servicios, entre otras.

De conformidad con lo señalado por el Diccionario de la Real Academia española, el transporte se encuentra relacionado con la actividad de transportar, lo que implica un sistema que permite la conducción de un lugar a otro, de personas o cosas.

El contrato de transporte, implica la existencia de un acuerdo de voluntades por medio del cual una parte se obliga para con otra a trasladar de un lugar a otro a una persona, sana y salva; o a una cosa, a cambio de un pago o remuneración.

Para doctrinantes como Vicent (2008), aquel es un contrato por medio del cual una parte se obliga a trasladar de un lugar a otro (una persona o cosa) a cambio de un precio, con sujeción a unas condiciones pactadas en el contrato.

De esta manera lo ha señalado Arrubla (1988) quien define el contrato de transporte como el “convenio por el cual, una persona llamada transportador o transportista se obliga, a cambio de un precio, que se denomina flete o porte, a conducir de un lugar a otro, personas o cosas.” Quiere ello significar que se contraen unas obligaciones de resultado, pues, el fin último de la actividad, es lograr llevar a la persona a su destino.

Los contratos de transporte presentan entonces una serie de características, tales como, la onerosidad – en la medida que las partes intervinientes tienen para consigo y de forma recíproca beneficios. Así mismo, es genera obligaciones y deberes para las partes implicadas, por un lado, el transportador a cumplir con trasladar de un lugar a otro, y al contratante, de cancelar el valor correspondiente al servicio.

En la misma medida, el contrato no requiere de otro acuerdo para que se genere, es decir, aquel puede existir de forma independiente tras la convención que se haya elevado. Así mismo, es consensual pues para que se predique su existencia, es necesario que los interesados exterioricen su voluntad de celebrarlo.

Sobre este punto resulta relevante traer a colación que en los contratos de transporte intervienen básicamente dos sujetos, y de esta manera, quien

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

asume la obligación de transportar se denomina transportador o portado; remitente es la parte que solicita el transporte, que también puede ser el destinatario o consignatario cuando es la persona a la que se ha de entregar las cosas, siempre que sean éstas el objeto del contrato; pero cuando el destinatario es un tercero, se convierte en un elemento personal del transporte. (Bonivento, 1991, p. 168)

Entonces, el contrato de transporte exige la intervención de varias partes, por un lado, de quien se hace cargo de la obligación de ejercer la actividad, y por el otro, de quien necesita sea transportado o requiere que le sea transportada una cosa.

En Colombia, el contrato de transporte inicialmente fue regulado a través de la ley 84 de 1878, por medio del cual se implementó o emitió el Código Civil de los Estados Unidos de Colombia. En él se encuentra, en el capítulo 10, unas indicaciones relacionadas con el arrendamiento de transporte, señalando que éste no es otra cosa que, una convención, por medio de la cual una parte adquiere la obligación de “transportar o hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro”, esto, mediado por el pago de un precio.

La mencionada norma también estableció que, quien ejercía la actividad de transporte, debía garantizar no solo una buena conducta, sino también una idoneidad, de todas y cada una de las personas que intervinieran en la ejecución de aquella. Precisamente por ello, previó un tipo de responsabilidad en su cabeza, para los eventos en los que la persona que fuera objeto de transporte o los bienes transportados, sufrieran un deterioro o daño; y, la única manera con la que contaba el transportador, para exonerarse de su obligación, era demostrar que había ocurrido una fuerza mayor o un caso fortuito.

Años más tarde, en 1907, se emite la ley 4, a través de la cual se “reglamenta el servicio de la industria pública de transportes”, en dicha norma, se decretó que la inspección y vigilancia de las empresas del sector, debía ser ejercida por el entonces Ministerio de Obras Públicas y

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Fomento; y por ello, se ordenó la designación de una comisión de ingenieros, para que realizaran los reglamentos técnicos que regirían la actividad.

Con el paso del tiempo, fueron expedidas normas adicionales, como la Ley 53 de 1918, ley 7 de 1943, que dictaron disposiciones relacionadas con el transporte; Decreto 2281 de 1954, éste, a través del cual fue creada la Superintendencia Nacional de Transportes, a la que se le asignaron funciones de organización, reglamentación, control y vigilancia de la industria transportadora.

En el mencionado Decreto, se ordenó que debía ser expedida una tarjeta de identificación para cada vehículo que prestara el servicio público de transporte, y que diera cuenta de la afiliación a una empresa transportadora. Sin dicho documento, estableció la norma, el vehículo no podría transitar.

Ya para 1971, mediante la ley 410 se expide nuestro actual Código de Comercio, en el que se consignaron varias estipulaciones relacionadas con el contrato de transporte. Así, a partir del artículo 981 al 999, se establecieron disposiciones generales de la convención, y de los artículos 1000 a 1005, se señalaron aspectos relacionados con el contrato de transporte de personas, como obligaciones de pasajero, boleto, responsabilidad, pago, entre otros.

Y, de igual forma se establecieron en los artículos del 1008 al 10035 del Código de Comercio, aspectos aplicables al transporte de cosas, dentro de los que se encuentra, el concepto, el flete, obligaciones del transportista y del usuario, así como la seguridad, entre otras.

Por otro lado, fue expedida la ley 105 de 1993, a través de la cual se dictaron algunas disposiciones relacionadas con el transporte, estableciendo principios rectores del transporte, dentro del cual se establecieron, entre otros, el de seguridad e intervención del Estado. Precisamente en obediencia del último de los mencionados principios, quedó consignado que el servicio de transporte, en Colombia, era público, y por ello, el Estado estaba en la obligación de regular y ejercer el control y vigilancia de la actividad; esto, por medio del Ministerio de Transporte

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

y de los organismos pertenecientes a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Con el fin de unificar principios y criterios que fundamentaran la regulación, control y sobre todo reglamentación del transporte público, bien en su modalidad aérea, marítima, fluvial, férreo y/o terrestre, fue expedida la ley 336 de 1996. A través de la mencionada, se creó el Estatuto Nacional de Transporte, y se dictaron disposiciones referentes a la protección del público que hiciera uso del sistema de transporte, por ello, se ordenó que las autoridades correspondientes, debían exigir y verificar que se cumplieran condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, de cara a la prestación correcta del servicio.

En el mismo sentido, en el año 2002, se expide el Código Nacional de Tránsito, el cual pretendió dictar normas para reglamentar la circulación de “peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas”, en la mencionada norma se establecieron, de nuevo, principios rectores de la actividad, dentro de los que se encuentra, el de la seguridad, calidad, libre circulación, entre otros.

Vale la pena mencionar que, si bien puede decirse que existen dos regulaciones de cara al contrato de transporte, la primera regula las relaciones de transporte en las que se involucren personas que no ostentan la calidad de comerciantes y en las que la ejecución de aquel no sea un acto de comercio. La segunda, por su parte, se aplica respecto de los eventos en los que el transporte se desarrolla como acto de comercio.

Entonces, el transporte normalmente se ejecuta a través de un contrato, es decir, por medio de una convención en la que una parte adquiere ciertas obligaciones bien sea de hacer, dar o no hacer, tal como ha quedado indicado en la normatividad nacional; y que, el transporte, puede darse o predicarse respecto de personas y de cosas. Además, que éste puede ser terrestre, aéreo, fluvial, marítimo, férreo, masivo o no.

1.3.1. DEL CONTRATO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS

El contrato de transporte es un acuerdo entre dos partes, el transportista y el pasajero, en el que el transportista se compromete a llevar al pasajero a un lugar acordado de manera segura. La Corte Suprema de Justicia ha establecido que el transportista es responsable de los daños que sufra el pasajero durante el viaje, desde el momento en que el transportista se hace cargo del pasajero hasta que lo entrega en su destino. Esta responsabilidad es contractual, lo que significa que el pasajero no tiene que demostrar que el transportista fue negligente para tener derecho a una indemnización. La responsabilidad del transportista se extiende a todos los daños que sufra el pasajero, incluyendo lesiones personales, muerte y pérdidas materiales. El pasajero puede reclamar una indemnización al transportista a través de una acción derivada del contrato.

Es claro entonces, que el acuerdo de voluntades al que se hace mención implica la aceptación de unas cargas y/o deberes respecto de quienes intervienen en él a tal punto que, como lo menciona Francisco Tamayo,

Si el transportador sólo se obligara a desplegar prudencia y diligencia, nos hallaríamos frente a una obligación de medio; en cambio, como en el presente caso el transportador se obliga concretamente a una determinada prestación, decimos entonces que existe una obligación de resultado. Exactamente se trata de una obligación de seguridad” (Tamayo, 1974. P. 137)

Así pues, el contrato de transporte, al mediar un deber de llevar de un lugar a otro una cosa o persona – sana y salva – implica que quien adquiere la obligación, se compromete a cumplir con una meta específica, que únicamente puede predicarse el cumplimiento cuando se ha logrado aquella, razón por la cual puede decirse que su obligación es de resultados.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

En los eventos en los que una de las partes intervinientes en el contrato se comprometa a cumplir una meta específica, se estará ante una obligación de resultado, tanto así que en estos sucesos

el deudor se compromete a procurar al acreedor un resultado determinado y preciso.

La obligación de resultado es a veces denominada, obligación determinada. El deudor de una obligación de resultado es condenado a indemnizar si el hecho prometido no se produce. El contenido de la obligación parece ser el resultado mismo. (Tamayo, 1990)

Al respecto vale reiterar que en el contrato de transporte en efecto, la obligación que se adquiere no es otra que la de llevar de un lugar a otro a una persona o a una cosa, incluso, la normatividad colombiana de forma textual ha indicado aquel compromiso; razón por la cual puede decirse que en aquel se fija una meta, que es admitida y/o apropiada por el transportador, y es quien debe lograr la consecución de aquella, por lo que el cumplimiento o no del deber asumido se analizará de cara al resultado obtenido.

Con base en todo lo mencionado anteriormente, es evidente que la definición del contrato de transporte de personas, entendido como un acuerdo de voluntades que establece deberes y obligaciones, implica el reconocimiento de la existencia de un pacto que debería beneficiar a todas las partes involucradas. Sin embargo, es importante tener en cuenta que, en caso de incumplimiento, demora o ejecución defectuosa del contrato, pueden surgir una serie de perjuicios que deben ser responsabilidad de la parte que no cumplió, recordando que la obligación se refiere a resultados y no a métodos.

Desde la perspectiva del contrato, resulta crucial mencionar el artículo 1095 del Código Civil, que define un contrato o convenio como un acto en el que una parte se compromete con otra a dar, hacer o no hacer algo. Cada parte puede ser una o varias personas. Esto implica que

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

el contrato es un instrumento que genera una serie de compromisos para los participantes, los cuales a menudo son recíprocos.

Además, la legislación ha establecido que las obligaciones pueden surgir del acuerdo real de voluntades entre dos o más personas, como en los contratos o acuerdos; de un acto voluntario de la persona que asume la obligación, como en la aceptación de una herencia o legado y en todos los cuasicontratos; como consecuencia de un acto que ha causado daño o perjuicio a otra persona, como en el caso de los delitos; o por disposición de la ley, como ocurre entre padres e hijos. (Ley 84, 1873)

Así pues, podrán existir obligaciones derivadas de pactos – acuerdos de voluntades – así como también por los daños que se generen tras la comisión de algún delito; esto, en la medida que el legislador lo ha permitido y, sobre todo, reglamentado.

Se tiene entonces que en el contrato – pacto - de transporte de personas se genera un compromiso de hacer en cabeza del transportista, que no es otra, que la de llevar de un lugar a otro a una persona, sana y salva; y respecto del contratante, éste se obliga a dar – o pagar – un valor determinado como contraprestación al servicio solicitado. Podrá decirse entonces, que existirá un equilibrio contractual, como unas cargas y/o deberes debidamente señalados.

Teniendo en cuenta que para el transportador – contratista – se genera la obligación respecto del pasajero – contratante – el Código de Comercio establece de forma específica, que aquel deberá responder por los perjuicios que se le causen a éste, desde el momento en el que se encuentre bajo su dominio, y no se limita a los daños que se le puedan causar en el recorrido (ejecución en sí misma del contrato) sino también los que se generen en los sitios en los que el pasajero ascienda al vehículo y descienda del mismo, e incluso, en los lugares que haya destinado el transportador para la desarrollo del contrato de transporte.

Entonces, es viable afirmar que durante la ejecución de la obligación pueden presentarse situaciones que impidan el cumplimiento del contrato o que éste se cumpla de forma tardía o defectuosa y que esto a su vez, cause daños al pasajero.

Por ello, durante la ejecución del contrato se ha establecido de forma legal un deber de protección y seguridad que debe garantizar el transportador. Aquel, haciendo referencia a que se deben realizar todas las gestiones tendientes a proveer cuidado y prevención de cara a los peligros que puede tener inmersa la actividad de transporte.

Frente al deber de seguridad, Solarte (2004), ha mencionado que éste se encuentra en cabeza del deudor principal, quien debe adelantar las gestiones tendientes a disminuir el riesgo o posibilidad de menoscabar los intereses no solo personales, sino también patrimoniales de un tercero o de la otra parte del contrato. Es decir, el transportador, deberá emplear todas las acciones que se requieran para disminuir los riesgos eventuales, pues su obligación no se limita al traslado de las personas de un lugar a otro, sino que, además, debe conducir las sanas y salvas.

Como se ha mencionado en líneas anteriores, en Colombia, existe el Estatuto Nacional de Transporte, que ha determinado que el transporte terrestre es un servicio público y esencial; además, establece que el transporte público de personas funciona para subsanar las necesidades que se presentan de cara a la movilización.

Específicamente, tratándose de transporte público de pasajeros, se han venido emitiendo varias normas, como lo es el Decreto 170 de 2001, a través del cual se dictan disposiciones para el servicio de transporte terrestre automotor colectivo; el Decreto 171 de 2001, por medio del cual se reglamenta el transporte de pasajeros por medio de taxis; el Decreto 174 de 2001, que regula lo relacionado con el transporte público especial; o el Decreto 175 de 2001 que se expidió con el fin de emitir pautas en lo concerniente al transporte mixto.

También ha sido emitido el Decreto 1079 de 2015, que reglamenta el sector Transporte en nuestro país; compilando y sistematizando las normas que deben regir la industria transportadora. Esta norma ha sufrido diversas modificaciones, dentro de las que se encuentran, el decreto 1906 de 2015, el 2297 de 2015, el 1310 de 2016 y 296 de 2017.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

No obstante, aun cuando se adelanten las gestiones pertinentes relacionadas con la seguridad, cuidado y diligencia, en la ejecución del contrato de transporte de personas, pueden presentarse situaciones que impiden el cumplimiento de la obligación de resultado, esto es, de llevar sana y salva a la persona de un lugar a otro, y por ello, se ha previsto que en estos eventos, el transportador debe garantizar el pago de los eventuales perjuicios que se puedan ocasionar tras el incumplimiento contractual.

Precisamente por ello, la legislación colombiana ha determinado que, para que pueda permitirse la explotación de la actividad de transporte de personas, los propietarios de vehículos destinados a dicha labor, deben ser inscritos o registrados en empresas transportadoras, quienes a su vez, deben constituir seguro obligatorio por su cuenta o a través de compañía de seguro, por medio del cual, se otorgue cobertura a la eventual responsabilidad civil, en la ejecución de la operación riesgosa, como lo es la conducción.

1.4. DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

La responsabilidad civil en el sentido amplio de la palabra hace referencia al acaecimiento de perjuicios jurídicamente relevantes, tras el desarrollo de alguna actividad, y que implican el resarcimiento de esos daños. Es decir que, esta figura engloba la necesidad que surge, de reparación de perjuicios, causados por una persona a otra, con o sin culpa.

Existen distintos conceptos doctrinales de cara al término que debe ser usado para hacer referencia a la responsabilidad, y, por tanto, autores como Besalú (1998) han sido claros en indicar que, frente a los perjuicios causados, resulta de más sencilla aplicación el término de “responder”, máxime si se tiene de presente que la responsabilidad implica la obligación de reparar un menoscabo causado a otro, tras el incumplimiento de alguna obligación previa. Para otros autores, el término que encasilla o encierra todo lo relacionado con la responsabilidad, es el derecho de daños, pues, garantiza que exista reparación, incluso, de réditos colectivos.

La responsabilidad, para Bonnecase (1985), no es una cosa distinta al resultado de una acción del hombre, por medio del cual expresa su comportamiento frente a un deber o a alguna obligación, y, por tanto, de cara a aquella, resulta relevante el análisis de la violación de la norma u obligación.

De acuerdo con ello, puede indicarse que la responsabilidad está estrechamente relacionada con el cumplimiento o no de una serie de obligaciones; así, mientras no medie incumplimiento no habría lugar a que se generen pagos de daños y perjuicios.

Dentro de los principios que rigen, casi que de manera universal, se encuentra el de *alterum non laedere*, considerado inicialmente en el derecho romano por Ulpiano; aquel, hace referencia a que, como precepto, no se le debe hacer daño a otro.

Aquel, podría afirmarse, suele ser la base de la responsabilidad, en la medida que, quien incumpla con dicho principio, transgrede un ordenamiento y naturalmente, causa perjuicios a un tercero.

El principio entonces, tiene aplicación en el desarrollo normal de la vida social, como incluso, ley natural de la convivencia entre hombres, máxime cuando,

La vida en sociedad [y] el vivir honestamente, interpelan al hombre para que no dañe a sus semejantes. La conducta dañadora se muestra como impropia, equivocada e ilícita.

El *naeminem laedere* o el no dañarás es una consecuencia indudable del deber de hacer justicia, dando a cada uno lo suyo, quitándole cierto derecho o interés el cual antes se beneficiaba por estar en su persona o patrimonio. La idea central es que, al menos como regla, todo daño es injusto en cuanto lesiona un interés merecedor de tutela y a la vez, viola el genérico deber jurídico de no causar daño al otro, *alterum non laedere*. (Stiglitz y Echevesti, 1997. P. 216).

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

En desarrollo del principio general de no causar daño a otro, ciertamente puede ser introducido o señalado en las normas, sin embargo, aunque no se encuentre formulado expresamente, si hace es concebido como un precepto de aplicación, aunque sea de forma deductiva, pues como se ha dicho, hace parte de forma intrínseca en la sociedad, como una especie de estándar de conducta.

En palabras del tratadista Viney, la función de la responsabilidad civil, está más encaminada a disuadir y prevenir la ocurrencia de sucesos que generen daños a otros. Esto, habilita a que se ejerzan acciones de resarcimiento, cuando la función no se haya cumplido.

Quiere decir entonces, que, pese a la función de la responsabilidad civil, el fundamento de ésta termina siendo la reparación integral que se genera por la comisión de un daño.

En el ordenamiento jurídico colombiano, el legislador no señaló de forma taxativa la existencia de un deber de no dañar a otro, sino el de resarcir los daños que llegue a causar, tal como sucede con lo señalado en el artículo 1604 y 2341 del Código Civil; inclusive, el Código Penal, en su artículo 94, indica que la comisión de una conducta punible trae consigo la obligación de reparación de los daños que se generen.

No obstante, se reitera, no existe una norma textual que traiga o aplique el precepto antes mencionado, e indique que no se debe dañar a otro, sino que simplemente se reglamenta la obligación resarcitoria; motivo por el cual incluso, podría mencionarse que la normatividad colombiana reglamenta la sanción (deber de reparar) más no la prevención de la acusación de daños.

Téngase en cuenta que, el mencionado principio de no dañar a otro, en la práctica, está acompañado de derechos y de deberes. Por tanto, la responsabilidad civil implica no solo el deber de no dañar, sino que también tiene la obligación de reparar; y claramente ellos, se aplican de forma correlativa a las personas.

El sistema jurídico, como se dijo, señala las sanciones que se generan cuando se rompe el principio general de no dañar a otros – lo que lleva implícito el precepto – así, cuando existe

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

tal incumplimiento se funda una responsabilidad por la comisión de un acto ilícito, y a su vez, se da la posibilidad de aplicar una sanción previamente señalada.

Para los efectos correspondientes a lo que nos compete, se tendrá como concepto de responsabilidad, el que ha señalado Borja (1991) quien ha indicado que aquella es la obligación de indemnización que surge cuando se han causado unos daños a un tercero, que jurídicamente no está en capacidad de soportar.

La responsabilidad civil es la obligación de reparar los daños causados a terceros. La Corte Suprema de Justicia ha reconocido que la legislación en esta materia debe adaptarse a las realidades contemporáneas, debido a los nuevos riesgos y peligros generados por los avances científicos y tecnológicos. Estos avances han dado lugar a la aparición de nuevas actividades peligrosas, como el transporte de alta velocidad, la construcción de grandes estructuras y la instalación de plantas nucleares. Estas actividades implican un mayor riesgo para los individuos, por lo que el responsable de ellas debe asumir una mayor responsabilidad por los daños que pueda causar.

Además, los avances tecnológicos han llevado a una revisión de los enfoques tradicionales de prevención y evitación de daños. Esto ha permitido determinar con mayor precisión la responsabilidad del sujeto cuyo comportamiento ilícito se analiza, y el criterio para considerar que el daño fue causado por un factor ajeno a él.

Queriendo decir lo anterior que, de la responsabilidad civil se deriva la posibilidad de realizar no solo la imputación jurídica de determinado hecho dañino, sino también, de que nazca una obligación de resarcimiento por los perjuicios que llegaren a causarse.

Realizadas las anteriores manifestaciones, resulta relevante indicar que desde tiempo atrás, ha existido un marcado intento de diferenciación entre la responsabilidad que puede nacer de la existencia de un contrato y la que se genera sin que exista tal. Sobre el particular, Valencia (1982) enseñó que, para lograr la identificación de las dos responsabilidades, es necesaria la determinación de qué tipo de lesión se ha causado. Así, cuando se lesiona un derecho subjetivo

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

absoluto, como la vida, el honor, el dominio, se estará ante una responsabilidad aquiliana o extracontractual; y, por su parte, cuando se lesiona un derecho subjetivo particular, contenido en un contrato, surge la responsabilidad civil contractual.

Ahora, para que pueda predicarse la existencia de una responsabilidad civil, es necesario que se presente una conducta – hecho, un perjuicio y un nexo de causalidad entre el primero y el segundo.

1.4.1. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL

Teniendo como premisa que la responsabilidad civil es la consecuencia jurídica que impone la carga de indemnizar, luego de que se causen daños a un tercero, es necesario enmarcar dicha responsabilidad dentro del ámbito contractual.

Por consiguiente, como sugiere su denominación, la imputación de una responsabilidad civil de índole contractual requiere la confluencia de dos elementos fundamentales: la existencia de un contrato válido y el incumplimiento de las obligaciones que surgen de dicho contrato. En este sentido, se ha establecido que la transgresión del contrato en cuestión puede manifestarse de diversas maneras, ya sea a través de un incumplimiento total, un incumplimiento parcial (también conocido como incumplimiento imperfecto) o incluso por un retraso en el cumplimiento (cuando el deudor realiza el pago de la prestación, pero lo hace de manera tardía). Cualquiera de estas formas de incumplimiento deberá ocasionar perjuicio al acreedor correspondiente (Mantilla, 2007, p. 328).

En el contexto de la responsabilidad civil contractual, es crucial considerar que cualquier falta de cumplimiento, sea total, parcial o tardío, puede generar consecuencias perjudiciales para la parte que se supone ha sido afectada por el incumplimiento. Mantilla (2007) destaca la importancia de comprender que la base de la responsabilidad contractual radica en el daño sufrido por el acreedor como resultado directo del incumplimiento por parte del deudor. Esta

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

interpretación resalta la necesidad de garantizar que ambas partes cumplan con las obligaciones estipuladas en el contrato, con el fin de evitar cualquier perjuicio o pérdida para cualquiera de las partes involucradas.

Así pues, el concepto amplio de incumplimiento contractual implica que el incumplimiento, ya sea total, parcial, defectuoso o incluso tardío, es considerado incumplimiento como tal. Aquello, como lo ha señalado Oviedo (2019), es una insatisfacción de los intereses que habían sido garantizados mediante el negocio jurídico, lo que significa incumplimiento del contrato.

De acuerdo con ello, resulta claro que los negocios jurídicos son una figura más allá de un medio de las cuales se generan, modifican o se extinguen obligaciones, puesto que, a través de aquellos, se busca la satisfacción de intereses del acreedor, motivo por el cual, se “produce la responsabilidad del deudor sea que la falta de cumplimiento resulte imputable o no a su conducta.” (Oviedo, 2019. P. 125)

Así pues, la responsabilidad civil contractual, hace referencia a la posibilidad de que un acreedor, ante el incumplimiento de las obligaciones derivada del contrato, pueda adelantar una serie de medidas que permitan la satisfacción de sus intereses – previamente insatisfechos – por el incumplimiento. De esta manera se han dicho que existirán “remedios” a favor del acreedor, como, por ejemplo,

La pretensión de cumplimiento específico, incluida la reparación y sustitución para la falta de conformidad; la reducción de precio generalizada para todos los cumplimientos imperfectos; la resolución por incumplimiento y la indemnización de daños. (...) Así, en la resolución se requiere que el incumplimiento sea esencial, con independencia de la imputación subjetiva al deudor; y en la indemnización de daños, que la inejecución, cualquiera sea su entidad, sea imputable al deudor y lo será mientras no intervenga una causa de exoneración. (Vidal, 2011. P. 269 – 270)

En ese orden de ideas, dentro de la responsabilidad civil contractual y claramente ante el incumplimiento contractual, estaremos ante la posibilidad de obtener resarcimiento de perjuicios, a menos que la causa del incumplimiento sea ajena al deudor (exoneración de responsabilidad) por lo que habrá, en estos eventos, un incumplimiento, un perjuicio causado y una imputación a cargo del deudor.

1.4.2. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

Hablar de la responsabilidad civil extracontractual implica reconocer la existencia de una violación de deberes jurídicos a un tercero, sin que medie entre el agente y la víctima una relación o negocio jurídico. Así pues, mientras la responsabilidad civil contractual requiere de la existencia de un incumplimiento de una obligación, o como se dijo, de una insatisfacción de intereses, la extracontractual no.

Para Mazeaud, (1997) en este tipo de responsabilidad extracontractual no ha existido previamente un vínculo jurídico entre quien causa el daño y la víctima; es decir que, no se requiere la existencia de relación en derecho, para que pueda predicarse una eventual responsabilidad, tras el acaecimiento del hecho dañoso.

En este tipo de responsabilidad civil, se hace relevante el ya mencionado principio relacionado con el deber de no causar daños, so pena de que nazca la obligación de reparación de un daño. Esto, en la medida que aquella tiene su origen en un hecho jurídico, bien sea en forma de delito o de un ilícito de carácter civil.

Es viable entonces predicar la existencia de una responsabilidad civil extracontractual, en los eventos en los que se ha causado un perjuicio a otro y se genera la obligación de reparar, puesto que, aquella se define como el deber de asumir las consecuencias que genere un acto, un hecho y/o una conducta. Éste tipo de responsabilidad, diferenciada de la contractual, teniendo en cuenta que,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

(...) mientras que la responsabilidad extracontractual opera entre quienes ha vinculado únicamente al azar y la extensión de los imperativos de conducta incumplidos en los que toma causa la respectiva prestación resarcitoria del daño en que dicha responsabilidad se traduce, es definida con frecuencia con normas de notoria abstracción, lo que en último análisis lleva a concluir que no es indiferente en modo alguno el régimen en que de hecho se sitúe una demanda entablada para obtener el pago de perjuicios. (Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil. 1999. Exp. 5099)

Este tipo de responsabilidad se presenta cuando se ha incumplido no una obligación sino un deber de conducta, como lo es la pericia, la prudencia y debida diligencia; y en este sentido, la normatividad colombiana ha señalado que habrá responsabilidad civil extracontractual cuando se ha cometido un delito o culpa, y que ha causado un daño.

De esta manera, y como lo sostienen los hermanos Mazeaud (1977), la responsabilidad aquiliana implica la existencia de la culpa, que tiene naturaleza de intencional, y en donde se encasilla la actuación delictual o dolosa, pues media el deseo o intención de causar un daño; y la culpa no intencional, que es la que hace referencia a la imprudencia y/o negligencia, y en la que no existe propósito de dañar a otro.

Ahora, para que pueda predicarse este tipo de responsabilidad, es necesario que converja la culpa del causante, el daño, y por supuesto, la relación de causalidad entre los dos primeros; esto, pues como lo sostuvieron Colin y Capitant (1960) la responsabilidad por los daños ocasionados, podrá ser atribuible a una persona, cuando ha mediado la existencia de un daño efectivamente causado, la posibilidad de que el hecho generador sea imputable a quien se le endilga como autor, y que haya un perjuicio para la víctima.

La responsabilidad civil extracontractual, ha sido doctrinalmente encasillada dentro de las modalidades, pues esta puede ser causada por el hecho propio, por el hecho ajeno, por las cosas, por los animales e incluso, por el desarrollo de actividades peligrosas.

Sobre este último, se ha de decir que los perjuicios que se generan, provienen normalmente de acciones u omisiones. Las primeras, como la conducción de vehículos, la operación y/o manipulación de sustancias químicas, entre otras; y las segundas, en los eventos en los que existe ausencia de reparación de un automotor, o de conservación y mantenimiento de plantas, entre otras.

En estos eventos, la responsabilidad puede ser denominada sin culpa, pero se impone el deber de resarcimiento, tras la ocurrencia del hecho dañoso, teniendo en cuenta que la actividad que se desarrolla impone un riesgo especial y adicional al que normalmente se estaría en posibilidad de soportar.

Todo lo anterior, para indicar que en Colombia se ha reglamentado legislativa y jurisprudencialmente, la posibilidad de que, ante la existencia de un daño o perjuicio que pueda ser irrogado a otro, éste tendrá el deber de reparar o indemnizar al perjudicado; máxime, cuando la comisión del menoscabo, proviene de una de las actividades que infieren cierto grado de riesgo o peligro.

1.4.3. CONCLUSIONES

Desde tiempo atrás, han existido una serie de circunstancias y sucesos que, de alguna manera habilitan la generación de daños a personas y a sus cosas. Por ello ha surgido también la necesidad de llevar a cabo gestiones que permitan la mitigación de esos perjuicios, y que, faciliten la nueva realidad de quien ha padecido el detrimento.

Dentro de las actividades permitidas, que pueden representar un potencial daño a la comunidad, es precisamente aquella que se deriva de la conducción de vehículos, que, si bien es cierto se puede presentar desde el ámbito privado, también surgen desde lo público.

Para la presente investigación, se ha interesado en la actividad de conducción de vehículos de servicio público, para el transporte terrestre de personas, el cual, de acuerdo con

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

definición legal, suele implicar el pago de una contraprestación para que pueda ser ejecutado el contrato de transporte.

De acuerdo con lo anterior, han surgido unas figuras jurídicas con el fin de amparar o proteger a quienes, haciendo uso del contrato de transporte público terrestre de personas, terminan padeciendo perjuicios, por algún tipo de lesión que se le cause, e inclusive, por su propio fallecimiento.

Para estos eventos, actualmente es pacífico el concepto no solo doctrinal, sino jurisprudencial e inclusive normativo, en Colombia, que enseña que, media la responsabilidad civil contractual. Es decir, que, surge para el causante del daño, por el incumplimiento contractual, la obligación de resarcir o indemnizar esos perjuicios causados.

No obstante, también existe la posibilidad de que, aun cuando no exista una conexión – contractual – entre perjudicado y causante del daño, también puede mediar una responsabilidad o una obligación de éste último, de pagar por el detrimento que se le cause a ese tercero.

2. CAPÍTULO 2. DE LOS CONTRATOS DE SEGURO

2.1. DEL NACIMIENTO DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS

El contrato de seguro, como lo conocemos hoy en día, surgió en respuesta a una necesidad que se evidenció en la sociedad. Esto, en la medida en que permitió a los comerciantes reducir los comentarios relacionados con el riesgo que implicaba desarrollar ciertos negocios. Entonces, los seguros nacen como respuesta a ese requerimiento, y con el paso de los años, fue adquiriendo mayor regulación y, claridad, sobre todo contractual.

Precisamente por ello no puede indicarse alguna fecha de surgimiento de los seguros, pero, como se indicará, aquellos surgieron y fueron averiguando la probabilidad de que, un tercero, ajeno a la actividad que se pretendiera amparar, asumiera algún porcentaje del riesgo que implicara la acción comercial que se ejecutara.

Sobre este punto, vale la pena traer a colación el Código Hammurabí, el cual, contenía una serie de normas a través de las cuales se pretendió regular las conductas de las personas. Este documento, plasmó la posibilidad que los viajeros pudieran unirse para que se brindaran protección mutua, respecto de los eventos que se pudieran presentar en los trayectos, por la existencia de los malhechores, sobre todo en el desierto. Esta unión, permitía que, ante la ocurrencia de un acto de saqueo, en el que algún viajero padeciera daños o pérdidas, las mismas pudieran ser repartidas entre todos los viajeros, y así todos compartirían el quebranto.

En otro documento histórico que muestra ciertos indicios de prácticas aseguradoras, o al menos una aproximación a las mismas, se encuentra el Talmud. Este texto, que incluye varias leyes judías, establece la posibilidad de formar asociaciones entre marinos para compartir la compensación de pérdidas sufridas por un barco.

Según se menciona en el documento, según lo señalado por Palacios (2007), los marinos podrían acordar entre ellos que, si uno de ellos pierde su embarcación por su propia culpa, no

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

se le reemplazaría. Sin embargo, si la pérdida ocurría sin culpa por parte del marinero, se construiría una nueva embarcación. En el caso de que la pérdida ocurriera en una distancia donde los barcos normalmente no navegan, no habría obligación de proporcionar una embarcación de reemplazo.

Esta regulación histórica sugiere que ya en tiempos pasados se reconocía la posibilidad de establecer límites en la asunción de riesgos. De acuerdo con lo planteado por Arango (2014), los contratos de seguros surgieron como respuesta a las necesidades presentadas en el comercio, como un mecanismo que permitía a los comerciantes reducir la especulación sobre el riesgo real asociado a sus actividades comerciales cotidianas. Esto implica que, con el fin de obtener protección durante diversas actividades comerciales habituales, surgió la opción de crear un acuerdo en el que un tercero se comprometiera a cubrir los posibles daños que pudieran surgir.

Los contratos de seguro han surgido, dada la necesidad de contar con una especie de protección o amparo, dados los diversos e innumerables riesgos a los que se está expuesto. Por ello, aquellos, como han sufrido una evolución con el paso de los años, esto, en la medida en que, de conformidad con lo señalado por Gómez (2001), inicialmente los seguros, surgidos en Italia, eran constituidos única y exclusivamente para amparar el transporte marítimo, específicamente las mercancías que se transportaban por este medio, y las naves utilizadas. No obstante, la modalidad se fue extendiendo por toda Europa, precisamente por la actividad comercial.

Pese a que, como se dijo, inicialmente el seguro se dio en el transporte marítimo, en 1967, luego de la ocurrencia de un gran incendio que generó la pérdida de un importante número de viviendas, nace una especie de compañía de seguros que pretendía brindar auxilio a las personas que hubieran sufrido los daños, tras el suceso. Para Garrido y Comas (1954), en 1753, se crea, en París, una entidad que se encargaba de cubrir las pérdidas que se ocasionaran en

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

bienes inmuebles, ante la eventualidad de incendios o rayos, y esto se hacía, gracias a que se la compañía cobraba una suma de dinero, a cambio de la protección.

Con el pasar de los años, el seguro continuó evolucionando, y fueron naciendo compañías aseguradoras, que se encargaban de asumir los riesgos que implicaban ciertas actividades, o sucesos. Por ello, a mediados del siglo XIX, surge un tipo de seguro de responsabilidad civil, a través del cual se otorgaba cobertura a los daños que se les ocasionaran a empleados de las empresas, a través de los medios de transporte disponibles para su uso. Para Garrido y Comas (1954) este tipo de seguros surgió en Francia, ante la necesidad de amparar los riesgos que implicaba el uso de vehículos y caballos.

2.2. CONCEPTUALIZACIÓN DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS

En relación con el concepto de contrato de seguro, se ha argumentado que su establecimiento tiene como objetivo proporcionar una forma de protección o cobertura que permita la compensación de ciertos perjuicios sufridos después de la ocurrencia de un riesgo específico. En este sentido, desde una perspectiva económica, el seguro se define como un proceso en el cual un grupo de personas expuestas a las posibles consecuencias de ciertos eventos (riesgos) reúnen sus aportaciones con el propósito de compensar a aquel miembro de dicho grupo que sufra las secuelas de dichos riesgos. La organización de este conjunto, la selección de los riesgos pertinentes y la determinación de las contribuciones de los asegurados están a cargo de una entidad (ya sea una sociedad anónima, una cooperativa, una mutualidad o el Estado) que se encarga de brindar el servicio, para lo cual se prepara tanto técnicamente como financieramente (Halperin Isaac, 1997, p. 3).

Desde una perspectiva más amplia, se puede entender que el contrato de seguro opera como un mecanismo que permite a los individuos mitigar las consecuencias financieras derivadas de eventos inciertos y adversos. Esto implica que los participantes, al unir sus recursos, pueden

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

compartir el riesgo entre ellos, aliviando así la carga individual y garantizando una cierta estabilidad económica en caso de que surjan circunstancias imprevistas. Esta forma de organización colectiva proporciona una red de seguridad que no solo protege a los individuos en momentos de crisis, sino que también contribuye al desarrollo de un sistema económico más resiliente y equitativo.

Según Uría (1994), en los contratos de seguro una persona, que suele ser el asegurador, adquiere la obligación de cancelar una indemnización o un determinado valor (asegurado), de acuerdo con los montos que se hayan fijado en el acuerdo, en el evento en el que ocurra el suceso amparado.

Para Benítez (1995), en este tipo de acuerdos de voluntades, una institución asume ciertos riesgos, eventos o sucesos, a cambio de que le sea cancelada una contraprestación económica, en este caso, una prima. Entonces, mientras aquella se obliga a indemnizar, una vez se configure el suceso amparado; otra parte asume el deber de pagar la prima, y adquiere el derecho de ser indemnizado.

Para Serrano (2004) el seguro es el contrato a través del cual una persona, normalmente jurídica, adquiere una obligación de indemnizar a otra persona (asegurado), ante la ocurrencia de algún tipo de pérdida o daño, tras la producción de un suceso o riesgo, que ha sido objeto del seguro. Para el autor, es necesario que medie un pago de una suma de dinero por parte del “asegurado”, para que pueda surgir el deber de asunción del riesgo.

Manzano (1980), ha precisado que el seguro, es un acuerdo de voluntades, a través del cual una parte denominada asegurador, en contraprestación al pago de una suma de dinero, que es cancelada por el asegurado, se obliga a indemnizar a éste, o pagar una suma determinada, por los menoscabos que sufra tras la ocurrencia de ciertos sucesos.

La Corte Constitucional de Colombia, en sentencia T – 720 de 2013, hizo referencia al contrato de seguro indicando que,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Es una obligación que se contrae entre el asegurador y asegurado y/o beneficiario, que está sometida a una prestación acordada en condición suspensiva, que se da por la ocurrencia de un siniestro, a partir de un hecho incierto que no depende de la voluntad del tomador, asegurado o beneficiaria y la ocurrencia genera la obligación del asegurador, esto frente al riesgo amparando dentro del contrato de seguro, así como las exclusiones, límites pecuniarios y temporales pactados siendo fijos y no de interpretación más allá de su contenido

Quiere indicar lo anterior que, los contratos de seguros se basan en amparar un riesgo del cual no se tiene certeza de su ocurrencia, y en los que, una vez suceda, se genera el pago de una indemnización, que compense la eventual pérdida que se ocasione.

Entonces, a modo de conclusión, es viable indicar que los contratos de seguros, son acuerdos de voluntades en las que intervienen como mínimo, un asegurador y un asegurado, y en los que se adquieren unas obligaciones, previo al pago de una suma de dinero, para que, ante la ocurrencia de cierto suceso o riesgo, el primero (asegurador) asuma el pago de una indemnización por los daños que pueda sufrir el asegurado.

2.3. LOS CONTRATOS DE SEGUROS EN COLOMBIA

En Colombia, y dado que en el año 1863 nace el Código de Indias, se plasmó una regulación específica para los temas comerciales terrestres y marítimos, en los que se incluía el contrato de seguro. En este momento entonces, se empezó a regular todo lo relacionado con el negocio asegurativo, sin que existiera como tal algún tipo de norma que permitiera la comercialización libre del mismo.

El seguro en Colombia, de acuerdo con Bravo y Fernández (2011), tuvo sus inicios en 1874, cuando se constituyó una entidad denominada “Compañía Colombiana de Seguros” –

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Colseguros – la cual tuvo autorización para comercializar seguros para el transporte, especialmente el fluvial. No obstante, dada la ocurrencia de las pérdidas, en la medida que las mercancías en su mayoría no lograban llegar a su destino, la compañía de seguros entró en crisis. Esto motivó a que ingresaran a nuestro país, reaseguradoras de Francia, y que, por tanto, fueran surgiendo seguros de acuerdo con las necesidades.

No obstante, en 1922, luego de que se presentara una crisis económica a nivel mundial, que repercutió en el país, y que obligaron a analizar causas y soluciones para la misma, se logró establecer una, que consistía básicamente en que no existían sistemas administrativos y mucho menos financieros que generaran un blindaje económico al país, para los eventos en los que sucediera una crisis. Por ello se dio apertura a la creación de un Banco de la República, y surgió una misión denominada por quien encabezaba la misma, esto es por Edwin Walker Kemmerer.

La misión Kemmerer, cuyo propósito consistía en examinar la situación económica del país, considerando una variedad de actores económicos como las cámaras de comercio y otros entes relevantes, condujo a la creación de un espacio para la discusión jurídica en torno a todos los aspectos relacionados con la actividad de seguros. A raíz de este estudio, se llevó a cabo la promulgación de la Ley 105 de 1927, como resultado directo de las recomendaciones y hallazgos surgidos de la misión. Según Galindo (2006), antes del 15 de noviembre de 1927, cuando se emitió la Ley 105, el país contaba con muy pocas regulaciones en relación con los seguros. En ese momento, las directrices predominantes se basaban principalmente en el código de comercio del Estado de Panamá, que fue adoptado por Colombia a través de la ley 57 de 1887. La regulación específica de la actividad de seguros se estableció posteriormente en la mencionada Ley 105 de 1927, que se mantuvo en vigor hasta 1990, momento en el cual se promulgó la Ley 45, la cual introdujo una nueva dirección en la concepción del sistema financiero colombiano.

Con el transcurso de los años, se implementaron diversos cambios normativos, al tiempo que el mercado de seguros experimentaba un crecimiento significativo. Para el año 1960, ya se

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

contaba en el país con la presencia de varias compañías de seguros, lo que marcó un hito en la evolución y expansión del sector asegurador en Colombia.

Es por este motivo que, en 1966, el Consejo de Estado emitió un fallo en el cual estableció que, con el objetivo de lograr una eficiencia económica necesaria en el sector de seguros, era factible desviarse de las tarifas impuestas a las entidades aseguradoras y fijadas por Asecolda. Sin embargo, la decisión señaló que las compañías que no estaban afiliadas a esta condición tampoco cumplían con las regulaciones, lo que generaba desequilibrios. Este fallo sentó un precedente relevante para la industria de seguros, ya que otorgó importancia al sector de manera significativa por primera vez.

Años más tarde, en 1990, se expidió la Ley 45, a través de las cuales se impartieron normas que regulaban la actividad aseguradora en el país. En la mencionada norma, se especificó que la actividad aseguradora debía ser entendida como aquella en la que se llevaban a cabo negocios u operaciones de seguros, esto es, celebración de contratos de seguros y reaseguro.

Adicionalmente se precisó que, para poder ejercer una actividad aseguradora, era necesario contar con autorización expresa de la Superintendencia Bancaria, la cual sería permanente e indefinida.

La ley también diferenció los seguros de vida y de daños, consagró la existencia de la libre competencia en el sector, reguló temas relacionados con las cláusulas de las pólizas, señaló términos de pago de indemnización, limitó la responsabilidad en tiempo, en lo relacionado con reaseguros, entre otros aspectos.

Posteriormente, en 1997, se promulgó la ley 389, la cual introdujo modificaciones a las regulaciones ya establecidas en el Código de Comercio, específicamente en los artículos 1036 y 1046. Según Herrera (2003), estas enmiendas significaron que a partir de 1997, el contrato de seguros en Colombia dejó de ser un acto solemne y pasó a ser un acuerdo consensual, lo que implica que sus efectos comienzan a regir en el ámbito jurídico desde el momento en que las

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

partes expresan sus voluntades. Asimismo, a partir de 1997, la póliza de seguros perdió su carácter constitutivo del contrato y ya no mantuvo su exclusividad probatoria.

En general, cabe destacar que el desarrollo de la industria de seguros en Colombia ha evolucionado y se ha adaptado a las necesidades que han ido surgiendo a lo largo del tiempo. Precisamente por esta razón, los seguros, no solo en Colombia, sino a nivel mundial, han experimentado transformaciones significativas en respuesta a los cambios derivados de la globalización y otras fuerzas económicas y sociales.

De acuerdo con Morales & Arrubla (2015) el campo asegurador en Colombia, ha venido surgiendo, en la medida que se ha venido desarrollando el país, dados los eventos históricos que se han presentado, y por ello, precisan que,

En todos los sentidos de la sociedad tales como la familia y las actividades comerciales o servicios las cuales dan vida económica al País, las compañías aseguradoras han dado protección y han pagado seguros a los beneficiarios, permitiendo reparar perdidas por muerte, hurto, incendios, lucro cesante, daños emergentes, reparaciones de pérdidas y siniestros, así como también a las empresas industriales, agrícolas en daños en sus maquinarias, así como el lucro cesante; al Estado protegiéndolo con los Seguros de Cumplimiento que deben tomar los contratistas; a la comunidad y a los conductores, con los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre otros (p. 33).

Sin lugar a dudas, la función desempeñada por la actividad aseguradora ha sido fundamental en la protección contra eventos que, en determinadas circunstancias, representan momentos críticos para aquellos que sufren perjuicios inesperados. En el marco legal colombiano, el concepto de seguro se encuentra definido en el artículo 1036 del Código de Comercio. Según este artículo, el seguro se establece como un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva.

Según la perspectiva presentada por Palacios (2007), el seguro se configura como un contrato en el que una entidad legal debidamente autorizada, conocida como aseguradora, asume los riesgos transferidos por otra persona, ya sea natural o jurídica, denominada asegurado, a cambio del pago de una prima periódica. Estos riesgos se definen como situaciones que demandan la toma de decisiones y que pueden implicar algún tipo de peligro o contingencia, cuyas soluciones o efectos resultan imprevisibles.

En el contexto normativo de Colombia, el contrato de seguro ha sido objeto de múltiples definiciones. No obstante, en nuestro país, a través de la ley 389 de 1997, artículo 1, se especificó que "el seguro es un contrato consensual, bilateral, oneroso, aleatorio y de ejecución sucesiva". Esto implica, tal como se ha mencionado anteriormente, que el seguro se fundamenta en un acuerdo de voluntades y presenta características específicas que incluyen su naturaleza consensual, la reciprocidad de obligaciones, el componente oneroso, la incertidumbre en relación con los eventos futuros y su naturaleza progresiva en cuanto a su ejecución.

2.4. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO

De acuerdo con la normatividad colombiana, los contratos de seguro cuentan con unas características especiales, como se señalarán a continuación:

2.4.1. LA CONSENSUALIDAD

El contrato de seguro se ha convertido en un acuerdo consensual, lo que implica, desde la implementación de la Ley 389 de 1997, que este contrato se perfecciona y entra en vigor meramente con el consentimiento de las partes. En otras palabras, el contrato puede tener validez a través de manifestaciones de voluntad, ya sean escritas, digitales o verbales.

Es relevante destacar la redacción actual del artículo 1036 del Código de Comercio, ya que anteriormente se establecía que "el contrato de seguro se perfecciona desde el momento en que el asegurador suscriba la póliza". Esto requería que el contrato de seguro se formalizara mediante la suscripción de un documento, lo que resaltaba la importancia de la solemnidad para validar el consentimiento de las partes.

Por lo tanto, la consensualidad del contrato de seguros, de acuerdo con la normativa actual, implica que basta con el acuerdo de voluntades entre las partes, es decir, el tomador y la aseguradora, para que el contrato entre en vigencia y se generen las obligaciones pertinentes, sin la necesidad de suscribir un documento adicional como requisito formal.

Esta consensualidad incluso abre la posibilidad de que, además de que la póliza pueda servir como prueba de la existencia del contrato de seguros, la confesión también tenga este mismo efecto. Por lo tanto, el documento que contiene la póliza tiene únicamente un propósito probatorio, tal como se establece en el artículo 1046 del Código de Comercio, y, por lo tanto, no limita ni representa por sí solo el nacimiento del seguro. En resumen, el contrato de seguros puede entrar en vigor con o sin el documento de la póliza, ya que su existencia puede ser respaldada por otras formas de evidencia legal.

Haciendo referencia al artículo 1046 del Código de Comercio, se establece que el contrato de seguro puede ser probado mediante un documento escrito o por medio de una confesión. Con propósitos exclusivamente de prueba, se requiere que el asegurador entregue al tomador, en su forma original y dentro de los quince días siguientes a la celebración, el documento que contiene el contrato de seguro, conocido como póliza. Esta póliza debe redactarse en español y ser firmada por el asegurador.

Es evidente que esta normativa se refiere principalmente a la evidencia del contrato de seguro, indicando esencialmente que hay libertad en la presentación de pruebas en relación con este contrato. Sin embargo, esta libertad está restringida a medios específicos, como el medio escrito (la póliza) o la confesión.

Según las observaciones de Ordóñez (2001) sobre los requisitos de evidencia del contrato de seguros, el artículo mencionado plantea una dificultad, en particular, la de que el contrato debe ser probado por escrito. Según este autor, surge la necesidad de determinar qué aspectos o información deben incluirse en el documento presentado como evidencia del contrato de seguro para que sea considerado como tal. Para él, el documento debe incluir al menos la identidad de las partes que participan en el contrato y también los elementos esenciales del mismo.

No obstante, según la perspectiva de otros estudiosos, el documento que contiene el seguro, o al menos el que se pretende presentar como tal, debería simplemente hacer referencia a la existencia del contrato.

En relación con la evidencia de la existencia del contrato de seguro, la Corte Suprema de Justicia indicó que la nueva ley, en su esfuerzo por eliminar la exigencia de la póliza como requisito formal necesario para la constitución del contrato de seguro, no pretendía generar márgenes de incertidumbre ni dar lugar a disputas interminables. En cambio, optó por exigir un formalismo adicional para la prueba, como la presencia de un documento que, aunque no afecta el perfeccionamiento del contrato, sí influye en la forma en que se debe demostrar. Además de la posibilidad de prueba de confesión, ampliando así el régimen legal anterior.

Este documento puede ser denominado póliza, cuyo original el asegurador está obligado a entregar al tomador, "con fines exclusivamente probatorios", según lo establecido en el artículo 1046. De manera alternativa, cualquier otro documento que sea lo suficientemente adecuado para deducir el acuerdo de voluntades y los elementos esenciales del contrato puede servir. Este debe permitir la identificación de los sujetos contratantes, el objeto, la cobertura, la vigencia y la prima acordada, entre otros aspectos fundamentales. En resumen, en ausencia de una póliza, que es el documento expedido con fines puramente probatorios, un escrito adecuado puede ser suficiente para inferir la existencia del contrato de seguros en los términos indicados. En su

ausencia, la confesión puede ser utilizada como respaldo para establecerlo en sus componentes esenciales.

Es así que, la existencia de una póliza que confirma la existencia del contrato de seguro no significa que se elimine la característica consensual del contrato, es decir, que su perfeccionamiento se dé con el simple consentimiento de las partes involucradas. Esto implica que, en ausencia de un soporte que confirme el contrato en cuestión, será necesario recurrir a otros medios de prueba, como la confesión.

2.4.2. LA BILATERALIDAD

De acuerdo con lo señalado por el artículo 1496 del Código Civil, los contratos en Colombia, pueden ser unilaterales o bilaterales. En los primeros existen obligaciones que surgen solamente para una de las partes, pues el otro contratante no adquiere compromiso alguno; en los segundos, por su parte, los intervinientes en el contrato, asumen obligaciones de forma recíproca.

El contrato de seguro es bilateral, en la medida que los contratantes adquieren obligaciones recíprocas, tal como lo establece o define el artículo 1496 del C.C.; y, por ende, por un lado, una parte se obliga a pagar un valor correspondiente a la prima y a conservar el estado del riesgo que traslada, y la otra, a cancelar el valor al que haya lugar, una vez ocurra el siniestro.

Lo anterior, con sujeción a la literalidad de la norma. Esto guarda relación con lo señalado por la doctrina, que especifica que el contrato es bilateral, desde su formación y respecto de los efectos que produce, pues nacen obligaciones que terminan siendo recíprocas para quienes intervienen en el contrato.

Claramente, la responsabilidad que recae en la compañía de seguros está condicionada al cumplimiento de un evento o circunstancia específica en el futuro. No obstante, esto no implica que el compromiso no surja en el momento en que el contrato se perfecciona. Al mismo tiempo,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

con el nacimiento del contrato, emergen todas las obligaciones asociadas, como la indemnización por siniestros, la notificación al tomador o asegurado sobre cambios o modificaciones en las cláusulas del seguro, entre otras.

En relación con las obligaciones asumidas por la compañía de seguros, Ordóñez (2001) señaló que el asegurador asume otras responsabilidades que, si bien pueden no ser significativas desde una perspectiva económica, no dejan de ser obligaciones. Específicamente, asume de manera inmediata la obligación de seguridad. Esta obligación de seguridad surge desde el momento mismo en que se celebra el contrato, ya que a partir de ese momento se entiende que el riesgo ha sido transferido a la aseguradora o de alguna manera esta lo ha asumido.

En este contexto, es crucial enfatizar que, más allá de la responsabilidad principal, como el desembolso de la compensación una vez que se produce un incidente asegurado, la compañía de seguros también adquiere un compromiso sustancial en términos de seguridad. Esta obligación se relaciona no solo con la evaluación del riesgo que está dispuesta a asumir, sino también con el riesgo que transfiere al asegurado, asegurando así el cumplimiento de los términos acordados en el contrato de seguro.

La Corte Suprema de Justicia ha examinado esta obligación en una sentencia antigua, donde afirmó que, mediante la celebración del contrato, el asegurado obtiene un beneficio que se traduce en una sensación de calma y seguridad, ya sea en la certeza de que su necesidad será atendida o en la tranquilidad de que, en caso de un incidente temido, se le brindará alguna protección, aunque sea parcial. Si bien el seguro no elimina por completo el riesgo, sí amortigua sus posibles efectos perjudiciales, brindando así un sentimiento de bienestar personal, alivio y una garantía que libera al asegurado de preocupaciones, destacando así el papel fundamental del seguro en la protección y tranquilidad de los individuos.

Por consiguiente, es imperativo para la aseguradora garantizar que, en caso de que ocurra el evento asegurado, cumplirá con los compromisos establecidos en el contrato, demostrando así su compromiso con la protección y seguridad del asegurado.

De acuerdo con las normas que regulan el contrato de seguro, existen obligaciones que nacen respecto de las partes. Respecto de la compañía de seguros, tales como, la expedición de las pólizas, documentos contentivos de las cláusulas aplicables al contrato, restitución de la prima en el caso en el que se genere una terminación anticipada, inspeccionar el riesgo, si aplica, entre otras.

En cuanto al tomador, surge la obligación de pagar el costo del seguro o prima, informar de forma sincera el estado del riesgo que traslada, dar aviso del siniestro dentro de los 3 días siguientes a su ocurrencia, dar cabal cumplimiento a las garantías que ha adquirido dentro del seguro, entre otras.

En ese orden de ideas, al ser señalado taxativamente el contrato de seguro como uno bilateral, se entiende que todas las partes intervinientes en él, adquieren obligaciones recíprocas.

2.4.3. ONEROSIDAD

En Colombia, el Código Civil establece en su artículo 1497, que los contratos pueden ser onerosos o gratuitos. Es gratuito, en los eventos en los que solo existe beneficio para alguna de las partes; y oneroso, cuando las dos partes contratantes adquieren utilidades.

El contrato de seguro es oneroso, y esto implica que, como se precisa anteriormente, existe una carga económica entre las partes, representadas en el pago de la prima, por un lado, y en el pago de la indemnización, por el otro.

En relación con este aspecto fundamental del contrato de seguros, varios expertos en la materia han señalado que el acuerdo de voluntades conlleva un beneficio para todas las partes involucradas. De hecho, Ordóñez (2001) enfatizaba que la onerosidad era un elemento esencial sin el cual el contrato de seguro carecería de su verdadera naturaleza y significado.

Además, Ossa señaló que ni el pago de la prima ni la asunción del riesgo representan actos de generosidad mutua entre las partes del contrato de seguro. Si bien la liberalidad puede

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

observarse en el caso de los beneficiarios en los seguros de vida, esto no desestima la naturaleza onerosa del contrato en su conjunto. Esta distinción se mantiene, a pesar de la posibilidad de que algunos beneficiarios puedan no tener la obligación de realizar un pago o contraprestación, sino simplemente recibir un beneficio.

Por consiguiente, aunque algunos beneficiarios del contrato de seguro puedan disfrutar de beneficios sin tener que aportar una contraprestación directa, esto no socava el hecho de que el contrato de seguro, en su esencia, conlleva una carga económica para cada una de las partes involucradas, lo que subraya la naturaleza transaccional y recíproca del contrato.

2.4.4. ALEATORIEDAD

El artículo 1498 del Código Civil, establece que, cuando respecto de una de las partes intervinientes en el contrato se predique una obligación equivalente respecto de la otra, se entenderá que aquel es conmutativo; pero que, cuando ese equivalente consista en una contingencia incierta de utilidad o de detrimento, se tendrá la relación contractual como aleatoria.

El acuerdo de voluntades también contiene la característica de ser aleatorio, y, en palabras de López (2014), implica que “la prestación a cargo de uno de los contratantes no guarda relación alguna con la del otro (...) por estar sometida esa prestación a la ocurrencia incierta de un hecho futuro (...)”, es decir que prima la incertidumbre respecto de la producción del siniestro.

Entonces en el contrato de seguro, las prestaciones que surgen, no son equivalentes, esto, en la medida en que, en el evento en que exista el siniestro, la aseguradora tendrá la obligación de cancelar la indemnización correspondiente, que suele ser significativamente mayor que el porcentaje o monto que el asegurado cancela por concepto de prima. En cambio, en el evento en el que no se configure el riesgo amparado, el asegurado no recibirá contraprestación alguna, aunque haya cancelado el valor correspondiente a la prima.

Esto quiere significar que, existe una incertidumbre respecto de la ocurrencia del siniestro, pues, tal como lo indica Morandi (1980), aquella es la que permite que se le asigne un carácter aleatorio al seguro.

En este tipo de acuerdos, Ordóñez (2001) ha explicado que las prestaciones a cargo de la compañía en caso de un siniestro no pueden ser determinadas con certeza en cuanto al momento en que puedan surgir o a la cantidad exacta que pueda ser necesaria para cubrir los costos.

Sin embargo, según Benítez (1955), la naturaleza aleatoria del contrato de seguros resulta inaceptable, ya que, en su opinión, las compañías de seguros siempre obtienen ganancias. Esto se debe a las características intrínsecas del acuerdo y la forma en que el riesgo se distribuye entre la gran comunidad de asegurados y aseguradoras. Los siniestros que puedan afectar a cualquiera de ellos, considerados de manera aislada, se calculan en base a las leyes estadísticas, y el asegurador paga su monto con las primas abonadas por el conjunto de los asegurados. Esto consagra el principio de mutualidad en el que se fundamenta y descansa el seguro, eliminando cualquier posibilidad de enriquecimiento o empobrecimiento aleatorio.

Para el autor mencionado, por lo tanto, no hay margen para que se hable de aleatoriedad, ya que desde el momento en que se celebra el contrato, las prestaciones que deben asumir ambas partes se definen claramente.

2.4.5. EJECUCIÓN SUCESIVA

El contrato de seguro, tal como la norma comercial lo enseña, es de ejecución sucesiva en la medida en que, mientras se encuentre vigente el contrato, las obligaciones que se han adquirido con él, se mantienen o subsisten.

Si bien es cierto, las obligaciones que surgen del contrato, algunas se deben cumplir en determinado momento, como lo es el pago de la prima, el pago de la indemnización una vez

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

ocurrido el siniestro, existen otras que se van dando durante toda la vigencia del correo, como constituir y mantener las garantías, o el estado del riesgo.

Palacios (2007) precisaba que precisamente por el carácter sucesivo del contrato de seguros, es que no se admite “la resolución por incumplimiento de las obligaciones o cargas que de él derivan, como acontece con los contratos de ejecución instantánea, sino la terminación”, lo que lleva a concluir que, cuando ocurre la finalización del contrato, puede pasar que la aseguradora se vea obligada a hacer la devolución de la prima no devengada al asegurado.

Entonces, cuando nace a la vida jurídica el contrato de seguro, nacen también las obligaciones recíprocas, que se mantienen en el tiempo, incluso luego de finalizada la vigencia del contrato de seguro, como ocurre en el evento en el que, ocurrido el siniestro, el asegurado debe dar aviso del mismo.

2.4.6. CARÁCTER INDEMNIZATORIO

Ahora bien, si bien es cierto la norma antes citada no menciona o hace referencia a otras características del contrato de seguros, doctrinantes como López (2014), han señalado que aquel, además, contiene la particularidad de ser indemnizatorio, en la medida que lo que se pretende con él, es resarcir los perjuicios que se ocasionen tras la ocurrencia del riesgo asegurado. De igual forma, ha indicado que le aplica el principio de la ubérrima buena fe, pues no debe presentarse una intención dolosa, o un ánimo de defraudar.

Así pues, el contrato de seguro, no es otra cosa que un acuerdo de voluntades por medio del cual una persona traslada un riesgo y la otra la asume, a cambio del pago de un dinero denominado prima. Téngase en cuenta entonces que el seguro en sí mismo, implica,

la traslación de riesgos, es decir, de aquellos que comportan una posibilidad de pérdida, la apuesta opera sobre los riesgos especulativos que tanto pueden significar posibilidad de pérdida como la de una ganancia. En otros términos, el juego es origen

de nuevos riesgos. El seguro, en cambio, elimina o desplaza los actuales (Ossa, 1962. P. 43 y 44)

En relación a este aspecto, es pertinente mencionar el artículo 1054 del Código de Comercio, el cual define el riesgo como un suceso incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del tomador, del asegurado o del beneficiario, y cuya realización conlleva la obligación del asegurador. Los hechos que son ciertos, salvo la muerte, y los que son físicamente imposibles no constituyen riesgos y, por lo tanto, están fuera del ámbito del contrato de seguro. De igual forma, la incertidumbre subjetiva en torno a un hecho específico, independientemente de si se ha cumplido o no, tampoco se considera como riesgo.

Esta denominación es de suma importancia, ya que este elemento es transferido a la compañía de seguros con el propósito de compartir la pérdida o el daño en caso de que ocurra algún evento imprevisto.

En consecuencia, surge la necesidad, como Gherzi (2007) señaló, de evaluar las posibles ocurrencias del riesgo para poder tomar medidas económicas desde el propio patrimonio frente a la eventualidad de un siniestro, o bien, considerar la opción de transferirlo a otra persona, ya sea natural o jurídica, con el fin de garantizar que, en caso de que el siniestro se materialice, se realice el pago correspondiente a la indemnización.

Entonces, puede decirse que, el contrato de seguro ha sido creado con el fin de permitir y lograr una redistribución de riesgos a entidades con algún poder económico, que garantice que, puede otorgar cobertura a ciertos sucesos que pueden ser constitutivos de siniestros.

En el seguro, se permite la delimitación del riesgo que va a ser trasladado a la compañía aseguradora, precisamente en razón a que no podría incluirse indistintamente todos los escenarios posibles de causación de un perjuicio. Téngase en cuenta que el riesgo objeto de cobertura, debe ser considerado como una mera expectativa de que pueda llegar a ocurrir, es decir que aquel puede generar una posibilidad de causación.

Entonces, es válido afirmar que, cuando se contrata un seguro, lo que se pretende es la distribución de un riesgo, que asume una compañía aseguradora. Ésta, a su vez, realiza lo propio, a través de los diversos contratos de seguro que comercializa y respecto de los cuales recibe el pago de una prima, lo que le permite a su vez, lograr una solvencia económica que garantice sufragar sus propios gastos y, además, pagar las reclamaciones que reciba, ante la ocurrencia de un siniestro.

Allí radica la necesidad de que el Estado reglamente y controle la actividad, máxime cuando media la captación de dineros de la ciudadanía.

2.4.7. CONTRATO DE UBÉRRIMA BUENA FE

La buena fe es un principio fundamental que debe regir en todos los contratos, impregnando las interacciones entre las partes con un espíritu de honestidad, lealtad y transparencia. Su importancia trasciende al ámbito constitucional, ya que el artículo 83 de la Constitución Política establece claramente que "las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten en estas".

Este principio implica un compromiso de confianza y responsabilidad en el cumplimiento de lo acordado entre las partes. Su origen remonta a raíces religiosas, donde la buena fe se entendía como una promesa respaldada por un juramento, cuyo incumplimiento conllevaba sanciones divinas. Según lo precisado por Neme (2010), este principio se ha consolidado como un pilar ético en la sociedad contemporánea, con la expectativa de que las personas actúen de manera honesta y justa en sus transacciones y acuerdos.

En el contexto de los contratos de seguros, la buena fe se erige como un requisito fundamental, exigiendo a ambas partes involucradas en el contrato actuar de manera transparente y honesta en todas las fases del acuerdo, desde la celebración hasta su ejecución.

Este compromiso ético garantiza un marco de confianza y reciprocidad, crucial para mantener la integridad y la equidad en las relaciones comerciales y legales.

La diosa fides, por su parte, constituyó la personificación divina del vínculo y del respeto de los officia o compromisos bilaterales existentes entre dos sujetos. De ahí deviene que en la edad mítica “fides” represente ese vínculo religioso sellado por un juramento, cuya violación constituye ofensa directa a la diosa, transgresión que era punida por Júpiter con todo su furor (pág. 35).

No obstante, esa “fides”, terminaba siendo conceptualizada por cada persona, de acuerdo con sus propias convicciones, y por ello, es que surge el concepto de la “bona fides”, relacionada con que existirían consecuencias, ante la ausencia de cumplimiento de los compromisos que se llegaren a adquirir.

Para Carvajal (2014), esa buena fé, permitía “verificar el contenido implícito de los contratos celebrados, pues se aludía a un vínculo que había superado al abandono unilateral (por ejemplo, las relaciones entre patrono y cliente) y se refería a un vínculo recíproco de fides”.

Gracias al transcurso del tiempo, al surgimiento de las relaciones, sobre todo mercantiles, es que se fue introduciendo ese principio de buena fe a las mismas, que terminaban regulando u ocasionando normas de conducta, en diversas prácticas, en especial, las que tenían que ver con el comercio.

De acuerdo con el ya mencionado autor, la buena fe podría ser catalogada o conceptualizada, como “el respeto por la palabra empeñada”, sin embargo, este concepto ha ido mutando, al punto que, al día de hoy, puede definirse desde diversas ópticas.

Precisamente, desde el punto de vista psicológico, Boetsch (2011), definió la buena fe, como,

... una opinión basada en una creencia errónea [...] la buena fe consistiría en un simple error valorado jurídicamente a favor del sujeto, sin tener en cuenta su

valoración ética [...]En la concepción psicológica todo tipo de ignorancia o error, cualquiera que sea la causa que lo motivó, puede servir para fundar la buena fe. En cambio, según la concepción ética, solo se encontrará de buena fe quien sufre de un error o de una ignorancia no culpable o excusable (págs. 52-53)

Para el autor entonces, la buena fe hace parte intrínseca de la persona, pues está en su ser como una convicción, respecto de la manera en la que debe actuar.

Desde el punto de vista ético, la buena fe se entiende como – una creencia – de que lo que se ejecute o realice, tenga el aspecto de correcto, aún cuando se encuentre en error, que no sea imputable a su propia desidia.

Entonces, de acuerdo con Neme (2009), la buena fe, relacionada con el juramento y el respeto por la palabra, se traduce a la existencia de lealtad para con el otro. Por ello, en el campo contractual, es necesario tener de presente que las partes que intervienen en un acuerdo de voluntades, deben cumplir de forma mutua, con unos deberes de conducta, los cuales deben ser exteriorizados. Todo, con el fin de que pueda generarse una confianza legítima, pero sobre todo, mutua.

El principio de buena fe en los contratos abarca todas las etapas del proceso, desde las negociaciones previas hasta la ejecución y finalización del acuerdo. Según Solarte (2004), este principio no solo se manifiesta durante la ejecución del contrato, sino que también tiene implicaciones importantes en las etapas de negociación y formación del mismo, particularmente en lo que respecta al deber de proporcionar información adecuada.

En la fase precontractual, la buena fe implica la obligación de no interrumpir injustificadamente las negociaciones preliminares, lo que podría resultar en la compensación de daños conocida como "daño in contrahendo". Durante la ejecución del contrato, la buena fe conlleva una serie de deberes de conducta que amplían los compromisos asumidos por cada

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

parte, con el propósito de proteger los intereses de la contraparte y evitar cualquier abuso o desviación en el ejercicio de los derechos subjetivos.

Por ende, el principio de buena fe en los contratos actúa como un mecanismo regulador que promueve la coherencia en el comportamiento de las partes, limita el abuso de los derechos y fomenta relaciones justas y equitativas en el ámbito contractual. Su importancia radica en su capacidad para garantizar la honestidad y la equidad en las interacciones comerciales, fortaleciendo así la confianza y la seguridad en las transacciones contractuales.

Entonces, es pertinente señalar que la buena fe se manifiesta a través de la divulgación transparente de información crucial para la celebración de un contrato específico, permitiendo a ambas partes conocer aspectos relevantes del negocio en cuestión sin ocultar datos importantes. Según Halperin (1986), como se menciona en la obra de López, el principio de buena fe no es exclusivo del ámbito de los seguros, sino que es un principio fundamental que rige todo el derecho de las obligaciones y afecta tanto la celebración como la ejecución de los contratos en general.

En el contexto del seguro, se destaca la importancia de la buena fe para ambas partes involucradas. Por un lado, el tomador debe actuar con la máxima honestidad posible al describir el riesgo y mantenerlo en el estado acordado. Por otro lado, el asegurador está obligado a actuar con la mayor honestidad en la ejecución de sus obligaciones y en la interpretación de la póliza, teniendo en cuenta la naturaleza del contrato, que a menudo va más allá de la comprensión del tomador y que se rige por condiciones generales uniformes, impuestas al asegurado en principio.

Es importante destacar que el Código Civil, en su artículo 1603, enfatiza la obligación de todas las partes de conducirse de acuerdo con el principio de buena fe en todos los contratos. Por lo tanto, las disposiciones y obligaciones que emanan de los contratos, así como lo que se registra en ellos, son vinculantes para todas las partes involucradas.

La norma comercial también trae consigo lo pertinente, y en su artículo 871 establece que todos los negocios jurídicos deben ser no solo celebrados, sino también ejecutados, con sujeción

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

a la buena fe, y que por tanto, las obligaciones que surjan del mismo atan a las partes, incluyendo las que determine la ley, costumbre, o la equidad natural.

Quiere significar lo anterior que, la buena fe se aplica no solo en aspectos civiles sino también comerciales, y hace parte integral de las relaciones que generan obligaciones, todo, con el fin de que se pueda generar un ambiente de confianza mutua legítima.

En el campo de los seguros el concepto o la aplicación de buena fé, adquiere gran relevancia, en la medida que, como lo precisaba Ordóñez (2001), las compañías de seguros que asumen los riesgos, cuentan con información limitada al respecto, y únicamente se encuentra en cabeza de los tomadores, la información del estado real del riesgo. Sobre este punto, precisaba el autor,

Ni la intensidad del riesgo, ni la cuantía del interés asegurable, son elementos fácilmente determinables o siquiera verificables por la compañía de seguros. Es cierto que ella está facultada para hacer una inspección del interés y del riesgo pero, como se trata de bienes patrimoniales del asegurado, es el asegurado quien está en condiciones de señalar exactamente cuáles son la cuantía y la naturaleza de uno y otro (pág. 104)

Es decir que, en cabeza del tomador, está la información, y por ende se le exige que sea sincero al respecto, y suministre información verídica a la compañía de seguros. Sin embargo, no se puede dejar de lado que aquellas, dadas sus calidades de profesionales del seguro, también deben adelantar gestiones necesarias con el fin no solo de verificar las condiciones de los riesgos, sino de informarse, e informar al potencial asegurado/tomador, de forma transparente, las condiciones en las que va a llevar a cabo el negocio jurídico.

Evidentemente, el Código de Comercio, determina sanciones para los eventos en los que se falta a la verdad, tal como lo señala el artículo 1058. Por ello es que puede generarse una nulidad del contrato de seguro, en los eventos en los que se omite información relevante a la

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

compañía de seguros; aspecto que dependerá, en algunos casos, de la acción “investigadora” de la aseguradora, pues, si conoció de la información – que previamente le había sido ocultada -. O si tenía la obligación de conocerla, no puede, so pena de exonerarse de afectar el seguro, alegar la existencia de una reticencia (o falta a la verdad).

Entonces, aunque en todos los negocios jurídicos se exige la aplicación de la buena fe, en lo que respecta a los contratos de seguros, esta exigencia adquiere mayor importancia, pues quienes intervienen en el negocio deben actuar con pulcritud moral e intelectual, con el fin de generar esa confianza mutua. Como lo indica López (2014), “por eso son igualmente reprochables los reticentes y las aseguradoras que, ocurrido el siniestro, buscan toda clase de argumentos evasivos para no cumplir con su obligación...”

2.5. ELEMENTOS ESENCIALES DEL CONTRATO DE SEGURO

Realizadas las apreciaciones relacionadas con las características de los contratos de seguro, es importante mencionar que, el artículo 1046 del Código de Comercio, establece que, éste cuenta con unos elementos esenciales, es decir, que, ante la inexistencia de alguno de ellos, el contrato no podría surgir a la vida jurídica. Estos elementos son: el interés asegurable, el riesgo asegurable, la prima o precio del seguro y la obligación condicional del asegurador; que son explicados así:

2.5.1. INTERÉS ASEGURABLE:

Al hacer referencia al primer elemento esencial del contrato de seguros, esto es, al interés asegurable, se ha de decir que éste a la luz del artículo 1083 del C.Co., es la relación económica existente entre el tomador y el bien objeto de protección; es decir que, toda persona que cuente con un patrimonio que pueda ser objeto de afectación directa o indirecta, tras la realización de

un riesgo, tiene interés sobre aquel. Evidentemente este interés debe ser lícito, debe poder ser individualizado y estimado en dinero.

Se ha definido en términos doctrinales el interés asegurable como una conexión económica que vincula a una persona con un bien o patrimonio. Según Ossa (1991), esta relación económica se ve amenazada por uno o más riesgos y puede involucrar a una persona consigo misma, con otra persona, con otras posesiones o derechos, ya sea en un sentido general o particular.

Sin embargo, Ordóñez (2001) sugiere que en algunos casos podría no existir una relación económica clara en el contexto del seguro de personas. Al definir el interés asegurable como una relación de naturaleza económica, se destaca que su presencia en el seguro de personas es debatible, ya que el riesgo en este caso puede impactar negativamente los derechos subjetivos no patrimoniales del asegurado, como la vida, la salud o la integridad personal. En este contexto, el asegurado en sí mismo no está necesariamente inmerso en una relación de naturaleza económica, o al menos, el aspecto económico de dicha relación puede no ser relevante para los propósitos del seguro.

En resumen, aunque la comprensión general del interés asegurable implica una relación económica, especialmente en el contexto de los seguros de bienes, es importante destacar que, al menos en el caso de los seguros de vida, el valor específico de esta relación económica podría no ser fácilmente determinable o relevante.

2.5.2. RIESGO ASEGURABLE:

A la luz del artículo 1054 del C.Co., el riesgo asegurable corresponde a “todo suceso incierto que tenga la virtualidad de causar un daño a un determinado interés asegurable, con la única limitación de que no debe depender exclusivamente de la voluntad del tomado, asegurado o beneficiario”, es decir que aquel corresponde a todos los sucesos eventuales, de los que su

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

realización, no depende la voluntad exclusiva del tomador, asegurado y/o beneficiario, y que, al configurarse, genera la obligación a cargo del asegurador.

El riesgo, de conformidad con López (2014), los que “implican un detrimento económico (...)”, y por ello, debe ser un hecho del que no se conoce cuándo o cómo ha de materializarse.

Para Ordóñez (2001), los riesgos además de ser contar con la característica de incertidumbre de ocurrencia, deberían incluir, en la normatividad, la cualidad de expectante o pendiente, respecto del momento en el que nace el contrato, en la medida que “está excluida por la misma norma la posibilidad de cubrimiento del llamado riesgo putativo, que consiste precisamente en la incertidumbre de las partes acerca de si un hecho ocurrió o no en el pasado.”

Lo anterior, guardando relación con que, cuando se habla de riesgo, en materia de seguros, se hace referencia a sucesos que generan daños en las personas o en los patrimonios.

Teniendo en cuenta lo mencionado, y dando por sentado que el riesgo asegurable implica la incertidumbre, lo eventual, futuro y, además, ajeno a la voluntad del tomador, es importante precisar que la ley colombiana, en el artículo 1055 del Código de Comercio, determina que existen algunos sucesos que no pueden ser objeto de cobertura, como lo es el dolo, la culpa grave, los actos meramente potestativos del tomador, e inclusive las sanciones penales o policivas.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dado que el riesgo asegurable se limitaría a los hechos futuros e inciertos, es importante precisar que, el único suceso que, aunque sea cierto puede ser objeto de cubrimiento, como lo es la muerte. Esto, en la medida que es un hecho claro que todas las personas van a fallecer en algún momento de la vida, pero, se desconoce cuándo ocurriría el evento.

Ahora bien, los hechos que son meramente potestativos del tomador, beneficiario y/o asegurado, no constituyen riesgo que pueda ser asegurable, es decir que el suceso que sea dependiente de alguno de ellos, no son legalmente objetos de cobertura.

De igual forma, se ha mencionado que ni el dolo, ni la culpa pueden ser objeto de cobertura, pues no constituyen como tal, riesgos, pues también derivan en sucesos que en últimas dependen de la voluntad de quien lo lleve a cabo. Esto, en la medida que aquel está relacionado además con la intención de generar u ocasionar un daño.

No obstante, dentro de la normatividad colombiana, se permite, por decirlo de alguna manera, que se ampare la culpa, pero aquella denominada culpa grave. Ésta única y exclusivamente aceptada para los seguros de responsabilidad civil, tal como lo enseña el artículo 1127 del Código de Comercio.

2.5.3. PRIMA O PRECIO:

La prima o precio, corresponde al tercer elemento del contrato de seguro y, éste no es otra cosa que el pago o el costo económico a cargo del tomador del seguro, y que recibe la aseguradora, como contraprestación por la asunción del riesgo.

Aquel permite, como lo señala Palacios (2007), que el contrato de seguro pueda funcionar, como “mecanismo técnico y jurídico de previsión de riesgos”, en la medida que permite que las aseguradoras se provean de fondos necesarios para que pueda ser garantizado el pago de los siniestros que se puedan presentar.

Este elemento se encuentra señalado en el artículo 1045 del Código de Comercio, y la misma norma en artículos posteriores, determina que el pago en si mismo del valor de la prima no es lo que constituye el elemento esencial, sino que ésta característica se da, como lo ha precisado el mencionado escritor, ante “la necesidad de que la institución misma cuente con el fondo de primas que es con lo que se atenderán los futuros siniestros.”

Entonces las primas que se causan con ocasión a la expedición de un seguro, son de vital importancia de cara a la garantía respecto del pago de indemnizaciones, y a la viabilidad técnica de la actividad aseguradora.

Precisamente por lo anterior es que en los eventos en los que no ocurre el pago de la prima, se genera la terminación del contrato, y además, habilita a la compañía de seguros para que retenga las sumas correspondientes al tiempo que haya transcurrido en el que se otorgó cobertura, y/o los gastos que se hayan causado con ocasión a la expedición de la póliza.

2.5.4. OBLIGACIÓN CONDICIONAL DEL ASEGURADOR

Este elemento esencial del contrato de seguro, constituye la obligación a cargo de la aseguradora, de pagar al asegurado/beneficiario, el valor correspondiente a la indemnización, luego de ocurrido el siniestro. Es decir que, la obligación se encuentra condicionada a la realización del riesgo amparado.

Justamente el artículo 1053 del Código de Comercio, establece que, ocurrido el siniestro, y presentada la reclamación, en el evento en el que se ajuste a las condiciones de la póliza, la compañía aseguradora deberá cancelar el valor correspondiente a la indemnización.

Es decir que la obligación condicional del asegurador, es básicamente la promesa de pago de la misma, ante la ocurrencia del siniestro, que implica que, su exigibilidad está sometida a la realización o no del riesgo amparado.

Sobre este punto es importante mencionar que se ha debatido respecto de la manera en la que debía hacerse exigible o cumplirse el pago de la indemnización, una vez ocurrido el siniestro. Ossa (1991), indicaba que la aseguradora debe cancelar o hacer el pago de la indemnización en dinero, y que, por tanto, su obligación es facultativa.

Para López (2014), precisaba que la obligación de la aseguradora es alternativa, es decir, que, puede convenirse entre aquella y el asegurado, la manera en la que se va a efectuar el pago de la indemnización.

Lo anterior guarda relación con lo que señala el artículo 1110 del Código de Comercio, que establece que las indemnizaciones pueden ser pagadas no solo en dinero, sino también

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

mediante reposición y/o reparación; y por ello, tal como lo enseña Ordóñez (2001), “si la obligación es alternativa, no podría demandarse exclusivamente el pago en dinero, sino, como lo expresa el artículo 1558 del Código Civil, las diferentes prestaciones “...bajo la alternativa en que se le deben.”

Todo, para concluir que la obligación condicional del asegurador corresponde al deber de pagar la indemnización, cuando ocurra el riesgo que asumió.

2.6. PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO DE SEGURO:

En sentido estricto, se ha de decir que, cuando se hace referencia a “partes”, para describir a quienes concurren ante un evento o negocio, para el intercambio de voluntades que se requieren para dar origen a un contrato.

De acuerdo con el artículo 1037 del C.Co., son partes del contrato de seguro, el asegurador y el tomador. El primero, es quien, autorizada por las entidades correspondientes, y en ajuste a las normas aplicables, asume los riesgos que se trasladan; y el segundo, quien, obrando en nombre propio o ajeno, traslada el riesgo.

No obstante, de acuerdo con Ordóñez (2002), al hacer referencia a un concepto más amplio de lo que es “partes”, permitiría incluir a todas aquellas personas que pueden resultar afectadas/beneficiadas, directa o indirectamente, por el contrato de seguro; esto admitiría que existiera una identificación de las partes, como parte asegurada y parte aseguradora.

Esto se evidencia, por ejemplo, en el Código de Comercio, que únicamente hace referencia al asegurador y al tomador, sin mencionar las figuras adicionales de asegurado o beneficiario, que podrían o no ser la misma persona que el tomador.

En el caso del asegurador, se trata de una entidad legalmente constituida con el respaldo financiero necesario para asumir los riesgos transferidos. En el contexto colombiano, esta entidad debe contar con una autorización específica de la Superintendencia Financiera para

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

comercializar seguros. Esta institución se encarga de supervisar el funcionamiento adecuado de las aseguradoras de acuerdo con las normativas establecidas.

Por otro lado, en lo que respecta a la parte asegurada, que es la contraparte en el contrato de seguro, es importante tener en cuenta que puede estar compuesta por un tomador, un asegurado y un beneficiario, siendo posible que estas posiciones sean ocupadas por una sola persona o varias.

En un sentido más específico, el tomador es aquel que suscribe el contrato de seguro, es decir, la persona que decide establecer un acuerdo de voluntades con la compañía de seguros. Por otro lado, el asegurado es la persona sobre la que recae el interés asegurable, y el beneficiario es la persona designada para solicitar y recibir el pago correspondiente a la indemnización en caso de que ocurra un siniestro.

2.7. LOS CONTRATOS DE SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Los seguros de responsabilidad civil surgieron como una respuesta a las demandas y necesidades crecientes en los países industrializados, un fenómeno que se ha intensificado a lo largo del siglo XX. Según Viney, la tendencia al alza en este sector es claramente evidente en los informes anuales sobre el comportamiento del seguro en Francia. El crecimiento ha sido especialmente marcado en el ámbito de los daños corporales, con un aumento notable en la práctica del seguro sin límites, que anteriormente era una práctica excepcional.

Es esencial subrayar el papel fundamental de la Ley francesa del 13 de julio de 1930 sobre el contrato de seguro, que contribuyó significativamente a este progreso al disipar las incertidumbres que rodeaban la validez del seguro de responsabilidad, incluso en casos de faltas graves. Además, la Corte de Casación francesa dejó en claro su intención de restringir la definición de la culpa intencional o dolosa no asegurable y adoptó una postura enérgica contra las cláusulas que limitaban de manera abusiva la garantía proporcionada por el asegurador de

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

responsabilidad civil. Estas cláusulas, por ejemplo, excluían las consecuencias perjudiciales de ciertos tipos de faltas o subordinaban el beneficio del seguro a la prueba de que el daño era puramente accidental.

Los seguros de responsabilidad civil han sido establecidos desde hace mucho tiempo con el propósito de proporcionar protección a terceros afectados por las acciones y omisiones de una persona que incurran en responsabilidad civil y causen daños sustanciales. Según Mazeaud desde 1974, a medida que la sociedad moderna evoluciona y se vuelve más tecnificada, el número de daños patrimoniales aumenta, lo que resulta en una mayor indefensión para las clases menos favorecidas. Este contexto ha generado la necesidad de un seguro de responsabilidad civil como respuesta a la creciente cantidad de acciones legales presentadas ante la jurisdicción, con el propósito de proteger a las víctimas de siniestros.

La institución de la responsabilidad civil ha servido como base fundamental para el desarrollo de los seguros en esta área, ya que a través de ellos, el responsable del daño (quien figura como asegurado en el contrato) garantiza una compensación por los perjuicios causados. Al mismo tiempo, el seguro protege su propio patrimonio, evitando así ser perseguido por la víctima en búsqueda de una indemnización. Es esencial comprender que los seguros de responsabilidad civil son un componente crucial para salvaguardar los derechos de las víctimas y asegurar que se cumplan las obligaciones del asegurado en caso de daño.

Para Calzada (2005), el seguro de responsabilidad civil es aquel en el que una compañía de seguros asume la obligación de realizar un pago de una indemnización – con arreglo a la ley y al contrato en sí mismo – a un tercero afectado, cuando se encuentre acreditada la responsabilidad civil de su asegurado, y que el hecho generador del daño se haya presentado dentro de los extremos temporales del seguro.

Quiere significar lo anterior que, en el seguro de responsabilidad civil lo que se ampara es el hecho incierto y futuro, que recae sobre la eventual responsabilidad en la que pueda incurrir el asegurado, que genere en él la obligación de resarcir al tercero afectado, los perjuicios que

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

pudiere haber sufrido. Entonces, como lo precisaba Santaella (2017), el mencionado contrato ampara o cubre el patrimonio del asegurado, de los reclamos económicos que se prediquen sobre él, dada su responsabilidad en el hecho generador del daño.

En estos contratos de seguros, ha indicado Veiga (2009), lo que se cubre en sí, es la obligación/deuda que nace en cabeza del asegurado, por su responsabilidad, y, por ende, el amparo se dirige a que sea la aseguradora quien asuma el pago de la indemnización a la que haya lugar; por ello, aduce el autor mencionado, que es relevante en este tipo de seguros, determinar qué hecho fue el generador o causante de los perjuicios que se reclamen.

Pues bien, en Colombia, la legislación ha previsto la existencia de los contratos de seguros. En el artículo 1082 del C.Co., se ha indicado, por ejemplo, que éstos pueden ser clasificados en seguros de daños y seguros de personas; y, para efectos del presente estudio, será necesario hacer referencia a los seguros de daños.

Al respecto, el doctrinante Ossa (1991) ha indicado que esta clase de seguros – de daños – “implican protección contra un perjuicio patrimonial en la acepción económico-jurídica de este vocablo”; queriendo ello significar que hacen referencia a que, un riesgo puede implicar la afectación patrimonial de una persona, y que, por tanto, los seguros entran a suplir el riesgo y a indemnizar por las pérdidas que se lleguen a presentar, una vez se materialice el siniestro.

Dentro de los contratos de seguros de daños, que son aquellos en los que, en palabras de Ordoñez (2001) “el interés asegurable es la relación económica apreciable en dinero, de contenido patrimonial determinable y medible en especies monetarias”, pueden presentarse los de daños reales y los patrimoniales en si mismos. Los primeros pretenden brindar protección o cobertura a una cosa o bien determinada, como, por ejemplo, a una casa; en cambio, los patrimoniales, protegen el patrimonio del asegurado.

Para la presente investigación nos interesan los seguros de daños patrimoniales, en tanto, como se dijo, pretenden mantener indemne al asegurado, ante la ocurrencia de un siniestro que ponga en peligro su patrimonio, como lo son los accidentes de tránsito que generan lesiones

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

y/o muertes a personas, que suceden en el ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de vehículos de servicio público.

Tomando en consideración las aclaraciones anteriores, es crucial resaltar la importancia del seguro de responsabilidad civil, también conocido como seguro de daños patrimoniales. A través de este tipo de seguro, se establece un compromiso por parte del asegurador para indemnizar al asegurado por cualquier daño que su patrimonio pueda sufrir a raíz de una reclamación realizada por un tercero. Esta reclamación puede derivarse de la responsabilidad en la que el asegurado haya incurrido, así como de aquellas personas de las que sea legalmente responsable desde el punto de vista civil. El objetivo principal del seguro de responsabilidad civil es proteger los intereses y la estabilidad financiera del asegurado en caso de enfrentar demandas legales y responsabilidades económicas derivadas de daños materiales o perjuicios causados a terceros.

Este tipo de seguro surge como una respuesta a la complejidad de la sociedad moderna y su creciente sofisticación, que ha aumentado la incidencia de daños patrimoniales. En esta dinámica, los seguros de responsabilidad civil proporcionan un mecanismo de protección y seguridad tanto para las partes afectadas como para aquellas que se ven involucradas en situaciones de responsabilidad civil.

Además, el desarrollo histórico de los seguros de responsabilidad civil ha estado marcado por cambios significativos en la legislación y en las normativas que regulan las prácticas del sector. En particular, se destaca la influencia de decisiones judiciales y de leyes específicas que han ampliado el alcance y la cobertura de estos seguros, al tiempo que han establecido parámetros más claros y rigurosos en relación con la responsabilidad y la indemnización por daños.

Dentro de este marco, el seguro de responsabilidad civil ha adquirido un papel crucial en el ámbito de la protección de los intereses económicos de las personas y las entidades, al

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

proporcionar un mecanismo de salvaguardia que permite afrontar con mayor tranquilidad las posibles contingencias legales y económicas derivadas de daños a terceros.

Valga la pena mencionar que, en un principio, el seguro de responsabilidad estaba encaminado a brindar cobertura al asegurado para los eventos en los que su patrimonio se viera afectado tras incurrir en algún tipo de obligación de resarcimiento de perjuicios que llegare a causar, tan es así que aquel,

(...) se orientó a la tutela del asegurado, so pretexto de que él era el titular del interés que se aseguraba mediante el respectivo contrato, en razón de que se consideraba que este negocio jurídico no era un seguro a favor de terceros, sino por el contrario un seguro establecido en exclusivo beneficio del asegurado, quien en tal virtud era el único beneficiario de la suma o prestación asegurada. (Jaramillo, 2013. P. 284)

Entonces, en el seguro de responsabilidad civil, la compañía aseguradora, se obligaba a mantener protegido el patrimonio del asegurado, ante la ocurrencia del siniestro, con el fin de que aquel, no tuviera detrimento alguno. De acuerdo con lo anterior, es claro que, en el ya mencionado acuerdo de voluntades, la relación contractual se circunscribía con el asegurado, pues el tercero afectado no contaba con la posibilidad de adelantar gestiones directas en contra del asegurador, tendientes a que se le reconociera y cancelara el pago correspondiente al resarcimiento de perjuicios que se le hubieren causados.

No obstante, algunas legislaciones, incluida la colombiana, fueron modificadas con el fin de otorgar la facultad al tercero afectado, de ejercer una acción directa en contra de la compañía de seguros y así obtener el resarcimiento de un daño, cubierto por el contrato, entendiendo a aquellas como personas en condición de desprotección o como se ha denominado, parte débil.

Esto, en la medida que el fin último del seguro de responsabilidad civil, no podía circunscribirse al amparo del patrimonio del asegurado, sino que también debía otorgar cobertura

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

a los terceros que llegaren a sufrir perjuicios tras las acciones/omisiones del tomador, que ocasionaran la lesión de un bien o de una persona.

Precisamente Trigo (2001), indicaba que en esta clase de seguros “puede decirse que se pacta, a cargo del asegurador, la realización de una prestación de doble indemnidad: al indemnizar al tercero mantiene indemne al asegurado”, queriendo significar entonces, que el seguro de responsabilidad implicaría una doble vía de protección, no solo del asegurado, sino también del tercero.

Para que pueda surgir la obligación indemnizatoria en esta clase de seguros, y que, de alguna manera se proteja el patrimonio del asegurado, debe ocurrir un siniestro que genere daños al tercero, y que, estos perjuicios sean causados, claramente, por el asegurado (responsabilidad civil); esto, en la medida que la responsabilidad civil, históricamente, ha generado un especie de riesgo de afectación del patrimonio del causante del daño, por parte del tercero afectado, para el resarcimiento pleno.

Es precisamente por ello, que surgen los contratos de seguro de responsabilidad civil, en la medida que, como lo ha indicado Ghestin, el derecho ha evolucionado a tal punto que, se ha ido objetivando la responsabilidad de quienes causan accidentes, y se le ha ido otorgando una especial protección a quienes sufren daños tras la ocurrencia de algún evento en infracción a normas.

Entonces, existe una evidente predisposición para que, en materia de responsabilidad civil, puedan hacerse efectivos los derechos de quienes resulten perjudicados. Inclusive, en nuestro país, el Código Civil, habilita para que los terceros afectados por la imprudencia y/o negligencia de otro, pueda ejercer una acción en su contra, con el fin de obtener el resarcimiento pleno de los daños que se le causen.

Es precisamente por ello que, en Colombia, se expidió la Ley 45 de 1990, a través de la cual se establecieron una serie de directrices a favor de las víctimas. Los artículos 1127 y 1133 del Código de Comercio, reconocen que la víctima de un suceso derivado de la responsabilidad

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

civil, se constituye como beneficiario de los seguros para amparar dicho riesgo, y además, que tienen la posibilidad de ejercer una acción directa en contra de la compañía de seguros que ha expedido el contrato de seguro.

Frente a lo anterior, Jaramillo (2013), citando al profesor italiano Antigono Donati, ha indicado que el permitir que el perjudicado por el asegurado, pueda verse beneficiado del contrato de seguro, ha sido el resultado de una transformación, esto es, de pasar de una etapa inicial en el que se dejó de lado el aspecto social del seguro, a una fase en el que éste último elemento es el predominante, pues lo que importa en últimas son los derechos de la víctima que ha resultado agraviada en su persona y patrimonio, por el asegurado.

Precisamente el autor ha indicado que,

La primordial preocupación del legislador contemporáneo en la esfera del seguro, en síntesis, ahora no se centra privativamente en el victimario o agente del daño (asegurado), como aconteció por espacio de décadas, sino también en la víctima – o sujeto dañado -, en forma por demás realmente prevalente (“contrato a favor de terceros”), puesto que, incluso se mira más a la víctima que al propio asegurado. (Jaramillo, 2013. P- 425)

Se insiste pues, el seguro de responsabilidad, en la actualidad tiene como principal objetivo otorgar cobertura a la víctima – tercero afectado, en los eventos en los que resulte lesionada su humanidad y/o patrimonio, tras la ocurrencia de un suceso incierto que sea causado por quien funge como asegurado o persona que ha contratado el seguro.

El seguro de responsabilidad civil, como se define en el Código de Comercio en su artículo 1127, implica que la aseguradora se compromete a compensar los daños económicos que el asegurado pueda causar como resultado de ciertas responsabilidades previstas por la ley. El propósito central de este seguro es proporcionar un mecanismo de indemnización a la víctima

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

afectada, quien se convierte en el beneficiario de la compensación, sin que se vean afectadas las prestaciones que se reconozcan al asegurado.

Es crucial destacar que tanto la responsabilidad civil contractual como la extracontractual, así como la culpa grave, pueden ser objeto de aseguramiento, con las limitaciones estipuladas en el artículo 1055. Esta regulación, contenida en el Decreto 410 de 1971, garantiza un marco normativo claro para la protección de las partes afectadas en situaciones de responsabilidad civil.

Además, este enfoque normativo, que tiene como principal preocupación la salvaguardia de los intereses de la víctima, también faculta a estas últimas para ejercer su derecho de acción directa frente a la compañía de seguros, siempre y cuando puedan demostrar la ocurrencia del siniestro y su cuantificación de acuerdo con las disposiciones legales pertinentes. Este enfoque legal subraya la importancia de garantizar una vía de compensación efectiva y justa para las partes perjudicadas en los casos de responsabilidad civil.

De acuerdo con ello, y dada la función económica del seguro, es lógico y jurídicamente viable que el asegurado pueda quedar relevado de la obligación a su cargo; pues la víctima puede adelantar contra el asegurador, la acción directa para que asuma el pago de los perjuicios que estarían – sin existencia de seguro – a cargo del causante.

Para López (2014), el seguro de responsabilidad se encuentra enmarcado dentro de los denominados seguros patrimoniales en la medida que versa sobre un interés asegurable claro, pero en el que no resulta evidente la determinación del valor asegurado puesto que se desconoce el detrimento patrimonial que pueda sufrir el asegurado tras la ocurrencia del siniestro.

En otras palabras, el seguro de responsabilidad civil es el contrato por medio del cual el asegurado traslada a la aseguradora el riesgo – hecho incierto y futuro – de sufrir detrimento patrimonial originado de una eventual responsabilidad (contractual o extracontractual) en la ocurrencia de un hecho dañoso.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

De acuerdo con lo anterior, el ya referido contrato tiene como finalidad amparar el patrimonio del asegurado ante la ocurrencia de un siniestro en el que se generen unos perjuicios a un tercero y en el que haya sido determinante el hecho (responsabilidad) causado por aquel.

Para Jaramillo (2013), ha existido una transformación de lo que comúnmente se ha llamado “deber jurídico de reparar” o de la responsabilidad, pues la evolución de la sociedad así lo ha requerido. Tan es así que,

(...) la responsabilidad civil es una de las instituciones más importantes del Código Civil y la de mayor relevancia y desarrollo en las sociedades civilizadas, hasta el punto de que una sociedad es avanzada según el grado de implantación de su responsabilidad civil, lo que se ha venido a llamar cultura de la reclamación de la sociedad. Por ello, el seguro de responsabilidad civil es un extremo importante ya que está presente en todos los ámbitos personales y profesionales, así como empresariales. Es la modalidad aseguradora con mayor función social, si no la única (Reglero, 2007. P. 1050)

Desde este punto de vista, en Colombia se ha establecido la obligación de contratar seguros de responsabilidad civil en ciertos sectores, como el transporte y la salud, entre otros. Esta medida ha posibilitado el desarrollo de actividades riesgosas al brindar una cobertura adecuada en caso de posibles incidentes. Este enfoque está fundamentado en el objetivo fundamental de las personas y de los grupos a los que pertenecen de protegerse, al menos parcialmente, de las adversidades y contratiempos inherentes a la vida individual y social. Los efectos adversos de los que el asegurado busca protegerse, o al menos reducir en la medida de lo posible, se traducen legalmente en la noción de daño.

El concepto de daño es fundamental en el sistema jurídico, ya que existen normas cada vez más numerosas que buscan delimitar los eventos dañinos y proporcionarles una solución

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

legal característica, que generalmente implica la reparación del perjuicio causado a la víctima, es decir, la indemnización con el propósito de dejar indemne.

El profesor Garrigues, como señaló Jaramillo en 2013, destacó que el contrato de seguro debe ser visto como un "contrato benefactor" típico, ya que beneficia a personas que no participaron directamente en su celebración, es decir, a terceros perjudicados o víctimas. Este enfoque pone de relieve el aspecto solidario del seguro de responsabilidad civil, que no solo protege los intereses del asegurado, sino que también vela por los derechos de las personas que podrían resultar afectadas por la actividad asegurada.

Al respecto, y dada la evolución normativa la Corte Suprema de Justicia, ha indicado que si bien, en principio el objeto del seguro de responsabilidad civil era proteger el patrimonio del asegurado tras los perjuicios que éste sufriera al incurrir en una responsabilidad; la finalidad de aquel contrato había sido transformada en el sentido que ésta era la de indemnizar los perjuicios que llegara a causar el asegurado tras haber incurrido en una responsabilidad, tendiendo por el resarcimiento integral del tercero afectado. (Sentencia, 2005. Exp. 7173.)

Nótese cómo ha adquirido relevancia la víctima – tercero afectado -, tras la comisión de un hecho/conducta, que le genere un detrimento que no está en la capacidad de soportar y que, dada la normatividad colombiana, está llamado a ser resarcido o indemnizado por quien ha sido el causante de dicho daño; esto, en la medida que ha sido el legislador y el desarrollo jurisprudencial, lo que ha otorgado especial atención a aquella.

Ahora bien, el legislador nacional ha permitido que se otorgue amparo o cobertura a la responsabilidad civil derivada de un contrato o sin él, es decir, la contractual y extracontractual; esto, en la medida que es

Es normal que el comportamiento de los hombres y de las empresas cause daños, en particular en el mundo moderno caracterizado por los avances industriales y tecnológicos y el acrecentamiento de las relaciones comerciales que se involucran paulatinamente a un número creciente de individuos. Si bien en tiempos pasados

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

buena parte de los daños se explicaban en el ámbito extracontractual, hoy en día ello también ocurre tratándose de operaciones contractuales, (...). Es más, es usual encontrar hipótesis en las que un mismo evento genera no solo una responsabilidad civil contractual, sino una de carácter extracontractual, en los casos en que tiene lugar el daño por rebote. (Díaz, 2006. P 152 – 153)

Lo anterior, en la medida que ante el incumplimiento de algún tipo de acuerdo – celebrado dentro de los parámetros legales - puede ocasionar un perjuicio, tras la inejecución del contrato. Tal como puede suceder en los eventos de ejecución de contrato de transporte, por ejemplo.

De cara a los perjuicios eventualmente cubiertos por el seguro de responsabilidad civil, es posible brindar cobertura o amparo tanto a perjuicios patrimoniales, tales como el daño emergente y/o el lucro cesante; o los extrapatrimoniales, esto es, el daño moral, vida en relación. Inclusive, es viable brindar amparo al asegurado respecto de los gastos que impliquen la defensa en los eventos en los que la víctima reclame la indemnización de daños.

2.8. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL A FAVOR DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS

Ahora bien, el seguro de responsabilidad civil, para el caso de los vehículos de servicio público, se contratan con el fin de que el riesgo – referente a la actividad transportadora – sea trasladado a un tercero – aseguradora – y se ampare de esta manera, el patrimonio de quien ha causado el daño y por supuesto, se brinde cobertura a los perjuicios que se le causen a la víctima tras la realización del riesgo u ocurrencia del siniestro, en el que se presenten los elementos que dan cuenta de la responsabilidad civil (hecho, daño, imputación y nexo de causalidad)

De acuerdo Díaz (2012) para la compañía aseguradora nace el compromiso de resarcimiento de perjuicios, cuando se acredita la existencia de responsabilidad en cabeza del

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

asegurado; y por tanto, le corresponde al interesado – víctima o lesionado – acreditar la cuantía del perjuicio, tomando en cuenta la valoración del daño en sí mismo causado.

En Colombia, la legislación estipula la obligatoriedad de contratar un seguro de responsabilidad civil para vehículos de servicio público, con el propósito de proporcionar cobertura en caso de posibles perjuicios derivados de la actividad. El artículo 994 del Código de Comercio, modificado por el decreto No. 01 de 1990, artículo 12, establece la obligación del transportador de adquirir un seguro, ya sea por su cuenta o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, para cubrir a las personas y bienes transportados contra los riesgos inherentes al transporte.

Además, el artículo 1120 del mismo Código dispone que el contrato de seguro de transporte incluye todos los riesgos inherentes a la actividad de conducción. De manera similar, el artículo 1127 del Código de Comercio define el seguro de responsabilidad y establece la obligación de la compañía aseguradora de asumir el pago de la indemnización correspondiente por los perjuicios patrimoniales que el asegurado pueda causar a otra persona debido a su responsabilidad civil en contravención a alguna norma. El propósito fundamental de este seguro es reparar el daño a la víctima, quien se considera beneficiaria del seguro en este contexto.

El seguro de responsabilidad civil, incluye la protección del patrimonio del asegurado, para los eventos derivados de la responsabilidad civil contractual y la extracontractual. Al respecto, Díaz (2012), señaló que: “la responsabilidad contractual tiene lugar por el incumplimiento de una obligación preexistente; en la extracontractual el daño no se causa por el incumplimiento de una obligación previa nacida de un contrato.”

Queriendo lo anterior significar que, es posible otorgar cobertura a la responsabilidad civil que surge de un incumplimiento contractual, como por ejemplo, cuando se incumple con llevar sana y salva a una persona de un lugar a otro, con ocasión a un contrato de transporte; y también, es posible amparar la responsabilidad civil extracontractual, como la que ocurre cuando, en el

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

ejercicio de la conducción se genera un accidente de tránsito, que genera lesiones o muertes a terceros no ocupantes del vehículo.

Precisamente en desarrollo de lo anterior, en Colombia, se han expedido sendos decretos relacionados con la reglamentación de los seguros obligatorios de responsabilidad civil para transporte público terrestre automotor de pasajeros, tales como los decretos 170, 171, 172, 173 de 2001 y decreto 348 de 2015; entre otros.

A los seguros obligatorios de responsabilidad civil a favor de vehículos de transporte público, se les ha asignado el objetivo principal de brindar protección a las víctimas, bien sea, pasajeros, peatones, personas externas y demás, que se vean afectadas tras la ocurrencia del siniestro, esto es, un accidente de tránsito en las que se encuentren involucrados automotores.

Adicionalmente, la reglamentación – de carácter obligatorio – permite que en el mercado se ofrezcan unas coberturas, tarifas y condiciones, evitando los costos elevados y facilitando el acceso a las pólizas.

La exigencia referente al mencionado acuerdo de voluntades para vehículos de transporte público de pasajeros, encuentra su base en lo señalado en el artículo 1003 del Código de Comercio colombiano, en el que se ha indicado que en los eventos en los que se ocasionen perjuicios a un pasajero que estaba bajo la órbita del transportador, éste deberá resarcir aquellos daños causados, incluso los que se presenten en el embarque y desembarque.

Estos seguros obligatorios, puede decirse, cuentan con una especie de una combinación entre seguros de daños y de personas, puesto que con ellos se amparan no solo los perjuicios causados de carácter material, tales como daños a otro vehículo; sino que, además, se cubre la muerte o lesión a una persona.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que los seguros de responsabilidad están destinados únicamente a compensar un perjuicio que puede ser evaluado objetivamente, y por lo tanto, nunca deben considerarse como fuentes de enriquecimiento, ya que no existía una causa para ello, según lo establecido en el artículo 1080 del Código de Comercio. Este artículo

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

señala que "(...) los seguros de daños serán contratos de mera indemnización y jamás podrán constituir para él fuente de enriquecimiento. La indemnización podrá comprender a la vez el daño emergente y el lucro cesante, pero este deberá ser objeto de un acuerdo expreso."

Esta disposición legal sugiere que en casos de accidentes de tránsito que resulten en lesiones y/o la muerte de una persona, la víctima no puede reclamar el pago de perjuicios que no hayan sido directamente asumidos por ella en relación con el seguro de responsabilidad. De acuerdo con los decretos mencionados anteriormente, estos seguros se dividen en dos categorías: el seguro de responsabilidad civil contractual y el seguro de responsabilidad civil extracontractual.

2.9. SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL

Como ya se ha dicho, el seguro de responsabilidad civil habilita para que pueda otorgarse amparo tanto a los perjuicios derivados de un incumplimiento contractual, como aquellos que pese a ocasionarse, no surgen de un contrato.

Los seguros de responsabilidad civil contractual, otorgan cobertura a una relación comercial, puesto que, como lo ha indicado Álvarez (2018), estos amparan los perjuicios que se llegaren a causar a quienes transiten dentro de los compartimientos de los vehículos, como consecuencia de una relación contractual – contrato de transporte – en cualquiera de las modalidades existentes.

Lo anterior implica entonces, que aquel contrato ha sido permitido con el fin de otorgar cobertura en los eventos en los que exista la ocurrencia del siniestro, que en este caso sería el incumplimiento del contrato, en razón a un accidente de tránsito, y en que se cause la lesión o la muerte al pasajero del automotor.

Frente a los seguros de responsabilidad civil extracontractual, que éstos se contratan o tienen como finalidad otorgar amparo al vehículo en los eventos en los que se ocasionen

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

perjuicios a un tercero respecto de quien no exista un vínculo comercial o contractual. Es decir, aplicaría frente a víctimas por fuera de la órbita de una convención de transporte. (Álvarez, 2018)

La normatividad vigente respecto de la obligatoriedad de los seguros de responsabilidad civil para vehículos de transporte público de personas señala de forma taxativa los amparos que deben otorgarse, incluyendo necesariamente el referido a la muerte, lesiones (incapacidad total – permanente) gastos médicos, e incluso daños a bienes de terceros, éste último única y exclusivamente predicable del seguro de responsabilidad civil extracontractual.

Con todo, es claro que el seguro de responsabilidad civil de forma genérica, tiene como finalidad principal brindar un amparo a las posibles víctimas o terceros afectados con las actuaciones, omisiones del asegurado, dada la actividad que se realice y que implique la puesta en marcha de riesgos y peligros, que, consumados, generen daños.

Adicionalmente, y, frente a la actividad relacionada con la conducción de vehículos automotores para el transporte de personas, la legislación ha emitido claras normas relacionadas con los deberes de garantizar los eventuales perjuicios que puedan ser ocasionados en el desarrollo de la actividad – considerada en sí misma como riesgosa – dado que genera un peligro adicional.

Con todo, basta mencionar que, para que pueda ejecutarse la actividad relacionada con la conducción de vehículos, específicamente para el transporte de personas, existe una obligatoriedad de constitución de garantías a través de contratos de seguros, a favor de los eventuales perjudicados, que no se limitan únicamente a los que puedan derivarse del incumplimiento contractual, sino a aquellos en los que, aún sin tener vínculos pactados, sufran un determinado daño, con ocasión a la actividad peligrosa de la conducción.

2.10. CONCLUSIONES

Los contratos de seguro, tuvieron como fuente de nacimiento, la necesidad. Ésta, en la medida en que, desde el comercio, se observó que podrían verse afectadas las personas, por el

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

acaecimiento de algún suceso que implicara sus mercancías. Por ello es que, en algún tipo de asociación, los comerciantes acordaban que, en los eventos en los que alguno sufriera una pérdida por los constantes hurtos que se presentaban en el camino, entre todos asumirían ese menoscabo, y así podrían repartirse el daño.

No obstante, los contratos fueron evolucionando a medida que las instituciones y la misma sociedad evolucionaba; sin que cambiara la fuente inicial de nacimiento, esto es, la necesidad.

Nótese cómo, dada la necesidad de contar con una especie de protección, surge la posibilidad de que un tercero, ajeno a actividades/situaciones/cosas, respecto de las cuales se pretende la protección, nace o se constituye como empresa, y que, garantiza, a cambio del pago de un valor, que, en los eventos en los que ocurra un suceso que amenace o ponga en riesgo la cosa asegurada, asumir el costo de esa pérdida.

Colombia no fue ajena a estas necesidades de aseguramiento, y es por ello, que, dados los contextos económicos, sociales e inclusive políticos, llevaron a que se reglamentara todo lo relacionado con la empresa aseguradora, precisamente con el fin de brindar algún tipo de respaldo y/o garantía, para proteger el patrimonio de los colombianos.

Los contratos de seguro cuentan con una particularidad, y es que para que pueda predicarse la existencia de uno, es necesario que se pueda amparar a un riesgo, entendido éste como aquel eventual, del cual no se cuenta con la certeza de que vaya a ocurrir, y mucho menos de cuándo se va a presentar.

No obstante, puede predicarse que, existen algunos eventos que, si permiten la cobertura, aún, cuando se sabe, la ocurrencia del suceso cuenta con una certeza, como es el caso de la muerte. Respecto de estos acontecimientos, es viable afirmar que, aunque sabemos que en algún momento finalizará la vida de las personas, se desconoce por completo, cuándo ocurrirá el suceso y es esta circunstancia la que permite que pueda ser objeto de cobertura.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

De igual forma, los contratos de seguro, al tratarse de un acuerdo de voluntades, representa algún tipo de beneficio o contraprestación a las partes que intervienen en él. Por ello es que se indica que, las compañías de seguros reciben como contraprestación a la asunción del riesgo, el pago de una prima, que será correspondiente con los cálculos que se realicen al respecto; y, el asegurado, tendrá la garantía de haber trasladado el riesgo y de que, en el evento en el que ocurra el suceso, será la compañía de seguros quien asumirá el pago de la indemnización a la que haya lugar.

Por lo anterior, y gracias a la evolución que trajo consigo el contrato de seguros, es que nacieron los seguros de responsabilidad civil. Éstos, vistos como aquellos en los que se traslada a la aseguradora, el riesgo que implica el ejercicio de algún tipo de actividad a través de la cual se puede generar un daño a un tercero.

Aunque inicialmente estos seguros se expedían con la finalidad de otorgar cobertura o proteger el patrimonio del asegurado, con el pasar de los años, se ha ido concluyendo que en aquellos, el fin último es otorgar una garantía a los terceros que puedan verse afectados, tras la ocurrencia de un siniestro que les genere una pérdida, dada una lesión, un fallecimiento y/o un daño a un bien.

Esto se ha ido conociendo, por parte de algunos doctrinantes en la materia, como lo es Jaramillo, como el fin social del contrato de seguro de responsabilidad civil; en la medida en que, si bien es cierto se garantiza el patrimonio del asegurado, lo que en últimas termina protegiendo es a la persona que padece el daño.

Dadas las actividades peligrosas que se pueden desarrollar, – habilitadas por la Ley – como es el caso del contrato de transporte terrestre público de personas, resulta ser de obligatorio cumplimiento, la adquisición de un seguro de responsabilidad civil, que otorgue cobertura respecto de los daños que se puedan causar en la ejecución normal de la actividad.

CAPÍTULO 3. DE LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA PARA RECLAMAR EL PAGO DE INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS DERIVADOS DE LESIONES O MUERTE CAUSADA A PASAJEROS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

De acuerdo con lo señalado por el artículo 981 del Código de Comercio Colombiano, el transporte público de personas, es una actividad permitida, por medio de la cual, dentro de la autonomía de la voluntad, dos partes convienen celebrar un contrato en el que una de ellas se obliga para con otra a conducir de un lugar a otro, a cambio del pago de una suma de dinero, en un plazo determinado y por determinado medio, a personas y/o cosas. Frente al transporte de personas estableció la mencionada norma, el transportador estará obligado a *“conducirlas sanas y salvas al lugar de destino”*.

Ahora bien, el incumplimiento de la obligación de conducir sanas y salvas a las personas que han celebrado el contrato de transporte, genera una responsabilidad solidaria frente al propietario, conductor y empresa transportadora, por los perjuicios que se puedan ocasionar tras el no cumplimiento de las condiciones.

Los eventuales perjuicios que se puedan generar tras el incumplimiento de la obligación de transportar sano y salvo a un pasajero, implican no sólo daños a la víctima directa (pasajero) sino también, y en múltiples ocasiones, como lo ha indicado Vicente (2006) perjuicios a las denominadas víctimas por rebote o indirectas; detrimentos que deben ser asumidos por el transportador, el propietario del vehículo e incluso el conductor del mismo, y es precisamente por ello que se contratan seguros de responsabilidad por medio de los cuales se otorgue cobertura o amparo frente a aquellos y se garantice una indemnización o reparación.

Así pues, dentro de los incumplimientos contractuales mencionados, se pueden ocasionar perjuicios los cuales, en la legislación colombiana, son objeto de una eventual indemnización a cargo de la parte incumplida.

No obstante, para que ello suceda, debe existir una relación jurídica – procesal entre quien pretende la declaratoria del derecho a recibir un resarcimiento por posibles perjuicios causados, y el extremo respecto del cual se predica la obligación de asumir el valor de dicha reparación.

3.1. LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA

Dentro de los procesos jurídicos que se adelantan con el fin de obtener el reconocimiento de un derecho, es necesario el cumplimiento de una serie de requisitos, dentro de los que se encuentra, no solo la presentación de la demanda, la existencia real de las partes que se involucren en el caso, sino que se requiere que se pueda predicar la legitimación en la causa para que pueda ponerse en movimiento la solicitud de reconocimiento de un derecho.

Así pues, un proceso jurídico debe reunir una serie de requisitos no solo de forma, sino también de contenido, con el fin de que pueda predicarse respecto de aquel, su validez y eficacia. La legitimación en la causa, ha sido señalado como un elemento de obligatoria presencia dentro del proceso.

Frente al término, Chiovenda (1992) expresó que,

Preferimos nuestra antigua denominación de *legitimatío ad causam* (legitimación para obrar) con ésta entiéndase la identidad de la persona actor con la persona de la cual la ley concede la acción (legitimación activa) y la identidad de la persona del demandado con la persona contra la cual es concedida la acción (legitimación pasiva)

(p.178)

Así mismo, el mencionado autor, indicó que la legitimación en la causa es un requisito indispensable para que pueda emitirse una sentencia favorable, en la medida en que aquella

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

suele estar relacionada con calidad en la que se actúa dentro del proceso, o la facultad con la que se cuenta para reclamar un derecho.

La legitimación en la causa hace referencia a la relación procesal que puede existir entre demandante y demandado, dentro de, valga la redundancia, un proceso judicial; así pues, aquella otorga la facultad a los sujetos procesales para realizar una intervención dentro de aquel, permitiendo el ejercicio de derecho de defensa y de contradicción.

Aquella, es un presupuesto propio de la acción para perseguir la declaratoria de un derecho, esto, teniendo en cuenta que en el momento que quien demanda o ha sido demandado no es el titular de la facultad o no está llamado a responder, no será viable la declaratoria del derecho reclamado.

Para Carnelutti (1959),

El requisito de legitimación para la demanda (...) consiste, sin embargo, en la pertenencia al actuante no ya de una relación jurídica diversa de aquella que con la demanda se desarrolla sino de una situación de hecho (afirmación de la pertenencia del derecho), a la que la relación jurídica puede corresponder o no corresponder, se trata no de legitimación de derecho sino de legitimación de hecho. (p. 466)

Ello implica entonces que, para el autor, la legitimación no involucra, per se, la existencia inicial de un derecho, puesto que, es precisamente a través de la acción que instaure, que solicitará su declaratoria.

Ahora bien, frente al tema Devis Echandía (1966) enseñó que aquella hace referencia a la manifestación que se realiza, respecto de ser titular de un derecho del que se pretende el reconocimiento, puesto que, la legitimación en la causa es aquella que por medio de la cual se

(...) determina quiénes están autorizados para obtener una decisión de fondo sobre las pretensiones formuladas en la demanda, en cada caso concreto, y, por tanto, si es posible resolver la controversia que respecto a esas pretensiones existe, en juicio, entre quienes figuran

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

en él como partes (demandante, demandad e intervinientes); en una palabra: si actúan en el juicio quienes han debido hacerlo, por ser las personas idóneas para discutir sobre el objeto concreto de la litis. (p. 299 – 300)

De acuerdo con lo anterior, es viable mencionar que la legitimación en la causa, ha sido concebida como la facultad que tiene una persona para dar inicio a determinada acción, y pretender el reconocimiento de la titularidad de un derecho.

Para la Corte Suprema de Justicia Colombiana, la legitimación en la causa no es otra cosa que la potestad para ejercer algún tipo de acción o para oponerse a la prosperidad de una determinada pretensión. En ese orden de ideas, puede mencionarse que la legitimación en la causa hace referencia a la posición en la que se presenta, quien ejercer una acción – demanda – y la que se coloca a la persona respecto de quien se impetra aquella.

Precisamente, al respecto Morales (1985) señaló que,

(...) la legitimación solo existe cuando demanda quien tiene por ley sustancial facultad para ello, precisamente contra la persona frente a la cual la pretensión de que se trata tiene que ser ejercitada. De modo que la cualidad en virtud de la cual una pretensión puede y debe ser ejercitada contra una persona en nombre propio se llama legitimación para obrar, activa para aquel que puede perseguir judicialmente el derecho y pasiva para aquel contra el cual esta se hace valer.” (p.141)

Entonces, la legitimación, ha de decirse, se encasilla en dos, una por activa, que recae sobre la persona que pretende la declaratoria de un derecho; y una por pasiva, que no es otra, que aquella que resiste o se opone a la prosperidad de la pretensión.

3.1.1. DE LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA

En el desarrollo de la vida en sociedad, es posible que toda persona pueda ser objeto de menoscabos, físicos, patrimoniales e incluso extrapatrimoniales. De acuerdo con ello, ante la existencia de dicho riesgo, la ley ha habilitado o permitido que quien haya sufrido una determinada lesión (material o inmaterial), pueda solicitar o ejercer una acción en contra de quien haya causado el detrimento.

De acuerdo con ello, la legitimación en la causa por activa se refiere a la posibilidad de que, quien pretenda la declaratoria de un derecho, pueda ejercer la acción que corresponda, es decir, que pueda poner en movimiento el aparato judicial.

Al respecto, Rocco (1994) citado por Ramírez (2001), indicó que,

(...) todo sujeto está legitimado para ejercitar determinada acción únicamente frente a determinada relación jurídica o frente a un estado jurídico determinado y que los criterios básicos para establecer la legitimación deben buscarse en un conjunto de hechos, de circunstancias, de calidades de ciertos sujetos con respecto a la relación jurídica, relativamente a la cual se pretende una providencia cualquiera, concluyendo, para resolver el problema planteado (sic), que el criterio básico para determinar la legitimación esté constituido por la titularidad efectiva o solamente afirmada de la relación o del estado jurídico. (p.218)

En ese orden de ideas, dable es mencionar que la legitimación en la causa por activa es un presupuesto imprescindible para que pueda desatarse la litis; y por ello, ha de ser necesaria la verificación de la facultad otorgada por la ley, así como de los presupuestos que dan origen a la acción, a favor de quien pretenda el reconocimiento de la prerrogativa que pretende. Así pues, ha dicho Peña (2011),

En la demanda no basta la deprecación de un acto de tuición jurídica, señalar lo que se pide, indicar el efecto jurídico buscado, que es el objeto, sino que también es necesario especificar la razón de la pretensión, es decir, cuales son los hechos (razón de hecho) y las normas legales en que se apoya la pretensión (razón de derecho). En los hechos, además, cabe encontrar la causa remota y la causa próxima de la pretensión. La primera la constituyen los acontecimientos que hicieron nacer la relación de derecho entre las partes; la causa próxima es la situación fáctica que trata de obliterar los efectos de esa relación. También podría ser causa próxima un estado de hesitación sobre el contenido o secuelas de aquella relación. (p. 92)

Ello indica entonces que, quien pretende poner en movimiento el aparato judicial, con el fin de que se le reconozca algún derecho, debe acreditar no solo que la ley le ha otorgado la legitimación por activa, sino que también debe indicar los antecedentes que le convalidan para ello; lo anterior, so pena de que, como lo ha indicado la Corte Suprema de Justicia, las pretensiones de quien demande, no estén llamadas a prosperar.

3.1.2. DE LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA

La legitimación en la causa por pasiva, hace referencia a la capacidad que debe contar una persona, bien sea jurídica o natural, para que pueda oponerse jurídicamente, a las pretensiones de una demanda que se ha presentado en su contra.

Al respecto, ha indicado el Consejo de Estado que,

(...)la legitimación en la causa de hecho alude a la relación procesal existente entre demandante —legitimado en la causa de hecho por activa— y demandado —legitimado en la causa de hecho por pasiva— y nacida con la presentación de la

demanda y con la notificación del auto admisorio de la misma a quien asumirá la posición de demandado, dicha vertiente de la legitimación procesal se traduce en facultar a los sujetos litigiosos para intervenir en el trámite del plenario y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción; la legitimación material, en cambio, supone la conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, ora porque resultaron perjudicadas, ora porque dieron lugar a la producción del daño.

Corolario de lo anterior, ha de decirse que la legitimación en la causa por pasiva, sugiere la existencia de la capacidad con la que puede contar una persona o no, para ser demandada dentro de una acción jurídica; respecto de quien se pregona la obligatoriedad de cumplir con una obligación o de satisfacer el derecho que se reclama.

Esta legitimación le otorga la posibilidad de intervenir en el proceso y de hacer frente a las pretensiones que en su contra se han presentado, lo que le habilita para ejercer derechos de defensa y de contradicción.

3.1.3. VÍCTIMAS EN EL MARCO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

La industrialización de muchas actividades desarrolladas en sociedad, y los avances científicos que han ido surgiendo a través de los años, ha traído consigo la exposición de las personas a la ocurrencia de un sinnúmero de situaciones que pueden implicar riesgos y sobre todo daños sobre sus humanidades e incluso sobre sus patrimonios.

El transporte, desde vieja data, ha hecho presencia en los procesos de desarrollo de las sociedades, máxime si se tiene en cuenta que permite y sobre todo facilita la comunicación, el intercambio de bienes y servicios; así como la conducción de personas de un lugar a otro.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Esta actividad, que se realiza haciendo uso de automotores, ha sido catalogada como peligrosa, en la medida que implica por sí misma, que, durante su ejecución, pueda ocasionar daños a otros.

Téngase en cuenta que, la peligrosidad de una actividad, de acuerdo con Comporti, quien ha sido citado por Sánchez (2019), implica que,

su ejercicio normal y regular genera una notable potencialidad o inminencia de causar un daño, lo cual significa que, según los datos estadísticos o las reglas de la experiencia, ocasiona incidentes con una frecuencia alta en un determinado intervalo de tiempo, o que los daños que potencialmente puede causar son de notable magnitud o gravedad, aunque sean menos frecuentes. (P.307)

Ahora, dadas las obligaciones que nacen del contrato de transporte de personas, como la relacionada de llevar sano y salvo al pasajero de un lugar a otro; ha de decirse que, el transportador, se obliga a responder por los perjuicios que se le causen a éste, desde el momento en el que se encuentre bajo su dominio, y no se limita a los daños que se le puedan causar en el recorrido (ejecución en sí misma del contrato) sino también los que se generen en los sitios en los que el pasajero ascienda al vehículo y descienda del mismo, e incluso, en los lugares que haya destinado el transportador para la desarrollo del contrato de transporte.

Dentro de esa ejecución contractual, pueden presentarse situaciones que conllevan a que se predique el incumplimiento de las obligaciones por parte del transportador, y que genere perjuicios al pasajero e inclusive a terceras personas ajenas a la relación contractual; poniendo a éstos en calidad de víctimas de determinado hecho.

De acuerdo con el concepto de víctima que ha sido señalado en el Diccionario de la Real Academia, se tiene que aquella hace referencia a una persona que ha sido expuesta a un peligro, que ha padecido un perjuicio, o que padece las consecuencias dañosas de un delito.

El anterior concepto hace necesaria la indicación de que, la concepción de “víctima” ha ido evolucionando con el pasar de los años, teniendo en cuenta que inicialmente se tenía de presente sobre todo en el ámbito criminal, pero que, por las transformaciones sociales – políticas – culturales, así como la intervención y/o aceptación de diversas normas internacionales, ha sido reconocida aceptada como sujetos de derechos.

Al respecto, Mendelsohn, citado por Manzanera (2002) indicó que la palabra víctima, se refiere a la identidad de una persona o de un grupo de individuos se ve moldeada y definida por las complejas ramificaciones sociales derivadas de las experiencias de sufrimiento, que pueden surgir de una amplia gama de factores. Estos pueden comprender tanto aspectos físicos y psicológicos como situaciones económicas, políticas o sociales, además de la interacción con el entorno natural y tecnológico.

Los impactos de estos factores pueden generar efectos profundos en la forma en que las personas se perciben a sí mismas y en cómo son percibidas por los demás en el entorno social. Los sufrimientos físicos, como enfermedades o discapacidades, pueden influir en la autoimagen y la percepción de uno mismo, afectando la confianza y la autoestima. Asimismo, los sufrimientos psicológicos, como traumas emocionales o trastornos mentales, pueden influir en la forma en que un individuo se relaciona con su entorno y se involucra en actividades sociales.

Del mismo modo, las dificultades económicas, como la pobreza o la falta de oportunidades laborales, pueden impactar la percepción de uno mismo en relación con el estatus socioeconómico y la sensación de logro personal. Los conflictos políticos y sociales, como la opresión o la discriminación, pueden dar lugar a una pérdida de identidad cultural y a la marginalización de determinados grupos, lo que puede afectar profundamente la autoestima y el sentido de pertenencia.

Además, el entorno natural, como el clima y el entorno geográfico, así como el entorno técnico, como la tecnología y la infraestructura, también pueden influir en la identidad colectiva y en la autoimagen de las personas. Los desastres naturales pueden desencadenar traumas y

desplazamientos, lo que altera la conexión con el entorno y la sensación de seguridad. Del mismo modo, el avance tecnológico puede transformar la forma en que las personas interactúan y se relacionan, lo que puede influir en la percepción de sí mismos y en su lugar en la sociedad.

En general, la personalidad y la identidad de un individuo o de una colectividad son intrínsecamente moldeadas por las complejas interacciones entre el sufrimiento y una amplia gama de factores, tanto internos como externos. Estos factores no solo impactan la percepción de sí mismos, sino también cómo son vistos y tratados por los demás en el contexto social más amplio.

Así pues, es viable mencionar que, víctima es considerada la persona o el individuo que padece algún tipo de quebranto, ya sea físico o moral, como consecuencia de una acción u omisión de algún agente.

La Declaración sobre los principios fundamentales de justicia para las víctimas de delitos y del abuso de poder, emitida por la Asamblea General de las Naciones Unidas en la resolución 40/34 el 29 de noviembre de 1985, presenta una definición clara de quiénes pueden ser considerados como "víctimas" en el contexto legal. En esta declaración, se establece que el término "víctimas" abarca a aquellas personas, ya sea individual o colectivamente, que han experimentado daños diversos, que van desde lesiones físicas y mentales hasta sufrimiento emocional, pérdida financiera y la violación de sus derechos fundamentales. Estos daños surgen como consecuencia de acciones u omisiones que violan la legislación penal vigente en los Estados miembros, incluyendo aquella que prohíbe el abuso de poder.

Además, la declaración resalta que una persona puede ser considerada como "víctima" independientemente de si se ha identificado, arrestado, enjuiciado o condenado al perpetrador, y sin tener en cuenta la relación familiar que pueda existir entre la víctima y el perpetrador. Esta definición abarca también a los familiares o personas a cargo que tengan una relación cercana con la víctima directa, así como a aquellas personas que han sufrido daños al intervenir para asistir a la víctima en peligro o para prevenir la victimización. La amplitud de esta definición

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

refuerza el compromiso de brindar justicia y protección a todas las personas afectadas por actos delictivos y abusos de poder, reconociendo su dignidad y sus derechos fundamentales.

Las víctimas, en el contexto jurídico, engloban a todas aquellas personas que experimentan un menoscabo significativo, que puede manifestarse tanto en su integridad personal como en su patrimonio, como resultado de un evento perjudicial. La Corte Constitucional de Colombia ha proporcionado una definición más detallada de las víctimas y los perjudicados, señalando que una víctima es la persona directamente afectada por la conducta típica, mientras que la categoría de "perjudicado" abarca a todos aquellos que han sufrido daños, incluso si no son de índole patrimonial, como consecuencia directa de la comisión del delito. De esta manera, queda claro que una víctima, al sufrir daño, se convierte en perjudicada.

La figura de la parte civil en el sistema legal permite a las víctimas o perjudicados, que incluyen a los sucesores de la víctima, participar como sujetos activos en el proceso penal. Esta disposición jurídica promueve la protección de los derechos de las víctimas y garantiza su acceso a la justicia en casos de actos delictivos.

En la legislación colombiana, la Ley 906 de 2004 ha definido a las víctimas como aquellas personas naturales o jurídicas, así como otros sujetos de derechos, que han sufrido un daño directo como consecuencia de un acto ilícito. Esta definición resalta que las víctimas adquieren este estatus cuando se produce un delito que resulta en un perjuicio o menoscabo para ellas. La ley enfatiza así la importancia de reconocer y proteger los derechos de las víctimas, así como de garantizar su participación en el proceso legal correspondiente.

Pues bien, como se dijo, en la ejecución de un contrato de transporte de personas, pueden presentarse diversas situaciones que amenazan o incluso, que impiden que la obligación de llevar sanas y salvas a las personas transportadas, no se pueda cumplir, y que por dicho incumplimiento se generen un sinnúmero de perjuicios.

Precisamente, los accidentes de tránsito suelen ser uno de los eventos en los que se ven involucrados vehículos de transporte público de personas. Frente a ello, la Ley 769 de 2002, ha

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

indicado que se trata de un suceso, que, por lo general, es involuntario en el que confluye por lo menos un automotor, y que causa perjuicios tanto a personas como a bienes.

Téngase en cuenta que, si bien, en el contrato de transporte de personas, normalmente interviene tanto el pasajero como el transportista, nada impide que, antes o durante la ejecución del acuerdo de voluntades, se presenten situaciones imprevistas e incluso involuntarias, como lo es un accidente de tránsito, y se generen unas lesiones o incluso la muerte a los pasajeros del vehículo de transporte público.

Entonces, en los eventos en los que media un accidente de tránsito en los que se ve involucrado un vehículo de transporte público de personas, en primera medida, podría predicarse que es directamente el pasajero el que puede resultar lesionado en su humanidad e incluso en su patrimonio; sin embargo, pueden generarse unos daños colaterales a terceros, que resultan ser indemnizables, pues, como lo ha indicado Tamayo (2007), aquel es el “menoscabo a las facultades jurídicas que tiene una persona para disfrutar un bien patrimonial o extrapatrimonial.” (p. 326)

De esta manera, es válido indicar que, es posible que, por la ejecución defectuosa o la inejecución del contrato de transporte, se ponga en calidad de víctimas no solo al pasajero, sino a terceros, como lo pueden ser sus familiares. Esto, trayendo a colación el concepto de víctima que se desarrolló mediante la Ley 1448 de 2011, en la que, si bien, se efectuó para ser aplicada en el marco del conflicto armado, es pertinente, en la medida que indica que, existen dos clases de víctimas a saber, la directa, es decir, aquella que ha sufrido de manera personal un daño; y las indirectas, haciendo referencia a aquellos familiares y/o personas cercanas a la víctima directa.

Se entiende que cuando se produce un incumplimiento o una ruptura en el contrato de transporte, se abre la posibilidad de que las víctimas afectadas sean indemnizadas por los daños y perjuicios que han sufrido. Este momento crítico representa una oportunidad para restablecer,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

en la medida de lo posible, el equilibrio que se vio afectado por el incidente, brindando un resarcimiento justo y adecuado a aquellos que resultaron afectados.

La posibilidad de indemnización no se limita únicamente a compensar las pérdidas materiales tangibles, como los costos médicos, los daños a la propiedad o las pérdidas económicas directas. También implica reconocer el impacto emocional y psicológico que puede surgir de situaciones traumáticas, y busca proporcionar un alivio y una estabilidad necesaria para la recuperación integral de las víctimas.

En este sentido, la compensación no solo tiene un valor económico, sino también una dimensión moral y simbólica. Representa un reconocimiento de la responsabilidad y el deber de reparar el daño causado, y un compromiso con la restitución de la dignidad y la integridad de las personas afectadas. Además, la posibilidad de indemnización también actúa como un mecanismo disuasorio para fomentar la responsabilidad y la transparencia en la prestación de servicios de transporte, incentivando a las partes involucradas a actuar de manera diligente y ética.

Así, la posibilidad de indemnización tras un incumplimiento o ruptura contractual en el contexto del transporte no solo implica una compensación material, sino también un reconocimiento del sufrimiento humano y la necesidad de restaurar la confianza y la equidad en las relaciones comerciales. Resalta la importancia de la justicia y la responsabilidad en el mundo del transporte, promoviendo así un entorno más seguro y equitativo para todas las partes involucradas.

3.1.4. DE LA VÍCTIMA DIRECTA

Específicamente, en el contexto de los accidentes de tráfico, se ha establecido que la víctima se refiere a la persona que ha sufrido lesiones o fallecimiento directamente. En otras palabras, se enfoca únicamente en aquel individuo que ha experimentado daños en su integridad

física o emocional. Según la perspectiva de Neuman (1992), la víctima directa es aquella que ha sufrido directamente el perjuicio, es decir, la persona que ha experimentado el deterioro en sus derechos legalmente protegidos, como la vida, la salud y, en algunos casos, la propiedad.

Por consiguiente, al referirnos a la víctima directa, se hace hincapié en la presencia de lesiones y/o fallecimiento, lo que implica un menoscabo significativo, especialmente si consideramos que esto requiere atención en términos de compensación para aquellos que han sufrido las consecuencias del incidente, tal como menciona Mosset (1998).

En este sentido, en el contexto específico de los accidentes de tráfico que involucran vehículos de transporte de pasajeros y que resultan en lesiones para los pasajeros, la víctima directa o la persona que experimenta la inmediata merma de sus derechos e intereses es el propio pasajero que ha sufrido lesiones o fallecimiento en el accidente.

Este enfoque pone de relieve la importancia de considerar y proteger los derechos de las víctimas directas en los accidentes de tráfico, asegurando que reciban la debida atención y compensación para ayudar a mitigar las consecuencias negativas que han experimentado a raíz del incidente. Asimismo, resalta la necesidad de establecer medidas preventivas sólidas para garantizar la seguridad y el bienestar de los pasajeros y de todos los usuarios de las vías públicas.

Además, es esencial comprender la complejidad de las implicaciones que pueden surgir tanto para las víctimas directas como para sus familias y seres queridos en términos de aspectos legales, emocionales y financieros. Los efectos de un accidente de tráfico no se limitan únicamente a las lesiones físicas, sino que pueden tener un impacto duradero en la calidad de vida y el bienestar general de las personas afectadas.

Dentro de este marco, es crucial garantizar un acceso equitativo a la justicia y a los recursos de apoyo para las víctimas directas y sus familias, con el fin de facilitar su proceso de recuperación y rehabilitación. Esto implica el establecimiento de políticas y procedimientos

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

efectivos que no solo busquen brindar compensación adecuada, sino que también promuevan la prevención de futuros accidentes y la concienciación sobre la seguridad vial.

En esta línea, la implementación de medidas de seguridad efectivas, como el cumplimiento de normativas de tráfico y la mejora de la infraestructura vial, resulta fundamental para prevenir y reducir la incidencia de accidentes de tráfico y sus consecuencias devastadoras. Asimismo, la promoción de programas de educación vial y de concienciación pública sobre la importancia de conductas responsables en la vía pública puede contribuir significativamente a la reducción de incidentes y, por ende, a la protección de la vida y la integridad de todos los usuarios de las vías de tránsito.

En resumen, es crucial reconocer el impacto directo que los accidentes de tráfico tienen en las víctimas y sus familias, y trabajar hacia la implementación de políticas integrales y estrategias de prevención efectivas que garanticen la seguridad y protección de todos los individuos en las carreteras. Además, es esencial fortalecer los sistemas de apoyo y compensación para proporcionar el apoyo necesario a aquellos que han experimentado el trauma de un accidente, ayudándolos en su proceso de recuperación y rehabilitación.

3.1.5. DE LA VÍCTIMA INDIRECTA Y/O DE REBOTE

Tratándose de daños, ha de decirse que, por el carácter personal del mismo, no ha existido mayor inconveniente frente al reconocimiento de indemnización frente a los perjuicios que se le llegaren a causar a las víctimas que han sufrido el menoscabo de manera mediata. Sin embargo, respecto a las víctimas indirectas, ha existido mayor complejidad, no solo de cara al reconocimiento, sino también a la identificación de quien ostenta la calidad.

Las víctimas indirectas, en el contexto legal, se refieren a aquellos individuos que sufren los efectos colaterales de un daño o perjuicio que se ha producido como consecuencia de un acto ilícito. Este tipo de perjuicio, también conocido como daño por rebote, es descrito por

Elorriaga (1999) como aquel que surge como resultado del daño inicial sufrido por una víctima primaria y que impacta a otras personas relacionadas con ella.

Aunque teóricamente podría contemplarse en diversas situaciones, el daño por rebote se plantea con mayor énfasis en casos de lesiones corporales o fallecimiento de la víctima inicial. Este tipo de situación no solo conlleva el perjuicio evidente que sufre directamente el afectado inicial, sino que además afecta de manera patrimonial o extramatrimonial a su cónyuge, hijos u otras personas que dependen de él o están relacionadas con él.

Esta noción subraya la complejidad de los impactos legales y emocionales que pueden surgir como resultado de un acto ilícito, destacando la necesidad de considerar no solo las consecuencias directas del daño, sino también los efectos secundarios que pueden repercutir en el círculo cercano de la víctima. La comprensión de estas implicaciones tiene implicaciones significativas en la formulación de políticas y en la prestación de servicios de apoyo, que deben tener en cuenta las necesidades y los derechos de todas las partes afectadas en un incidente o situación legal.

Por lo tanto, es fundamental reconocer y abordar las necesidades específicas de las víctimas indirectas al diseñar estrategias legales y programas de asistencia que garanticen la protección y el bienestar de todas las personas relacionadas con una víctima primaria. Esto implica el establecimiento de mecanismos de apoyo integral que proporcionen no solo compensación financiera, sino también asistencia emocional y psicológica para ayudar a estas personas a hacer frente al impacto traumático del incidente y a reconstruir sus vidas de manera significativa y saludable.

En este sentido, es crucial reconocer la interdependencia y la conexión emocional y financiera que existe entre los miembros de una familia o de un círculo social cercano, y la forma en que un incidente puede afectar a múltiples personas más allá de la víctima directa. La comprensión de esta dinámica requiere una consideración cuidadosa de las complejidades de

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

las relaciones humanas y de la importancia de proporcionar un apoyo integral y compasivo a todas las partes involucradas.

Asimismo, es esencial garantizar el acceso equitativo a los recursos legales y financieros para las víctimas indirectas, reconociendo su derecho a una compensación justa y adecuada por los perjuicios sufridos. Esto implica el establecimiento de mecanismos claros y transparentes para la evaluación y la adjudicación de reclamaciones, con el fin de garantizar que todas las personas afectadas sean tratadas con dignidad y respeto en el proceso de búsqueda de justicia y reparación.

Además, la sensibilización y la educación pública sobre la importancia de considerar las necesidades de las víctimas indirectas pueden desempeñar un papel crucial en la promoción de una cultura de empatía y solidaridad en la sociedad. Al fomentar una mayor comprensión de las complejidades de los impactos secundarios de los actos ilícitos, se puede promover una mayor conciencia y sensibilidad hacia las personas que han sufrido daños colaterales, lo que a su vez puede fomentar una mayor inclusión y apoyo comunitario para aquellos que lo necesitan.

En última instancia, al reconocer y abordar la situación de las víctimas indirectas, se puede promover un sistema legal y social más justo y compasivo que refleje la importancia de proteger y apoyar a todas las personas afectadas por actos ilícitos, y que fomente un entorno de sanación y recuperación en la sociedad en general.

Lo anterior refleja la complejidad de las consecuencias que experimentan las víctimas indirectas, quienes no sufren un daño inmediato como resultado del incidente en cuestión, sino que enfrentan un sufrimiento derivado de la experiencia de la víctima directa. Esta situación se manifiesta particularmente en casos de lesiones graves o fallecimiento como resultado de un accidente de tráfico.

Las víctimas indirectas enfrentan una serie de desafíos emocionales, económicos y legales que se derivan del sufrimiento y las repercusiones de la víctima directa. Esto puede incluir la carga emocional de presenciar el sufrimiento de un ser querido, la lucha por adaptarse a

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

cambios drásticos en la vida familiar y la necesidad de enfrentar desafíos financieros inesperados, como costos médicos y gastos relacionados con la rehabilitación o el funeral.

Además, las víctimas indirectas a menudo experimentan una sensación de pérdida y trauma emocional que puede afectar significativamente su bienestar psicológico y su capacidad para funcionar en la vida diaria. El duelo, la ansiedad y la depresión son algunas de las respuestas emocionales comunes que pueden surgir en estas circunstancias difíciles.

En este sentido, es esencial reconocer y abordar las necesidades específicas de las víctimas indirectas, proporcionando un apoyo comprensivo que no solo se centre en la atención inmediata a la víctima directa, sino que también considere el impacto a largo plazo en la red de familiares y seres queridos. Esto implica el establecimiento de programas de asesoramiento y apoyo emocional, así como el acceso a recursos legales y financieros que les permitan enfrentar los desafíos que surgen en el proceso de recuperación y sanación.

Esta noción pone de relieve la importancia de comprender la interconexión entre las experiencias individuales y la forma en que los eventos traumáticos pueden afectar a toda una red de relaciones personales. Las víctimas indirectas, a menudo, se ven obligadas a enfrentar desafíos adicionales en su proceso de recuperación, que pueden incluir la reestructuración de roles familiares, la asunción de responsabilidades adicionales y la adaptación a cambios drásticos en la dinámica familiar.

Además, es crucial considerar el impacto a largo plazo en la salud mental y emocional de las víctimas indirectas, y garantizar que tengan acceso a servicios de apoyo psicológico y terapéutico para ayudarles a hacer frente a su dolor y a procesar de manera saludable sus experiencias. El apoyo de la comunidad y de los profesionales de la salud mental puede desempeñar un papel fundamental en el proceso de recuperación, brindando un espacio seguro para expresar emociones y obtener orientación sobre cómo manejar el trauma y el duelo.

Por otro lado, desde una perspectiva legal y de políticas, es fundamental establecer medidas que reconozcan y protejan los derechos de las víctimas indirectas, incluida la provisión

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

de recursos financieros y legales que les permitan acceder a compensación y asistencia en caso de necesidad. Esto implica la implementación de políticas de seguridad social y de apoyo económico que ayuden a mitigar la carga financiera adicional que puedan enfrentar las víctimas indirectas en momentos de crisis.

En última instancia, el reconocimiento y la atención a las necesidades de las víctimas indirectas son fundamentales para promover una recuperación integral y ayudar a construir resiliencia en las comunidades afectadas por eventos traumáticos. Al brindar un apoyo comprensivo y holístico a estas personas, se puede fomentar un entorno de compasión y solidaridad que promueva el bienestar y la sanación tanto a nivel individual como colectivo.

Existe una realidad social que no puede ignorarse, y es que existen terceros que padecen perjuicios, aún cuando no se trate de la víctima directa de un accidente de tránsito. Precisamente por ello, resulta relevante traer a colación a Elorriaga de Bonis (2006) quien ha indicado que:

en primer lugar, debe mencionarse que la víctima refleja, para obtener esta indemnización, no debe acreditar el carácter de heredero de la víctima inicial, puesto que no demanda en este carácter. Le bastará acreditar su calidad de perjudicada, acaso su parentesco en el caso del perjuicio moral, y el monto y la naturaleza de los daños en el supuesto de los perjuicios patrimoniales. En segundo lugar, habrá que concluir que cualquier indemnización que ellos obtengan por el daño que personalmente han sufrido no integra la masa hereditaria, sino que forma parte del patrimonio personal del afectado. Consecuencia de lo anterior es que los acreedores del difunto no podrán hacerse efectivas sus acreencias en esta indemnización, pero sí los acreedores personales de la víctima por rebote. Asimismo, al no formar parte de la herencia, la indemnización no estaría afectada al pago del impuesto a las herencias y asignaciones testamentarias. (p. 354 – 355)

Quiere lo anterior significar que, los accidentes de tránsito generan una serie de víctimas, que no se limitan a las directas, es decir, a aquellas que hayan resultado fallecidas y/o en su defecto, lesionadas, puesto que existen perjudicados que tienen relación, aunque sea, de parentesco, y que sufren afectaciones en sus esferas material e inmaterial. Aquí, puede hacerse referencia entonces a las nombradas víctimas de rebote.

Según lo planteado por Rodríguez (2009) acerca de las víctimas de rebote, no se requiere que estas personas sean herederos ni siquiera parientes cercanos de la víctima directa. Su derecho a emprender acciones legales no se basa en la relación con la víctima, sino que se fundamenta en el perjuicio que han experimentado directamente. La ley reconoce su derecho propio debido al daño sufrido personalmente, sin considerar la naturaleza específica de la conexión que puedan tener con la víctima original.

En otras palabras, Rodríguez sugiere que las víctimas de rebote no deben ser limitadas por su relación con la víctima directa en términos de parentesco o herencia. El enfoque legal debe priorizar la compensación y el apoyo a todas aquellas personas que han sufrido daños como resultado de un incidente, independientemente de su vínculo con la víctima original. Esto implica reconocer el impacto directo del sufrimiento personal y la importancia de otorgarles el acceso a recursos y protecciones legales apropiadas para su recuperación.

Además, es esencial tener en cuenta la importancia de abordar las necesidades específicas de estas víctimas adicionales y garantizar que tengan acceso a servicios de apoyo y recursos legales para ayudar en su proceso de recuperación. Esto implica la implementación de políticas y programas que reconozcan la diversidad de experiencias de las víctimas de rebote y que se centren en proporcionar una red de apoyo integral que aborde sus necesidades emocionales, financieras y legales.

En última instancia, la perspectiva propuesta por Rodríguez destaca la necesidad de una comprensión más amplia y compasiva de las implicaciones legales y sociales de las víctimas de

rebote, con el fin de garantizar que reciban la atención y el apoyo adecuados en su camino hacia la recuperación y la resiliencia.

El enfoque propuesto por Rodríguez enfatiza la importancia de reconocer la autonomía y la dignidad de las víctimas de rebote, independientemente de su relación con la víctima directa. Esto implica un cambio significativo en la perspectiva legal, que tradicionalmente se ha centrado en las conexiones familiares o de herencia al determinar la elegibilidad para emprender acciones legales o recibir compensación en casos de daños personales.

Este cambio de enfoque refleja una comprensión más amplia de las repercusiones emocionales y financieras que pueden experimentar las personas cercanas a la víctima directa en situaciones de tragedia o conflicto. Reconoce la importancia de abordar las necesidades individuales de estas personas y brindarles el apoyo necesario para superar el impacto negativo de su experiencia.

En este sentido, es fundamental implementar programas de apoyo y recursos legales específicos destinados a las víctimas de rebote, con el objetivo de garantizar que tengan acceso a servicios de asesoramiento, compensación y rehabilitación adecuados. Esto implica trabajar en colaboración con organizaciones comunitarias y profesionales de la salud mental para brindar un enfoque integral de apoyo que aborde tanto las necesidades emocionales como las legales de estas personas.

Además, es esencial promover la conciencia y la educación sobre la importancia de reconocer y apoyar a las víctimas de rebote en la sociedad en general. Esto implica fomentar una cultura de empatía y comprensión que permita a estas personas sentirse validadas y respaldadas en su proceso de recuperación y sanación emocional.

Es decir que, para que pueda predicarse la calidad de víctima indirecta o de rebote, basta con que se acredite que se ha sufrido una merma, una afectación tras el perjuicio causado a otro.

En Colombia, si bien es cierto en el Código Civil – artículo 2342 – se señalan los beneficiarios de la indemnización tras el padecimiento de un perjuicio causado por otro, no se

indica de forma taxativa que existirán víctimas por rebote; sin embargo sí admite que los hechos dañosos pueden repercutir concomitantemente, de forma directa en un individuo, y a terceros.

De acuerdo con lo anterior puede decirse, como lo ha indicado Henao (1998) “(...) es claro que la lesión de un derecho constituye una condición de existencia del daño, necesaria para que proceda la indemnización. La lesión del derecho es entonces un elemento para apreciar el perjuicio reparable.” (p.103)

En ese orden de ideas y atendiendo a la línea de investigación del presente proyecto, es necesario establecer la calidad en la que podría actuar una persona que ha sufrido un perjuicio – indirecto – tras la ocurrencia de un accidente de tránsito en el que ha fallecido o resultado lesionado un familiar, pasajero de un vehículo de servicio público, mientras se ejecutaba un contrato de transporte.

3.2. CONCLUSIONES

Las reflexiones extraídas de la discusión en torno a la legitimación en la causa por activa para reclamar el pago de indemnizaciones por perjuicios derivados de lesiones o muerte causada a pasajeros de vehículos de transporte público arrojan una serie de consideraciones fundamentales.

En primer lugar, se ha destacado la importancia de una legitimación clara y precisa en el proceso de reclamación, con énfasis en la necesidad de garantizar que las partes interesadas estén debidamente autorizadas y habilitadas para emprender acciones legales en nombre de las víctimas. La legitimación en la causa ha sido identificada como un aspecto esencial para salvaguardar los derechos y la integridad de las partes afectadas y para garantizar una representación legal justa y adecuada en el sistema judicial.

En segundo lugar, se ha subrayado la relevancia de comprender la legitimación en la causa por activa, que se refiere a la capacidad de iniciar un proceso legal en nombre de las

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

víctimas afectadas. Se ha argumentado que este aspecto es esencial para garantizar que aquellos que han sufrido daños y perjuicios como resultado de accidentes de tránsito en vehículos de transporte público tengan acceso a recursos legales y compensación justa de acuerdo con los principios de justicia y equidad.

En tercer lugar, se ha señalado la importancia de considerar la legitimación en la causa por pasiva, lo que implica la responsabilidad de los transportistas y operadores de vehículos de transporte público de pasajeros en la protección de la integridad y seguridad de sus pasajeros. Se ha subrayado la necesidad de establecer estándares y protocolos claros para garantizar la seguridad y el bienestar de los pasajeros y para responsabilizar a las partes implicadas en caso de incidentes y accidentes de tráfico.

Asimismo, se ha reconocido la importancia de distinguir entre las víctimas directas e indirectas y/o de rebote en el contexto de los accidentes de tráfico en vehículos de transporte público de pasajeros. Se ha resaltado la necesidad de proporcionar un apoyo integral y específico a ambas categorías de víctimas, reconociendo la complejidad de sus experiencias y necesidades individuales en términos de atención médica, apoyo emocional, asesoramiento legal y compensación adecuada.

Además, es crucial destacar la necesidad de promover una mayor conciencia pública sobre los derechos de los pasajeros y las medidas de seguridad en el transporte público, con el fin de fomentar una cultura de responsabilidad y cuidado mutuo en la comunidad. La educación y la sensibilización sobre los riesgos y las medidas de seguridad adecuadas pueden desempeñar un papel vital en la reducción de incidentes y la protección de la vida y el bienestar de los pasajeros en general.

Por otro lado, se ha evidenciado la importancia de establecer una red integral de servicios de apoyo para las víctimas directas e indirectas y/o de rebote, que incluya atención médica especializada, asesoramiento legal, asistencia psicológica y orientación financiera. Estos servicios deben estar diseñados para atender las necesidades específicas de cada individuo y

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

proporcionar un entorno de recuperación y rehabilitación completo, que promueva la resiliencia y la esperanza en tiempos de dificultad y trauma.

En última instancia, la protección de las víctimas y la promoción de un sistema de transporte público seguro y equitativo requieren una colaboración estrecha entre los actores clave, incluidas las autoridades gubernamentales, las organizaciones de la sociedad civil y los proveedores de servicios de transporte. Al trabajar en conjunto para implementar políticas y programas efectivos, se puede garantizar un entorno de transporte público que priorice la seguridad, la equidad y el respeto por los derechos y la dignidad de todas las personas involucradas.

En conclusión, la discusión sobre la legitimación en la causa y las distintas categorías de víctimas en el marco de accidentes de tráfico en vehículos de transporte público de pasajeros subraya la importancia de un enfoque integral y sensible que garantice la protección y el apoyo adecuado a todas las partes afectadas. Esto implica el establecimiento de políticas y protocolos sólidos, así como la implementación de programas de prevención y sensibilización que promuevan la seguridad y la equidad en el sistema de transporte público.

CAPÍTULO 4. DE LAS ACCIONES DE REPARACIÓN A FAVOR DE LAS VÍCTIMAS INDIRECTAS Y/O DE REBOTE TRAS LESIONES Y/O MUERTE A PASAJEROS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Tal como se ha señalado en el transcurso de este análisis, debido a la inherente peligrosidad asociada a la operación de vehículos destinados al transporte público terrestre de pasajeros, existe la posibilidad de que se incurra en responsabilidad civil en el evento de que se produzca un incidente, como un accidente de tráfico, que resulte en lesiones o fallecimientos de los pasajeros transportados por dicho vehículo.

Precisamente debido a esta circunstancia, se ha hecho hincapié en la exigencia de la obtención de pólizas de seguros de responsabilidad civil para estos vehículos, con el fin de asegurar el pago de posibles indemnizaciones en caso de perjuicios ocasionados. Es crucial destacar que, una vez establecida la responsabilidad civil, recae sobre el responsable la obligación de reparar los daños causados. En este contexto, es relevante mencionar que el legislador ha facultado a las víctimas para emprender acciones encaminadas a obtener una compensación integral por los perjuicios sufridos. Estas acciones pueden ser iniciadas por todas aquellas personas que hayan experimentado daños como resultado de la conducta de otros individuos.

La legislación ha establecido un marco legal que reconoce y protege los derechos de las víctimas, permitiéndoles buscar justicia y resarcimiento por los daños sufridos como consecuencia de eventos desafortunados. Esta disposición refleja el compromiso del sistema legal con la equidad y la reparación en casos de responsabilidad civil, y subraya la importancia de salvaguardar los intereses y el bienestar de todas las partes afectadas por incidentes de tráfico y situaciones similares.

Asimismo, la existencia de estas medidas legales promueve un entorno de responsabilidad y rendición de cuentas en el ámbito del transporte público, lo que contribuye a

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

garantizar la seguridad y la protección de los pasajeros y demás individuos involucrados en el sector del transporte terrestre. Esta orientación legal busca fortalecer la confianza pública en el sistema de transporte y fomentar una cultura de seguridad y protección en el ámbito del tránsito y la movilidad.

Además, es esencial resaltar que la implementación de estas disposiciones legales no solo busca asegurar la compensación por los daños materiales y físicos sufridos, sino también abordar las consecuencias emocionales y psicológicas derivadas de incidentes traumáticos. La consideración de estos aspectos subraya la importancia de adoptar un enfoque integral en la protección y el apoyo a las víctimas, con el objetivo de garantizar una recuperación completa y efectiva en todos los aspectos.

En este sentido, la promoción de una cultura de seguridad y responsabilidad en el transporte público requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de transporte, las autoridades reguladoras y los grupos de defensa de los derechos del consumidor. Al fomentar una mayor conciencia y adhesión a las normas y regulaciones establecidas, se puede promover un entorno de transporte más seguro y confiable que priorice la protección y el bienestar de todos los usuarios y participantes del sistema.

Es crucial reconocer la importancia de la prevención y la educación en la reducción de incidentes y la mitigación de riesgos en el transporte público. La implementación de programas de capacitación y concienciación, dirigidos tanto a los operadores de vehículos como a los pasajeros, puede desempeñar un papel vital en la promoción de conductas seguras y responsables en la vía pública. Al fomentar una mayor comprensión de las mejores prácticas y los protocolos de seguridad, se puede promover una cultura de respeto y cuidado mutuo que beneficie a toda la comunidad en general.

En última instancia, la implementación efectiva de medidas legales y programas de seguridad en el transporte público no solo fortalece la protección de los derechos de los pasajeros, sino que también promueve la confianza y la seguridad en el sistema de transporte

en su conjunto. Al trabajar en conjunto para implementar políticas y programas efectivos, se puede garantizar un entorno de transporte público que refleje los más altos estándares de seguridad, equidad y responsabilidad en beneficio de toda la sociedad.

4.1. DE LA ACCIÓN DIRECTA EN EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Como primera medida se habrá de indicar que, la acción directa en el seguro de responsabilidad civil se encuentra encaminada a permitir que un tercero damnificado, pueda reclamar directamente a la compañía aseguradora, el pago de la suma asegurada y/o la indemnización del perjuicio causado, sin que le sea necesario remitirse inicialmente al causante del daño para que le sea reconocida la prestación.

Esta acción directa, como mecanismo a favor del tercero dañado, permite que pueda acceder al derecho – de ser indemnizado-. Esta acción en Colombia, tiene el nacimiento en la ley.

A juicio de Jaramillo (2013), el seguro de responsabilidad civil ha sufrido una serie de evoluciones que le ha permitido al legislador, incluir en las normas, “figuras encaminadas a proteger, igualmente, a los sujetos que, en el esquema adoptado por los códigos decimonónicos, de ordinario se encontraban desprotegidos y desvalidos, por vía de ejemplo: el contratante más débil económicamente y la víctima – o víctimas – del daño”.

Quiere decir lo anterior que, la figura de la acción directa, ha obedecido más a una necesidad de protección, que cualquier otra cosa. Precisamente por ello es que se ha permitido que, en cierta medida se les otorgue un trato especial a las víctimas, en los eventos en los que se requiera y deba reclamar una indemnización; y, se determinen figuras como la acción directa, encaminada a reclamar directamente el pago del perjuicio.

Claramente, el tercero que inicia la acción directa es una persona externa al contrato de seguro, pero que sufre un perjuicio a raíz de las acciones del asegurado, lo que lo faculta para

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

actuar legalmente como beneficiario del seguro. La noción de acción directa, en el contexto legal de Colombia, se encuentra definida en el artículo 1133 del Código de Comercio. Este artículo establece claramente que en el seguro de responsabilidad civil, los perjudicados tienen el derecho de realizar acciones legales directamente contra el asegurador. Para probar su derecho frente al asegurador, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1077, la víctima que ejerce la acción directa tiene la posibilidad de demostrar la responsabilidad del asegurado y demandar la indemnización correspondiente al asegurador en un solo proceso.

Este mecanismo legal otorga un camino directo a los terceros perjudicados para reclamar la compensación que les corresponde sin necesidad de involucrarse directamente en las complejidades del contrato de seguro. La acción directa representa un medio eficaz para garantizar que las víctimas obtengan la restitución oportuna de los daños sufridos, asegurando así una protección efectiva de sus derechos en situaciones en las que se ven afectados por eventos cubiertos por el seguro de responsabilidad civil.

Lo anterior va en consonancia con lo señalado por el artículo 1127 del C.Co., que enseña que, en el seguro de responsabilidad, el asegurador se obliga a resarcir los perjuicios/daños, que cause su asegurado, cuando éste incurra en alguna responsabilidad; especificándose, que el propósito del mencionado seguro es la indemnización de las víctimas, y que, por ello, éstas se consideran como beneficiarios del seguro.

Entonces, la víctima puede, a su decisión, ejercer acción directa para que le sean indemnizados los daños que se le hayan causado; esto, sin que sea impedimento que en una misma diligencia pueda acreditar que el asegurado es responsable del daño – con sujeción a los elementos que configuren la responsabilidad – y los perjuicios que se le hayan causado.

En lo que respecta a la obligación condicional de la compañía, que surge del convenio con el tomador según lo dispuesto en el artículo 1045 del Código de Comercio, esta surge del acuerdo en virtud del cual la compañía asumirá, según las circunstancias, la reparación del daño que el asegurado pueda causar a terceros y hasta el monto pactado en el contrato. Así, la deuda

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

del asegurador genera el derecho correlativo de la víctima, bajo el amparo de la ley, para exigir la indemnización de dicho perjuicio, cuando sea pertinente.

No obstante, es importante destacar que si bien el derecho que amplía los efectos del contrato hacia el perjudicado se deriva de la ley misma, este no podrá reclamar algo que vaya más allá de los límites del objeto del contrato, al menos en su relación directa con el asegurador, que está sujeta a ciertas restricciones.

Por supuesto, el perjudicado estará obligado a demostrar de manera concisa que el asegurado ha incurrido en responsabilidad civil y, además, deberá cuantificar el daño que se le ha causado y que da lugar a la reclamación. Esto implica no solo demostrar el perjuicio, sino también explicar de qué manera ha sido afectado, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 1077 del Código de Comercio, que establece la obligación de demostrar la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida.

4.1.1. PRINCIPIO INDEMNIZATORIO

El concepto de indemnización, adquiere gran relevancia en el caso que nos ocupa, en la medida que, acompaña o va de la mano, el negocio jurídico del contrato de seguro, y de por sí, la acción directa.

La indemnización, implica el pago de una determinada suma de dinero, en contraprestación por un daño causado. Para efectos prácticos del seguro, las compañías de seguros, de acuerdo con Nuñez del Prado (2011), se obligan a pagar una “compensación por el monto de una pérdida tratando, en la medida de lo posible, que el asegurado retorne a la situación en que se estaba antes de que esta ocurriera”.

Esto implica que, en caso de un evento que genere daños o pérdidas, el receptor de una posible indemnización debe restablecerse al mismo estado en el que se encontraba antes del

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

evento o, al menos, en circunstancias similares, evitando tanto un perjuicio completo como un enriquecimiento indebido.

En este sentido, la Corte Suprema de Justicia, desde hace tiempo -en 1999-, afirmó que el propósito del seguro siempre ha sido compensar una pérdida patrimonial real, y no debe convertirse en una fuente de ganancias o de riqueza. Más bien, su característica fundamental es ser indemnizatorio. La obligación, que es fundamental en el contrato de seguro y surge una vez que se cumple la condición, conlleva una prestación que generalmente varía dependiendo del tipo de seguro, la medida del daño real sufrido y el límite acordado para la operación de la garantía pactada. El asegurador debe cumplir con esta obligación una vez que se haya resuelto o pagado la situación.

En consecuencia, la premisa básica del sistema de seguros es proporcionar una compensación equitativa y justa a los asegurados sin permitir que se beneficien injustamente de una situación desafortunada. El objetivo es restaurar al asegurado a su estado original en la medida de lo posible, sin permitir un enriquecimiento inapropiado como resultado de un incidente fortuito.

4.1.2. DEL PERJUICIO INDEMNIZABLE

Perjuicio indemnizable en materia de seguros en Colombia se refiere a los daños o pérdidas que son susceptibles de ser compensados económicamente por una compañía de seguros a una persona o entidad asegurada debido a un evento o siniestro cubierto por la póliza de seguro. Este término abarca una amplia gama de situaciones en las que el asegurado sufre un perjuicio o daño que está protegido por el contrato de seguro. La indemnización puede incluir aspectos como pérdida de bienes, daños a terceros, lesiones personales o responsabilidad civil, siempre sujeto a los términos y condiciones establecidos en la póliza de seguro.

La indemnización por perjuicio indemnizable en materia de seguros en Colombia es una parte esencial del contrato de seguro, ya que busca proteger y respaldar a los asegurados frente a situaciones adversas o inesperadas que puedan causarles daños económicos o personales. La compensación proporcionada por la compañía de seguros puede ser crucial para ayudar a los asegurados a recuperarse financieramente y afrontar los costos asociados con el evento cubierto.

La definición de perjuicio indemnizable en el contexto de seguros en Colombia tiene como objetivo garantizar que aquellos que han sufrido pérdidas estén protegidos y reciban una compensación adecuada. Esto promueve la confianza y la tranquilidad en los asegurados, quienes saben que, en caso de un siniestro, contarán con el respaldo financiero necesario para enfrentar las consecuencias.

Es importante que los asegurados comprendan claramente qué situaciones están cubiertas por su póliza de seguro y qué requisitos deben cumplir para recibir la indemnización correspondiente. De igual manera, las compañías de seguros deben cumplir con sus obligaciones de manera transparente y justa, brindando un proceso claro y accesible para presentar y gestionar reclamaciones de indemnización.

En este mismo orden de ideas, el perjuicio indemnizable en materia de seguros en Colombia representa la compensación económica que una compañía de seguros proporciona a los asegurados frente a daños o pérdidas protegidos por el contrato de seguro. Esta definición subraya la importancia del seguro como una herramienta para proteger a las personas y las entidades contra riesgos financieros y personales, ofreciendo una salvaguardia esencial en momentos de dificultad.

Es así como el perjuicio indemnizable en materia de seguros en Colombia representa la compensación económica proporcionada por una compañía de seguros a los asegurados frente a daños o pérdidas protegidos por el contrato de seguro. Esta definición destaca la importancia

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

del seguro como una herramienta para proteger a las personas y las entidades contra riesgos financieros y personales, ofreciendo una salvaguardia esencial en momentos de dificultad.

Cuando se trata de seguros de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote tras lesiones o muerte a pasajero del vehículo de transporte público asegurado, el perjuicio indemnizable adquiere un papel aún más relevante. En este contexto, la indemnización se extiende más allá de las víctimas directas de un accidente de transporte público, y busca brindar apoyo y protección a las personas que, sin estar físicamente presentes en el vehículo asegurado, sufren consecuencias negativas debido al siniestro.

El seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es una medida importante para abordar las complejas consecuencias de los accidentes de transporte público. Al proteger a aquellos que se ven afectados indirectamente, se fomenta una mayor seguridad vial y se brinda un apoyo integral a quienes enfrentan situaciones difíciles debido a un accidente. La cuantificación del perjuicio indemnizable en este tipo de seguro es un proceso esencial para garantizar una indemnización justa y adecuada a las víctimas indirectas, teniendo en cuenta los daños económicos y no económicos sufridos por ellas.

En Colombia, como en otros países, es fundamental contar con seguros de responsabilidad civil que incluyan la cobertura a favor de víctimas indirectas y/o de rebote en casos de accidentes de transporte público. Esta cobertura es una muestra de solidaridad y responsabilidad social, ya que busca proteger a todas las personas afectadas por un siniestro, más allá de las víctimas directas.

Además, es esencial que los ciudadanos estén bien informados sobre la existencia y los beneficios de este tipo de seguro. Comprender la importancia de contar con una cobertura amplia y considerar a las víctimas indirectas es clave para fomentar una cultura de seguridad vial y garantizar una protección integral en caso de un accidente de transporte público.

En definitiva, el perjuicio indemnizable en el contexto de seguros de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote representa una parte esencial de la protección y el respaldo que el seguro brinda a la sociedad. Al reconocer la importancia de considerar a todas las personas afectadas por un accidente y proporcionar una indemnización adecuada, se promueve una sociedad más justa, solidaria y comprometida con la seguridad y el bienestar de todos.

Por otro lado, el perjuicio indemnizable en materia de seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote tras lesiones o muerte a pasajero del vehículo de transporte público asegurado se refiere a los daños económicos y no económicos que pueden surgir para las personas que, sin ser directamente afectadas por un accidente, se ven perjudicadas de manera indirecta debido a sus vínculos con las víctimas directas.

En un accidente que involucra a un vehículo de transporte público asegurado, las víctimas directas serían los pasajeros que sufren lesiones o pierden la vida. Sin embargo, el impacto de tal tragedia puede extenderse más allá de estas personas, afectando a sus familiares cercanos y dependientes. Estas personas, conocidas como víctimas indirectas o de rebote, podrían experimentar pérdidas financieras y emocionales significativas como resultado del accidente.

El perjuicio indemnizable puede abarcar diferentes aspectos, incluyendo:

- a- Pérdida de ingresos: Las víctimas indirectas pueden depender económicamente de las víctimas directas. Si un pasajero fallece o queda incapacitado, sus familiares podrían perder el sustento que proporcionaba, lo que resulta en una pérdida financiera considerable.
- b- Gastos médicos y funerarios adicionales: Las víctimas indirectas podrían enfrentar costos médicos y funerarios relacionados con el accidente que no están cubiertos por otros seguros o recursos.

- c- Daño emocional y angustia mental: La pérdida de un ser querido o el impacto traumático de un accidente puede causar un sufrimiento emocional significativo para las víctimas indirectas, lo que también puede considerarse como perjuicio indemnizable.
- d- Daños a la propiedad: Si el accidente ocasiona daños materiales a la propiedad de las víctimas indirectas, como vehículos personales o bienes, estos también podrían ser considerados como parte del perjuicio indemnizable.

El objetivo del seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es proporcionar una compensación justa y adecuada para estas personas que se ven afectadas indirectamente por un accidente de transporte público. Esta cobertura busca brindar seguridad financiera y ayudar a mitigar el impacto negativo que un accidente puede tener en la vida de aquellos que rodean a las víctimas directas.

Es importante destacar que las condiciones y términos específicos de esta cobertura pueden variar según la póliza y la legislación vigente en cada país. Por lo tanto, es fundamental que las personas interesadas comprendan completamente los alcances y límites de esta protección y consulten con un experto o un agente de seguros para obtener información detallada y actualizada sobre el seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote.

El perjuicio indemnizable en el contexto del seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es un aspecto crucial para garantizar una adecuada protección a todas las personas afectadas por un accidente de transporte público. Esta cobertura va más allá de las indemnizaciones tradicionales destinadas a las víctimas directas y reconoce la importancia de considerar a aquellos que, aunque no estaban físicamente presentes en el vehículo asegurado, también sufren consecuencias derivadas del siniestro.

La necesidad de cubrir el perjuicio indemnizable surge de la comprensión de que los accidentes de transporte público pueden tener un efecto en cascada en la vida de las personas.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Por ejemplo, si un padre de familia que viajaba en un autobús público fallece en un accidente, los miembros de su familia, como su cónyuge e hijos, pueden enfrentar dificultades financieras y emocionales significativas. Estos aspectos del impacto indirecto de un accidente pueden ser igualmente devastadores y necesitan ser atendidos adecuadamente.

La cuantificación del perjuicio indemnizable puede ser un proceso complejo, ya que involucra evaluar los daños tanto económicos como no económicos que han afectado a las víctimas indirectas. Es fundamental que las aseguradoras cuenten con procedimientos claros y justos para determinar la indemnización correspondiente a cada caso particular. Además, es importante que los beneficiarios potenciales de esta cobertura comprendan cómo pueden acceder a los beneficios y qué pruebas pueden ser necesarias para demostrar el impacto que han sufrido.

Este tipo de seguro puede variar en sus términos y condiciones según la legislación y regulación específica de cada país. Algunas jurisdicciones pueden tener requisitos específicos para la inclusión de la cobertura de perjuicio indemnizable en las pólizas de seguro de responsabilidad civil de transporte público. Por lo tanto, tanto los operadores de transporte público como los pasajeros deben estar al tanto de la cobertura exacta que se ofrece y asegurarse de cumplir con los requisitos establecidos para garantizar una protección adecuada en caso de un accidente.

Por ende, el perjuicio indemnizable en materia de seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es una cobertura esencial para proteger a todas las personas afectadas por un accidente de transporte público. Al reconocer y atender las pérdidas y daños económicos y emocionales de las víctimas indirectas, este tipo de seguro busca proporcionar un apoyo integral a las personas que enfrentan situaciones difíciles debido a un accidente. La claridad en los términos y condiciones de esta cobertura, así como una evaluación justa de los daños, son fundamentales para garantizar una protección adecuada y justa para todos los involucrados.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

El seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote representa un paso importante en el desarrollo de políticas de protección social y seguridad vial más integrales. Al brindar una cobertura más amplia y considerar las necesidades de quienes sufren indirectamente las consecuencias de un accidente, se promueve una mayor equidad y solidaridad en el sistema de seguros.

Además de su importancia social, esta cobertura también puede tener un impacto positivo en la percepción de los usuarios del transporte público. Saber que están protegidos, junto con sus seres queridos, en caso de un accidente, puede generar confianza y tranquilidad en los pasajeros, lo que, a su vez, podría traducirse en una mayor aceptación y uso del transporte público como una opción de movilidad segura.

Es fundamental que las compañías de seguros y las autoridades reguladoras trabajen en conjunto para asegurar que el diseño y la implementación de esta cobertura sean adecuados y efectivos. Esto implica establecer límites de indemnización razonables, definir claramente los criterios de elegibilidad para las víctimas indirectas y garantizar que los procesos de reclamación sean accesibles y transparentes.

Asimismo, es esencial llevar a cabo campañas de concientización para informar al público sobre la existencia y los beneficios de esta cobertura. Muchas personas pueden no estar al tanto de este tipo de seguro, por lo que promover la educación en este tema ayudará a maximizar su alcance y utilidad.

Además de la cobertura de perjuicio indemnizable, es importante recordar que el seguro de responsabilidad civil en general es una herramienta esencial para proteger a terceros afectados por un accidente causado por el vehículo asegurado. En el caso de los vehículos de transporte público, dada la cantidad de personas que podrían estar involucradas en un siniestro, esta cobertura cobra aún mayor relevancia.

Es así como el seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote tras lesiones o muerte a pasajero del vehículo de transporte público asegurado es una importante

medida para abordar las complejas consecuencias de los accidentes de transporte público. Al proteger a aquellos que se ven afectados indirectamente, se fomenta una mayor seguridad vial, se brinda apoyo a las comunidades y se promueve un sistema de transporte público más responsable y comprometido con el bienestar de sus usuarios. La implementación efectiva de esta cobertura, junto con una gestión adecuada de los riesgos, puede llevar a una sociedad más resiliente y solidaria en materia de seguridad vial.

4.1.3. DE LA CUANTIFICACIÓN DEL PERJUCIO

La cuantificación del perjuicio y el perjuicio indemnizable en el contexto del seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote tras lesiones o muerte a pasajero del vehículo de transporte público asegurado son aspectos cruciales para garantizar una justa compensación a las personas que se ven afectadas por un accidente, aunque no sean víctimas directas. Esta evaluación es un proceso complejo que busca determinar los daños económicos y no económicos sufridos por las víctimas indirectas y asignar una indemnización adecuada para cada caso particular.

El perjuicio indemnizable en este tipo de seguro se refiere a los daños que pueden surgir para las personas que, sin estar físicamente presentes en el vehículo de transporte público asegurado, se ven perjudicadas indirectamente debido a su relación con las víctimas directas. Esto podría incluir cónyuges, hijos, padres u otros dependientes que, en caso de fallecimiento o lesiones graves de la víctima directa, pueden enfrentar una serie de consecuencias negativas tanto económicas como emocionales.

Para cuantificar el perjuicio indemnizable, es esencial realizar una evaluación minuciosa de los daños sufridos por las víctimas indirectas y establecer una relación causal clara entre el accidente y dichos daños. A continuación, se exploran algunos aspectos clave en la cuantificación de este perjuicio y el proceso de determinar el monto indemnizable:

- a- Evaluación de pérdida de ingresos: Uno de los elementos más importantes en la cuantificación del perjuicio indemnizable es la evaluación de la pérdida de ingresos. En el caso de que la víctima directa fuera el principal sustento económico de su familia, la evaluación se basaría en los ingresos que aportaba y la proyección de los mismos a lo largo del tiempo. Se deben considerar factores como la edad de la víctima, su trayectoria laboral, las perspectivas futuras y las posibles oportunidades laborales perdidas debido a las lesiones o muerte.
- b- Gastos médicos y funerarios adicionales: Otro aspecto importante en la cuantificación es la evaluación de los gastos médicos y funerarios adicionales en los que hayan incurrido las víctimas indirectas a raíz del accidente. Esto puede incluir gastos médicos para tratar lesiones emocionales o psicológicas, así como costos funerarios y servicios conmemorativos.
- c- daño emocional y angustia mental: La cuantificación de los daños no económicos, como el daño emocional y la angustia mental, puede ser más complicada, ya que no se pueden medir fácilmente en términos monetarios. En algunos casos, se pueden utilizar escalas de evaluación y testimonios de expertos para determinar el nivel de sufrimiento emocional experimentado por las víctimas indirectas.
- d- Daños a la propiedad: Si el accidente causa daños materiales a la propiedad de las víctimas indirectas, como vehículos personales o bienes, estos también deben ser tomados en cuenta en la cuantificación.
- e- Evaluación de la relación entre las víctimas directas e indirectas: Es fundamental demostrar la relación entre las víctimas directas e indirectas y cómo el accidente ha afectado a estas últimas de manera significativa. Esto podría implicar proporcionar evidencia documental, testimonios y otros elementos para demostrar la dependencia económica o emocional entre las partes.

- f- Peritajes y análisis técnico: En algunos casos, pueden requerirse peritajes y análisis técnicos para evaluar el impacto del accidente en las personas y propiedades afectadas.

Es importante destacar que la cuantificación del perjuicio indemnizable puede variar según la legislación y la jurisdicción del país. Las leyes y regulaciones de cada lugar pueden establecer límites y criterios específicos para determinar la indemnización. Además, el proceso de cuantificación puede involucrar la participación de expertos, como abogados, peritos y profesionales de seguros, para garantizar una evaluación justa y precisa.

El objetivo principal de la cuantificación del perjuicio y el perjuicio indemnizable en el seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es proporcionar una compensación adecuada para aquellos que han sufrido daños debido a un accidente de transporte público. Al reconocer el impacto más amplio que un accidente puede tener en la vida de las personas y considerar a las víctimas indirectas, se busca brindar un apoyo completo y justo en momentos de dificultad.

Para llevar a cabo una cuantificación adecuada, es esencial que las víctimas indirectas y sus representantes legales estén bien informados sobre la cobertura del seguro y los procedimientos de reclamación. Además, las compañías de seguros deben trabajar de manera transparente y colaborativa con las partes involucradas para garantizar que el proceso sea claro, accesible y equitativo.

Por ende, la cuantificación del perjuicio y el perjuicio indemnizable en el contexto del seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es un paso fundamental para garantizar una justa compensación a aquellos que se ven afectados por un accidente de transporte público. Este proceso implica evaluar los daños económicos y no económicos sufridos por las víctimas indirectas y asignar una indemnización adecuada en función de cada caso particular. Al considerar a las víctimas indirectas y su situación específica, se busca brindar un apoyo integral y equitativo para mitigar el impacto negativo que un accidente puede tener en la vida de las personas y sus familias. La transparencia, la claridad en los procedimientos y la

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

colaboración entre todas las partes involucradas son fundamentales para asegurar que la cuantificación del perjuicio y la indemnización sean justas y satisfactorias para todos los afectados.

En este mismo sentido, profundizando en el proceso de cuantificación del perjuicio y el perjuicio indemnizable en el seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote tras lesiones o muerte a pasajero del vehículo de transporte público asegurado, Se abordan los siguientes aspectos relevantes.

- a- Factores de valoración: Para cuantificar el perjuicio indemnizable, se pueden utilizar factores de valoración estandarizados que se ajusten a la legislación y las prácticas comunes en el país. Estos factores pueden incluir tasas de interés, expectativas de vida, proyecciones salariales, entre otros. Además, pueden considerarse tablas de indemnización específicas para ciertas situaciones, como la pérdida de un miembro de la familia o la pérdida de la capacidad de trabajar.
- b- Impacto en la calidad de vida: La cuantificación del perjuicio indemnizable también puede considerar el impacto en la calidad de vida de las víctimas indirectas. Esto puede incluir aspectos como la pérdida de cuidado, compañía y afecto de la víctima directa, así como la necesidad de asistencia o cuidados adicionales.
- c- Evaluación de la negligencia: En algunos casos, la cuantificación del perjuicio indemnizable puede estar vinculada a la determinación de la negligencia o culpa del responsable del accidente. Si se demuestra que el conductor o la entidad de transporte público actuaron de manera negligente, la indemnización puede ser mayor para compensar el impacto adicional causado por dicha negligencia.
- d- Perjuicio a terceros no directamente relacionados: Además de las víctimas indirectas directas, puede haber terceros no directamente relacionados con las víctimas directas que también sufran daños debido al accidente. Por ejemplo, un peatón que resulta herido

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

o un vehículo que sufre daños por el accidente. La cuantificación del perjuicio indemnizable también puede abarcar a estos terceros afectados por la negligencia del transporte público asegurado.

- e- Definición clara de términos y cobertura: Para evitar ambigüedades y malentendidos, es esencial que la póliza de seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote contenga una definición clara y detallada de los términos utilizados en la cuantificación del perjuicio indemnizable. Esto incluye especificar quiénes se consideran víctimas indirectas, los tipos de daños indemnizables, los límites de indemnización y los procedimientos para presentar una reclamación.
- f- Información y documentación adecuada: Tanto las víctimas indirectas como las entidades aseguradoras deben contar con la información y documentación necesaria para respaldar el proceso de cuantificación. Esto puede incluir documentos como certificados de matrimonio, actas de nacimiento, registros de ingresos y gastos médicos, y cualquier otra prueba relevante que demuestre la relación con la víctima directa y los daños sufridos.
- g- Uso de expertos: En casos más complejos, puede ser necesario el uso de expertos en diferentes áreas para ayudar en la cuantificación del perjuicio indemnizable. Por ejemplo, se puede requerir la asistencia de especialistas en evaluación de daños, economistas, psicólogos y abogados especializados en seguros.

En última instancia, la cuantificación del perjuicio y el perjuicio indemnizable en el seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es una tarea que debe ser llevada a cabo de manera equitativa, transparente y justa. Esto requiere de una colaboración estrecha entre las partes involucradas, así como el cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables.

Es importante que las personas estén conscientes de la existencia de este tipo de seguro y que comprendan plenamente sus derechos y opciones en caso de un accidente. Asimismo, es

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

fundamental que las compañías de transporte público y las aseguradoras informen de manera clara y accesible sobre las coberturas disponibles y los procedimientos de reclamación para las víctimas indirectas.

Por ende, la cuantificación del perjuicio y el perjuicio indemnizable en el seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es un proceso esencial para garantizar una indemnización justa y adecuada a aquellos que se ven afectados indirectamente por un accidente de transporte público. Evaluar los daños económicos y no económicos sufridos por las víctimas indirectas, establecer una relación causal clara entre el accidente y dichos daños, y utilizar factores de valoración adecuados son aspectos fundamentales para lograr una compensación equitativa. Al reconocer y considerar a las víctimas indirectas, este tipo de seguro busca brindar un apoyo completo y solidario a quienes sufren las consecuencias negativas de un accidente más allá de las víctimas directas. La colaboración entre las partes involucradas, la transparencia en los procedimientos y el cumplimiento de las regulaciones son aspectos clave para asegurar que el proceso de cuantificación del perjuicio y el perjuicio indemnizable sea justo y satisfactorio para todos los afectados.

La necesidad de la indemnización en el seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote tras lesiones o muerte a pasajero del vehículo de transporte público asegurado radica en la importancia de brindar apoyo y protección a las personas que sufren daños y pérdidas significativas debido a un accidente, aunque no sean víctimas directas.

- a- Compensación por pérdida económica: La indemnización es fundamental para ayudar a las víctimas indirectas a hacer frente a las pérdidas económicas que puedan experimentar como resultado del accidente. La pérdida de ingresos debido a la muerte o incapacidad de un ser querido puede tener un impacto devastador en la vida de las familias, y la indemnización busca mitigar esta carga financiera al proporcionar un apoyo financiero para su sustento y bienestar a largo plazo.

- b- Atención a daños emocionales y angustia mental: Además de los daños económicos, los accidentes de transporte público pueden tener un profundo impacto emocional en las víctimas indirectas. La pérdida de un ser querido o la experiencia traumática de un accidente puede causar angustia mental significativa. La indemnización busca reconocer este sufrimiento y proporcionar una compensación para el dolor y la angustia emocional que las víctimas indirectas enfrentan.
- c- Protección de la calidad de vida: La indemnización también contribuye a proteger la calidad de vida de las víctimas indirectas. Al brindar apoyo financiero y emocional, se busca ayudar a las personas a recuperarse y reconstruir sus vidas después de un accidente. Esto puede incluir asistencia para obtener tratamientos médicos, terapia y servicios de apoyo que les permitan superar el trauma y avanzar hacia una recuperación más completa.
- d- Responsabilidad y justicia: La indemnización en el seguro de responsabilidad civil es una forma de hacer que los responsables asuman las consecuencias de sus acciones. Al obligar a las compañías de transporte público y a los conductores a indemnizar a las víctimas indirectas, se fomenta la responsabilidad y se promueve una mayor seguridad en el transporte público. Además, la indemnización busca equilibrar los efectos negativos del accidente y proporcionar una compensación justa para quienes sufren debido a la negligencia o imprudencia de otros.
- e- Contribución a la sociedad y la economía: Al proporcionar una indemnización adecuada a las víctimas indirectas, se contribuye a reducir la carga económica y social que un accidente puede tener en la sociedad en su conjunto. Esto se traduce en una mayor estabilidad económica para las familias afectadas y una reducción en la necesidad de asistencia pública o recursos adicionales para enfrentar las consecuencias del accidente.
- f- Incentivo para la mejora de la seguridad: La indemnización también puede ser un incentivo para mejorar la seguridad en el transporte público. Las compañías de transporte y los

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

conductores pueden ser más conscientes de la importancia de mantener altos estándares de seguridad y cuidado para evitar accidentes y, en consecuencia, indemnizaciones.

Así, la indemnización en el seguro de responsabilidad civil a favor de víctimas indirectas y/o de rebote es esencial para brindar apoyo y protección a quienes sufren daños debido a un accidente de transporte público, aunque no sean víctimas directas. Al proporcionar compensación por pérdidas económicas, reconocer y atender daños emocionales, proteger la calidad de vida de las víctimas indirectas y fomentar la responsabilidad, la indemnización cumple un papel fundamental en la promoción de una sociedad más segura, justa y solidaria. La necesidad de indemnización destaca la importancia de contar con un seguro de responsabilidad civil integral que considere y proteja a todas las personas afectadas por un accidente de transporte público.

En Colombia, la jurisdicción ordinaria otorga a las personas la capacidad para reclamar compensaciones tanto por daños materiales como inmateriales cuando sufren perjuicios debido a diversas situaciones, como accidentes, negligencias o incumplimientos de contratos. Los daños materiales se refieren a las pérdidas de naturaleza económica que afectan el patrimonio de una persona, mientras que los daños inmateriales se enfocan en aquellos que impactan aspectos emocionales, psicológicos o relacionales del individuo.

Dentro de la categoría de daños materiales, encontramos el daño emergente, que comprende la pérdida o disminución real y cuantificable del patrimonio debido a un evento o acción específica. Esta pérdida puede incluir gastos necesarios para reparar o reponer bienes dañados, así como otros costos económicos que se deriven del incidente. Por ejemplo, si un vehículo asegurado sufre un accidente, el daño emergente comprendería los gastos médicos y de reparación del vehículo.

Otro tipo de daño material es el lucro cesante, que hace referencia a las ganancias o ingresos que una persona deja de percibir como resultado del daño o perjuicio sufrido. Este daño

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

corresponde a las utilidades, ingresos o beneficios económicos que se dejan de obtener debido al evento que causó el perjuicio. Un ejemplo claro sería si un profesional sufre una lesión que lo imposibilita para trabajar temporal o permanentemente, el lucro cesante incluiría el salario que habría recibido de no haberse presentado el incidente.

Por otro lado, los daños inmateriales comprenden el daño moral y el daño a la vida en relación. El daño moral hace referencia al sufrimiento emocional, psicológico o espiritual que experimenta una persona debido a un evento traumático o perjudicial. A diferencia de los daños materiales, este tipo de perjuicio es intangible y no se puede cuantificar directamente en términos económicos. Ejemplos de daño moral incluyen la angustia sufrida por una persona después de un accidente o el daño a su reputación por una difamación.

Por su parte, el daño a la vida en relación se refiere a la afectación de las relaciones interpersonales y familiares debido al perjuicio sufrido. Esto puede incluir la pérdida de una relación de pareja, la afectación del núcleo familiar o la disrupción de relaciones sociales significativas debido al evento dañino. Este tipo de daño afecta los lazos afectivos y sociales del individuo y puede ser profundamente impactante para su bienestar emocional.

En relación a la cuantificación de los daños inmateriales, la sentencia SC 5686 de 2018 emitida por la Corte Suprema de Justicia estableció criterios para determinar la indemnización. La jurisprudencia ha considerado factores como la gravedad del daño, el dolor sufrido por la víctima, las circunstancias específicas del afectado y las consecuencias emocionales y psicológicas del evento dañino para establecer el monto adecuado de la compensación.

Por ende, en Colombia, la jurisdicción ordinaria permite que las personas reclamen compensaciones por daños materiales e inmateriales cuando sufren perjuicios. Los daños materiales incluyen el daño emergente y el lucro cesante, que se refieren a pérdidas económicas consolidadas y futuras. En cambio, los daños inmateriales abarcan el daño moral y el daño a la vida en relación, impactando aspectos emocionales, psicológicos y relacionales. La

cuantificación de los daños inmateriales se basa en criterios establecidos por la jurisprudencia para asegurar una indemnización justa y adecuada para cada caso particular.

En el sistema jurídico colombiano, la posibilidad de reclamar tanto daños materiales como inmateriales es fundamental para garantizar la justicia y equidad en situaciones en las que las personas han sufrido perjuicios significativos. La compensación por daños materiales busca reponer económicamente las pérdidas sufridas por el individuo o entidad, mientras que la indemnización por daños inmateriales apunta a restaurar, en la medida de lo posible, el equilibrio emocional y relacional afectado por el evento dañino.

Los daños materiales y los daños inmateriales pueden estar vinculados entre sí. Por ejemplo, en un accidente de tráfico, una persona puede sufrir tanto daños materiales, como la destrucción de su vehículo, como daños inmateriales, como la angustia emocional causada por el trauma del accidente. En estos casos, la jurisdicción ordinaria permite que la persona afectada presente una demanda que contemple tanto los daños económicos como los daños emocionales.

Es importante mencionar que la cuantificación de los daños inmateriales, como el daño moral y el daño a la vida en relación, es un proceso complejo y subjetivo. No existe una fórmula única para establecer el valor exacto de estos daños, ya que cada situación es única y depende de múltiples factores. La jurisprudencia ha establecido criterios y principios para guiar a los jueces en la determinación del monto adecuado de la indemnización. Estos criterios consideran elementos como la gravedad del daño, el impacto emocional en la vida de la persona, la conducta de las partes involucradas y el contexto en el que se desarrolló el evento dañino.

Un hito relevante en la jurisprudencia colombiana sobre la cuantificación de daños inmateriales se encuentra en la sentencia SC 5686 de 2018, en la que la Corte Suprema de Justicia estableció que la indemnización por daño moral y daño a la vida en relación debe ser razonable y proporcionada. La sentencia reconoció que, aunque estos daños no pueden cuantificarse de manera objetiva como los daños materiales, es fundamental brindar una

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

compensación justa y adecuada para restaurar, en la medida de lo posible, el bienestar emocional y relacional de la víctima.

Es así como en el sistema judicial colombiano, la jurisdicción ordinaria habilita a las personas para reclamar daños materiales e inmateriales cuando sufren perjuicios debido a diversas situaciones. Los daños materiales corresponden a pérdidas económicas consolidadas y futuras, como el daño emergente y el lucro cesante, mientras que los daños inmateriales comprenden el daño moral y el daño a la vida en relación, afectando aspectos emocionales y relacionales. La cuantificación de los daños inmateriales es un proceso complejo, basado en criterios y principios establecidos por la jurisprudencia para garantizar una indemnización justa y adecuada que contribuya a la restauración del bienestar de la víctima.

4.2. CONCLUSIONES

Se han identificado una serie de consideraciones esenciales que apuntan a la importancia de este mecanismo en la protección de los derechos de las víctimas y la promoción de la justicia y la equidad en el ámbito legal.

En primer lugar, se ha enfatizado la relevancia del principio indemnizatorio en el marco de la acción directa, el cual subraya la obligación de las compañías de seguros de brindar una compensación adecuada a las víctimas de accidentes y perjuicios. Este principio se fundamenta en la necesidad de garantizar que las personas afectadas reciban una restitución justa y equitativa por los daños sufridos, con el fin de promover la reparación y la recuperación integral.

En relación con esto, se ha puesto de manifiesto la importancia de delimitar claramente el concepto de perjuicio indemnizable, que abarca una amplia gama de daños y perjuicios sufridos por las víctimas, incluyendo tanto los daños materiales como los daños físicos, emocionales y psicológicos. La consideración de todos estos aspectos resulta crucial para asegurar una compensación integral que refleje la totalidad de las pérdidas y sufrimientos experimentados.

Asimismo, se ha resaltado la necesidad de establecer criterios claros y precisos para la cuantificación del perjuicio, con el fin de garantizar una evaluación justa y objetiva de los daños sufridos por las víctimas. La utilización de métodos estandarizados y transparentes en el cálculo de la compensación puede contribuir a garantizar la equidad y la imparcialidad en el proceso de determinación de los montos indemnizatorios, evitando así posibles injusticias o disparidades en la resolución de casos.

Además, es esencial enfatizar la importancia de la transparencia y la comunicación clara entre todas las partes involucradas en el proceso de reclamación de seguros de responsabilidad civil. La divulgación de información detallada y comprensible sobre los criterios de indemnización y los procedimientos de evaluación del perjuicio puede promover la confianza y la colaboración entre las compañías de seguros, los demandantes y los beneficiarios, lo que a su vez puede agilizar y facilitar la resolución de reclamos de manera justa y oportuna.

Al mismo tiempo, es fundamental establecer mecanismos efectivos de supervisión y control en el ámbito de los seguros de responsabilidad civil, con el propósito de garantizar el cumplimiento de los principios indemnizatorios y la protección de los derechos de las víctimas en todo momento. La implementación de regulaciones sólidas y el monitoreo constante de la conducta de las compañías de seguros pueden contribuir significativamente a prevenir posibles abusos y asegurar el acceso equitativo a la compensación por daños y perjuicios.

Por ende, la implementación efectiva de la acción directa en el seguro de responsabilidad civil requiere el cumplimiento riguroso de los principios indemnizatorios, la inclusión integral de los perjuicios indemnizables y la aplicación justa y equitativa de criterios de cuantificación del perjuicio. Al asegurar que estos elementos fundamentales estén debidamente incorporados en los procedimientos legales y en las políticas de seguros, se puede promover un sistema de compensación que responda de manera efectiva a las necesidades de las víctimas y contribuya a la promoción de la justicia y la equidad en el ámbito de la responsabilidad civil.

En última instancia, la promoción de un entorno de responsabilidad y transparencia en el sector de seguros de responsabilidad civil es fundamental para garantizar la equidad y la justicia en el tratamiento de las reclamaciones y para brindar una protección efectiva a las víctimas de accidentes y perjuicios. Al fomentar la implementación de políticas y prácticas que reflejen estos valores, se puede fortalecer la confianza en el sistema de seguros y promover una cultura de protección y seguridad integral para todas las partes involucradas.

5. CAPITULO 5. BREVE ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE LAS COBERTURAS OTORGADAS POR LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS EN COLOMBIA

En nuestro país, para que una compañía pueda ser autorizada legalmente para la comercialización de contratos de seguros, debe reunir una serie de requisitos que determina la ley, como, por ejemplo, consignar en su objeto social, que éste no será otro distinto a la realización de operaciones de seguro, respecto de ramos y modalidades específicas.

Valga la pena mencionar que, de acuerdo con el artículo 355 de la Constitución Política, todas las actividades que impliquen el manejo, aprovechamiento e inversión de recursos, son de interés público, y únicamente pueden ser llevadas a cabo, por personas previamente autorizadas por el Estado, con el lleno de los requisitos exigidos por la ley para ello.

Dentro de estas actividades, se encuentra, según el literal d) del numeral 19 del artículo 150 de la Constitución, las actividades que se desarrollen por el sector asegurador, máxime cuando en éste se maneja, aprovecha e invierten dineros que son captados de la ciudadanía.

Entonces, para que pueda ser autorizada la explotación de la actividad aseguradora, es necesario el lleno de unos requisitos que ha determinado especialmente el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, en la parte tercera, y artículo 213. A su vez, con lo contenido en el Decreto 2555 de 2010, circular Externa 029 del 2014, entre otras.

La verificación del lleno de los requisitos, está a cargo de la Superintendencia Financiera, y es esta entidad quien autoriza la comercialización de los seguros, y los ramos que pueden ser explotados.

Una vez se ha aceptado o autorizado a alguna compañía de seguros, la comercialización y explotación de la actividad, aquella adquiere una serie de obligaciones, dentro de las que se encuentran, las señaladas por la Ley 1328 de 2009, relacionadas con el deber de suministrar información al público a cerca de las condiciones de los productos que comercializa, lo que

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

implica una información comprensible y una publicidad transparente, que debe ser clara, veraz y oportuna.

De igual forma, tiene la obligación de redactar los contratos que reglamenten las relaciones comerciales con sus clientes, de forma clara y legible a ellos, con el fin de que éstos puedan ser revisados y aceptados.

No obstante, para que pueda ser ofertado o comercializado un seguro, es necesario que la compañía haga entrega de una copia de las condiciones aplicables, a la Superintendencia Financiera, primero, para que ésta pueda autorizar la comercialización, y segundo, para que pueda tener a disposición del público las cláusulas.

Precisamente por ello y en concordancia con el párrafo del artículo 1047 del C.Co., es que se prevé que, en los eventos en los que, en un contrato de seguro no se encuentren determinadas de forma textual las condiciones que le serán aplicables, se tendrán como tales, aquellas que se hayan depositado previamente a la Superintendencia Bancaria, hoy Superintendencia Financiera, para “el mismo ramo, amparo, modalidad del contrato y tipo de riesgo”.

Realizadas las anteriores apreciaciones, será necesario precisar que, en el mercado colombiano de seguros, existe gran variedad de compañías que comercializan el producto, tales como: La Equidad Seguros Generales Organismo Cooperativo; Aseguradora Solidaria de Colombia Entidad Cooperativa; AXA Colpatria Seguros S.A.; Compañía Aseguradora de Fianzas S.A.; Zurich Colombia Seguros S.A.; Compañía Mundial de Seguros S.A.; SBS Seguros Colombia S.A.; La Previsora S.A., Compañía de Seguros.; Seguros del Estado S.A., entre otras.

En total, según registros de la Superintendencia Financiera, existen 27 compañías aseguradoras y cooperativas, que explotan el ramo de seguros generales.

Dado el presente estudio, nos centraremos en algunas de las compañías aseguradoras, que, de acuerdo con sus certificados de existencia y representación legal, se encuentran autorizadas para la expedición y comercialización de seguros de responsabilidad civil,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

especialmente los de responsabilidad civil contractual y extracontractual expedidos para los vehículos de servicio público de transporte de personas.

5.1. Seguros del Estado S.A.

Los amparos, exclusiones, indemnización y objeto a continuación señalados, corresponden a los datos que reposan o figuran en la página web de la compañía aseguradora, y que corresponden a los condicionados generales aplicables – vigentes – para cada tipo de contrato de seguro así:

5.1.1. Póliza de Responsabilidad Civil Contractual a pasajeros transportados en vehículo de servicio público: Clausulado 01/11/2021 1329 P 06 E-RCCPTP-032A-M3 D00I
Nota Técnica 01/11/2021 1329 NT-P 06 RCC-DT-LM-PP-001.

El mencionado contrato de seguros, establece que tiene por objeto otorgar cobertura a los pasajeros del vehículo, y trae o consigna las siguientes coberturas:

A. Muerte accidental: Es el fallecimiento del pasajero(a) como consecuencia del accidente de tránsito acaecido durante la vigencia del contrato de seguro.

B. Incapacidad permanente: Es la disminución irreparable, de la capacidad laboral del pasajero(a), como consecuencia del accidente de tránsito acaecido durante la vigencia del contrato de seguro.

C. Incapacidad temporal: Es la disminución transitoria de la capacidad de trabajo, que impide al pasajero(a) lesionado como consecuencia de un accidente de tránsito acaecido durante la vigencia del contrato de seguro.

D. Gastos médicos: Este amparo solo opera en exceso de los límites de indemnización cubiertos bajo el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidente de tránsito (soata), y en exceso o complemento del valor que le sea reconocido por el sistema general de seguridad social en salud o el sistema general de riesgos laborales, según el origen del accidente.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

E. Amparo de protección patrimonial: Se indemnizarán los accidentes causados cuando el conductor del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, desatienda las señales reglamentarias de tránsito, carezca de licencia vigente para conducir vehículos de la clase y se encuentre bajo el influjo de bebidas y/sustancias tóxicas.

F. Amparo de asistencia jurídica penal: Se presta al asegurado y/o conductor del vehículo asegurado, los servicios jurídicos especializados por procesos judiciales que se inicien en su contra a consecuencia de la posible responsabilidad contractual a raíz de un accidente amparado por la póliza.

G. Amparo de asistencia jurídica civil. Se presta al asegurado y/o conductor del vehículo asegurado, los servicios jurídicos especializados por procesos judiciales que se inicien en su contra a consecuencia de la posible responsabilidad contractual a raíz de un accidente amparado por la póliza.

A su vez, se han consignado, a manera de exclusiones o de exoneración de responsabilidad, las siguientes condiciones:

A. Las lesiones corporales, muerte o daños causados al asegurado y/o al conductor del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, sus parientes en línea directa o colateral hasta el segundo grado de consanguinidad inclusive, su padre adoptante, su hijo adoptivo o su cónyuge no divorciado o sin sociedad conyugal disuelta o compañera (o) permanente. La misma exclusión opera con respecto a los socios, directores y representantes legales de la persona jurídica asegurada si se trata de sociedad de personas unipersonales o en comandita simple y de los trabajadores a su servicio, excepto cuando estos últimos se transporten en calidad de pasajeros y hayan pagado el pasaje respectivo.

B. Las lesiones corporales o muerte causadas directa o indirectamente por: conflictos internos o externos, actos terroristas, grupos subversivos o al margen de la ley, secuestro o hurto de vehículos, huelga o motines, paros armados o no, conmoción civil, turbación del orden,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

asonada, boicoteos, manifestaciones públicas o tumultos y cualquiera de los eventos o causas que lo determinen.

C. Las lesiones corporales o muerte originadas directa o indirectamente por fenómenos de la naturaleza.

D. Las lesiones corporales o muerte originadas cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, no se encuentre cubriendo o sirviendo las rutas autorizadas.

E. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, sea conducido sin la autorización del asegurado, del propietario del mismo o del tomador de la póliza.

F. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando la causa eficiente de la lesión o la muerte sean originadas por las mercancías azarosas, inflamables o explosivas transportadas en el vehículo del asegurado relacionado en la póliza.

G. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, sea usado o aprehendido por cualquier acto de autoridad, o sea objeto de medida cautelar de secuestro o decomiso.

H. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, se emplee para uso distinto al estipulado en este contrato de seguro y su licencia automotor o es ocasionado por "sobrecupo" de pasajeros.

I. Las lesiones corporales o muerte ocurridas por culpa exclusiva del pasajero.

J. Este seguro no cubre la responsabilidad civil contractual generada por el asegurado, tomador y/o conductor autorizado del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, cuando se pretenda cobrar a segurestado a título de subrogación, repetición y demás acciones que se asimilen, por parte de cualquiera de las entidades encargadas de la administración y/o prestación de servicios dentro del sistema general de seguridad social integral, los valores reconocidos por estas, con ocasión de sus propias obligaciones legales y/o contractuales.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Respecto de la indemnización, se indica en estos contratos, que, la responsabilidad máxima en la que puede incurrir la compañía de seguros, corresponderá a la suma o valor asegurado individual pero multiplicada por la cantidad de cupos o pasajeros habilitados para el vehículo, de conformidad con su tarjeta de operación.

5.1.2. Póliza de Responsabilidad civil extracontractual para transporte de pasajeros en vehículos de servicio público: Clausulado 01/11/2021 1329 P 06 E-RCEPT-031A-M3 D00I Nota Técnica 01/11/2021 1329 NT-P 06 RCE-MA-IP-IT-001

El mencionado contrato de seguros, establece que tiene por objeto cubrir los daños – materiales y/o lesiones - que se llegaren a generar a terceras personas, durante la vigencia de la póliza y en desarrollo de actividades propias del asegurado. Así mismo, trae o consigna las siguientes coberturas:

- i. Daños a Bienes de terceros: Cubre las pérdidas o daños materiales causados a terceros.
- ii. Muerte o lesiones corporales a una persona: Cubre la muerte o lesiones causadas a una persona en accidente de tránsito.
- iii. Muerte o lesiones corporales a dos o más personas: Cubre la muerte o lesiones causadas a dos o más personas en accidente de tránsito.
- iv. Amparo de protección patrimonial. Cubrirá las indemnizaciones a las que haya lugar, cuando el conductor, desatienda señales de tránsito, carezca de licencia de tránsito, se encuentre bajo el influjo de bebidas embriagantes o alucinógenas.
- v. Amparo de asistencia jurídica. Cubre la asistencia jurídica que requiera el asegurado y/o el conductor del vehículo asegurado, en los procesos judiciales que se adelanten en su contra como consecuencia de la responsabilidad civil derivada del accidente de tránsito.

A su vez, se han consignado, a manera de exclusiones o de exoneración de responsabilidad, las siguientes condiciones:

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- i. Las lesiones o muerte a pasajeros, conductor y /o acompañante del vehículo asegurado relacionado en la póliza, la reclamación de los beneficiarios de las personas antes mencionadas y la responsabilidad civil extracontractual que se pueda generar con ocasión del incumplimiento del contrato de transporte de personas.
- ii. Las lesiones corporales, muerte o daños causados por la carga transportada cuando el vehículo asegurado relacionado en la póliza no se encuentre en movimiento.
- iii. Las lesiones corporales o muerte a personas que al momento de ocurrencia del accidente de tránsito se encontraren reparando el vehículo asegurado relacionado en la póliza o atendiendo el mantenimiento o servicio del mismo.
- iv. Las lesiones corporales, muerte o daños a bienes, causados por el vehículo asegurado relacionado en la póliza a los parientes del asegurado y / o tomador en línea directa o colateral hasta el segundo grado de consanguinidad, padre adoptante, su hijo adoptivo o su cónyuge no divorciado o sin sociedad conyugal disuelta o compañera (o) permanente. La misma exclusión opera con respecto a (los) propietario(s) del vehículo asegurado, socios, directores y representantes legales de la persona jurídica asegurada y/o tomadora, así como de los trabajadores al servicio del tomador, asegurado, propietario o conductor del vehículo asegurado. Esta exclusión aplica a bienes que tengan bajo posesión, tenencia o custodia estas mismas personas.
- v. Las lesiones corporales, muerte o daños a bienes de terceros causados directa o indirectamente por: conflictos internos o externos, actos terroristas, grupos subversivos o al margen de la ley, secuestro, hurto de vehículos, huelga o motines, paros armados o no, conmoción civil, turbación del orden, asonada,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

boicoteos, manifestaciones públicas o tumultos, cualquiera que sea la causa que la determine.

- vi. Las lesiones corporales, muerte o daños a bienes de terceros originados directa o indirectamente por fenómenos de la naturaleza.
- vii. Los daños causados con el vehículo asegurado relacionado en la póliza a cosas transportadas en él o a bienes sobre los cuales el tomador, asegurado, propietario y/o conductor, sus parientes en línea directa o colateral hasta el segundo grado de consanguinidad, su padre adoptante, su hijo adoptivo o su cónyuge no divorciado o no disuelta su sociedad conyugal o compañera (o) permanente, tengan la propiedad, posesión, tenencia o custodia.
- viii. Las lesiones corporales o muerte, así como daños a bienes de terceros, originados cuando el vehículo asegurado relacionado en la póliza no se encuentre cubriendo o sirviendo las rutas autorizadas o fuera de su radio de operación o abandone total o parcialmente la ruta, salvo que dicho abandono sea ordenado por autoridad competente.
- ix. Las lesiones corporales, muerte o daños a bienes de terceros, causados directa o indirectamente por el transporte de mercancías azarosas, inflamables o explosivas en el vehículo asegurado relacionado en la póliza.
- x. Las lesiones corporales, muerte o daños a bienes de terceros, causados directa o indirectamente cuando el vehículo asegurado relacionado en la póliza sea usado o aprehendido por cualquier acto de autoridad, o sea objeto de medida cautelar de secuestro o decomiso.
- xi. Las lesiones corporales, muerte o daños a bienes de terceros, causados directa o indirectamente cuando el vehículo asegurado relacionado en la póliza este siendo empleado para uso distinto al estipulado en esta póliza, tales como el

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

transporte de personas a título gratuito, en trayectos de tipo personal, familiar o similares que no impliquen la ejecución de un contrato de transporte.

- xii. Las lesiones corporales, muerte o daños a bienes de terceros causados por accidentes del vehículo asegurado relacionado en la póliza, ocasionados por “sobrecupo” de pasajeros.
- xiii. Este seguro no cubre la responsabilidad civil extracontractual del asegurado, tomador y/o conductor autorizado del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, cuando se pretenda cobrar a segrestado a título de subrogación, repetición o demás acciones que se asimilen, por parte de cualquier entidad encargada de la administración y/o prestación de servicios dentro del sistema general de seguridad social integral, los valores reconocidos por éstas, con ocasión de sus propias obligaciones legales y/o contractuales.

Finalmente, en lo que respecta a la indemnización, para Seguros del Estado, en la póliza de responsabilidad civil extracontractual, su responsabilidad se ve limitada al valor correspondiente a la suma asegurada, que se determine en la carátula de la póliza para cada amparo otorgado.

5.2. Aseguradora Solidaria de Colombia

Los amparos, exclusiones, indemnización y objeto a continuación señalados, corresponden a los datos que reposan o figuran en la página web de la compañía aseguradora, y que corresponden a los condicionados generales aplicables – vigentes – para cada tipo de contrato de seguro así:

- 5.2.1. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual y Contractual para transportadores de servicio público de pasajeros: Clausulado 0/07/2018-1502-P-06-AUTOS-CL-SUSA-03-DROI v.5 30072018-1502-NT-P-06-P300718MAA130A130 v.2

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Respecto de la compañía de seguros en mención, revisada su plataforma, se encuentra que las condiciones correspondientes a los contratos de seguro que se expiden a favor de vehículos de servicio público, se encuentran consignadas en un mismo documento. Pese a ello, se encuentran debidamente caracterizados los amparos especificados para cada tipo de amparo, así:

En cuanto al seguro de responsabilidad civil contractual, se deja por sentado que tiene por objeto cubrir los perjuicios patrimoniales y/o extrapatrimoniales (daño emergente, daño moral, lucro cesante), daños o pérdidas que sufra el asegurado.

De igual forma, se establecen unos amparos específicos, de la siguiente manera:

- ✓ Muerte accidental: FALLECIMIENTO DEL PASAJERO COMO CONSECUENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO, siempre que su deceso se produzca dentro de los 365 días posteriores al hecho.
- ✓ Incapacidad permanente: Disminución irreparable, total o parcial de la capacidad laboral del pasajero, derivada del accidente, siempre y cuando aquella se estructure dentro de los 365 días luego del suceso.
- ✓ Incapacidad temporal: Disminución transitoria de la capacidad laboral del pasajero, que le impida laborar.
- ✓ Gastos médicos: Erogaciones en las que incurra el pasajero, como consecuencia del accidente; en exceso del SOAT.
- ✓ Amparo de protección patrimonial: Indemnizará aún en los eventos en los que el accidente se produzca cuando el conductor carezca de licencia de tránsito válida para conducir.
- ✓ Asistencia jurídica: Asesoría y asistencia al asegurado, tomador o conductor, en el proceso penal, civil y/o contravencional que se adelante como consecuencia del accidente.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

También establece unos eventos en los que no habrá lugar a cobertura con el mencionado contrato de seguro, a saber:

- a. Las lesiones corporales, muerte o daños causados al asegurado y/o al conductor y/o ayudante autorizado del vehículo del asegurado, sus parientes en línea directa o colateral hasta el tercer grado de consanguinidad, segundo de afinidad inclusive, su padre o madre adoptante, su hijo adoptivo o su cónyuge no divorciado o no disuelta su sociedad conyugal o compañera (o) permanente. La misma exclusión opera con respecto a los socios, directores y representantes legales de la persona jurídica asegurada si se trata de sociedad unipersonal o en comandita simple y de los trabajadores a su servicio, excepto cuando estos últimos se transporten en calidad de pasajeros y que hayan pagado el pasaje respectivo.
- b. Las lesiones corporales o muerte originadas cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, se encuentre cubriendo o sirviendo por fuera de las rutas autorizadas por el ministerio de transporte.
- c. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, sea conducido sin la autorización del asegurado o empresa afiliadora.
- d. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando la causa eficiente de la lesión o la muerte sean originadas por las mercancías azarosas, inflamables o explosivas transportadas en el vehículo del asegurado relacionado en la póliza.
- e. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, sea usado o aprehendido por cualquier acto de autoridad. O, sea objeto de medida cautelar de secuestro o decomiso.
- f. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, se emplee para uso distinto al estipulado en la póliza.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- g. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado se encuentre en sobrecupo de pasajeros entendido como el transporte de un número mayor de pasajeros al determinado en la tarjeta de propiedad, siempre que esta sea la causa del siniestro.
- h. Las lesiones corporales o muerte ocurridas por culpa exclusiva del pasajero o por el hecho de terceras personas. Y/o de las personas o cosas que se encuentren bajo el cuidado de estas.
- i. Los daños a carga, bienes o equipajes transportados en el vehículo asegurado.
- j. Este seguro no cubre la responsabilidad civil contractual generada por el asegurado, tomador y/o conductor autorizado del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, cuando se pretenda cobrar a la aseguradora a título de subrogación, repetición y demás acciones que se asimilen, por parte de empresas promotoras de salud, administradoras del régimen subsidiado, empresas solidarias de salud, cajas de compensación y asimiladas, administradoras de riesgos profesionales, compañías de medicina prepagada y en general por cualquiera de las entidades encargadas de la administración y/o prestación de servicios dentro del sistema general de seguridad social, los valores reconocidos por éstas, con ocasión de sus propias obligaciones legales y/o contractuales.
- k. Daños, pérdidas, lesiones o muerte causados por el incumplimiento e inobservancia de las disposiciones legales sobre transporte.
- l. Muerte o lesiones causadas por enfermedades preexistentes o lesiones sufridas o padecidas antes de la ocurrencia del accidente.
- m. Obligaciones a cargo del asegurado de carácter contractual y laboral.

En lo que concierne a la indemnización, para la compañía de seguros, habrá lugar a cancelar la indemnización correspondiente, dentro del mes siguiente en el que se demuestre que

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

ha ocurrido el siniestro y se determine la cuantía de la pérdida, en sujeción a lo señalado por el artículo 1077 del Código de Comercio.

Entonces, se especifica que, para los eventos en los que ocurra el fallecimiento del pasajero, se cancelará el valor correspondiente señalado en la carátula de la póliza, a los beneficiarios de aquel, de conformidad con las leyes aplicables.

Para los eventos en los que se presente la incapacidad total y permanente, o incapacidad temporal, se ha establecido en este seguro, que será viable cancelar la indemnización correspondiente al porcentaje de la pérdida de la capacidad laboral que le sea declarada al pasajero.

Por otro lado, y trayendo a colación el seguro de responsabilidad civil extracontractual, la compañía de seguros indica que el mencionado tiene por finalidad, otorgar cobertura a los perjuicios patrimoniales y/o extrapatrimoniales (daño emergente, daño moral, lucro cesante), daños o pérdidas que sufra el asegurado.

Por ello, se establecen como coberturas del seguro,

- Daños a bienes de terceros.
- Muerte o lesiones a una persona.
- Muerte o lesiones a dos o más personas.
- Amparo de protección patrimonial.
- Asistencia jurídica.

No obstante, establece una serie de eventos en los cuales no habría lugar a afectar el seguro, pese a la ocurrencia de un determinado siniestro, tales como:

- ❖ Responsabilidad civil extracontractual por muerte, lesiones corporales o daños a cosas, cuando el vehículo se encuentre bajo la conducción de personas no autorizadas por el asegurado.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- ❖ Muerte o lesiones corporales causadas a personas que en el momento del accidente se encontraren reparando o atendiendo el mantenimiento o servicio del vehículo asegurado, así como a quienes actúen como ayudantes del conductor en las operaciones del vehículo asegurado.
- ❖ Muerte o lesiones corporales causadas en el accidente al tomador del seguro, al propietario del vehículo asegurado, al conductor autorizado del vehículo asegurado, al cónyuge, compañero (a) permanente o a los parientes por consanguineidad o afinidad hasta el segundo grado o parentesco civil del tomador, asegurado o conductor.
- ❖ Daños causados a cosas transportadas en el vehículo asegurado, o daños causados con el vehículo a bienes, cosas o vehículos, o que a causa de los mismos se causen además lesiones o muerte a personas sobre los cuales el asegurado y/o tomador, el conductor, el ayudante del vehículo asegurado, los socios del asegurado y/o tomador, o los trabajadores a su servicio o su cónyuge, compañero (a) permanente o sus parientes hasta el segundo grado de consanguineidad o afinidad y primero civil tengan la propiedad, posesión, tenencia o control.
- ❖ Daños a puentes, carreteras, caminos, viaductos o balanzas de pesar vehículos, causados por vibraciones, peso, altura o anchura del vehículo.
- ❖ Muerte lesiones o daños causados por la carga transportada cuando el vehículo asegurado no se encuentre en movimiento como tampoco daños o pérdida de la carga o el equipaje.
- ❖ Hacer pagos, celebrar arreglos o cualquier transacción o conciliación hecha por el asegurado y/o el conductor autorizado con la víctima del daño o sus causahabientes o asumir la responsabilidad del accidente de tránsito, sin previo

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

consentimiento expreso de la aseguradora o del asesor jurídico nombrado por ella.

- ❖ Responsabilidad civil extracontractual declarada por sentencia judicial, ó la responsabilidad contravencional resultante de una resolución administrativa de tránsito emitido por una autoridad competente en proceso en la cual el asegurado o conductor no haya comparecido por si mismo o mediante apoderado a ninguna diligencia y sea renuente al otorgamiento del respectivo poder al abogado nombrado por la aseguradora.
- ❖ Daños de vehículos terceros que no sean derivados directa y exclusivamente del accidente de tránsito en el cual reclama el tercero o beneficiario.
- ❖ Cuando el asegurado o el conductor afronten el proceso civil y/o incidente de reparación integral de perjuicios en el proceso penal sin dar aviso oportuno a la aseguradora, o sin llamarla en garantía.
- ❖ Perjuicios causados por el asegurado o conductor o ayudante autorizado que estén o sean cubiertos por el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (soat), arp, eps, ars, entidades de medicina prepagada, planes complementarios, fondos de pensiones o de otras entidades de seguridad social, así como los cobros que por subrogación esté facultada de manera legal o convencional, las entidades antes citadas, con ocasión de las prestaciones canceladas en cumplimiento de sus obligaciones legales o contractuales.
- ❖ Obligaciones del asegurado de carácter contractual y laboral.
- ❖ Muerte o lesiones a pasajeros, o a personas ocupantes del vehículo asegurado.
- ❖ Muerte o lesiones al asegurado, al conductor del vehículo asegurado, a los socios del asegurado o a los trabajadores a su servicio.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- ❖ Muerte, lesiones o daños originados por contaminación o por acción directa o indirecta de fenómenos de la naturaleza, tales como terremoto, temblor o erupción volcánica.
- ❖ Muerte, lesiones o daños como consecuencia de la inobservancia de las disposiciones legales sobre transporte, normas técnicas o de mantenimiento de vehículo o de las prescripciones médicas para su conductor.

Finalmente, en cuanto a la indemnización con este tipo de seguro, la aseguradora ha establecido que aquella será cancelada, dentro del mes siguiente a la fecha en la que se demuestre no solo que ha ocurrido el siniestro, sino la cuantía de la pérdida, tal como lo enseña el artículo 1077 del Código de Comercio. Sin embargo, aquella no podrá exceder los valores que se hayan podido determinar en la carátula de la póliza.

5.3. Seguros Mundial

Los amparos, exclusiones, indemnización y objeto a continuación señalados, corresponden a los datos que reposan o figuran en la página web de la compañía aseguradora, y que corresponden a los condicionados generales aplicables – vigentes – para cada tipo de contrato de seguro así:

5.3.1. Póliza de Seguro de responsabilidad civil contractual a pasajeros transportados en vehículos de servicio público: Clausulado 10-02-2020-1317-P-06-PPSUS10R00000012-D00I 10-02-2020-1317-P-06-NTPSUS10R0000014

Tratándose del mencionado contrato de seguros, Seguros Mundial ha establecido que el objetivo de aquel, no es otro que compensar y/o reparar los daños que se causen a otra persona, en ejecución de una actividad y/o contrato. A juicio de la compañía, la reparación puede ser otorgada a través del pago de una indemnización monetaria, y únicamente podrá concretarse en los eventos en los que se logre demostrar que ha mediado culpa o negligencia del asegurado.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Al igual que las anteriores aseguradoras, también ésta ha incluido una serie de coberturas y/o amparos para el seguro, así:

- Muerte accidental: Fallecimiento del pasajero, dentro de la vigencia de la póliza, o los 90 días siguientes a su finalización.
- Incapacidad permanente: Disminución irreparable de la capacidad laboral del asegurado, en un 50% o más. La incapacidad debe manifestarse dentro de los 120 días luego de la ocurrencia del accidente.
- Incapacidad temporal: Disminución transitoria de la capacidad laboral del pasajero.
- Gastos médicos. Erogaciones que deba asumir el pasajero dentro de los 90 días siguientes al accidente, para atender las lesiones causadas. Opera en exceso del SOAT.
- Amparo de protección patrimonial. Cubre las indemnizaciones a las que haya lugar aun cuando el conductor desatienda las señales reglamentarias, carezca de licencia de tránsito para conducir, se encuentre bajo la influencia de bebidas embriagantes o alucinógenas.
- Amparo de asistencia jurídica penal/civil: Asistencia de servicios jurídicos requeridos, por los procesos judiciales que se adelanten como consecuencia del accidente de tránsito.

También trae consigo unas exclusiones o hechos exonerativos de responsabilidad, tales como:

- i. Las lesiones corporales o muerte causadas al asegurado y/o al conductor del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, sus parientes en línea directa o colateral hasta el segundo grado de consanguinidad inclusive, su padre adoptante, su hijo adoptivo o su cónyuge no divorciado o no disuelta su sociedad

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

conyugal o compañera (o) permanente. La misma exclusión opera con respecto a los socios, directores y representantes legales de la persona jurídica asegurada si se trata de sociedad de personas unipersonales o en comandita simple y de los trabajadores a su servicio, excepto cuando estos últimos se transporten en calidad de pasajeros y que hayan pagado el pasaje respectivo.

- ii. Las lesiones corporales o muerte causadas directa o indirectamente por: conflictos internos o externos, actos terroristas, grupos subversivos o al margen de la ley, secuestro o hurto de vehículos, huelga o motines, paros armados o no, conmoción civil, turbación del orden, asonada, boicoteos, manifestaciones públicas o tumultos y cualquiera de los eventos o causas que lo determinen.
- iii. Las lesiones corporales o muerte originadas directa o indirectamente por fenómenos de la naturaleza.
- iv. Las lesiones corporales o muerte originadas cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, no se encuentre cubriendo o sirviendo las rutas autorizadas.
- v. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, sea conducido sin la autorización del asegurado.
- vi. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando la causa eficiente de la lesión o la muerte sean originadas por las mercancías azarosas, inflamables o explosivas transportadas en el vehículo del asegurado relacionado en la póliza.
- vii. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, sea usado o aprehendido por cualquier acto de autoridad, o sea objeto de medida cautelar de secuestro o decomiso.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- viii. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros cuando el vehículo del asegurado relacionado en la póliza, se emplee para uso distinto al estipulado en esta póliza.
- ix. Las lesiones corporales o muerte de los pasajeros, en accidente del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, ocasionado por “sobrecupo” de pasajeros.
- x. Las lesiones corporales o muerte ocurridas por culpa exclusiva del pasajero.
- xi. No cubre la responsabilidad civil contractual generada por el asegurado, tomador y/o conductor autorizado del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, cuando se pretenda cobrar a seguros mundial a título de subrogación, repetición y demás acciones que se asimilen, por parte de empresas promotoras de salud, administradoras del régimen subsidiado, empresas solidarias de salud, cajas de compensación y asimiladas, administradoras de riesgos profesionales, compañías de medicina prepagada y en general por cualquiera de las entidades encargadas de la administración y/o prestación de servicios dentro del sistema general de seguridad social, los valores reconocidos por estas, con ocasión de sus propias obligaciones legales y/o contractuales.
- xii. Cuando el conductor no posea licencia de conducción o habiéndola tenido se encontrare suspendida o cancelada o esta fuere falsa o no fuere apta para conducir el vehículo de la clase o condiciones estipuladas en la presente póliza, de acuerdo con la categoría establecida en la licencia.; En caso de accidente de tránsito del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, por cada pasajero, de acuerdo con la capacidad autorizada de ocupantes del vehículo del asegurado relacionado en la póliza.

Finalmente establece que, en los eventos en los que se presente la ocurrencia del siniestro, Seguros Mundial únicamente estará obligada a cancelar la suma individual asegurada,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

pero multiplicada por el número total de los cupos habilitados para el vehículo, de conformidad con lo que señale la tarjeta de operación.

Adicionalmente es enfática al señalar que,

Los valores asegurados bajo los amparos de muerte, incapacidad permanente e incapacidad temporal, no son acumulables.

Al ocurrir cualquier accidente de tránsito del vehículo del asegurado relacionado en la póliza que la pudiera afectar, el tomador o el asegurado, deberá dar aviso a seguros mundial dentro de los tres (3) días hábiles siguientes contados a partir de la fecha en que haya conocido o debido conocer la ocurrencia del hecho.

Acudir a las audiencias y demás diligencias a las que sea citado por cualquier autoridad o dar instrucciones al conductor para que asista. Si el tomador o el asegurado incumple cualquiera de estas obligaciones, seguro mundial podrá deducir de la indemnización el valor de los perjuicios que le cause dicho incumplimiento.

Pagará la indemnización a la que se encuentre obligada, dentro del mes siguiente a la fecha en que se le acredite la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida.

Indemnizará por el fallecimiento del pasajero, hasta la cuantía indicada en la caratula de la póliza, a los beneficiarios, considerados como tales, por las leyes vigentes al momento del siniestro. Si las lesiones sufridas a consecuencia del mismo accidente de tránsito del vehículo del asegurado relacionado en la póliza, dan lugar al pago de indemnización por la incapacidad permanente y posteriormente fallece el pasajero como consecuencia de dichas lesiones, seguros mundiales solo pagará hasta el límite del valor de la suma asegurada por muerte, descontando de este valor la indemnización previamente pagada bajo el amparo de incapacidad total permanente. Seguro mundial podrá pagar la indemnización por incapacidad total permanente del pasajero, teniendo en cuenta el porcentaje de pérdida de capacidad laboral del pasajero, determinada por medicina legal, o la ap. O la eps. O la arl o de conformidad con la calificación

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

de la junta médica o el medico calificador, conforme a las normas vigentes al momento del accidente de tránsito.

En caso de indemnización por incapacidad permanente del pasajero, subsiguiente al pago de la indemnización de incapacidad temporal de este, descontara cualquier suma pagada en exceso de los primeros 90 días indemnizados por concepto del amparo de incapacidad total temporal. Salvo que medie autorización previa de seguros mundial otorgada por escrito, el asegurado no estará facultado, en relación con siniestros amparados bajo la presente póliza, para asumir obligaciones, o efectuar transacciones.

Seguros mundiales quedara relevada de toda responsabilidad y el asegurado y/o pasajero y/o beneficiario según el caso, perderán todo derecho a la indemnización, si en cualquier tiempo se emplean medios o documentos engañosos o dolosos por el tomador, asegurado, pasajero o beneficiario, o por terceras personas que obren por cuenta suya o con su consentimiento, para sustentar una reclamación o para derivar beneficio de este seguro.

5.3.2. Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil extracontractual para vehículos de servicio público: Clausulado 10-02-2020-1317-P-06-PPSUS10R00000013-D00I
10-02-2020-1317-P-06-NTPSUS10R0000014

Este contrato de seguro, se expide, de acuerdo con las condiciones que ha determinado la compañía de seguros, con el fin de cubrir los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales que se causen a terceros, tras la comisión de una responsabilidad civil extracontractual, de conformidad con su definición legal; y que provenga de un accidente de tránsito, ocasionado por el vehículo asegurado.

Para ello, se han establecido una serie de amparos o coberturas que aplicarían a este tipo de seguro, así:

- Responsabilidad civil extracontractual – daños a bienes de terceros (derivados de accidente de tránsito): se causen daños a bienes de terceros y siempre que sea ocasionado por el vehículo asegurado, o cuando el vehículo asegurado se

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

desplace sin conductor del lugar donde ha sido estacionado generando un accidente de tránsito, en el cual se causen daños a bienes de terceros. Con este amparo, se indemnizarán los perjuicios patrimoniales del tercero afectado, siempre y cuando se encuentren debidamente acreditados conforme a la ley y que la responsabilidad respecto de los mismos, no provenga de preacuerdos y/o negociaciones efectuados por el asegurado, que no hayan sido previamente autorizados por seguros mundial.

- Amparo de protección patrimonial (derivada de accidente de tránsito): se indemnizará las coberturas contratadas en la póliza, aun cuando el conductor desatienda las señales o normas reglamentarias de tránsito o cuando se encuentre bajo la influencia de bebidas embriagantes, drogas tóxicas, heroicas o alucinógenas. Este amparo no exime de responsabilidad al conductor del vehículo asegurado.
- Asistencia jurídica: Asistencia al asegurado, en los procesos judiciales que se adelanten en su contra como consecuencia del accidente de tránsito.

De igual forma, cuenta con un listado de eventos en los que, de ocurrir, impedirían que sea afectado el contrato de seguro, tales se detallan a continuación:

- ✓ Lesiones o muerte causadas a un tercero u ocupante del vehículo derivadas de un accidente de tránsito, esté o no en movimiento el vehículo asegurado o mientras está en reparación.
- ✓ Pérdidas y/o daños causados directa o indirectamente, por bienes transportados en el vehículo asegurado.
- ✓ Daños, lesiones o muerte que se generen, cuando el vehículo se encuentre bajo la conducción de personas no autorizadas por el asegurado.
- ✓ Cuando el vehículo se encuentre con sobrecupo, tanto de carga como de ocupantes, de acuerdo a lo indicado en la tarjeta de propiedad.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- ✓ Cuando el vehículo se destine o se emplee para un uso distinto al especificado, o se emplee o destine a la enseñanza de conducción, servicio público o particular de pasajeros o carga, o participe en competencia o entrenamiento de cualquier índole.
- ✓ Cuando el vehículo asegurado sea alquilado o arrendado, salvo que el tomador, asegurado o beneficiario sea una compañía de leasing legalmente constituida, sin embargo, el arrendatario no podrá a su vez, arrendar el bien.
- ✓ Cuando se transporten mercancías azarosas, inflamables o explosivas y ésta sea la causa del siniestro.
- ✓ Cuando al momento del siniestro el vehículo asegurado se encuentre inmovilizado, decomisado, aprehendido o retenido por acto de autoridad, entidad o persona designada para mantener la custodia del vehículo.
- ✓ Cuando el vehículo asegurado haya ingresado ilegalmente al país, su matrícula sea fraudulenta, su posesión resulte ilegal o haya sido objeto de un ilícito, independiente que el asegurado conozca o no de estas circunstancias.
- ✓ Cuando el vehículo asegurado sea conducido por una persona a la cual nunca le fue expedida una licencia de conducción por la autoridad competente, que porte licencia pero la misma no aparece registrada como expedida por la autoridad competente, que la licencia se encuentre suspendida por acto de autoridad, que la licencia no corresponde a la categoría o clase exigida para conducir el vehículo o que la licencia no lo autoriza para conducir vehículos por sus limitaciones físicas.
- ✓ El dolo, la culpa grave y los actos meramente potestativos del asegurado o conductor autorizado.
- ✓ Pérdidas o daños materiales a terceros cuando el vehículo no se movilice por sus propios medios.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- ✓ Daños ocasionados por la carga transportada, cuando el vehículo esté o no en movimiento.
- ✓ Daños a puentes vehiculares, caminos, túneles, viaductos y carreteras ocasionados por altura o ancho del vehículo asegurado o por la carga transportada.
- ✓ Operaciones de guerra, declarada o no, hostilidades, actos terroristas o mal intencionados de terceros
- ✓ Lucro cesante del tercero afectado o asegurado.

Ahora bien, para que pueda ser afectado el contrato y se pueda llevar a cabo el reconocimiento y pago de la indemnización, es necesario que el asegurado/beneficiario y/o afectado, acrediten ante Seguros Mundial, con sujeción al artículo 1077 del Código de Comercio, que ha ocurrido el siniestro y, además, de ello, determine el monto o cuantía de la pérdida. Una vez se cumpla lo anterior, la compañía, tendrá la obligación de hacer el pago correspondiente, dentro del mes siguiente.

Los valores asegurados a las que se encuentra obligada la compañía de seguros, serán aquellos que se encuentren establecidos en la carátula de la póliza respecto de cada amparo y/o cobertura.

5.4. Equidad Seguros Generales O.C.

Los amparos, exclusiones, indemnización y objeto a continuación señalados, corresponden a los datos que reposan o figuran en la página web de la compañía aseguradora, y que corresponden a los condicionados generales aplicables – vigentes – para cada tipo de contrato de seguro así:

5.4.1. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual para empresas de transporte terrestre automotor de pasajero: Clausulado 30/04/2021-1501-NT-P-03-GAUTA00007000116

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

El seguro de responsabilidad civil extracontractual, para esta compañía, es otorgado a los vehículos de servicio público, con el fin de brindar cobertura a los perjuicios que se lleguen a causar a terceros, y que sean derivados de la responsabilidad civil extracontractual en la que llegue a incurrir el asegurado, de acuerdo con la definición legal.

Esta cobertura, se otorga, respecto de los sucesos en los que se presente:

- a. Daños físicos causados a bienes de terceros.
- b. Muerte o lesiones causados a las personas.
- c. Costos de procesos civiles que las víctimas o sus causahabientes promuevan.
- d. Asistencia jurídica al asegurado.
- e. Lucro cesante de las víctimas.

Así como se otorgan coberturas, el mencionado seguro, establece unas exclusiones aplicables ante la ocurrencia de un siniestro, tales como:

- I. Reclamaciones derivadas directa o indirectamente de la muerte o lesiones a ocupantes o pasajeros del vehículo asegurado.
- II. Cualquier reclamación directa o indirecta promovida por el pasajero del vehículo asegurado, sus causahabientes o beneficiario legales, cuyo origen sea la muerte o lesiones a ocupantes o pasajeros del vehículo asegurado.
- III. Responsabilidad civil amparada por la póliza de responsabilidad civil contractual de servicio público del vehículo asegurado, o que provenga de perjuicios contractuales o extracontractuales causados a causahabientes, familiares o víctimas indirectas de un ocupante o pasajero del vehículo asegurado.
- IV. Muerte, lesiones o daños causados por la carga transportada cuando el vehículo no se encuentre en movimiento.
- V. Muerte o lesiones a personas que en el momento del accidente se encuentren reparando o atendiendo el mantenimiento del vehículo asegurado. Así mismo se

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

excluirán los perjuicios causados a terceros cuando el vehículo se encuentre bajo la custodia de un taller o parqueadero.

- VI. Lesiones o muerte causadas al cónyuge, al compañero permanente o a los parientes del asegurado por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive y primero civil, del asegurado, tomador o conductor autorizado.
- VII. Cuando exista dolo o culpa grave del conductor, tomador, asegurado o beneficiario.
- VIII. Cuando el vehículo no se encuentre prestando el servicio en la ruta destinada por parte de la empresa transportadora.
- IX. Daños causados con el vehículo a las cosas transportadas en él.
- X. Daños a bienes sobre los cuales el asegurado, su cónyuge o sus parientes por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, tenga la propiedad, posesión o tenencia.
- XI. Daños a puentes, carreteras, caminos viaductos o balanzas de pesar vehículos, causados por vibración, peso altura o anchura del vehículo.
- XII. La conducción del vehículo asegurado por personas no autorizadas por el asegurado, inclusive cuando esta conducción se realice con ocasión de una apropiación indebida o por hurto.
- XIII. Cuando el vehículo se encuentre con sobrecupo, tanto de carga como de pasajeros o se emplee para uso distinto del estipulado en la póliza; o se destine a la enseñanza de conducción o participe en competencia o entrenamiento automovilístico de cualquier índole, o cuando el vehículo asegurado (excepto grúas remolcadoras o tractomulas) remolquen a otro vehículo, con o sin fuerza propia.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- XIV. Cuando el vehículo asegurado sea dado en alquiler, o transporte mercancías azarosas, inflamables o explosivas sin la previa notificación y la correspondiente autorización de La Equidad, y cuando esta sea la causa del siniestro.
- XV. Cuando el daño causado ocurra por fuera de los territorios de las repúblicas de Colombia, Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela.
- XVI. Guerra interior o exterior, revolución, rebelión, sedición, asonada, motín y actos vandálicos.
- XVII. Cuando el tomador, asegurado o conductor se declare responsable o efectúe arreglos, transacciones o conciliaciones sin consentimiento escrito previo de la equidad.

En este tipo de seguros, la responsabilidad para la compañía de seguros, se limita a los valores señalados por cada amparo, y se especifica un porcentaje a cargo del asegurado, en el evento en el que se haya pactado, esto, particularmente para el amparo de daños a bienes de terceros. Sin embargo, respecto de los demás amparos, no se configuran deducibles o montos de la pérdida que deban ser asumidos por el asegurado.

5.4.2. Póliza de Responsabilidad Civil contractual para empresas de transporte de pasajeros: Clausulado 30/04/2021-1501-NT-P-03-GAUTA00006011602

De acuerdo con las condiciones generales y particulares que se encuentran diseñadas para este producto comercializado por Equidad Seguros O.C., se tiene que, a través del mencionado contrato, se otorga cobertura a los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales derivados de las lesiones o muertes ocasionadas a los pasajeros del vehículo asegurado en un accidente de tránsito ocurrido en vigencia de la póliza. Se encuentran cubiertos los perjuicios reclamados directamente por los pasajeros o sus causahabientes en relación con los amparos de incapacidad total y permanente, así como la incapacidad temporal; de igual manera, se

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

amparan los perjuicios reclamados por cualquier beneficiario legal o víctima indirecta del fallecimiento de un pasajero, respecto del amparo de muerte accidental.

Así mismo, se ha determinado que cuenta con los siguientes amparos:

- ✓ Muerte accidental: Fallecimiento del pasajero, dentro de los 180 días siguientes a la ocurrencia del accidente.
- ✓ Incapacidad total y permanente: Incapacidad irreparable, que se manifieste dentro de los 120 días siguientes al accidente, o como consecuencia de éste, en un 50% o más.
- ✓ Incapacidad temporal: Incapacidad total temporal del pasajero, que debe darse dentro de los 120 días siguientes a la ocurrencia del accidente y solo si es a consecuencia de éste.
- ✓ Gastos médicos. Erogaciones que deba asumir el pasajero dentro de los 90 días siguientes al accidente, para atender las lesiones causadas. Opera en exceso del SOAT.
- ✓ Asistencia jurídica: Asistencia de servicios jurídicos requeridos, por los procesos judiciales (civiles, penales y/o administrativos) que se adelanten como consecuencia del accidente de tránsito.

De igual forma, se ha dejado consignado en el condicionado general, que no habrá lugar a afectación del contrato de seguro, cuando se presente una o varias de las siguientes situaciones:

- Las derivadas directa o indirectamente de lesiones o muerte causadas a terceros que no tengan la calidad de pasajeros del vehículo asegurado dentro del marco del contrato de transporte.
- Perjuicios extracontractuales o contractuales que no se deriven del incumplimiento o ejecución de un contrato de transporte público de personas.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- Guerra interior o exterior, revolución, rebelión, sedición, asonada, motín y actos vandálicos.
- Por voluntad deliberada y comprobada del tomador o del asegurado o del conductor o del pasajero en los hechos que ocasionaron el siniestro.
- Cualquier enfermedad o síncope que sufran los pasajeros del vehículo asegurado que no tenga relación de causalidad con un accidente amparado por esta póliza.
- Cuando el tomador, asegurado o conductor se declare responsable o efectúe arreglos transaccionales o conciliaciones sin consentimiento escrito previo de La Equidad.
- Lesiones, muerte o daños causados al asegurado, al tomador, al propietario o al conductor del vehículo asegurado, sus parientes en línea directa o colateral hasta el segundo grado de consanguinidad, inclusive sus padres adoptantes, sus hijos adoptivos, su cónyuge no divorciado o su compañero permanente o sus dependientes. La misma exclusión opera con respecto a los socios, directores y representantes legales de la persona jurídica tomadora, únicamente cuando estos no viajen en el habitáculo designado para el transporte de los pasajeros y no hayan pagado su pasaje.
- Lesiones, muerte o daños causados a los pasajeros cuando el vehículo asegurado sea conducido sin la autorización del asegurado.
- Cuando el vehículo asegurado se encuentre con sobrecupo de pasajeros o se emplee para uso distinto al estipulado en la póliza.
- Cuando se transporten mercancías azarosas, inflamables o explosivas en el vehículo asegurado y estas sean la causa del siniestro.
- Cuando el vehículo no se encuentre prestando el servicio en la ruta destinada por parte de la empresa transportadora.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

No obstante, ante la ocurrencia del siniestro sin que medie ninguna de las anteriores condiciones, la indemnización a cargo de la compañía de seguro estará limitada a los valores que se hayan señalado en la carátula de la póliza, por cada pasajero, en sujeción a la capacidad autorizada de ocupantes para el vehículo asegurado; y por tanto, respecto de dicho automotor, la responsabilidad máxima equivaldrá a la suma asegurada de forma individual, y multiplicada por el número total de pasajeros autorizados.

5.5. QBE Seguros – Hoy Zurich Seguros

Los amparos, exclusiones, indemnización y objeto a continuación señalados, corresponden a los datos que reposan o figuran en la página web de la compañía aseguradora, y que corresponden a los condicionados generales aplicables – vigentes – para cada tipo de contrato de seguro así:

5.5.1. Póliza de Responsabilidad Civil Para transporte de pasajeros: Clausulado
15052001-1309-P-12-TP-02

La mencionada póliza, en un mismo documento recopila las condiciones, amparos y exclusiones aplicables a los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, discriminados así.

Para la cobertura de responsabilidad civil contractual, se ha establecido que el objeto de la misma es otorgar cobertura para los perjuicios que se lleguen a causar a los pasajeros, en el desarrollo de la prestación del servicio público de transporte terrestre; entendidos aquellos como los que sean ocurridos en el territorio colombiano y durante la vigencia de la póliza.

En este tipo de contrato de seguro, se otorga cobertura por los siguientes amparos y/o conceptos:

- Muerte accidental del pasajero.
- Incapacidad total y permanente.
- Incapacidad temporal.
- Gastos médicos.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- Gastos de primeros auxilios.

No obstante, además de las coberturas, se establecen los eventos en los que no habría lugar a cobertura del seguro, aún ante la ocurrencia del siniestro y/o de la responsabilidad civil contractual, tales como:

- Si el asegurado celebra convenios o pactos que hagan más gravosa su situación respecto de la responsabilidad que la ley señala para el transportador terrestre de pasajeros.
- Por los perjuicios originados en el simple retardo en la operación de transporte.
- Respecto de pasajeros que al momento de contratar el servicio de transporte tengan un delicado estado de salud, independientemente de que hayan puesto tal hecho en conocimiento del transportador.
- Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas.
- Cuando los daños causados se deban al hecho exclusivo culposo o no del pasajero.
- Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que, conforme a los reglamentos de la empresa, puedan llevarse a la mano y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.
- Cuando los daños ocurran por fuerza mayor o caso fortuito.
- Por la muerte natural del pasajero.
- Daños ocasionados al equipaje del pasajero, a menos que se produzcan por una inadecuada manipulación por parte del transportador.
- Eventos ocurridos fuera del territorio nacional.
- Daños causados a ocupantes del vehículo a título gratuito o en desarrollo de un servicio de transporte benévolo o de cortesía.
- Vehículo conducido por una persona sin vínculo de tipo laboral, contractual o comercial con el asegurado.
- Por los perjuicios causados cuando el conductor del vehículo asegurado desatienda señales reglamentarias de tránsito, carezca de licencia de conducción vigente o cuando ésta sea de categoría inferior a la requerida para conducir el vehículo asegurado.
- Por los perjuicios causados cuando el conductor del vehículo asegurado se encuentre bajo el influjo de drogas tóxicas o en estado de embriaguez.

Ahora bien, una vez ocurrido el siniestro, la indemnización a la que habría lugar dados los eventos amparados – muerte, incapacidad de pasajeros – aquella no excederá el valor asegurado que se ha establecido en la carátula de la póliza por puesto y/o pasajero. Valga la pena aclarar que, en este tipo de seguro, los pagos que se hubieran realizado dada la incapacidad total y permanente, temporal o gastos médicos, serán acumulables, pero jamás superarán el valor asegurado

Finalmente, el valor asegurado total no podrá exceder el total de los pasajeros habilitados, de conformidad con lo señalado en la tarjeta de propiedad del vehículo.

Por otro lado, y en lo que respecta a la cobertura de responsabilidad civil extracontractual, se ha indicado que el objeto del mismo no es otro que otorgar cobertura a los eventos en los que se causen daños a bienes no transportados y lesiones o muerte de personas que no tengan la calidad de ocupantes del vehículo, y que se originen en el hecho de conducir el vehículo y en los que, medie la responsabilidad civil del asegurado. En este seguro, se aclara como condición, que, para que haya cobertura, no es necesario que el hecho dañino se haya causado con relación o no a la operación de transporte.

Para este tipo de seguros, se establecen unas coberturas y/o amparos, tales como:

- ✓ Lesiones o muerte a una persona.
- ✓ Lesiones o muerte a dos o más personas.
- ✓ Daños a bienes de terceros.

Frente a las anteriores coberturas también aplican condiciones o exclusiones, y por ello, se especifica que no habría lugar a afectación del contrato, cuando la reclamación se derive de hechos como:

- Muerte o lesiones de personas que se encuentren reparando o atendiendo el mantenimiento del vehículo.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- Muerte o lesiones del cónyuge del asegurado, de sus parientes dentro del cuarto grado civil de consanguinidad, segundo de afinidad o único civil de los socios, directores o representantes legales de la sociedad asegurada, de otros asegurados bajo esta póliza, por daños a bienes de las mismas personas.
- Daños a puentes, caminos, carreteras, viaductos, básculas causadas por vibraciones, peso, altura, o anchura del vehículo.
- Muerte o lesiones de pasajeros u ocupantes.
- Por los perjuicios causados cuando el conductor del vehículo asegurado desatienda señales reglamentarias de tránsito, carezca de licencia de conducción vigente o cuando ésta sea de categoría inferior a la requerida para conducir el vehículo asegurado.
- Por los perjuicios causados cuando el conductor del vehículo asegurado se encuentre bajo el influjo de drogas tóxicas, heroicas o alucinógenas o en estado de embriaguez.; El límite denominado “Daños a bienes de terceros” es el valor máximo por evento, destinado a indemnizar las pérdidas o daños de bienes no transportados de propiedad de terceros.

Frente a la indemnización, el contrato de seguro establece que los valores a cancelar corresponderán a los valores asegurados, y que, los mismos no podrán ser acumulados con los amparos. Además, que las coberturas operarán en exceso de las indemnizaciones que se hayan cancelado a cargo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

5.6. SBS Seguros

Los amparos, exclusiones, indemnización y objeto a continuación señalados, corresponden a los datos que reposan o figuran en la página web de la compañía aseguradora,

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

y que corresponden a los condicionados generales aplicables – vigentes – para cada tipo de contrato de seguro así:

5.6.1. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual para empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros: Clausulado 22062023-1322-P-06-RCE_TRANSPASAJER-D00I NOTA TÉCNICA 22062023-1322-NTP-06-RC_EXTRACT

En el seguro de responsabilidad civil extracontractual que expide SBS Seguros, el objeto es indemnizar o reembolsar al asegurado las sumas de dinero respecto de las cuales llegare a resultar ser civilmente responsable, dada la existencia de una sentencia judicial ejecutoriada, o un acuerdo de transacción – que haya sido autorizado expresamente por la compañía – ante la ocurrencia de accidentes de tránsito, súbitos e imprevistos en los que se vea involucrado el vehículo asegurado.

En este tipo de seguro, se establecen tres amparos en específico, como:

- Muerte.
- Lesiones personales.
- Daños en los bienes materiales causados a terceros no transportados.

De igual forma se aclara que el mencionado contrato de seguros incluye el pago de costas judiciales y honorarios a profesionales del Derecho, que hayan sido designados por la compañía aseguradora, del defensor del asegurado y de la víctima. Pero, para este último evento, será necesario que se le haya impuesto al asegurado, a través de sentencia, el pago.

También se establecen circunstancias que, de presentarse, no habría lugar a que se afecte el seguro, tales como:

- I. Dolo o culpa grave del asegurado, sus representantes o agentes salvo que se trate de un conductor que esté al servicio del propietario del vehículo asegurado o empresario del transporte, en cuyo caso sbs Colombia o el empresario del

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

transporte, podrá subrogarse en los derechos y acciones del damnificado contra el conductor hasta el importe indemnizado.

- II. Hurto, robo o apropiación indebida del vehículo transportador.
- III. Tentativa del asegurado, sus representantes y/o agentes en obtener beneficios ilícitos del seguro.
- IV. Actos de hostilidad de guerra, rebelión, insurrección o revolución, confiscación, nacionalización, destrucción o requisición proveniente de cualquier acto de autoridad de facto o de derecho, civil o militar y en general todo acto o consecuencia de esos hechos, así como también actos practicados por cualquier persona actuando por parte de, o en relación con, cualquier organización cuyas actividades pretendan derrocar por la fuerza al gobierno o instigar a su derrocamiento por la perturbación del orden político o social del país, por medio de actos de terrorismo, guerra revolucionaria, subversión o guerrilla, tumulto popular, huelga y paros patronales.
- V. El pago de las multas y/o fianzas, los recursos contra éstas y cualquier gasto originado por las sanciones impuestas al asegurado por las autoridades competentes.
- VI. Daños causados al asegurado, sus ascendientes, descendientes o cónyuge, así como cualquier pariente que con él resida o que dependa económicamente de él.
- VII. Daños causados a socios, o a los empleados y dependientes del asegurado con motivo o en ocasión del trabajo.
- VIII. Conducción del vehículo por el asegurado, sus dependientes o terceros autorizados por él, sin permiso legal vigente propio para el vehículo asegurado.
- IX. Cuando el vehículo esté destinado a fines distintos de los permitidos.
- X. Los daños causados a terceros en accidente de tránsito luego del cual el conductor del vehículo asegurado se dé a la fuga.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- XI. Terremoto, temblor, movimiento telúrico, erupción volcánica, inundación y huracán.
- XII. Comprobación de que el asegurado o cualquier otra persona, obrando por su cuenta, obstaculiza el ejercicio de los derechos de sbs Colombia establecido en esta póliza.
- XIII. Daños ocasionados como consecuencia de carreras, desafíos o competencias de cualquier naturaleza en que participe el vehículo asegurado o sus actos preparatorios.
- XIV. Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para guarda o custodia, uso, manipulación o ejecución de cualquier trabajo.
- XV. Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para su transporte, incluso los equipajes y pertenencias de los pasajeros en el vehículo asegurado.
- XVI. Accidentes ocurridos por exceso de la capacidad, o del volumen, peso, dimensión de la carga, que contravengan disposiciones legales o reglamentarias, como también los accidentes ocurridos por acondicionamiento inadecuado o deficiencia de embalaje.
- XVII. Responsabilidad asumida por el asegurado en contratos o convenciones con terceros, que no sean de transporte.
- XVIII. Daños sufridos por personas transportadas, en lugares no específicamente destinados o apropiados a tal fin.
- XIX. Los perjuicios causados por el asegurado o conductor autorizado en el accidente por el vehículo asegurado a pasajeros y/o ocupantes.
- XX. Daños que ocurran en el tránsito del vehículo por trayectos y/o vías no habilitadas, salvo caso de fuerza mayor; perjuicios originados directa o indirectamente de lesiones y muertes causados a conductores y/o ayudantes como consecuencia de accidente derivado del transporte, según o anotado en la condición.

Tratándose de la indemnización, se especifica que el monto máximo a cancelar, corresponde a la suma equivalente en salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento del siniestro o accidente; y que no habría lugar a incrementar el valor asegurado, aún en los eventos en los que en la póliza se deje consignado más de un asegurado.

Respecto del amparo de daños a bienes a terceros, se establece que la suma máxima a indemnizar establecida en la póliza, incluye el valor de reparación, reposición de daños o incluso la pérdida material del bien del tercero, que haya sido ocasionado por el vehículo asegurado, pero excluye cualquier valor sentimental, moral, histórico, artístico o cualquier otro semejante.

En cuanto al amparo de lesiones y/o muerte a dos o más personas, el valor correspondiente a indemnizar, no podrá ser superior al valor asegurado en las condiciones particulares de la póliza, por dicho amparo. Además, se indica que esta cobertura opera en exceso de las indemnizaciones que se hubieren cancelado a cargo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, por concepto de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, así como los gastos funerarios.

Se especifica que, ante la ocurrencia de un siniestro que pueda ser potencialmente cubierto por la póliza, el asegurado y/o conductor, están obligados a: A) Dar aviso del siniestro a SBS Colombia, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de ocurrencia del hecho, salvo caso de fuerza mayor justificado. B) Entregar a SBS Colombia o a su representante local dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de recibido de cualquier reclamación, notificación, carta o documento que recibiere en relación con el hecho (siniestro).

5.6.2. Póliza de Responsabilidad Civil contractual para empresas de transporte terrestre

automotor de pasajeros: Clausulado 160920191322-P-06-
RCC_TRANSPASAJER-D00I NOTA TÉCNICA16092019-1322-NTP-06-
RC_CONTRACTUAL01

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

En cuanto al mencionado contrato de seguro, se ha establecido que su objetivo es indemnizar o reembolsar al asegurado las sumas por las cuales sea civilmente responsable, mediante sentencia judicial debidamente ejecutoriada o mediante acuerdo o transacción autorizada por hechos acaecidos durante la vigencia del seguro, en relación con la responsabilidad civil contractual, derivada del transporte terrestre automotor de pasajeros, de acuerdo con lo estipulado en las disposiciones legales.

Aquí se señalan unos amparos en específico, tales como:

- ✓ Muerte.
- ✓ Incapacidad permanente.
- ✓ Incapacidad temporal.
- ✓ Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.
- ✓ Protección patrimonial.

También se ha dejado consignado que, el mencionado seguro además garantiza el reconocimiento y pago de las costas judiciales, así como también los honorarios de los abogados que sean designados por la compañía de seguros, el defensor del asegurado, e inclusive el de la víctima, siempre que éste último sea ordenado mediante sentencia judicial y/o transacción judicial o extrajudicial.

Se han establecido, además, unas exclusiones que, de presentarse ante la ocurrencia del siniestro, implicaría que no habría lugar a afectación del contrato de seguro. Aquellas son:

- Dolo o culpa grave del asegurado, sus representantes o agentes salvo que se trate de un conductor que esté al servicio del propietario del vehículo asegurado o empresario del transporte, en cuyo caso sus Colombia o el empresario del transporte, podrá subrogarse en los derechos y acciones del damnificado contra el conductor hasta el importe indemnizado.
- Hurto, robo o apropiación indebida del vehículo transportador.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- Tentativa del asegurado, sus representantes y/o agentes en obtener beneficios ilícitos del seguro.
- Actos de hostilidad de guerra, rebelión, insurrección o revolución, confiscación, nacionalización, destrucción o requisición proveniente de cualquier acto de autoridad de facto o de derecho, civil o militar y en general todo acto o consecuencia de esos hechos, así como también actos practicados por cualquier persona actuando por parte de, o en relación con, cualquier organización cuyas actividades pretendan derrocar por la fuerza al gobierno o instigar a su derrocamiento por la perturbación del orden político o social del país, por medio de actos de terrorismo, guerra revolucionaria, subversión o guerrilla, tumulto popular, huelga y paros patronales.
- El pago de las multas y/o fianzas, los recursos contra éstas y cualquier gasto originado por las sanciones impuestas al asegurado por las autoridades competentes aunque éstas hayan sido impuestas como consecuencias de un hecho cubierto por este seguro.
- Daños causados al asegurado, sus ascendientes, descendientes o cónyuge, así como cualquier pariente que con él resida o que dependa económicamente de él.
- Daños causados a socios, o a los empleados y dependientes del asegurado con motivo o en ocasión del trabajo.
- Conducción del vehículo por el asegurado, sus dependientes o terceros autorizados por él, sin permiso legal vigente propio para el vehículo asegurado.
- Vehículo asegurado destinado a fines distintos de los permitidos.
- Los daños causados a pasajeros en accidente de tránsito luego del cual el conductor del vehículo asegurado se dé a la fuga.
- Terremoto, temblor, movimiento telúrico, erupción volcánica, inundación huracán.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

- Comprobación de que el asegurado o cualquier otra persona, obrando por su cuenta, obstaculiza el ejercicio de los derechos de sus Colombia establecido en esta póliza.
- Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para guarda o custodia, uso, manipulación o ejecución de cualquier trabajo.
- Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para su transporte, incluso los equipajes y pertenencias de los pasajeros en el vehículo asegurado.
- Accidentes ocurridos por exceso de la capacidad de pasajeros, o del volumen, peso, dimensión de la carga que contravengan disposiciones legales o reglamentarias, como también los accidentes ocurridos por acondicionamiento inadecuado o deficiencia de embalaje.
- Responsabilidad asumida por el asegurado en contratos o convenciones con terceros, que no sean de transporte.
- Daños sufridos por personas transportadas, en lugares no específicamente destinados o apropiados a tal fin.
- Daños que ocurran en el tránsito del vehículo por trayectos y/o vías no habilitados, salvo caso de fuerza mayor.
- Muerte natural del pasajero durante el trayecto de la ruta del vehículo asegurado.
- Lesiones y muertes causados a conductores y/o ayudantes como consecuencia de un accidente derivado del transporte.

Finalmente, respecto del pago de la indemnización, la póliza establece que aquella corresponderá al monto o valor establecido en la póliza, en salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento en el que ocurra el suceso; adicionalmente, que, una vez ocurra el siniestro cubierto por esta póliza, el asegurado o el conductor se obligan a cumplirlas siguientes disposiciones: A) Dar aviso del siniestro a SBS Colombia, dentro de los tres (3) días hábiles

siguientes a la fecha de ocurrencia del hecho, salvo caso de fuerza mayor justificado. B) Entregar a SBS Colombia o a su representante local dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de recibido de cualquier reclamación, notificación, carta o documento que recibiere en relación con el hecho (siniestro).

5.7. ANÁLISIS

Las exclusiones de amparo para lesión o muerte a ocupantes en pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) en Colombia.

Las pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) son un tipo de seguro que brinda cobertura en caso de que una persona sea declarada legalmente responsable de causar daños a terceros, ya sea a nivel personal o en su propiedad. Estas pólizas son de vital importancia para proteger a individuos y empresas de situaciones inesperadas que puedan generar consecuencias financieras significativas. Sin embargo, es fundamental comprender que existen ciertas exclusiones en estas pólizas que limitan el alcance de la cobertura, una de las más comunes es la exclusión de amparo para eventos en los que se reclama indemnización por lesión o muerte a ocupantes.

En Colombia, como en muchos otros países, las pólizas de RCE suelen contener exclusiones para proteger a las aseguradoras de cubrir eventos o situaciones que puedan generar un alto riesgo o costos excesivos. Uno de los escenarios más comunes en este sentido es la exclusión de amparo para lesión o muerte a ocupantes de vehículos. Esta exclusión tiene implicaciones importantes para los conductores, propietarios de vehículos y pasajeros, ya que limita la cobertura en casos de accidentes que resulten en daños corporales a los ocupantes del vehículo asegurado.

Las exclusiones en las pólizas de RCE suelen estar establecidas de manera clara y específica, con el objetivo de evitar malentendidos y disputas sobre las coberturas ofrecidas. La exclusión de amparo para lesión o muerte a ocupantes es una de las exclusiones más

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

importantes que los asegurados deben tener en cuenta al contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil. Esta exclusión puede aplicarse tanto a vehículos particulares como a vehículos de transporte público, y su objetivo es evitar que los pasajeros busquen indemnización directamente de la aseguradora del vehículo en caso de accidentes.

Una de las razones fundamentales detrás de esta exclusión es la existencia del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) en Colombia. El SOAT es un seguro de responsabilidad civil obligatorio que cubre la atención médica y la indemnización por muerte o lesiones a personas afectadas en accidentes de tráfico, incluyendo a los ocupantes de vehículos. Dado que el SOAT es de carácter obligatorio para todos los vehículos en circulación, las pólizas de RCE generalmente excluyen la cobertura para estos eventos específicos.

La existencia del SOAT es una medida importante para garantizar una cobertura básica en caso de accidentes de tráfico y proteger los derechos de las víctimas en situaciones de lesiones o muertes. Sin embargo, es relevante destacar que el SOAT tiene límites en cuanto a los montos de indemnización que se pueden recibir, lo que puede resultar insuficiente para cubrir todas las consecuencias financieras y emocionales que pueden surgir en casos de lesiones o muertes graves.

Es por esta razón que algunos conductores y propietarios de vehículos pueden optar por contratar pólizas adicionales de seguro de accidentes personales o seguros de vida, que complementen la cobertura brindada por el SOAT. Estas pólizas pueden ofrecer indemnizaciones más amplias y flexibles, y cubrir situaciones que están excluidas en las pólizas de RCE.

Es importante mencionar que las exclusiones de amparo para lesión o muerte a ocupantes no implican que los pasajeros no puedan buscar compensación en caso de sufrir daños en un accidente. Los ocupantes del vehículo tienen derechos y pueden presentar demandas contra el conductor del vehículo, propietario o responsables del accidente, para buscar una indemnización adecuada por los daños sufridos. Sin embargo, en estos casos, la

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

indemnización no provendrá directamente de la aseguradora del vehículo, sino que se gestionará a través del SOAT o mediante otros seguros complementarios contratados por los afectados.

En otras palabras, la exclusión de amparo para lesión o muerte a ocupantes en pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) en Colombia es una medida común en el sector asegurador y está relacionada con la existencia del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT). Esta exclusión busca evitar la doble cobertura y proteger a las aseguradoras de eventos de alto riesgo y costos. Los conductores y propietarios de vehículos deben ser conscientes de esta exclusión al contratar una póliza de RCE y considerar la posibilidad de complementar su cobertura con otros seguros adicionales para garantizar una protección más amplia y adecuada en caso de accidentes que resulten en lesiones o muerte a los ocupantes del vehículo. Asimismo, los ocupantes afectados por un accidente tienen derecho a buscar indemnizaciones a través del SOAT o mediante otros seguros complementarios, así como presentar demandas contra los responsables del accidente para buscar una compensación justa y adecuada por los daños sufridos.

Por otro lado, las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) son un tipo de seguro que brinda cobertura específica en situaciones en las que una de las partes de un contrato incumple sus obligaciones, causando daños o perjuicios a la otra parte. Estas pólizas son de suma importancia en el ámbito contractual, ya que ofrecen protección financiera a las partes afectadas en caso de que se presenten conflictos legales o incumplimientos contractuales.

En Colombia, las pólizas de RCC tienen un alcance amplio y versátil. Su objetivo principal es respaldar a las partes involucradas en un contrato y protegerlas de posibles pérdidas económicas o daños causados por incumplimientos contractuales. Una de las coberturas más relevantes y que merece especial atención es la protección ofrecida a los causahabientes en casos de muerte o lesión del pasajero.

Cuando una persona es víctima de un accidente o incidente en el cual resulta herida o fallece, sus causahabientes, es decir, sus familiares o personas que dependían económicamente

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

de ella, pueden enfrentar graves dificultades financieras y emocionales. En estos casos, las pólizas de RCC pueden jugar un papel crucial al ofrecer una indemnización que ayude a mitigar los efectos del daño causado y brindar un respaldo económico en momentos difíciles.

En el contexto del transporte público, las pólizas de RCC adquieren una relevancia particular debido a los riesgos inherentes a la movilización masiva de personas. Los operadores de transporte público están obligados por la legislación colombiana a contar con una póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE), que cubra los daños y perjuicios que puedan surgir en caso de accidentes durante el servicio de transporte. Sin embargo, también es común que estos operadores complementen su cobertura con pólizas de RCC para cubrir situaciones específicas y ofrecer una protección más amplia.

En el caso específico de muerte o lesión del pasajero, las pólizas de RCC pueden cubrir los gastos médicos, funerarios y otros costos relacionados con el accidente. Además, pueden ofrecer indemnizaciones a los causahabientes en caso de fallecimiento del pasajero, brindándoles un respaldo económico que les permita enfrentar la pérdida de ingresos y los gastos derivados de la muerte.

Es importante tener en cuenta que las pólizas de RCC varían en sus alcances y coberturas, por lo que es fundamental revisar detalladamente los términos y condiciones de la póliza específica contratada. Algunas pólizas de RCC pueden incluir exclusiones o limitaciones en ciertas situaciones, por lo que es esencial contar con un asesoramiento adecuado al momento de contratar el seguro.

En este sentido, es relevante mencionar que, en Colombia, el marco normativo establece ciertas obligaciones y responsabilidades para los operadores de transporte público en relación con las pólizas de seguro requeridas. La Superintendencia de Transporte es la entidad encargada de supervisar el cumplimiento de estas normas y velar por la protección de los usuarios del transporte público.

En casos de accidentes o incidentes en el transporte público, la responsabilidad de los operadores puede ser determinada por las autoridades competentes, y las pólizas de RCC pueden ser activadas para cubrir los daños y perjuicios que se deriven de estas situaciones.

Es importante destacar que, si bien las pólizas de RCC ofrecen una cobertura relevante en casos de muerte o lesión del pasajero, también es fundamental que los usuarios del transporte público sean conscientes de sus derechos y responsabilidades. Es recomendable que los pasajeros estén informados sobre las medidas de seguridad y prevención que deben tomar al utilizar el transporte público, así como sobre los procedimientos y canales para reportar incidentes o situaciones de riesgo.

Es así como, las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) en Colombia ofrecen una cobertura relevante en casos de muerte o lesión del pasajero en el transporte público. Estas pólizas brindan una indemnización y respaldo económico a los causahabientes en situaciones de pérdida de un ser querido o de lesiones graves. Sin embargo, es esencial que los usuarios del transporte público estén informados sobre sus derechos y responsabilidades, así como sobre las medidas de seguridad y prevención para reducir los riesgos de incidentes. Además, es fundamental revisar detalladamente los términos y condiciones de la póliza de RCC contratada, con el fin de conocer el alcance y las limitaciones de la cobertura ofrecida. La protección adecuada y la prevención son aspectos clave para garantizar la seguridad y bienestar de los usuarios del transporte público en Colombia.

En Colombia, las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) son dos tipos de seguros que brindan protección ante diferentes escenarios de responsabilidad civil. Ambas pólizas tienen el objetivo de proteger a los asegurados de posibles demandas o reclamaciones por daños y perjuicios causados a terceros, pero se aplican en contextos diferentes y cubren aspectos distintos. En este análisis, exploraremos en detalle las características y coberturas de cada tipo de póliza, resaltando sus diferencias y beneficios.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

A- Responsabilidad Civil Contractual (RCC):

La póliza de RCC brinda cobertura específica en situaciones donde se generan conflictos o incumplimientos en el marco de un contrato. En este contexto, el asegurado asume la responsabilidad contractual y, en caso de no cumplir con sus obligaciones contractuales, puede ser objeto de reclamaciones legales por parte de la otra parte del contrato.

En general, la RCC cubre los daños y perjuicios que surgen como resultado directo de incumplimientos contractuales y actos u omisiones relacionados con el contrato en cuestión. Algunos ejemplos comunes de situaciones que podrían estar cubiertas por la póliza de RCC incluyen:

- a. Incumplimiento de términos y condiciones acordados en un contrato.
- b. No cumplir con entregas o servicios pactados en el contrato.
- c. No respetar fechas límite establecidas en el acuerdo.
- d. No cumplir con las especificaciones o calidad acordada en la prestación del servicio o suministro de bienes.
- e. No proporcionar garantías u obligaciones adicionales establecidas en el contrato.

Es importante tener en cuenta que las pólizas de RCC suelen estar diseñadas para proteger a los asegurados cuando hay un contrato de por medio, y las situaciones que se cubren están limitadas a eventos que se desprenden directamente del incumplimiento contractual. La cobertura de RCC no es válida para situaciones de responsabilidad civil que no estén relacionadas con un contrato específico.

B- Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE):

La póliza de RCE, por otro lado, brinda cobertura para situaciones de responsabilidad civil que surgen por actos u omisiones que no están vinculados a un contrato específico. Esta póliza es más amplia en su alcance y se aplica a una variedad de situaciones donde un individuo o entidad puede ser considerado legalmente responsable por daños o perjuicios causados a terceros, sin que exista una relación contractual directa.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Las pólizas de RCE cubren una amplia gama de escenarios, incluyendo:

- a. Accidentes de tráfico: Daños causados a terceros en un accidente de tráfico, donde el asegurado es el conductor del vehículo responsable.
- b. Daños a la propiedad: Daños a la propiedad de terceros, ya sea por negligencia, vandalismo o cualquier otra causa no contractual.
- c. Daño corporal: Lesiones físicas sufridas por terceros debido a actos u omisiones del asegurado.
- d. Daño moral: Perjuicio emocional o psicológico causado a terceros por acciones del asegurado.

La póliza de RCE es esencial para proteger a individuos y empresas de las consecuencias financieras que pueden surgir por acciones involuntarias o situaciones fortuitas que generen responsabilidad civil. Este tipo de póliza es especialmente importante para aquellos que enfrentan un mayor riesgo de ser demandados por daños o lesiones causadas a terceros.

Diferencias significativas entre RCC y RCE:

Las diferencias principales entre la póliza de RCC y RCE radican en el alcance de su cobertura y las situaciones específicas que cubren. Algunas de las diferencias más notables incluyen:

Ámbito de aplicación: La póliza de RCC se aplica exclusivamente a situaciones de incumplimiento contractual y obligaciones derivadas de un contrato específico. En cambio, la póliza de RCE es más amplia y cubre una amplia variedad de escenarios de responsabilidad civil no contractual.

Causas de responsabilidad: La RCC se enfoca en responsabilidad contractual, es decir, aquella que se deriva de un contrato y los incumplimientos relacionados. La RCE, por otro lado, cubre responsabilidades extracontractuales, como accidentes de tráfico, daños a la propiedad o lesiones a terceros.

Reclamaciones: En una póliza de RCC, las reclamaciones generalmente surgen por incumplimientos contractuales y discrepancias entre las partes involucradas en el contrato. En

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

una póliza de RCE, las reclamaciones pueden surgir por diversas situaciones que involucran daños a terceros o lesiones, y pueden implicar a personas no vinculadas contractualmente.

Cobertura complementaria: Es común que algunos asegurados opten por tener ambas pólizas, RCC y RCE, para contar con una cobertura más completa y abarcar diferentes escenarios de responsabilidad civil. La RCC protege ante incumplimientos contractuales, mientras que la RCE protege en situaciones de responsabilidad civil no relacionadas con contratos.

En ese orden de ideas, las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) en Colombia son dos tipos de seguros que brindan protección ante diferentes situaciones de responsabilidad civil. Mientras que la RCC se enfoca en cubrir incumplimientos contractuales y obligaciones derivadas de un contrato específico, la RCE tiene un alcance más amplio y se aplica a una variedad de situaciones de responsabilidad civil no contractual. Es esencial que los asegurados comprendan las diferencias entre ambos tipos de pólizas y evalúen sus necesidades específicas para contar con una cobertura adecuada que proteja sus intereses y responsabilidades legales. Al contar con la cobertura adecuada, los asegurados pueden tener la tranquilidad de estar protegidos ante posibles reclamaciones y demandas por daños y perjuicios causados a terceros en diferentes situaciones de la vida cotidiana y empresarial.

En este mismo sentido, es importante destacar algunas consideraciones adicionales que pueden influir en la elección de la cobertura más adecuada para cada asegurado.

Aplicación a diferentes contextos: La póliza de RCC es más comúnmente utilizada en el ámbito empresarial, donde los contratos y acuerdos entre empresas o proveedores son frecuentes. Esta póliza brinda seguridad y tranquilidad a las partes involucradas en el contrato, al protegerlos en caso de incumplimientos o disputas contractuales.

Por otro lado, la póliza de RCE se aplica a una variedad de situaciones en la vida cotidiana y empresarial, independientemente de si existen contratos formales o no. Cubre eventos fortuitos

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

o acciones no intencionadas que puedan causar daños a terceros, como accidentes de tráfico, daños a la propiedad o lesiones a personas ajenas a la relación contractual.

Complementariedad y cobertura integral: Dada la naturaleza específica de cada póliza, algunas empresas y particulares pueden optar por contratar ambas pólizas para obtener una cobertura más completa y abarcar diversos escenarios de responsabilidad civil.

Al tener tanto una póliza de RCC como una de RCE, los asegurados pueden contar con una protección más amplia y versátil, cubriendo tanto situaciones de incumplimiento contractual como daños o lesiones que ocurran en otras circunstancias. Esta combinación de pólizas puede ser especialmente valiosa para empresas que buscan proteger sus intereses tanto en el ámbito contractual como en el general.

Evaluación de riesgos y necesidades individuales: La elección entre una póliza de RCC o RCE dependerá de la naturaleza de las actividades y operaciones del asegurado, así como del nivel de riesgo y exposición a situaciones de responsabilidad civil.

Si una empresa o particular se encuentra en un sector en el que los contratos y acuerdos son una parte fundamental de sus operaciones, la póliza de RCC puede ser de mayor relevancia y utilidad. Por otro lado, si el asegurado está expuesto a situaciones de riesgo general, como la operación de vehículos o la prestación de servicios, la póliza de RCE puede ser esencial para brindar una protección completa.

Asesoramiento profesional: Dado que las pólizas de RCC y RCE pueden tener diferencias significativas en sus alcances y coberturas, es fundamental contar con el asesoramiento de profesionales en seguros. Un corredor de seguros o un agente especializado en responsabilidad civil puede ayudar al asegurado a comprender las opciones disponibles y seleccionar la póliza que mejor se adapte a sus necesidades específicas.

Cumplimiento normativo: Para ciertos sectores o actividades económicas específicas, puede haber requisitos legales o regulatorios que determinen qué tipo de póliza de responsabilidad civil se debe contratar. Por ejemplo, en el caso del transporte público, los

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

operadores están obligados a contar con una póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) para cubrir los daños a terceros durante el servicio.

Así, las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) en Colombia ofrecen diferentes coberturas y protecciones para situaciones específicas de responsabilidad civil. La póliza de RCC se centra en el incumplimiento contractual y obligaciones derivadas de contratos específicos, mientras que la póliza de RCE tiene un alcance más amplio y se aplica a diversas situaciones de responsabilidad civil no contractual.

La elección entre una póliza de RCC o RCE dependerá del contexto y necesidades del asegurado, así como de la naturaleza de sus actividades y operaciones. En muchos casos, puede ser beneficioso contratar ambas pólizas para obtener una cobertura más completa y protegerse ante una amplia variedad de situaciones de responsabilidad civil.

El asesoramiento profesional en seguros y el conocimiento de las obligaciones normativas específicas son clave para tomar decisiones informadas y garantizar una protección adecuada en caso de reclamaciones o demandas por daños y perjuicios. Con la cobertura adecuada, los asegurados pueden tener la tranquilidad de estar protegidos ante los riesgos asociados con la responsabilidad civil y mantener su enfoque en el desarrollo exitoso de sus actividades económicas y proyectos.

6. CAPITULO 6. BREVE ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL RESPECTO DEL ALCANCE DE LA COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y DE LA SUFICIENCIA DE VALORES ASEGURADOS

Como se ha dicho, en Colombia, existe reglamentación legal a través de la cual se ordena a las empresas dedicadas a la explotación económica de la actividad peligrosa de la conducción de vehículos, contratar pólizas de responsabilidad civil en sus modalidades de contractual y extracontractual. Dichos contratos de seguro, cuentan con valores mínimos asegurados – de acuerdo con la norma – para ser contratados.

Precisamente, las normas indican que los montos asegurados para cada amparo otorgado, no pueden ser inferior a 60 SMLMV.

De acuerdo con lo anterior, y dados los diversos procesos judiciales que se han ido derivando de accidentes de tránsito, en los que intervienen vehículos de servicio público y en los que se debate, no solo la posible responsabilidad civil de un agente, o de una empresa de transporte público, sino también los montos a reconocer por concepto de indemnización plena de perjuicios, se ha hecho un pequeño recorrido por algunas sentencias emitidas por la Corte Suprema de Justicia de Colombia, con el fin de conocer la postura de la misma.

Como primera medida, fue revisada la sentencia STC 12625 de 2015, acción de tutela en la que se analizó la manera en la que debía ser interpretado el artículo 1127 del Código de Comercio, relacionado con el seguro de responsabilidad civil. En esta decisión, la Sala de la Corte, indicó que el órgano judicial accionado, había incurrido en un error, al señalar que los perjuicios extrapatrimoniales (morales y de vida en relación), se encontraban fuera de la cobertura, pues sólo se amparaban los daños materiales, porque tal interpretación no sólo contradice lo dispuesto en la póliza que garantizó la responsabilidad extracontractual, sino, además, los artículos 1622 del Código Civil, 1056 y 1127 del Código de Comercio.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Para la Corte, al realizarse una interpretación del artículo 1127 del Código de Comercio, se puede concluir que en el seguro de responsabilidad se impone la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado; además, que aquel tiene como fin brindar una garantía de indemnización integral a favor de las víctimas.

Esto implica que, en los seguros de responsabilidad civil, las compañías de seguro que aceptan el riesgo, se obligan a asumir los pagos que estén en cabeza del asegurado, en los eventos en los que medie su responsabilidad en la ocurrencia de un hecho dañoso a un tercero.

Aunado a ello, dada la interpretación que exige el artículo 1127 del C.Co., es viable indicar que el legislador, para esta clase de seguros – especiales - no señaló que podría delimitarse el riesgo a través de exclusiones, como lo indica el artículo 1056 del C.Co.

Entonces, para la Corte, en el seguro de responsabilidad civil, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1127 del C.Co., no se excluye necesariamente la cobertura a perjuicios de índole diferente a los patrimoniales. Por tanto, no es posible que de entrada se concluya que, en este tipo de seguros, los daños morales o vida en relación, se encuentren excluidos de amparo, ya que, se insiste, en el contrato al que se hace mención, implica el cubrimiento del patrimonio del asegurado, respecto de todos los daños/pérdidas que ocasione, y, éstas podrán ser de índole material o inmaterial.

La mencionada decisión resulta ser de gran relevancia, máxime se si tiene en cuenta que, en los eventos en los que ocurre un accidente de tránsito y se ocasionan lesiones y/o fallecimiento a una persona, pueden presentarse, como se dijo en anterior capítulo, la existencia de una serie de perjuicios que no se limitan a los materiales (lucro cesante/daño emergente), sino que también se causan daños de índole inmaterial (daño moral/vida en relación), que pueden no ser fácilmente cuantificables en dinero, pero que en cierta medida, su reconocimiento pretende una especie de reconocimiento y quizá, apaciguamiento de un sufrimiento.

Siguiendo la mencionada interpretación del artículo 1127 del C.Co., la Corte Suprema ha precisado que, aunque puedan existir diversos tipos de perjuicios – se insiste materiales o inmateriales – éstos, respecto del seguro de daños, implican un mismo concepto – daño material – para el asegurado. Esto, en la medida en la que, una vez aquel resulte ser condenado a indemnizar unos perjuicios a la víctima, estos daños terminan siendo una única suma global, que le implicará un gasto, o que salga del patrimonio del asegurado un dinero, para poderla cumplir a la víctima.

Justamente en sentencias SC 20950 de 2017 y SC 002 de 2018, el órgano de cierre indicaba que, desde la perspectiva del contrato de seguro, los perjuicios que resulta causando el asegurado, corresponden en igual medida, a aquellos que éste sufre en su patrimonio, llegado el momento en el que se vea obligado a cancelarlos.

Por esta razón, para la Corte, no es posible jurídicamente interpretar el artículo 1127 del Código de Comercio, de forma restrictiva. Es decir, no resulta válido afirmar que, en los seguros de responsabilidad civil, las compañías de seguro únicamente estén obligadas a cancelar los perjuicios patrimoniales – en estricto sentido – que sufra la víctima, pues la génesis de dicho acuerdo de voluntades, es que el asegurador, se obliga a “mantener indemne al asegurado”, por los daños o perjuicios – sin discriminación alguna – llegue a causar al tercero, constituido como beneficiario del seguro.

En palabras de la Corte,

El perjuicio que experimenta el responsable es siempre de carácter patrimonial, porque para él la condena económica a favor del damnificado se traduce en la obligación de pagar las cantidades que el juzgador haya dispuesto, y eso significa que su patrimonio necesariamente se verá afectado por el cumplimiento de esa

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

obligación, la cual traslada a la compañía aseguradora cuando previamente ha adquirido una póliza de responsabilidad civil.

Por ende, los daños causados a la víctima, al incurrirse en una responsabilidad, pueden ser de carácter patrimonial o extrapatrimonial; los cuales componen el menoscabo en el patrimonio del causante/responsable de esos daños, y que suelen estar en cabeza de quien funge como asegurado en el contrato de seguro, razón suficiente para que, a la luz de la interpretación del artículo 1127 del Código de Comercio, pueda ser asignado a la compañía de seguros que haya expedido el seguro de responsabilidad, el pago total del monto correspondiente a los perjuicios reconocidos y tasados.

Y es que, debe tenerse de presente que, de acuerdo con lo precisado por De Cupis (1975), la responsabilidad en sí misma, implica la asunción de una obligación de estirpe económico a cargo de quien sea declarado responsable/causante de un daño.

Bajo la misma égida fue mencionado en sentencia SC 2107 de 2018 que, cuando el legislador en el artículo 1127 del Código de Comercio, modificado por la Ley 45 de 1990, estableció que en el seguro de responsabilidad surgía la obligación para el asegurador de cancelar los perjuicios patrimoniales que **causara** el asegurado, propendiendo por la indemnización plena de la víctima, lo que pretendió fue dar un alcance de protección respecto de los derechos indemnizatorios de la víctima, sin desconocer que, a través del seguro se busca además, mantener indemne al asegurado en su patrimonio.

Para el órgano de cierre, los daños que llegue a causar un asegurado, tras incurrir en algún tipo de responsabilidad, pueden tener el carácter de patrimonial o extrapatrimonial; esto, en la medida en que, la legislación, doctrina y jurisprudencia, han sido reiterativas en que la obligación de indemnización a cargo del responsable del daño, debe ser íntegra – en sujeción al

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

principio de reparación integral, que incluye el resarcimiento de deterioros materiales e inmateriales.

Entonces, a la luz de los artículos 1127 y 1088 del Código de Comercio, los daños que sufren tanto asegurado como víctimas, tienen una naturaleza diferente. Así pues, para el asegurado, su daño termina siendo estrictamente material – en modalidad de daño emergente -, en la medida que debe tomar de su peculio cierta suma de dinero para cancelar a la víctima, la totalidad del perjuicio que haya causado, y que haya sido declarado; no obstante, para la víctima, su daño implica perjuicios de índole material, en las modalidades de daño emergente y lucro cesante, así como inmaterial – daño moral y/o vida en relación.

A modo de compendio, resulta viable señalar que, a juicio de la Corte Suprema de Justicia, en los eventos en los que se hace referencia a los perjuicios patrimoniales, no puede limitarse su interpretación, máxime cuando, aquellos se encuentran directamente relacionados con el menoscabo que ocasiona el asegurado a la víctima, tras la acción u omisión que implique su responsabilidad civil.

Además, porque la simple lectura del concepto – perjuicios patrimoniales - hace referencia al patrimonio “como universalidad jurídica”, dentro de la cual se encuentran los daños de tipo material e inmaterial, que deben ser plenamente reconocidos e indemnizados, en virtud del principio general de no causar daño a nadie.

Finalmente, porque, el carácter indemnizatorio en el campo de los seguros, de conformidad con lo señalado por el artículo 1088 del Código de Comercio, debe ser valorado respecto de quien ha causado el perjuicio, y no, de quien lo ha sufrido.

Con todo, resulta viable indicar que, a la luz de la interpretación que ha dado la Corte Suprema de Justicia, del seguro de responsabilidad civil, no puede limitarse su cobertura a que, simplemente se le otorgue cobertura a los perjuicios materiales, dejando de lado los inmateriales.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Esto, en la medida que todo daño que se le cause a una víctima, que sea declarado y reconocido, se encuentra cobijado, dentro de este tipo de seguros, de amparo para ser cancelado por la compañía de seguros.

Realizadas las anteriores acotaciones gracias a las decisiones emitidas por la Corte Suprema, puede precisarse que, ya decantado también se encuentra que, en los eventos de accidentes de tránsito, regularmente se generan perjuicios materiales e inmateriales; y que, el monto de los mismos, si bien es cierto se encuentran supeditados a los elementos probatorios que permitan su acreditación, suelen ser sumas de dinero significativas.

Por ejemplo, citando la más reciente y reiterada sentencia de la Corte Suprema, SC 5686 de 2018, en la que fijaron algunos lineamientos respecto del reconocimiento de perjuicios de índole inmaterial – en sus modalidades de daño moral y vida en relación – y se precisó como monto de reconocimiento por daño moral, la suma de \$72.000.000 m/cte., en los eventos en los que quien reclame, sea la persona que cuente con una pérdida de capacidad laboral superior al 50% o, los familiares de primer grado de consanguinidad, para los casos de muerte.

Es pertinente recordar que, a la luz de la norma, los valores mínimos asegurados exigidos, para los seguros de responsabilidad civil de los vehículos de servicio público, corresponden a 60 SMLMV, lo que implica que ésta suma termina siendo insuficiente, en contraposición con la sola postura respecto del reconocimiento de perjuicio inmaterial en la modalidad de daño a la vida en relación.

Lo anterior, se insiste haciendo referencia únicamente al monto – máximo de reconocimiento posible – por concepto de daño moral. Es decir que, en los eventos en los que más de una persona pretenda el reconocimiento de éste daño – más los materiales que puedan probarse – el seguro de responsabilidad civil – contractual y/o extracontractual – terminará siendo

insuficiente para el reconocimiento y pago pleno de los perjuicios causados, en el sentido amplio de la palabra.

7. CONCLUSIONES:

De acuerdo con las precisiones realizadas a lo largo de la presente investigación, puede indicarse que:

- A. La Corte Suprema de Justicia en Colombia, ha realizado una interpretación amplia del contenido del artículo 1127 del Código de Comercio, lo que ha permitido que jurídicamente sea visto el seguro de responsabilidad civil, como un mecanismo de protección a las víctimas, para garantizar el pago de indemnizaciones plenas de perjuicios eventualmente causados; sin dejar de lado que, aquel, representa, para el asegurado, la posibilidad de mantener indemne su peculio.
- B. Respecto de los seguros, en especial, el de responsabilidad civil, el análisis de las coberturas que se otorgan con él, no puede ser restrictivo, máxime cuando permite otorgar cobertura – amplia – sin restricción legal alguna, a los perjuicios de índole material e inmaterial. Por ende, se impone la carga a la compañía de seguros que ha asumido dicho riesgo, el reconocimiento y pago de todos los perjuicios (patrimoniales y extrapatrimoniales) que cause el asegurado, cuando medie su responsabilidad. Todo, con el fin de propender por la compensación justa y sobre todo completa, a la víctima.
- C. Los perjuicios que cause el asegurado a la víctima, y que sean declarados y reconocidos, aunque para ésta última, puedan implicar perjuicios de carácter patrimonial y/o extrapatrimonial, para el primero representan una única erogación o

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

gasto, pues deberá destinar – de su patrimonio – el pago completo a favor de la víctima, afectando necesariamente su fortuna.

- D. Que, dentro del principio general de no causar daño a nadie, surge la posibilidad de que, en los eventos en los que se ocasionen perjuicios – mediando una responsabilidad civil – surge a favor del perjudicado, el derecho de que le sean compensados/reconocidos/indemnizados, todos los daños que se le generen. Obligación que nace para el causante del daño.
- E. Que, de acuerdo con las obligaciones asumidas por las compañías de seguros que comercializan y expiden los seguros de responsabilidad civil, aquellas tienen el deber de cubrir – sin distinción alguna – los daños de índole inmaterial y material, que cause su asegurado, a un tercero.
- F. Los valores asegurados que ha exigido el legislador para las empresas que se encargan de explotar el sector de transporte público de personas, termina siendo insuficiente frente al monto potencial de los perjuicios que se causan, sobre todo, si se tiene de presente que, dados los lineamientos de la Corte Suprema, estos deben incluir tanto, materiales, en sus modalidades de lucro cesante y daño emergente, e inmateriales, que incluyen daños morales y vida en relación.
- G. La diferenciación entre seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, para los seguros exigidos a las empresas de transporte público de personas, en la actualidad, dadas las interpretaciones de la Corte Suprema, es irrelevante. El comportamiento siniestral y sobre todo el fin último del contrato de seguro de responsabilidad, permite que en una única póliza, pueda otorgarse la cobertura de forma amplia, para cualquiera de los eventos.

- H. La Corte Suprema de Justicia, ha realizado una interpretación proteccionista a favor de las víctimas, permitiendo que éstas puedan reclamar perjuicios en el sentido amplio de la palabra, esto es, patrimoniales y extrapatrimoniales, sin que ello implique que el seguro de responsabilidad se haya desdibujado; esto, en la medida en que, facilita inclusive que el asegurado pueda contar con una protección amplia de su patrimonio.
- I. Respecto de los seguros de responsabilidad civil, surge la necesidad de que se integre en una única póliza, el cubrimiento de los amparos para los eventos de responsabilidad civil contractual y extracontractual, que facilite la afectación del contrato (tras la acreditación de la ocurrencia del siniestro y la cuantía), en los eventos en los que medie la responsabilidad del asegurado, independientemente del origen de dicha obligación – incumplimiento contractual o no.
- J. Los valores mínimos asegurados, por concepto de muerte y lesiones, deben responder a los requerimientos actuales. Aunado a ello, deben significar un verdadero cubrimiento patrimonial para el asegurado, esto, en la medida en que 60 SMLMV, resultan ser insuficientes, respecto del potencial daño y, sobre todo, cuantificación de aquel.
- K. El análisis amplio del artículo 1127 del C.Co., realizado por la Corte Suprema de Justicia, que facilita el reconocimiento de lucro cesante en el contrato de seguro, garantiza la indemnización plena de perjuicios del tercero afectado. Entonces, aunque el legislador haya permitido la delimitación del riesgo a través de exclusiones, puede concluirse que, para que pueda entenderse excluido, sea necesario el acuerdo expreso en la póliza.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alpa, G. (2018). Los principios de la responsabilidad civil. Traducción César Moreno More. Bogotá: Editorial Temis.

Arango, A. (2014). La reticencia en el contrato de seguro en Colombia. (Tesis de Pregrado). Facultad de Derecho Universidad Eafit, Medellín.

Arrubla, J. (2015). La autonomía de la voluntad y derecho comercial. Dialnet. Recuperado de: <https://revistas.ueexternado.edu.co/index.php/derpri/article/download/3597/3691>

Badillo, J. y González, A. (2015). El nuevo baremo de daños. Navarra: Editorial Aranzadi.

Bravo J. y Fernández N. (2011). Una mirada histórica sobre los seguros y sus inicios en Colombia," *Gestión y Sociedad*: No. 2. Artículo de investigación. Universidad de La Salle. Bogotá D.C.

Calzada, M. (2005). El seguro de responsabilidad civil. Editorial Aranzadi.

Carnelutti, F. (1959). Instituciones del Proceso Civil, Volumen I. Buenos Aires: Ediciones Jurídicas Europa – América.

Carvajal, L. (2014). La buena fe mercantil en la tradición jurídica occidental. Revista de estudios histórico-jurídicos No.36

Costos de la accidentalidad vial en Colombia. Encontrado en: <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/costos-de-la-accidentalidad-vial-en-colombia-2018.pdf>

Chiovenda, G. (1922). Principios de Derecho Procesal Civil, Tomo I. Madrid: Reus

De Cupis, A. (1975). El daño. Teoría general de la responsabilidad civil. Barcelona: Bosch Casa Editorial S.A.

Devis Echandía, H. (1966). Nociones generales del derecho procesal Civil. Madrid.

Diccionario de la Real Academia Española

Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española.

Diccionario Mapfre de Seguros, Fundación Mapfre Seguros.

Díaz, J. (2012). El seguro de responsabilidad civil. Segunda Edición, Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Elorriaga, F. (1999). Del daño por repercusión o rebote. *Revista Chilena De Derecho*. Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile. Pp 369 – 398.

Galindo, H. (2006). Compilado en Temas de Derecho Financiero Contemporáneo: Los seguros hace 25 años y cómo se visualizan en los próximos. Ed. Universidad del Rosario. Bogotá.

Garrido, P. y Comas, J. (1954). El contrato de seguro. Barcelona: Spes.

Gómez, O. (2001). El seguro de vida, un instrumento financiero indispensable para el bienestar económico familiar. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA).

Halperin, I. (1986). Lecciones de seguros. Octava reimpression. Buenos Aires: Ed. Depalma.

Halperin, I. (1997). Seguros. 2 Edición, Buenos Aires: Ed. Depalma.

Herrera, R. (2005). Temas de Derecho Financiero Contemporáneo: El futuro del derecho de seguros en Colombia. Ed. Universidad del Rosario. Bogotá.

Jaramillo, J. (2018). Seguros obligatorios y voluntarios en accidentes de circulación. Bogotá: Legis Editores S.A.

López, H. (2014). Comentarios al contrato de seguro, Sexta Edición. Bogotá. DUPRE editores.

Manzano, F. (1980). Elementos del Seguro. Primera Edición. España: Fundación MAPFRE.

Martínez, O., Steffens, E., Ojeda, D., y Hernández, H. (2018). Estrategias Pedagógicas aplicadas a la educación con Mediación Virtual para la Generación del Conocimiento Global. *Revista formación Universitaria*, 11(5), Chile. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-50062018000500011>

Morandi, J. (1980). Estudios de Derecho de Seguros. Editorial Pannnedille. Buenos aires.

Navas, M. (2009). Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado en Colombia. *Revista Ibero Latinoamericana de Seguros*. Bogotá: Universidad Pontificia Javeriana. Pp.13-32.

Neme, M. L. (2009). Buena fe subjetiva y buena fe objetiva. Equívocos a los que conduce la falta de claridad en la distinción de tales conceptos. *Revista de Derecho Privado Externado* 17, 45-76.

Neme, M. L. (2010). La buena fe en el Derecho Romano. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Neuman, E. (1992). Victimología, El Rol de la Víctima en los Delitos Convencionales y no Convencionales. México: Ed. Cárdenas Editor y Distribuidor.

Núñez del Prado, A. (2011). Principios Jurídicos del Seguro. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros* 20(35). Recuperado a partir de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/view/18502>

Ordoñez, A. (2001). Cuestiones generales y caracteres del contrato, lecciones de derecho de seguros. 1, Bogotá: Ed. Universidad Externado.

Ossa, E. (1991). Teoría General del Seguro, El Contrato. Bogotá: Editorial Temis.

Osterling, F. y Castillo, M. (2003) Responsabilidad civil por repercusión o rebote. *Ius Et Praxis*. Lima – Perú: Universidad de Lima.

Palacios, S. F. (2007) Seguros: Temas esenciales. Ed. Universidad de la Sabana. Bogotá.

Papayannis, D. (2010). Compresión y justificación de la Responsabilidad Extracontractual. Barcelona: Universidad Pompeu Fabra.

Peirano, J. (1981) Responsabilidad extracontractual, 3. Bogotá D.C.: Editorial Temis

Peña, R. (2011). Teoría General del proceso. Segunda Edición. Bogotá, Colombia: Ediciones ECOE.

Ramírez, C. (2001). Derecho procesal. Teoría de la acción, legitimación, pretensión procesal, acumulaciones. Bogotá, Colombia: Ediciones librería del profesional.

Rodríguez, L. (2002). Victimología Estudio de la Víctima. México: Ed. Porrúa.

Sánchez, L. (2019). La responsabilidad civil extracontractual sin culpa. La tutela de la seguridad de los transeúntes en el Derecho Romano y la moderna responsabilidad por actividades peligrosas. Primera edición. Bogotá, Colombia: Universidad Externado de Colombia.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Serrano, G. (2004). TLC y el Contrato de Seguro, Primera Edición. Costa Rica.

Tamayo, J. (1982). La responsabilidad contractual y por actividades peligrosas en el transporte aéreo y terrestre. *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas U.P.B.* pp. 35-51.

Tamayo, J. (2007). Tratado de Responsabilidad Civil. Bogotá, Colombia: Legis Editores S.A

Trigo, F. (2001). Seguro de Responsabilidad Civil por el uso de automotores, Primera Edición. Coord. Barbato, N. Derecho de Seguros, Argentina, Editorial Hammurabi.

Universidad de los Andes. (2006) Estudio seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito en la República de Colombia elaborado para FASECOLDA.

Uribe, J. (2005). La investigación documental y el estado del arte como estrategias de investigación en ciencias sociales en la investigación en ciencias sociales. Estrategias de investigación. Bogotá: Ediciones Universidad Piloto de Colombia.

Uribe, A. y Alonso, A. (2016). El seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), en Colombia. Bogotá: Temas de Seguros. Universidad de la Sabana.

Veiga, A. (2009). Seguro de responsabilidad civil: dolo, negligencia y responsabilidad. Estudios y comentarios legislativos. Navarra: Editorial Aranzadi.

Vicente, Elena; (2006). Los daños corporales: Tipología y Valoración. Barcelona: J.M. Bosch Editor.

Viney, G. (2007). Introduction À La Responsabilité. Traducción de Montoya Mateus, F. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Zornosa, H. (2011). El seguro de responsabilidad civil su evolución normativa y jurisprudencial en Colombia. *Revista Ibero Latinoamericana de Seguros.* Bogotá: Universidad Pontificia Javeriana. pp. 85-143.

LEGISLACIÓN

Código de Comercio Colombiano.

Código Civil Colombiano.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

D. 170/ 2001

D. 171/2001

D. 174/2001

D. 175/2001

D. 1079/2015

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020. OMS, 2011.

JURISPRUDENCIA

C. Const. C – 228 / 2002. M.P. M. Cepeda Espinosa y M.P. E. Montealegre Lynett.

Consejo de Estado. Sentencia del 22 de septiembre de 1966. Radicación Nro. 230, M.P. Nemesio Camacho.

C.S.J., Sentencia de mayo 21 de 1968. M.P. Fernando Hinestroza Forero.

CSJ. Civil. Sentencia de abril 13 de 1993, M.P. Pedro Lafont.

CSJ. Civil. Sentencia del 16 de noviembre de 2005. Rad. 20051966. M.P. Silvio Fernando Trejos Bueno.

CSJ. Civil. Sentencia del 14 de octubre de 2010. Expediente exp. 2001-00855-01.

CSJ. Civil. Sentencia del 13 de octubre de 2011. Expediente 11001-3103-032-2002-00083-01.

CSJ. Civil. Sentencia de Tutela del 17 de septiembre de 2015. Expediente 11001-02-03-000-2015-02084-00

CSJ. Civil. Sentencia del 12 de 2017. Expediente 05001-31-03-005-2008-00497-01

CSJ. Civil. Sentencia del 12 de enero de 2018. Expediente. 11001-31-03-027-2010-00578-01

CSJ. Civil. Sentencia del 10 de marzo de 2020. Expediente 18001-31-03-001-2010-00053-01

Tribunal Superior del Distrito Judicial Sala Civil – Familia. Magistrada ponente: María Marcela Pérez Trujillo. Pasto, 11 de Mayo de 2018.