



## **El seguro de responsabilidad civil extracontractual como garantía de reparación a las víctimas en delitos culposos derivados de accidentes de tránsito**

Kristhiam Libardo Hurtado Areiza<sup>1</sup>

Jammer Saúl Hernández Ramírez<sup>2</sup>

Universidad Militar Nueva Granada

Facultad de Posgrados

Especialización en Procedimiento Penal Constitucional y Justicia Penal Militar

Bogotá D.C – 2015

---

<sup>1</sup> Abogado titulado de la Universidad Santiago de Cali en el año 2002, actualmente Fiscal 11 Seccional de Florencia Caquetá. Estudiante de la Especialización en Procedimiento Penal, Constitucional y Justicia Militar de la Facultad de Derecho de la Universidad Militar Nueva Granada.

<sup>2</sup> Abogado titulado de la Universidad Cooperativa de Colombia en el año 2011, Abogado Litigante y contratista del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público del Distrito Capital. Estudiante de la Especialización en Procedimiento Penal, Constitucional y Justicia Militar de la Facultad de Derecho de la Universidad Militar Nueva Granada.

## **Resumen**

El seguro de responsabilidad civil extracontractual en materia de accidentes de tránsito se constituye en la garantía necesaria para mantener indemne el patrimonio del infractor tomador-asegurado, y satisfacer en el desarrollo del proceso penal el derecho a la reparación, en tanto derecho de naturaleza patrimonial iusfundamental.

La obligatoriedad de su suscripción que propone este escrito, se sustenta en la inversa proporcionalidad existente entre el elevado índice de accidentalidad y el bajo porcentaje de motorización que presenta el país. Si la mediana motorización no se traduce en la siniestralidad por accidentes de tránsito en una cantidad igualmente mediana o moderada -lo cual no sucede en el contexto colombiano-, quiere decir que en la generación de accidentes la imprudencia del conductor posee un papel singular y determinante.

Si es que la conducta culposa del conductor del vehículo automotor desencadena la ocurrencia del siniestro, el mecanismo más efectivo para amortiguar y contener sus efectos habrá de ser el seguro de responsabilidad civil extracontractual, que podrá en todo caso subsistir a la par con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT. En tanto el interés asegurable de cada uno difiere, se reforzará en doble medida la protección económica de la eventual víctima y desde luego, del victimario.

Siendo que la comisión de la conducta antijurídica lleva consigo también una conducta de interés en el ámbito civil -al haber trasgredido el deber jurídico general de no dañar-, la oportunidad procesal óptima en medio del desarrollo del proceso penal para afectar la póliza de seguro suscrita por el sujeto dañoso, será la del incidente de reparación integral. En derecho a la reparación puede ser satisfecho plenamente toda vez que a instancia de la víctima se cite a la

entidad aseguradora encargada de responder por los daños por ésta sufrido con ocasión al accidente de tránsito.

Palabras clave: Accidente de tránsito, delito culposo, seguro de responsabilidad civil extracontractual, derecho a la reparación, incidente de reparación integral.

### **Abstract**

The tort liability insurance on traffic accidents constitutes the necessary guarantee to indemnify the insured assets of the borrower-offender, meet in the conduct of criminal proceedings the right to compensation as “iusfundamental” patrimonial right.

Mandatory subscription proposing this writing, is based on the inverse proportionality between the high accident rate and the low percentage of engine that has the country. If the median engine does not translate in road traffic accidents in an equally mild or moderate amount-what is not the case in the Colombian-context, it means that the generation of accidents recklessness of the driver has a role.

If the wrongful conduct of the driver of the motor vehicle triggers the occurrence of the incident, the most effective mechanism to absorb and contain its effects will be safe tort, which may, however, survive on par with compulsory insurance SOAT of traffic accidents. While the insurable interest of each differs, in double measure will strengthen the economic protection of the possible victim and certainly the perpetrator.

Since the commission of unlawful behavior carries with it a behavior of interest in the civil sector -at have transgressed the general legal duty of all not to harm the optimal procedural opportunity amid the conduct of criminal proceedings to affect the insurance policy taken the mischievous subject, will be the reparation incident. In it, the right to reparation can be satisfied

fully whenever a request from the victim to the insurance entity to answer for the damage it suffered during the accident is acknowledged.

Keywords: Traffic accident, wrongful crime, tort liability insurance, the right to redress, reparation incident.

## **1. Introducción**

El presente escrito titulado “El seguro de responsabilidad civil extracontractual como garantía de reparación a las víctimas en delitos culposos derivados de accidentes de tránsito” se desarrolla en el marco de la Especialización en Procedimiento Penal Constitucional y Justicia Penal Militar, de la Universidad Militar Nueva Granada.

Su particular enfoque que abarca de manera conjunta dos figuras tanto del derecho penal y civil como lo son el derecho a la reparación y el seguro de responsabilidad civil extracontractual, se dirige a la necesidad de proveer de manera articulada un mecanismo capaz de solventar a las víctimas de accidentes de tránsito, la satisfacción del derecho a la reparación y que junto a los derechos-principio de la verdad y justicia, constituyen la base ontológica del actual sistema penal colombiano con tendencia acusatoria.

Será sostenido que, en tanto la finalidad del seguro de responsabilidad civil es principalmente indemnitaria, su suscripción obligatoria servirá como “antídoto” efectivo destinado a la cobertura del riesgo que representa la conducción de vehículos automotores, para que, una vez acontecida su materialización; el beneficiario-víctima posea la plena seguridad de que la carga económica que representa la exigibilidad de su derecho a la reparación, habrá de ser debida y justamente satisfecha por el tercero destinado a responder: la entidad aseguradora

La obligatoriedad en su suscripción proveerá de protección al conductor negligente o tomador-asegurado- en su patrimonio, sin que su disponibilidad o capacidad de pago al momento de una eventual condena de pago de perjuicios en el desarrollo del incidente de reparación integral, llegue a condicionar la suerte de un derecho de legítimo ejercicio y protección por el sistema de responsabilidad, tanto civil como penal.

Será advertido además, que la imputación que dará vía libre a la operatividad del seguro será aquella bajo los delitos culposos en tanto la condena por la comisión dolosa del delito bien de homicidio o lesiones por accidente de tránsito, conllevará a la inasegurabilidad de la conducta del tomador-asegurado.

En torno a esa advertencia habrá de apuntarse también, que sostener una imputación por la comisión del delito en su modalidad dolosa-eventual, ante la incertidumbre jurisprudencial que rodea hoy su aplicación por parte de la Corte Suprema de Justicia- Sala de Casación Penal; solo habrá de ir en desmedro de la protección del tomador-asegurado y desde luego, de la víctima y la satisfacción de su derecho patrimonial a la reparación.

Así las cosas, la estructura temática que desarrolla este escrito en la proposición de la tesis anterior constará de tres capítulos. El primero abordando una breve historia del seguro en general con el fin de dar cuenta de su funcionalidad y objetivos, luego conceptualizando brevemente sobre el seguro de responsabilidad civil, desarrollo y propósito fundante. Seguido se verá el abordaje del seguro obligatorio en materia de transporte público y privado en Colombia para finalizar en este apartado, con la revisión del derecho comparado sobre la regulación especial del seguro obligatorio vehicular de responsabilidad civil, tanto en el contexto europeo como en las Américas.

El segundo capítulo tratará específicamente del seguro de responsabilidad civil en Colombia, repasando el estado actual de la configuración de la responsabilidad civil por accidentes de tránsito y, la introducción de la conducción de automotores como actividad peligrosa en el marco de la jurisprudencia nacional. Se finaliza este capítulo con los motivos principales que deben llevar al legislador a imponer la obligatoriedad en su suscripción.

El tercer capítulo abarcará lo que tiene que ver con el derecho a la reparación, su naturaleza pecuniaria e iusfundamental, para llegar por último al desarrollo del incidente de reparación

integral como la oportunidad procesal adecuada de “activación” del suscrito seguro de responsabilidad civil extracontractual vehicular.

Finaliza este trabajo con la presentación de las conclusiones y el material bibliográfico referencial utilizado en su elaboración.

## **2. El seguro, el seguro de responsabilidad civil en materia de accidentes de tránsito y una revisión comparada sobre su adopción**

### **2.1 Breve historia del contrato de seguros y conceptualización del contrato de seguro de responsabilidad civil**

Comprender el desarrollo histórico de una figura jurídica específica tiene un claro propósito: ilustrar al lector sobre las finalidades con las que se concibió originalmente para que al ulterior desarrollo jurídico, jurisprudencial y legislativo al que se someta, no desnaturalice el fin por el cual fue creada en su momento.

Ahora bien, identificar el origen del contrato de seguro podría remontar incluso al desarrollo de las primeras civilizaciones, por lo que, en aras de brevedad se precisará en condiciones de tiempo y espacio: Las ciudades italianas del medioevo a principios del siglo XIV. Según (Lopez Forero, 1984), ante los riesgos que suponía el transporte marítimo en la época, la representación de posibles pérdidas económicas para los comerciantes que hacían casi que inviable la ejecución de transacciones incluso menores, los obligó a conformar gremios para afrontar las pérdidas que pudieran sobrevenir a sus actividades mercantiles.

Esto era, la traslación al grupo, del riesgo que conllevaba el transporte marítimo para que en caso de que ocurriera el temido evento de naufragio del navío –o invasión y robo propio de la piratería- , pudieran entre todos compartir el siniestro y sufragar entre sí el alivio económico frente a quien había perdido su mercancía.

Sostiene el autor que bien pueden ser citados como las primeras regulaciones en materia aseguraticia “los estatutos del *arte di Calimala* en Florencia de 1301; [y] el decretado por el Duque



de Génova en el año 1309 en el que se emplea por primera vez la palabra *asseguramentum*” (Forero López, 1984, pág. 9).

Sin embargo más atrás en la historia, en la edad antigua, se tuvo conocimiento de que prácticas similares al aseguramiento de la edad media surgieron incluso antes de Cristo, según se constata en el Código de Hammurabi. Viajeros que buscaban protegerse del riesgo de transitar largos caminos con sus mercancías a costas y encontrarse con malhechores en el desierto, se unían reparando en grupo los daños que sufrían uno o más de ellos, compartiendo entre todos las pérdidas (Palacios Sanchez, 2007).

En el Talmud de Babilonia también se da cuenta de prácticas antecesoras al nacimiento como tal, del contrato de seguro. En él se preveía la conformación de asociaciones gremiales en las que sus miembros conjuntamente respondían en el contexto de la navegación marítima, por la pérdida de un navío a través de la entrega de otro. De la lectura de éste texto antiguo se entiende la forma en que operaba tal mecanismo solidario:

Los marinos pueden hacer entre ellos convenio por el cual si uno de ellos ha perdido su embarcación por culpa, no habrá obligación de darle otra. Si la perdió sin culpa, se le construirá otra. Si la perdió mientras iba a una distancia donde las embarcaciones no van ordinariamente, no habrá obligación de construirle otra (Lopez Forero, 1984, pág. 10).

Luego de la creación en la edad media de la práctica del aseguramiento de riesgos, pocos fueron los avances dados hasta la llegada de la modernidad. En este tránsito histórico el único y más importante cambio lo trajo consigo la administración del riesgo a cargo de un tercero independiente o persona natural, lo cual mutaría con el tiempo ante la llegada en el negocio de las sociedades mercantiles.

Seguido al nacimiento del seguro en las ciudades italianas del medioevo se produce un complejo proceso de atomización que marca el inicio de cada uno de sus ramos. Así, el seguro marítimo nace en Italia –siglo XIV-; el de reaseguro poco después del seguro marítimo; el de incendio nace en Inglaterra con el incendio de Londres de 1666; el de vida en el siglo XVI de la mano de la Causalty Insurance inglesa –y que fuera prohibido por incitar a la muerte del asegurado-; el de responsabilidad civil casi que anexo al seguro marítimo; y el seguro de transporte que se origina en Francia a comienzos del siglo XIX con el transporte a caballo, aunque gracias al crecimiento de la industria automotriz, el empleo de los automóviles dio paso a su mayor y más creciente auge (Halperin, 1993).

El seguro como contrato a partir de entonces, se ha tenido como el mecanismo ideal para hacer frente a la materialización del riesgo. Mediante su suscripción una entidad aseguradora se obliga por el pago de una prima, a resarcir el daño que genera el siniestro a través de la denominada indemnización.

Particularmente, el seguro de responsabilidad civil que interesa en el marco del presente escrito, y que surgió casi a la par del seguro marítimo, tuvo un muy escueto desarrollo en tanto la responsabilidad de entonces no se endilgaba sin la existencia de culpa del asegurado. Aquella circunstancia impedía la operatividad del mentado seguro en la medida que los hechos culposos no eran objeto susceptible de cobertura (Halperin, 1993). No obstante, al igual que el seguro de transporte, su mayor apogeo lo obtuvo con la entrada de la industria automotriz, el empleo de automóviles y el transporte ferroviario (Lopez Forero, 1984), factor que sigue siendo aún hoy protagónico en su cada vez más numerosa suscripción, bien por obligatoria o facultativa.

Su propósito actual no es otro más que la protección del “patrimonio del asegurado (persona natural o jurídica) en el evento en que éste (...) cause un daño a un tercero” (Araujo Ariza, 2013,

pág. 62). Dicha protección es posible toda vez que el seguro evita que sea el tomador, declarado civilmente responsable por la acción u omisión propia o de un tercero a su cargo, sea quien con su patrimonio deba indemnizar a la víctima.

Sin embargo, vale la pena aclarar que la función del seguro de responsabilidad civil no siempre consistió en resarcir propiamente a la víctima del perjuicio. En un inicio se trataba de un mecanismo de indemnización a favor nada más que del tomador. Solo a través de la imposición de la función *social* del seguro –coincidente con la llegada de los Estados demo-liberales y sociales de derecho- fue que éste se convirtió en una estipulación de beneficio a favor del tercero perjudicado: la víctima (Zarante Bahamón, 2011).

Ahora bien, el seguro de responsabilidad civil, puede entre otras cosas, destinarse al aseguramiento tanto la responsabilidad civil *contractual* como de la *extracontractual*: Se tratará de una u otra según la naturaleza de la obligación cuyo incumplimiento se genera por acción u omisión propia del tomador o terceros a su cargo.

Así, si se trata de la trasgresión al deber jurídico general de no dañar o *alterum non laedere* (López Mesa, 2009), el seguro tenderá a la protección del patrimonio del asegurado únicamente cuando el daño sea producto de la vulneración de dicho deber. Los eventos más comunes que configuran responsabilidad extracontractual –y la eventual operatividad del seguro- son los de responsabilidad por el hecho de las cosas y responsabilidad por la ejecución de actividades peligrosas como la conducción de vehículos automotores (Parra Guzmán, 2010).

Al contrario, cuando el deber trasgredido sea asumido en razón a la existencia de un contrato, el seguro habrá de ofrecer cobertura si el deber de indemnizar surge en razón al incumplimiento de aquel. El caso más común que se cita es el de la responsabilidad del médico cuando el evento

adverso se relaciona, por ejemplo, con la omisión del consentimiento informado (Parra Guzmán, 2010).

## **2.2. El Seguro en Colombia: Especial atención a la suscripción de seguros obligatorios en materia de transporte público y privado**

Pasando ahora al tratamiento del seguro en Colombia, entre los elementos esenciales que legalmente han sido fijados para reputar su existencia contractual -Código de Comercio artículo 1045-, nada se dice respecto a los casos en que debe tenerse su suscripción como una de carácter obligatorio o facultativo. Tal vacío es motivado en la medida en que la obligatoriedad constituye apenas una excepción a la regla (art. 191 Estatuto Orgánico del Sistema Financiero), por lo que mal podría tenersele como uno de sus elementos esenciales.

Imponer por mandato legal la obligatoriedad de suscribir un seguro, cualquiera que sea su tipo, además de hacer frente al riesgo y amortiguar los efectos que deriven de su ocurrencia, protegiendo el patrimonio del tomador-asegurado (seguro de daños) o a un tercero beneficiario o víctima (seguro de personas); habrá también de exteriorizar el interés del Estado por aminorar el impacto social que la latencia del riesgo representa en estadísticas de siniestros.

Uno de los casos más claros de suscripción obligatoria de un seguro de daños y personas es el contenido en el art. 994 del Código Comercial que regula el contrato de transporte. Según el texto de la norma, el transportista *deberá* tomar un seguro por cuenta propia, del pasajero o dueño de la carga, contra los riesgos que representa la actividad de transporte. Y es una previsión apenas lógica en torno a una de connatural peligro, en el que nada más el transporte de personas registra cada año índices de siniestralidad del todo alarmantes.

Según el informe del Instituto Nacional de Medicina Legal sobre el comportamiento de muertes y lesiones en accidentes de transporte, en el 2013 se informaron de 48.042 casos de accidentes, distinguiendo el saldo de fallecidos en 6.219 personas y de lesionados no fatales en 41.823 (Vargas Castillo, 2013). Y el panorama se muestra menos alentador cuando se revisan también las cifras reflejadas en el informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud. Conforme al comportamiento de las estadísticas, estima dicha entidad que para el 2030 la muerte por accidentes de tránsito habrá de constituir, en la tabla de decesos más comunes entre la población mundial, la quinta más frecuente, por encima inclusive del cáncer y la diabetes (Organización Mundial de la Salud, 2013).

De ahí que para la actividad de transporte público, se imponga la suscripción de un seguro combinado (Halperin, 1993), es decir, un seguro cuyo interés asegurable sea múltiple: dirigido a la cobertura de daños sobre las cosas (posible choque del vehículo de transporte contra otro), de las personas transportadas (lesiones o muerte), y por supuesto la responsabilidad civil tanto contractual (frente al pasajero-víctima) como extracontractual (peatón-víctima) en que incurra el transportista art. 1003 ídem. Su actual regulación se encuentra contenida en el art. 19 del Decreto 170 de 2001.

Entre otras normas reglamentarias del servicio de transporte público individual que advierten la obligatoriedad de suscribir éste tipo especial de seguros, se encuentran además el Decreto 171 art. 18 sobre transporte público de pasajeros por carretera; el Decreto 174 art. 17 de transporte público terrestre en automotor especial y el Decreto 175 art. 18 de transporte público terrestre en automotor mixto, todos del 2001.

Redactados de la misma forma –incluido el Decreto 170- señalan que: (i) la cobertura del seguro de responsabilidad civil tanto contractual como extracontractual debe incluir los riesgos por

muerte, incapacidad temporal y permanente y gastos por servicios médicos, farmacéuticos, quirúrgicos y hospitalarios; y (ii) que el monto asegurable por cada riesgo por persona no puede ser inferior a los 60 smmlv.

Los imita en los conceptos de cobertura el denominado Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito o SOAT cuya suscripción legalmente obligatoria desde 1986 se dirige en cambio a todos los conductores de vehículos automotores cuyo cilindraje sea igual o superior a los 50cm<sup>3</sup>. Es ante todo un seguro de personas que incluye los mismos riesgos asegurables (muerte, incapacidad temporal y permanente, gastos médicos-quirúrgicos y hospitalarios), pero no se dirige, a diferencia del que hemos referido con anterioridad, al aseguramiento de daños a cosas ni cobertura por responsabilidad civil. Su regulación actual se encuentra prescrita en el art. 192 y ss. del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, Decreto 056 de 2015, art. 42 de la Ley 769 de 2002, entre otros.

Entre las generalidades importantes que vale la pena rescatar de este seguro se encuentra su importante función basada en los principios de *solidaridad* y *universalidad* en el que todos a quienes aplique –conductores de vehículos automotores- soportan la misma carga legal, destinando su significativa contribución -prima del seguro-, como “complemento a los sistemas nacionales de salud que además de mejorar la atención en salud de las personas, ayudan a reducir la carga al sistema público” (Díaz Agudelo, 2013, pág. 741).

No solo se articula con el sistema nacional de salud para garantizar asistencia médica a las víctimas de los accidentes de tránsito, sino que además contribuye a un fondo común de asistencia (Fondo de Solidaridad y Garantía FOSYGA- Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito ECAT) en aquellos accidentes en los que el conductor imprudente o bien no pudo ser identificado por haberse dado a la fuga, o bien no contaba con su seguro vigente al momento de haberse presentado los hechos.

Considérese ahora en este punto, que una vez ocurrido el accidente de tránsito se da paso al ejercicio de la acción penal del Estado por la comisión del ilícito de lesiones personales u homicidio. En esa hipótesis, en el marco del proceso penal la posibilidad de afectación de la póliza<sup>3</sup> del seguro suscrito para accidentes de tránsito es posible gracias a la activación, a instancia de la víctima, del incidente de reparación integral<sup>4</sup>. En él tendrá la oportunidad no solo de probar los perjuicios sufridos, sino de reclamar por ellos la indemnización que corresponda. Aclarando sin embargo que, la única póliza que puede ser objeto de afectación aquí, será la del seguro de responsabilidad civil y no la del SOAT, pues según se dijo, éste último no cubre condenas de pago por dicho concepto sino que provee nada más de asistencia médica inmediata al afectado.

Luego entonces, quiere decir que la víctima estará respaldada si es que el causante de su daño fue un conductor de transporte público –obligados por ley a la suscripción del seguro de responsabilidad civil-. No correrá en cambio con la misma suerte tratándose de otro tipo de conductor imprudente (por ejemplo un motociclista), pues habrá de condicionarse la satisfacción de su derecho a la reparación según la disponibilidad económica y capacidad de pago del infractor -que puede llegar a insolventarse para evadir ingenuamente una condena civil por pago de perjuicios-. Ello será así en tanto el seguro de responsabilidad civil permanezca de facultativa de suscripción

---

<sup>3</sup> Afectar la póliza, entiéndase como extender la reclamación a la entidad aseguradora.

<sup>4</sup> “Los artículo (sic) 86 y 89 de la Ley 1395 de 2010, modificatorios de los artículos 102 y 106 de la Ley 906 de 2004 prevén la procedencia y ejercicio del incidente de reparación integral, una vez en firme la sentencia condenatoria (...)” Cfr. Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-250-2011, M.P. Mauricio González Cuervo.

### **2.3 Derecho Comparado en materia de seguros obligatorios de responsabilidad civil en materia de transporte vehicular.**

En el marco del derecho europeo la suscripción obligatoria de seguros de responsabilidad civil opera como mecanismo de “compensación (...) a los usuarios de las vías que resultaran involucrados en accidentes de tránsito” (Gaviria Fajardo, 2011, pág. 125), pues desde su nacimiento *up supra*, se le tuvo como mecanismo ideal para paliar los efectos del riesgo en materia de transporte.

Entre los primeros países en incluir en su legislación la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil en actividades de transporte o conducción de vehículos, se encuentran: Finlandia 1925, Noruega 1926, Dinamarca 1927, Suecia 1929, Austria en el mismo año, Reino Unido e Inglaterra del Norte en 1930, Suiza en 1932, Luxemburgo 1932, Irlanda en 1934 y Alemania en 1939 (Gaviria Fajardo, 2011).

Posterior a la Segunda Guerra Mundial tiene lugar la Convención de Benelux de 1955 a través de la cual otros países Europeos adoptan (caso de España 1962 y Francia 1958) y modifican (caso de Bélgica y Luxemburgo) el seguro obligatorio de responsabilidad civil en materia automovilística a nivel de derecho interno (Gaviria Fajardo, 2011).

Con la consolidación de la Comunidad Económica Europea en 1957 mediante el Tratado de Roma se dictaron las Directivas 1972/166/CEE, 1984/5/CEE y 1990/232/CEE. Las últimas de ellas, la Directiva 2000/26/CE y la Directiva 2005/14/CE, bajo la actual Unión Europea. Todas regulando la suscripción obligatoria de seguros de responsabilidad civil en actividades de conducción vehicular exigible a todo tipo conductor de un automóvil.



Así, la primera Directiva la 1972/166/CEE crea el deber de suscripción del seguro “[c]onsiderando que (...) es conveniente establecer en cada legislación nacional la obligación de asegurar la responsabilidad civil resultante de estos vehículos [automóviles] mediante una cobertura que sea válida a nivel de todo el territorio comunitario (...)”. Señalando, en medio de su articulado que “[c]ada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas (...) para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro”, art. 3.

La segunda Directiva la 1984/5/CEE enfatiza en los montos de cobertura del seguro de responsabilidad civil así: daños corporales con un monto mínimo 1.000.000 de Euros por víctima o 5.000.000 de Euros por siniestro; daños materiales 1.000.000 de Euros por siniestro (art. 1).

La tercera Directiva, la 1990/232/CEE por su parte señala en el art. 1 bis que:

El seguro (...) cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional.

La cuarta Directiva, la 2000/26/CE aclara su ámbito de aplicación al decir que:

[T]iene por objeto establecer disposiciones específicas aplicables a los perjudicados con derecho a indemnización por los perjuicios o lesiones sufridos como consecuencia de accidentes que hayan tenido lugar en un Estado miembro que no sea el de residencia del perjudicado y causados por vehículos que tengan su estacionamiento habitual y estén asegurados en un Estado miembro. (Art.1)

La quinta y última, la Directiva 2005/14/CE recuerda que “[e]l seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos, independientemente de si son titulares de una póliza o víctimas de un accidente”; especificando también que “[e]l derecho a invocar el contrato de seguro y a interponer su demanda directamente contra la empresa de seguros reviste gran importancia para la protección de las víctimas de cualquier accidente automovilístico”.

En definitiva, se trata de medidas legislativas que tienden por una parte, a la fijación de una obligación común en pro de la atención de las víctimas producto de un accidente de tránsito; y por otra, a la unificación de los criterios en su regulación a nivel de derecho interno en torno por ejemplo, al proceso de afectación de la póliza, los montos de cobertura, las reclamaciones directas a las aseguradoras, incluso a las que involucran a vehículos no identificados o no asegurados, con el fin único de evitar vacíos normativos que lleguen a resultar desfavorables en el ejercicio del derecho a la indemnización por parte de la víctima.

En el caso de América Latina, entre los países que estipulan la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil en materia de accidentes de tránsito se encuentran: Panamá, Argentina, Ecuador (Gaviria Fajardo, 2011) y más recientemente México.

El primero de ellos lo reguló mediante el Decreto Ejecutivo 640 de 2006 art. 236. El segundo mediante la ley nacional Nro. 24.449 de 1994 sujeta su adhesión por cada provincia. El tercero con el Decreto 2119 de 2006 y que reviste una particular característica, pues lo regula no como un seguro independiente al mismo SOAT, sino como un amparo patrimonial adicional a la cobertura de los daños sobre personas, art. 2 “[e]l SOAT cubre, hasta el límite señalado en la respectiva póliza, la responsabilidad derivada de la obligación de todo propietario de un vehículo a motor a indemnizar (...)”. Por último, el cuarto de ellos lo incluyó en la reforma a la Ley nacional de

“Caminos, Puentes y Autotransporte Federal” DOF- 04-06-2014, dirigido a la indemnización de los daños que se originen por un accidente de tránsito y lesionen en su persona o bienes a terceros.

El resto de países latinoamericanos Chile, Brasil, Perú, Bolivia, Colombia junto a El Salvador, acogen en cambio en su derecho interno la obligatoriedad de suscripción de un seguro dirigido a la cobertura de daños sobre personas con el fin de proveer de asistencia médica inmediata a la víctima del siniestro (Gaviria Fajardo, 2011).

Una conclusión importante que salta a la vista luego de la breve vista sobre el derecho comparado europeo, tiene que ver con la regulación de vieja data que se ha concedido a la suscripción obligatoria del seguro de responsabilidad civil automovilístico, como preocupación conjunta entre los Estados miembro de la actual Unión Europea como reflejo del interés en asegurar a las víctimas de siniestros de transporte, una indemnización que alguna medida compense o repare los perjuicios por éstas sufridos.

En cambio, a nivel latinoamericano la disparidad en su regulación es notoria, algunos prefiriendo la suscripción del seguro de responsabilidad civil, otros un seguro meramente de daños a personas (SOAT), o como en el caso ecuatoriano, inclinándose por un seguro combinado.

### **3. Seguro de Responsabilidad Civil extracontractual vehicular: motivos para su obligatoriedad**

#### **3.1 La responsabilidad civil por accidentes de tránsito en Colombia. Inicios y estado actual.**

Según se ha visto anteriormente, la responsabilidad civil consiste en la obligación de responder por un daño causado indemnizando a la víctima por sus consecuencias (Le Tourneau, 2004). En la

medida que su evolución compleja y sistemática no interesa a efectos del presente trabajo, sí debe ser mencionado que su regulación a grandes rasgos, se encuentra contenida en el Código Civil arts. 2341 y ss.

Ahora bien, permitida se encuentra la expresión “a grandes rasgos” en tanto que las disposiciones allí prescritas se hallan sujetas desde luego, al complemento que sobre ellas provea vía interpretación judicial la Corte Suprema de Justicia. Como ejemplo de lo anterior salta a la vista el artículo 2356 ídem sobre responsabilidad por actividades peligrosas respecto al cual, la Sala de Casación Civil del mismo Tribunal decidió para 1938 ampliar el rango taxativo de las actividades que se constituyen en peligrosas, obligando de ahí en adelante al operador judicial a una lectura más allá de su mera literalidad (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Gaceta Judicial t. XLVI, No. 1934, Sentencia del 14 de marzo de 1938)

De la mano del magistrado ponente Dr. Juan Francisco Mujica el fallo del 14 de marzo de 1938 en interpretación de la mentada norma, hace por primera vez referencia a la actividad de conducción de vehículos como una de naturaleza peligrosa, y por lo tanto, sujeta a sus consecuencias: (i) imputación del daño a todo aquel quien actúe con malicia o negligencia, y (ii) deber de reparación del mismo por ésta.

Así fue como se consideró por el juzgador de entonces que “[u]n depósito de sustancias inflamables, una fábrica de explosivos, así como un ferrocarril o un automóvil, por ejemplo, llevan consigo o tienen de suyo extraordinario (sic) peligrosidad de que generalmente los particulares no pueden escapar con su sola prudencia”, lo que lleva a que “los daños de esa clase se presuman (...) causados por el agente respectivo.”

La peligrosidad aclara el fallo, yace primariamente en la conducta del sujeto agente quien actuando de manera omisiva en la evitación de cuanto debía para conducir a la no realización de

un daño, o de manera activa conduciendo a éste con actos positivos; exagera el peligro ínsito del segundo elemento, es decir, la cosa animada o inanimada –vgr. automotor o vehículo- de la que se vale para la ejecución de su acto (Santos Ballesteros, 2006).

El mismo autor sintetiza la forma en cómo se puede producir el daño tratándose de actividades peligrosas mediante dos vías (i) “cuando el hombre las utiliza como instrumento de su actividad positiva” o (ii) “cuando el peligro virtual existente en ellas se manifiesta y exterioriza al generarse un proceso que (...) escapa a todo control del hombre” (Santos Ballesteros, 2006, pág. 314).

Se acoge también en la providencia de 1983 un conjunto de supuestos teóricos que constituyen desde su emisión, los lineamientos básicos de comprensión de la responsabilidad civil por la ejecución de actividades peligrosas –que han variado con posteriores fallos pero que no desnaturalizan el sentido aquella sentencia fundante-. Entre esos supuestos teóricos se encuentran: la teoría francesa del riesgo, la de presunción de culpa, de la guarda o debida diligencia del sujeto agente sobre las cosas puestas bajo su control y poder, y las causales eximentes de dicha responsabilidad.

La finalidad conjunta de haber apropiado todos esos supuestos fue doble: alivianar la carga probatoria de la víctima del daño centrándose en la acreditación del mismo, y obligar a quienes se valen de la utilización de cosas inanimadas tenidas como de “virtual peligro”, a la observancia de la diligencia debida, del cumplimiento de normas de prevención y cuidado so pena de la sanción civil y penal que se atribuyen bajo un juicio de responsabilidad.

El Estado actual en la materia producto de un transitar teórico, dogmático y jurisprudencial, ha perfilado lo que se conocen hoy como los elementos que configuran la atribución de responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas: hecho generador, daño y nexos causal.

Bajo el régimen de responsabilidad subjetiva –del que no existe posición pacífica en su continuidad o destierro-, el hecho generador en el que se presume la culpa, se caracteriza por la conducta omisiva o activa del sujeto infractor que tenía a su cargo el poder, dirección y control sobre la cosa (Tamayo Jaramillo, 1999).

El daño es el elemento central en esta especie de responsabilidad. Si bien la probanza de la culpa pierde protagonismo al presumirse, el elemento protagónico lo constituye el daño por cuanto sin éste no podría en principio reputarse la existencia del deber de responder. Ha de tratarse de un daño reparable (sean patrimoniales o extrapatrimoniales), cierto (actual, futuro o presente el daño debe en todo caso haber sido sufrido o tenida su realización como probable) y propio (que quien lo haya sufrido sea quien lo reclame no obstante los casos válidos de representación, vgr. eventos de deceso reclaman por la víctima sus causahabientes), (Le Tourneau, 2004).

Sobre este elemento, la configuración actual de la responsabilidad no se desvía del principio que Phillippe Le Tourneau menciona en torno a la proporcionalidad del daño y la indemnización reconocida en aras de evitar un eventual enriquecimiento ilícito por parte de la víctima. El daño acreditado debe ser el mismo sufrido, y en definitiva el que sea sujeto a reparación (Le Tourneau, 2004).

Por último, el nexo causal no es otra cosa más que el factor de conexión entre el hecho generador y el daño. Elemento común a la responsabilidad civil y penal que “no es una mera relación lógica, ni mucho menos imaginada, entre varios acontecimientos, sino la ley de sucesión, no perceptible, pero mentalmente captable, del acontecer real y es, por ello, tan real como el acontecer mismo” (Cerezo Mir, 2008, pág. 350). De ser desvirtuado en el tipo particular de responsabilidad que nos ocupa, mediante la prueba de intervención de un factor extraño –caso fortuito o fuerza mayor, el

hecho exclusivo de la víctima o de un tercero-, no podrá reputarse la existencia de responsabilidad del conductor infractor.

### **3.2 El seguro de responsabilidad civil: motorización creciente e índices de siniestralidad.**

#### **Un motivo serio para su obligatoriedad**

Según el último boletín de la Asociación Colombiana de Vehículos automotores del mes de febrero del 2015, al cierre de diciembre del 2014 se habían vendido solo ese año en el país un total de 326.344 unidades de vehículos nuevos sin incluir motos, lo cual representaba un aumento del 10.7% comparado con el registro del año inmediatamente anterior (Asociación Colombiana de Vehículos Automotores).

Sin embargo, conforme lo muestran las estadísticas de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores ALADDE, Colombia sigue registrando un promedio considerablemente inferior al proyectado para las Américas, con un 6.7% para el año 2012 respecto a un 22% como estadística media general. Se encuentra así a la par de países como Perú que apenas con una población de 29'549.823 millones de habitantes, cuenta con un nivel de motorización del 6.0% (Asociación Lationamericana de Distribuidores de Automotores).

Pese a que el nivel de motorización del país es menor al esperado para una población de 46'581.823 millones de habitantes, la cifra de accidentalidad vial es desmedidamente superior al que un mediano parque automotor nacional debiera representar y así lo confirma el último informe del Instituto Nacional de Medicina Legal INML sobre comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte del año 2013 (Vargas Castillo, 2013).

Según sus resultados, la morbi-mortalidad del año 2013 en materia de accidentalidad vial excedió al promedio histórico del país en la última década: un porcentaje de 13 muertes por cada 100.000 habitantes superando en un 1.09% al consolidado del año anterior, lo que “evidencia un retroceso en la lucha contra el flagelo de la inseguridad vial” (Vargas Castillo, 2013, pág. 174).

La cantidad de muertos por accidente según condición de la víctima registró un total de 3.116 conductores, 1.186 pasajeros, 1.820 peatones, y 97 casos sin información, para un total de 6.219 personas fallecidas. En materia de lesionados no fatales 21.003 fueron conductores, 11.273 pasajeros, 9.483 peatones y 64 casos sin información, para un total de 41.823 personas accidentadas. De conformidad con estos valores, los actores viales más afectados atendiendo su condición son: (i) los conductores de vehículos automotores y (ii) los peatones (Vargas Castillo, 2013).

Ahora, el actor vial más afectado según el medio de desplazamiento son los motociclistas con un total de 2.754 personas fallecidas, seguidos por quienes se movilizan a pie (peatón) con un total de 1.820 decesos. Siguen en orden descendente: usuarios de bicicleta 314, conductores de automóviles-camperos-camionetas 475, conductores de bus-buseta-microbus 151, de tracto camión-camión-furgón 14, otros 36 y sin información 430 para un total otra vez, de 6.219 personas muertas (Vargas Castillo, 2013, pág. 182).

La misma estimación sobre los dos actores viales más afectados se mantiene frente a la cantidad que se registró en el informe del INML en torno al total de lesionados no fatales, en orden descendente así: motociclistas 21.171, peatones 9.483, usuarios de bicicleta 2.221, conductores de automóviles-camperos-camionetas 3.336, conductores de bus-buseta-microbús 2.694, de tracto camión-camión-furgón 208, otros 31 y sin información 2.345 (Vargas Castillo, 2013, pág. 183).



Ahora bien, las muertes por accidente según tipo de accidente se ordenan así de mayor a menor: por choque con otro vehículo 12.186 casos, atropello 1.817, volcamiento 453, choque con objeto fijo 394, caída del ocupante 179, caída de vehículo a precipicio 115, hundimiento 7, incendio 4 y caída de la aeronave 3 casos (Vargas Castillo, 2013, pág. 186).

Sobre ese factor de análisis, respecto a los casos de lesionados no fatales registró: por choque con otro vehículo 24.900, atropello 8.831, volcamiento 844, choque con objeto fijo 417, caída del ocupante 2.032, caída de vehículo a precipicio 175, hundimiento 13, incendio 2, caída de la aeronave 4 casos, y otros 422 casos de personas accidentadas (Vargas Castillo, 2013, pág. 187).

Se trata en definitiva de números, estadísticas y porcentajes que además de dar cuenta de la inevitable realización del riesgo que representa el convivir en una sociedad medianamente motorizada; denota la urgencia de reforzar e insistir en políticas de evitación, prevención, mitigación y atención del riesgo futuro y ya realizado.

Por otra parte, la inversa proporcionalidad entre la baja motorización del país comparado con las Américas, y la alta tendencia a la siniestralidad, parece indicar de manera casi evidente el aumento también de conductores imprudentes, negligentes e inobservantes de las normas básicas de conducción segura y comportamiento vial. Con toda lógica esas condiciones derivarán en el aumento de las reclamaciones judiciales por daño a las cosas, lesiones personales y muerte, ampliando el margen de responsables por la causación de un ilícito de naturaleza civil y penal (Bazzani Pedraza, 1982).

En esa medida la obligatoriedad del seguro si bien no habrá de prevenir la ocurrencia del hecho generador-siniestro, servirá sí como garante de la satisfacción del deber civil de responder y de reparar e indemnizar a las futuras víctimas.

Si es que la hipotética adopción por el legislador colombiano de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil extracontractual vehicular se trae a la realidad, un aspecto importante deberá ser pensado en torno a su suscripción para interesar al posible tomador hacia el seguro de responsabilidad civil, como la única y más efectiva opción que tiene para afrontar un accidente de tránsito, y que tiene que ver con el monto de la prima o costo del mismo.

En un ejercicio de mercado simple, el abaratamiento de las primas será posible toda vez la demanda impuesta legalmente por su suscripción obligatoria, habrá de llevar a las entidades aseguradoras a no recargar el bolsillo del usuario pues se trata de un seguro con una función inclusive social, como sucede hoy día con el SOAT. Si permanece voluntario en cambio, el abaratamiento del costo no será en sí mismo producto de la extensa demanda, sino de la exclusión de importantes riesgos asegurables (Translateur Preminger, 1984).

#### **4. El seguro de responsabilidad civil extracontractual: garantía del derecho a la reparación de las víctimas en el proceso penal**

##### **4.1 El derecho a la reparación en el proceso penal: su fundamentalidad y naturaleza.**

La formación del actual sistema penal con tendencia acusatoria tiene su fundamento ontológico fundido sobre tres específicos ejes: justicia, verdad y reparación, cuya faz es doble. Como principios, habrán de ser realizados en la medida de lo fáctica y jurídicamente posible. Como derechos en cambio, facultan a su titular, la víctima, para exigir al Estado el cumplimiento de la obligación de (i) llegar al conocimiento pleno sobre la sucesión de los hechos, indagando no solo por la verdad procesal sino la verdad real, (ii) investigar a plenitud la comisión del delito y

sancionar a los culpables con celeridad en total aplicación del ordenamiento jurídico, y (iii) facilitar la compensación económica por los daños sufridos (Sentencia C-228/02).

Derechos cuya naturaleza si bien no se encuentra contenida de manera expresa en la Carta Política colombiana, se tienen como *iusfundamentales* conforme lo ha expresado a través de la sentencia C-753-2013 la Corte Constitucional. Por vía de conexidad con el derecho fundamental a la vida digna, se entiende hacen parte de los derechos individuales, indisponibles, inalienables e inherentes a la persona por el simple hecho de serlo.

Por su parte, el concepto de víctima en sí mismo resulta importante pues, además de identificar al facultado para exigir al Estado la realización de las tres obligaciones ya descritas, será también la persona habilitada para reclamar ante la aseguradora por los daños sufridos a causa de la ocurrencia del evento dañoso: el accidente de tránsito.

Conforme lo ha establecido en repetidas ocasiones la Corte Constitucional, víctima es toda aquella persona “que individual o colectivamente [haya] sufrido daños directos tales como lesiones transitorias o permanentes que ocasionen algún tipo de discapacidad física, psíquica y/o sensorial (visual y/o auditiva), sufrimiento emocional, pérdida financiera o menoscabo de sus derechos fundamentales” (Sentencia C-370/06).

Dicha condición se diferencia del denominado “perjudicado” pues la víctima ha sido la directa afectada por la comisión del ilícito, esto es, del accidente de tránsito, el perjudicado por su parte, es apenas una víctima “de rebote”. Ambas no obstante sufren las consecuencias del daño transformado en perjuicio materiales e inmateriales (Bernal Cuellar & Montealegre Lynett, 2004). Entre las categorías reconocidas de perjudicados se encuentran el “cónyuge, compañero o compañera permanente, y familiar en primer grado de consanguinidad, primero civil” (Sentencia C-370/06).

Tal reconocimiento desde luego desempeña un papel importante, pues según lo consagra el Código Penal art. 95, como titulares del derecho a la reparación se tiene en cuenta nada más que a las víctimas directas (personas jurídicas, naturales o sus sucesores).

Valga aclarar para cerrar en este sentido el concepto de víctima, que independientemente de la aprehensión del autor del ilícito (vgr. ante una posible fuga del conductor infractor), la condición de víctima subsiste, a pesar incluso de la relación que pueda llegar a presentarse entre ésta y aquél.

Ahora bien, la reconocida víctima del siniestro según se dijo, tiene la facultad de exigir justicia, verdad y reparación. Éste último derecho en particular interesa en tanto su satisfacción, más allá del funcionamiento del aparato jurisdiccional del Estado en sí considerado, encuentra su satisfacción a cargo del victimario por tratarse de un derecho de contenido económico o naturaleza pecuniaria.

Sobre el particular ha insistido el mismo Alto Tribunal de la jurisdicción constitucional que la reparación como derecho patrimonial iusfundamental (Sentencia C-409/09), supone la indemnización pecuniaria de los daños, que junto a la realización de verdad y justicia constituyen lo que se denomina como *reparación integral* (Sentencia C-753/13).

La reparación que ofrece el proceso penal a la víctima puede ser bien de tipo restitutiva o indemnizatoria. Tendrá lugar la primera modalidad si es que es posible restituir a la víctima a la situación anterior en la que se encontraba previo a la materialización de la conducta antijurídica. De no ser esto posible, la segunda habrá de tomar su lugar pues tenderá a la compensación de las pérdidas materiales mediante el pago de los perjuicios sufridos tanto patrimoniales (lucro cesante y daño emergente) como extrapatrimoniales (daño moral, daño a la salud, a la vida en relación, etc.), (Sentencia C-753/13).

Conforme a las reglas que fija la ley 599 de 2000 actual Código Penal en torno a la regulación de la indemnización de perjuicios, tres previsiones deberán ser tenidas en cuenta en el momento de su solicitud a instancia de la víctima: (i) la integralidad de la indemnización que, como bien se dijo, cubrirá el pago de los perjuicios materiales e inmateriales, (ii) la liquidación de los perjuicios que deberá hacerse con base en lo que haya sido acreditado en el proceso penal y en el incidente de reparación integral, y (iii) de no ser posible su valoración, el juez podrá en todo caso acudir a criterios como la naturaleza de la conducta y la magnitud del daño para fijar su quantum -Código Penal art. 97- (Sentencia C-916/02).

Así las cosas, el pago como satisfacción del derecho a la reparación de la víctima tiene lugar en una oportunidad procesal específica, en la que se inicia una acción civil con fines a obtener el reconocimiento de la indemnización y declarar su pago, y en la que podrá llamarse en garantía a la entidad aseguradora con la cual fue suscrito el seguro de responsabilidad civil extracontractual, destinado a responder en el supuesto que nos ha venido ocupando a lo largo de este escrito: el accidente de tránsito.

#### **4.2 Incidente de reparación integral: oportunidad procesal para afectar la póliza de seguro y satisfacer el derecho a la reparación.**

Hasta ahora ha quedado claro no solo que la conducta punible puede dar lugar a la responsabilidad civil (Código Penal art.94), sino que en ella tienen la facultad de reclamar la satisfacción del derecho a la reparación las víctimas directas.

Pues bien, el ejercicio de tal derecho se efectúa posterior a que haya sido dictada la sentencia condenatoria que declara la responsabilidad penal del acusado. Una vez anunciado el fallo, por solicitud expresa de la víctima, el fiscal o del Ministerio Público se dará apertura a la reclamación de los perjuicios sufridos por ésta.

Examinada la pretensión, acreditada la condición de víctima y puesta ésta en conocimiento del declarado penalmente responsable, será ofrecida por el juez de conocimiento la posibilidad de conciliar (art. 103 ídem). Allí justamente será citada a comparecer la entidad aseguradora con la cual el condenado tenía suscrito un seguro de responsabilidad civil extracontractual vehicular.

Dicha citación tendrá el propósito de dar paso a la afectación de la póliza, pues es éste y no el accidente en sí mismo considerado, el siniestro que “activa” el objetivo del seguro: mantener indemne el patrimonio del tomador asegurado y garantizar a terceros el pago de los posibles daños que su conducta culposa pudo haber ocasionado (Stiglitz, 1998).

Una consideración urge ser tenida en cuenta en este momento y tiene que ver con el tipo penal bajo el cual haya sido condenado el tomador asegurado pues de ello depende la operatividad del seguro o no. Si bien es cierto que inclusive la culpa grave es objeto de aseguramiento (Código de Comercio art. 1127), no lo es la comisión de una conducta dolosa eventual. Aquella escapa a la esfera de cobertura del seguro por lo que, una indebida o excedida imputación bajo dicho tipo podría diluir la posibilidad de mantener indemne el patrimonio del asegurado y por ende, de indemnización económica a la víctima (Isaza Noriega, 2011).

Desde luego la falta de claridad respecto a los eventos en que debe o no ser imputado el tipo doloso eventual en especial en los delitos de homicidio por accidente de tránsito, no ha sido aún hoy objeto pacífico ni claro en la pobre, contradictoria y hasta escueta elaboración doctrinaria contenida en los fallos de la Corte Suprema de Justicia- Sala de Casación Penal (Velásquez Velásquez & Wolfhügel Gutiérrez, 2012).

Sin embargo, se considera que hasta no existir claridad legal ni jurisprudencial sobre el particular, deberá imputarse el delito de homicidio –en caso tal de configurarse- por accidente de tránsito a título de culpa por diversa razones: (i) mantener incólume el principio de legalidad, (ii)

evitar la imputación de la modalidad de un delito proyectado a la atribución de una pena considerable, con base en presiones de tipo social, (iii) mantener operativo el seguro de responsabilidad civil extracontractual, y (iv) garantizar a la víctima la satisfacción de su derecho a la reparación.

Volviendo a la instancia procesal en la que se da paso a la posibilidad de conciliar con presencia del condenado, la entidad aseguradora y la víctima, de llegar a un acuerdo sobre el monto por ésta pretendido habrá de incorporarse su contenido a la decisión. En caso contrario se continuará con la práctica de pruebas ofrecidas por cada parte y la fundamentación de sus pretensiones (arts.104 y 105 Código Penal).

Por último, luego de atravesar esta etapa, de llegar a la condena por pago de perjuicios en favor de la víctima, la funcionalidad del seguro obligatorio habrá cumplido su cometido una vez se efectúe el mismo. La víctima podrá gozar de la integralidad de su reparación a través del cumplimiento conjunto del derecho a la verdad, justicia y reparación sin que éste último haya producido menoscabo en el patrimonio del condenado.

## 5. Conclusiones

- El seguro de responsabilidad civil extracontractual es un mecanismo de doble vía: de protección del patrimonio del tomador-asegurado y garantía del derecho a la reparación de la víctima del delito culposo de accidente de tránsito.
- El seguro de responsabilidad civil no se dirige a la evitación de la siniestralidad por accidentes de tránsito, sino a la contención de los efectos que el mismo genera frente a la/s víctima/s.
- La inversa proporcionalidad entre baja motorización del país y la alta siniestralidad en materia vial demuestra la elevada proporción de agentes conductores de vehículos automotores negligentes, lo cual motiva a la obligatoriedad del mentado seguro.
- El seguro de responsabilidad civil extracontractual vehicular y el SOAT pueden concurrir en tanto el interés asegurable de uno y otro no son incompatibles sino que refuerzan la protección del tomador-asegurado y el beneficiario del mismo: la eventual víctima.
- La operatividad del seguro de responsabilidad civil extracontractual vehicular se predica de delitos bajo la modalidad culposa, no dolosa ni dolosa eventual pues aquello es causal de inasegurabilidad.
- La afectación de la póliza de responsabilidad civil extracontractual no deviene con la ocurrencia de los hechos dañosos, sino de la reclamación que efectúe la víctima en medio del incidente de reparación integral.
- El incidente de reparación integral es la oportunidad, por economía procesal más óptima y expedita para lograr el reconocimiento de pago de los perjuicios sufridos por la víctima del accidente de tránsito.



## 6. Referencias

Araujo Ariza, J. P. (2013). El seguro de responsabilidad civil. *FASECOLDA*(151), 62-64.

Asociación Colombiana de Vehículos Automotores. (s.f.). *ALADDA*. Obtenido de <http://www.aladda.com/novedades.php>

Asociación Lationamericana de Distribuidores de Automotores. (s.f.). *ALADDA*. Obtenido de <http://www.aladda.com/novedades.php>

Bazzani Pedraza, M. (1982). *La Responsabilidad Civil en la Poliza de Automoviles y su Obligatoriedad*. (Tesis de grado), Universidad Externado de Colombia, Bogota, Colombia.

Belmonte Diaz, L. (1956). *Defensa y Responsabilidad en el Accidente de Automovil* . Barcelona: J.M BOSCH.

Bernal Cuellar, J., & Montealegre Lynett, E. (2004). *El Proceso penal*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-916 de 2002

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-228 de 2002

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-370 de 2006

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-409 de 2009

Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-753 de 2013

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Gaceta Judicial t. XLVI, No. 1934, Sentencia del 14 de marzo de 1938

Cerezo Mir, J. (2008). *Derecho Penal. Parte general*. Buenos Aires: B. de F. .

Díaz Agudelo, A. (2013). Función Social del Seguro. En VV.AA, *La industria aseguradora en Colombia. Avances en el siglo XXI* (págs. 741-776). Bogotá: FASECOLDA.

Directiva del Consejo de Europa 72/166/CEE

Directiva del Consejo de Europa 84/5/CEE

Directiva del Consejo de Europa 90/232/CEE

Directiva del Consejo de Europa 2000/26/CE

Directiva del Consejo de Europa 205/14/CEE

Fierro Mendez, H. (2009). *El Accidente de Transito* . Bogota: Ediciones Doctrina y Ley.

Forero López, R. (1984). *Aspectos fundamentales del contrato de seguro*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Gaviria Fajardo, R. (2011). El seguro obligatorio de accidentes de tránsito. En VV.AA, *La industria aseguradora en Colombia* (págs. 120-182). Bogotá: FASECOLDA. Obtenido de FASECOLDA.

Halperin, I. (1993). *Lecciones de seguros*. Buenos Aires: De Palma Editores.

Isaza Noriega, F. (2011). El amparo patrimonial de automóviles y el dolo eventual. *FASECOLDA*(140), 54-58.

Le Tourneau, P. (2004). *La responsabilidad civil*. (J. Tamayo Jaramillo, Trad.) Bogotá: Legis.

Lopez Forero, R. (1984). *Aspectos Fundamentales del Contrato de Seguro*. (Tesis de grado), Universidad Externado de Colombia, Bogotá, Colombia.

López Mesa, M. (2009). *Elementos de la Responsabilidad Civil* (1a ed.). Bogotá: Biblioteca Jurídica Diké.

Mejía Delgado, H. (2008). *Gestión Integral de Riesgos y Seguros*. Pereira: Papiro.

Organización Mundial de la Salud. (2013). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.

Palacios Sanchez, F. (2007). *Seguros Temas Esenciales*. Bogotá: Kimpres.

Parra Guzmán, M. F. (2010). *Responsabilidad Civil*. Bogotá: Doctrina y Ley.

Santos Ballesteros, J. (2006). *Instituciones de Responsabilidad Civil* (2a ed., Vol. I). Bogotá: Universidad Pontificia Javeriana.

Stiglitz, R. S. (1998). *Derecho de Seguros* (3ra ed., Vol. I). Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Tamayo Jaramillo, J. (1999). *De la Responsabilidad Civil* (Vol. II). Bogotá: Temis.

Translateur Preminger, A. (1984). *Aspectos Fundamentales del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por el uso de vehículos automotores*. (Tesis de grado), Universidad Externado de Colombia, Bogotá, Colombia.

Vargas Ayala, J. (1989). *El Seguro de Danos Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Vargas Castillo, D. A. (2013). *Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de tránsito en Colombia año 2013*. Bogotá: Instituto Nacional de Medicina Legal.

Veiga Copo, A. (2010). *Caracteres y Elementos del Contrato de Seguro*. Bogotá: Biblioteca Jurídica Dike.

Velásquez Velásquez, F., & Wolfhügel Gutiérrez, C. (2012). La diferencia entre el dolo eventual y la culpa consciente en la reciente jurisprudencia. *Cuadernos de Derecho Penal*, 99-180.

Zarante Bahamón, G. (2011). *Aseguramiento de los perjuicios extrapatrimoniales en el seguro de responsabilidad civil extracontractual*. Bogotá: Universidad Pontificia Javeriana.