

Señores:

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE POPAYAN
SALA CIVIL - FAMILIA

sacftribsupayan@cendoj.ramajudicial.gov.co
drodrigc@cendoj.ramajudicial.gov.co

Radicación: 2020-00037
Proceso: Demanda de Responsabilidad Civil Extracontractual
Demandantes: Silvia Caviedes García y otros
Demandados: Jair Conejo C.C. 4.787.906
Ermil Vélez López C.C. 10.593.070
Zurich Seguros de Colombia
La Equidad Seguros Generales NIT. 860.028.415-5
Seguros del Estado S.A NIT. 860009578-6
Sociedad Transportadora del Cauca S.A. NIT. 891500551-5
Cooperativa Integral de Transportadores de Mercaderes Cauca NIT. 817001593-4

DIEGO ALEJANDRO GRAJALES TRUJILLO, identificado con C.C. 1.026.264.927 y T.P. 211.990, apoderado de los demandantes, sustento la apelación interpuesta contra la sentencia anticipada calendada el 08 de septiembre de 2021, proferida por el JUZGADO CIVIL – LABORAL DEL CIRCUITO DE PATIA – EL BORDO – CAUCA.

Solicito al Tribunal Superior de Popayan revocar dicha sentencia, teniendo en cuenta que en la misma se declaró la prescripción de la acción civil de responsabilidad contractual formulada contra SOTRACAUCA y JAIR CONEJO, y en consecuencia, contra LA EQUIDAD SEGUROS S.A., por considerar que cuando se interpuso la demanda del presente asunto ya había transcurrido el término de dos años desde la ocurrencia del siniestro.

No obstante lo anterior, el *a quo* desconoció que dicho término prescriptivo fue interrumpido con la presentación de la solicitud de conciliación prejudicial, el cual además hace las veces de reclamación ante la aseguradora para el pago de la póliza constituida a favor del vehículo involucrado en el accidente y dicha solicitud de conciliación se realizó antes del referido término de dos años.

En consecuencia, el Juzgado desconoció lo que al respecto se planteó en la demanda del presente asunto en el siguiente sentido:

a) La responsabilidad civil por el ejercicio de actividades peligrosas como el transporte automotor:

Así, tratándose del ejercicio de actividades peligrosas, conforme al **artículo 2356¹ del Código Civil**, la Corte tiene decantado que la responsabilidad se juzga al abrigo de la “(...) *presunción de culpabilidad* (...)”², lo que releva a la víctima de probar la existencia de culpa en la ocurrencia del hecho dañoso³ y, por tanto, para que el autor del mismo sea condenado a repararla, sólo debe demostrar la conducta o hecho antijurídico

¹ “(...) Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta (...)”.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC12994-2016 del 15 de septiembre de 2016, Rad. 25290 31 03 002 2010 00111 01, M.P. Margarita Cabello Blanco.

³ CSJ SC 14 de abril de 2008: “(...) La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas, ni para su exoneración (...)”.

(ejercicio de la actividad peligrosa), el daño y la relación de causalidad entre aquellos. La exoneración del autor, por tanto, debe plantearse en el terreno de la causalidad, mediante la prueba de una causa extraña.

La conducción de automotores -actividad lícita regulada en la **Ley 769 de 2002**⁴- y en particular el transporte terrestre de pasajeros -regulado en el **Código de Comercio**-, constituye una *actividad peligrosa*, considerada así por la jurisprudencia con base en el artículo 2356 del C.C.

Al respecto, la Corte ha puntualizado lo siguiente⁵:

"[L]as operaciones relacionadas con el transporte terrestre de pasajeros, se adecuan al criterio de una «actividad peligrosa», cuya teoría construyó la doctrina jurisprudencial de esta Corporación, con sustento en el artículo 2356 del Código Civil, la cual comporta como una de sus principales características, la concerniente a la «presunción de culpa» de quien ejecuta dicha actividad, por lo que para liberarse de responsabilidad en el evento de reclamación con fines indemnizatorios, deberá demostrar que el hecho derivó de una causa extraña, esto es, culpa exclusiva de la víctima, o hecho proveniente de un tercero, o existencia de un evento de fuerza mayor o caso fortuito."

La diferencia entre uno y otro régimen de responsabilidad está dada entonces porque el derivado del artículo 2341 del C.C. constituye un sistema de *culpa probada*, mientras el contemplado en el artículo 2356 del C.C. es un sistema de imputación de *culpa presunta* en el que la responsabilidad atribuible solo puede desvirtuarse demostrando cualquiera de las causas extrañas antes referidas. Además, como lo ha precisado la Corte, "[e]l régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas en su etiología, ratio y fundamento"⁶.

Ahora bien, la aludida *presunción de culpa* en el régimen de responsabilidad aplicable al ejercicio de actividades peligrosas, se presenta cuando dicha actividad se realiza entre personas vinculadas por un contrato (como el de transporte de pasajeros) o cuando no existió dicho vínculo (como cuando un vehículo arrolla a un peatón, motociclista o a otro vehículo); si no medió contrato, hay lugar al régimen de responsabilidad extracontractual; pero si hubo contrato la Corte ha dicho que la responsabilidad no siempre reúne todos los elementos todos los estructurales de uno u otro régimen; por lo que puede tratarse de un instituto jurídico distinto y autónomo, que no forma parte de uno u otro régimen pero tampoco puede ser una mezcla o confusión de ambos.⁷

En este sentido, la Corte Suprema de Justicia ha señalado⁸:

"[E]xisten especies de responsabilidad tanto contractual como extracontractual en las que no es indispensable demostrar la culpa para que surja la obligación de pagar. En la responsabilidad extracontractual ello ocurre en los casos de responsabilidad objetiva y en la de actividades peligrosas, que prescinden por completo del juicio de reproche subjetivo. Pero ello no significa que la responsabilidad por actividades peligrosas pueda ser considerada como un tipo de responsabilidad objetiva o por mera causación, porque para su declaración es necesario demostrar que el daño le es imputable al agente como suyo

⁴ Código Nacional de Tránsito Terrestre.

⁵ Sentencia SC17723, rad. 05001-3103-011-2006-00123-02 del 7 de diciembre de 2016, M.P. Luis Alonso Rico Puerta.

⁶ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC2107-2018 del 12 de junio de 2018, Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01, M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

⁷ Sentencia **SC780** del 10 de marzo de 2020, rad. 18001-31-03-001-2010-00053-01, M.P. Ariel Salazar Ramírez.

⁸ Ídem.

en virtud de una norma de adjudicación que le impone el deber de evitar producir daños (sin adentrarse en el análisis concreto de la conducta a partir de la infracción de los deberes de prudencia, lo cual se reserva para los casos de responsabilidad por culpa). (...).
En la responsabilidad contractual, ese elemento es innecesario en las obligaciones de resultado, en las que basta demostrar que el contrato se incumplió o se ejecutó de manera tardía, imperfecta o incompleta, para que surja la obligación de pagar los daños sufridos o los acordados, según el caso.

Ahora bien, sobre la **identificación e interpretación del instituto jurídico bajo el cual deba resolverse cada reclamación** de responsabilidad civil, en esa misma oportunidad, la Corte expuso lo siguiente:

Así, para resolver la controversia sobre el pago de los daños que produjo un accidente de tránsito que ocurrió en razón o con ocasión de la ejecución de un contrato de transporte, resulta inútil preguntarse si tales hechos se enmarcan en el régimen de los contratos o si hacen parte del régimen general de la responsabilidad extracontractual.

El problema no se resuelve acudiendo a la simbología de las fuentes, pues las lesiones que dejó el accidente de tránsito tuvieron su origen tanto en el incumplimiento de la obligación de resultado adquirida con la celebración del contrato de transporte, como en el ejercicio de una actividad peligrosa.

(...)

*En el momento en que no es posible hacer esta identificación y diferenciación porque el caso concreto plantea características que desbordan a uno u otro régimen, se impone la necesidad de prescindir de esa distinción para entrar a caracterizar el instituto jurídico particular, **que no forma parte de uno u otro régimen pero tampoco puede ser una mezcla o confusión de ambos.***

Ello no ocurre, por ejemplo, con los distintos subregímenes de la responsabilidad extracontractual, como la responsabilidad objetiva, por actividades peligrosas y la responsabilidad por culpa o por dolo, que son verdaderos subsistemas del sistema general extracontractual porque no se salen de sus contornos, ni entran en conflicto con la responsabilidad que surge del incumplimiento de los contratos.

En cambio, la responsabilidad por servicios profesionales, la responsabilidad médica y la responsabilidad por daños causados a los pasajeros de un vehículo automotor, por poner solo unos ejemplos, no son "subsistemas" de uno u otro tipo de acción porque presentan caracteres que impiden enmarcarlos en uno u otro régimen general, por lo que deben resolverse atendiendo a sus particularidades o rasgos distintivos.

Adicionalmente, la Corte en ese pronunciamiento expuso que en las obligaciones contractuales, se da por supuesto que los daños tuvieron su origen en el incumplimiento del contrato o en su cumplimiento defectuoso o retardado (Código Civil, artículo 1616); no hay que probar la relación de imputación, pues ésta se entiende incorporada de antemano en el contrato; este último es la norma de adjudicación que permite atribuir al deudor los daños derivados de su incumplimiento.

Entonces, como las obligaciones contractuales (de resultado) se caracterizan porque prescinden del elemento subjetivo de la responsabilidad, de tal manera que el mero incumplimiento hace *presumir la culpa* del deudor contractual, por lo que no es necesario probarla; y a su vez en la responsabilidad por actividades peligrosas la culpa no es un elemento necesario para su estructuración; tenemos que la responsabilidad por los daños sufridos por los pasajeros con ocasión de la ejecución de un contrato de transporte, en suma, **prescinde por completo del elemento de la culpa, sea que se lo**

examine desde la perspectiva de las actividades peligrosas o bien desde un punto de vista contractual, pues en este último caso hay normas expresas y especiales.⁹

Es decir que se trata de una verdadera obligación de resultado en la que el cumplimiento de los deberes de prudencia no exonera al transportador de responsabilidad por las lesiones que sufre el pasajero en razón o con ocasión de la ejecución del contrato de transporte. De ahí que, conforme al artículo 1003 del Código de Comercio¹⁰, sólo la causa extraña y la culpa exclusiva de la víctima eximen de la obligación de indemnizar.

Así mismo, la Corte precisó que si la conducta del deudor es un factor jurídicamente relevante para la producción del resultado lesivo, entonces no puede hablarse de “causa extraña”. Desde el momento en que la participación del deudor contractual o del agente extracontractual es considerada como factor relevante en la producción del perjuicio desaparece la “causa extraña”.¹¹

b) Sobre la responsabilidad solidaria de la empresa transportadora, por los daños ocasionados por pasajeros o terceras personas, a raíz del ejercicio de la actividad peligrosa de transporte automotor.

Los principales sujetos responsables por accidente de tránsito, por estar vinculados al vehículo y, por tanto, a la actividad peligrosa que es su conducción, son el dueño, el guardián y el conductor. El dueño del automotor es quien aparece inscrito en el registro nacional de vehículos. El guardián no es el titular del derecho del dominio; puede ser o no el conductor al momento del accidente; es decir el dueño es el locador, el guardián el locatario y el conductor puede ser un subordinado. El conductor es el que conduce o maneja el vehículo al momento del accidente es el que al frente de la máquina, cosa riesgosa colisiona con otro vehículo o embiste a un peatón, su responsabilidad nace de la autoría no del poder jurídico, origen de la del dueño ni del poder de hecho, causa de la responsabilidad del guardián. El conductor es el autor agente del daño¹².

Sobre la solidaridad entre dichos sujetos, la Corte Suprema de Justicia ha puntualizado lo siguiente¹³:

⁹ Al respecto la Corte cita los siguientes preceptos:

“«El transportador está obligado (...) en el transporte de personas a conducirlos sanos y salvos al lugar de destino». (Num. 2º del artículo 982 del Código de Comercio).

«El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato». (Artículo 1003 del Código de Comercio).”

¹⁰ El artículo 1003 del C.Co. señala que “Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos: **1.** Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas; **2.** Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño; **3.** Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que ni hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y **4.** 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.”

¹¹ La previa participación de un agente en la producción de un daño es valorada como comportamiento estereotipado inocuo, aunque sea imprudente o culpable y contribuya causalmente o favorezca la realización del perjuicio, cuando no existe una norma jurídica que permite adjudicar dicha conducta al agente. Es decir que si el daño es jurídicamente atribuible a un factor extraño, el agente que intervino previamente en su producción –o no actuó para evitarlo– no podrá ser declarado responsable de las consecuencias si no tenía la posibilidad y el deber jurídico de actuar o abstenerse de actuar para evitar las consecuencias lesivas. Esta regla que desvirtúa la imputación ha sido denominada por un sector de la doctrina como “prohibición de regreso”.

¹² ACCIDENTES DE TRANSITO, RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAS (LEYER PAG. 403-404). ANTONIO LUIS GONZALES NAVARRO

¹³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC12994-2016 del 15 de septiembre de 2016, Rad. 25290 31 03 002 2010 00111 01, M.P. Margarita Cabello Blanco.

"Dentro del contexto que se viene desarrollando es de verse, por consiguiente, cómo las sociedades transportadoras, en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales ejecutan las actividades propias de su objeto social, no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute (...)" (Subrayado original)
(...)

[P]or mandato legal de los daños originados en el ejercicio de la actividad peligrosa del transporte automotor, las empresas transportadoras son responsables solidarias con el propietario del vehículo y los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte. (...) En consecuencia, por principio la prueba por cualquier medio probatorio idóneo de la afiliación o vinculación del vehículo destinado al transporte, 'legítima suficientemente a la empresa afiliadora para responder por los perjuicios (...)'

Es decir, en este régimen de responsabilidad, la solidaridad se presume como en los negocios mercantiles (artículo 825 del Código de Comercio), tal como lo reitera el artículo 991 del Código de Comercio que dice: «Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte. La empresa tiene el control efectivo del vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario».

Todas las víctimas de los daños derivados de la ejecución del contrato de transporte pueden cobrar *in solidum* a cada uno de los demandados la totalidad de la indemnización. Las que participaron del contrato a sus deudores contractuales, por disposición expresa de los artículos 825 y 991 del Código de Comercio; y las que no formaron parte de esa relación obligatoria a los coautores o partícipes del daño, por mandato del artículo 2344 del Código Civil.

La solidaridad, entonces, se aplica por igual a los distintos demandados respecto de todos los demandantes en el específico instituto de la responsabilidad por daños ocasionados a los pasajeros en virtud de la ejecución de un contrato de transporte.

c) Sobre el régimen de responsabilidad aplicable a las diferentes relaciones jurídico-sustanciales configuradas entre demandantes y demandados en este caso:

1. En este caso, conforme a los fundamentos legales y jurisprudenciales citados, la empresa Cooperativa Integral de Transportes de Mercaderes, como afiliadora del vehículo de placas SZS-244 para el servicio público que presta, y Ermil Vélez López, como propietario y conductor del mismo vehículo, que colisionó con el vehículo de placas SHT-090, son demandados frente a los cuales, de parte de **todos** los demandantes, se formula la correspondiente pretensión indemnizatoria, conforme al **régimen de responsabilidad extracontractual por el ejercicio de la actividad peligrosa** -conducción de vehículo

automotor- que desarrollaban al momento del accidente de tránsito que causó los diferentes daños a los demandantes.

Lo anterior, porque se reúnen frente a esos demandados los presupuestos estructurales de dicho tipo de responsabilidad que, en este tipo de asuntos son **la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad** como lo ha precisado la Corte¹⁴. Para esto, se probó que ese vehículo fue el que el 8 de noviembre de 2017, cuando transitaba por la vía (Ruta 25) que de Mercaderes conduce a Popayán Cauca, en el sitio (curva) conocido como *piedrasentada*, invadió el carril contrario y embistió al vehículo de placas SHT-090 en el que se transportaban Silvia Caviedes García y Robinson Moreno Caviedes, causándoles diversas heridas en su integridad física que los sometió a ambos a diferentes procedimientos y tortuosos tratamientos médicos, y que en el caso de Robinson, terminaron repercutiendo en su posterior fallecimiento y a Silvia y a las demás personas aquí demandantes les causó los perjuicios inmateriales descritos en esta demanda.

2. Adicional a lo anterior, en este caso, en virtud de las pretensiones subsidiarias, la empresa Sociedad Transportadora del Cauca -SOTRACAUCA- como afiliadora del vehículo de placas SHT 090 para el servicio público que presta, y Jair Conejo, como propietario y conductor del mismo, que fue el vehículo en que se transportaban, como pasajeros de la ruta Popayán- Mercaderes (Cauca), Silvia Caviedes García y Robinson Moreno Caviedes, son demandados frente a los cuales los diferentes demandantes endilgan responsabilidad y reclaman indemnización en virtud de los siguientes regímenes o institutos jurídicos:

2.1. La demandante **Silvia Caviedes García**, víctima directa, en virtud del **vínculo contractual** surgido con estos demandados, para su transporte, en servicio público, desde Popayán hasta Mercaderes (Cauca), demanda frente ellos la responsabilidad derivada del incumplimiento del contrato de transporte, que, como ya se vio, implica una obligación de resultado, consistente en "*conducirla sana y salva al lugar de destino*".

En la relación jurídica sustancial que surge entre estos demandados y la referida demandante, la responsabilidad y deber de indemnizar surge del incumplimiento de esa obligación de resultado derivada del contrato, pues este último es la norma (ley para las partes) que permite adjudicar al contratante incumplido los daños generados con su incumplimiento ya que en las obligaciones contractuales, se da por supuesto que los daños tuvieron su origen en el incumplimiento del contrato o en su cumplimiento defectuoso (Código Civil, artículo 1616), por lo que no hay que probar la relación de imputación, pues ésta se entiende incorporada de antemano en el contrato.

También en esta relación, dicha responsabilidad se estructura, independientemente de que haya culpa o no del contratante incumplido, no solo porque el objeto del contrato está relacionado con el ejercicio de una actividad peligrosa (transporte automotor), sino porque estando ante una obligación de resultado, el cumplimiento de los deberes de prudencia no exonera al transportador de responsabilidad por las lesiones que sufre el pasajero en razón o con ocasión de la ejecución del contrato de transporte.

¹⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia SC2107-2018 del 12 de junio de 2018, Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01, M.P. Luis Armando Tolosa Villabona.

2.2. Los demandantes **Miguel Ángel y Lina Marcela Moreno Sabogal**, como hijos herederos de **Robinson Moreno Caviedes (Q.E.P.D.)**, víctima directa -cuyo deceso no ocurrió en el mismo instante de la colisión vehicular sino semanas después- demandan frente a SOTRACAUCA, como afiliadora del vehículo de placas SHT 090, y Jair Conejo, como propietario y conductor del mismo, en ejercicio de la “acción hereditaria de origen contractual” heredada -transmitida- de su padre que, por las lesiones sufridas, antes de morir, alcanzó a padecer perjuicios materiales e inmateriales derivados del incumplimiento del contrato de transporte.

Frente esta relación jurídica sustancial, se estructura la responsabilidad de los referidos demandados en virtud del incumplimiento del contrato de transporte, por las mismas razones expuestas en el numeral 2.1. de este acápite; de tal manera que los perjuicios materiales e inmateriales sufridos por el señor Robinson Moreno antes de morir y reclamados por sus hijos herederos aquí demandantes, son los materiales derivados de las erogaciones que él realizó para recuperar su salud -daño emergente- y los ingresos que por ella dejó de percibir -lucro cesante-, y los inmateriales como la aflicción que él sintió por verse a sí mismo en el estado en que estuvo y por la agonía de la aproximación a su muerte.

2.3. En ejercicio de la acción sustancial extracontractual, los mismos Miguel Ángel y Lina Marcela Moreno Sabogal, así como los demás demandantes Omar Moreno González, Alexander Moreno Caviedes, Fredy Moreno Caviedes, Arquimedes Moreno Caviedes, Aceneth Moreno Caviedes, Sebastián Antonio Sosa Moreno, Lizeth Daniela Medina Moreno, Cristian Manuel Moreno Caviedes y Dilan Matias Hurtado Moreno, como parientes de las víctimas directas Silvia Caviedes y Robinson Moreno (Q.E.P.D.), en diferentes grados de consanguinidad y, por ende, no como herederos sino como terceros afectados, demandan a SOTRACAUCA y a Jair Conejo, por los perjuicios materiales e inmateriales que ellos directa y personalmente sufrieron (i) a raíz de las lesiones sufridas por sus dos parientes víctimas directas en el accidente de tránsito y (ii) también por el posterior fallecimiento de su pariente Robinson Moreno, ocurrido semanas después.

Al respecto debe hacerse claridad en que dichos perjuicios, aunque sufridos por ellos directamente en su persona (inmateriales) y en su patrimonio (materiales), tuvieron origen también en el incumplimiento del contrato de transporte que existió entre las víctimas directas y los citados demandados, pero que estos, que no fueron parte vínculo contractual, reclaman en virtud del régimen de responsabilidad extracontractual, como terceros afectados con dicho incumplimiento, como lo ha autorizado la jurisprudencia.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, en sentencia de 31 de julio de 2008, rad. 23001-3103-004-2001-00096-01, M.P. Arturo Solarte Rodríguez, señaló:

“No es dable, entonces, confundir tal incidencia en el pasajero con la que, por el hecho de su deceso sobreviniente, se produjere a terceras personas, independientemente de que tuvieron o no la condición de herederos, ya sea por el vínculo afectivo que los ataba con él, ora porque recibían su ayuda económica. Aquellos perjuicios, se itera, son personales de la víctima, que se transmiten a sus sucesores mortis causa; estos, son propios del directo afectado -tercero-, en la medida que lesionan o inciden negativamente en un interés del que él es titular.”

c) La Sala, sobre la temática expuesta, tiene dicho que “cuando el pasajero haya fallecido a consecuencia de un accidente acaecido durante la ejecución del contrato de transporte, (así la muerte se origine en la inobservancia de obligaciones de índole negocial) (...) los herederos ‘...bien pueden elegir entre su acción por los perjuicios que personalmente hayan sufrido, que sería necesariamente la extracontractual, y la heredada del causante, como sucesores de éste, por el incumplimiento del contrato de transporte, que sería la contractual’ (...).

Cabe, entonces, reiterar el criterio que, de antaño, ha expuesto la Corte, conforme el cual “cuando el sujeto fallece en el acto mismo de la agresión, no alcanza a configurarse en su favor crédito por los daños a su persona, a los atributos de la misma, a sus manifestaciones sociales o en sus sentimientos, como quiera que la inmediación del resultado nocivo máximo no da pie a derecho, que se transmitiera iure hereditario a sus herederos, quienes, como tales, únicamente podrán reclamar por el desmedro del patrimonio que recogen, cifrado en los gastos de traslado del cadáver y su inhumación (...), y en las ganancias que dejaron de incrementarse por la defunción del de cujus... Por lo cual, el crédito a la reparación o compensación del daño a la actividad social no patrimonial y el daño moral propiamente dicho, aceptando su transmisibilidad por no estar excluida ni tratarse de derechos ligados indisolublemente a la persona de su titular originario, no se trasladan a los herederos sino en cuanto el causante alcanzó a adquirirlos, es decir, cuando superviviendo alcanzó a padecer esas afectaciones. Que si la muerte fue instantánea o inmediata, el crédito no surgirá para el occiso, y no podría pronunciar condena a favor de la sucesión del mismo, y los herederos podrían entonces reclamar resarcimiento, pero sólo por derecho propio, en la medida que mostraran quebranto de su individualidad y con él se hiciera presente su padecimiento afectivo o sentimental, habida consideración de los estrechos vínculos que los ataban al muerto (...), justificativos de dicha aflicción y consiguiente derecho”.

(...)

En cambio, si el fallecimiento del pasajero tuvo lugar después del correspondiente accidente, otra sería la situación, pues es posible que en el tiempo de su supervivencia, se causen a él perjuicios de orden patrimonial, como por ejemplo las erogaciones que la propia víctima hubiese realizado para recuperar su salud -daño emergente- o los ingresos que ella hubiere dejado de percibir -lucro cesante-, o de orden moral, como sería la aflicción que el directo afectado sentiría por verse a sí mismo en el estado en que se encuentre, o derivada de la agonía del que se aproxima a la muerte, perjuicios que, una vez ocurrido el deceso, sus herederos estarían habilitados para reclamarlos, mediante la utilización de la acción derivada del incumplimiento contractual que los provocó.

Ahora bien, como lo anterior comporta una acumulación procesal de pretensiones, en ejercicio de diferentes acciones sustanciales, demandando indemnización en virtud de diferentes regímenes o institutos jurídicos, exponemos a continuación la posibilidad de hacer dicha acumulación y la diferencia con la cuestión de la prohibición de opción.

d) La acumulación procesal de pretensiones y la prohibición de opción entre distintas acciones sustanciales

La Corte Suprema de Justicia¹⁵ ha precisado que varios demandantes pueden acumular pretensiones contra uno o varios demandados; si se cumplen los requisitos del artículo 88 del C.G.P.; de tal manera que, desde un punto de vista procesal, es posible que las pretensiones de un demandante se decidan conforme al régimen de la responsabilidad contractual y las de otro demandante se ventilen bajo la extracontractual, pues nada impide acumular ambas pretensiones.

¹⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, sentencia del 18 de octubre de 2005. Expediente 14.491; reiterada en sentencia **SC780** del 10 de marzo de 2020, rad. 18001-31-03-001-2010-00053-01, M.P. Ariel Salazar Ramírez.

Más aun, un único demandante puede acumular una pretensión *contractual* y otra *extracontractual* cuando ejercita una acción hereditaria de origen contractual y una acción de derecho propio de naturaleza extracontractual¹⁶.

La Corte ha establecido que la acumulación de *pretensiones procesales* es absolutamente distinta a la prohibición de opción entre las *acciones sustanciales* de los diversos regímenes de responsabilidad. Inclusive, dicha acumulación presupone la distinción de acciones sustanciales e impide su confusión o mezcla, puesto que, desde un punto de vista sustancial, no es posible que una relación jurídico-material se enmarque indistintamente en uno u otro tipo de acción.

Por lo tanto, el problema de la prohibición de opción consiste en saber cuáles son los parámetros que permiten calificar una relación jurídica sustancial dentro de un régimen u otro, teniendo en cuenta que esa elección no depende del arbitrio o conveniencia de las partes o del parecer subjetivo del juez, sino que es una limitación que impone el sistema jurídico.

Ahora bien, la Corte enfatizó que la prohibición de opción no significa poner al demandante en una situación de *elección trágica* que lo haga perder su derecho si encamina su reclamo por la alternativa incorrecta; pues las partes tienen la carga procesal de delimitar los extremos de la litis, fijar el objeto del litigio y demostrar los supuestos de hecho en que fundan sus afirmaciones. Pero la identificación de la opción correcta frente al tipo de acción que rige el caso **es una obligación del juez**. Por ello, la prohibición de escoger entre un régimen u otro está dirigida al juez y no a las partes; pues es el juez, en virtud del principio *iura novit curia*, el encargado de interpretar el significado jurídico de los hechos que se someten a su consideración; interpretación que no es arbitraria, sino condicionada por los elementos estructurales de cada instituto jurídico. De tal manera que al juez “no le está permitido delegar a las partes su función de interpretar los textos jurídicos, o negarles su derecho a obtener una sentencia de fondo porque no identificaron el tipo de acción sustancial que rige el caso.”

Atentamente,



DIEGO ALEJANDRO GRAJALES TRUJILLO

C.C. 1.026.264.927

T.P. 211.990

¹⁶ Cita original: “CSJ SC del 18 de octubre de 2005. Expediente 14.491.”