

Fecha de recepción: 30 de agosto de 2016
 Fecha de evaluación: 22 de noviembre de 2016
 Fecha de aprobación: 21 de diciembre de 2016

Entre la culpa presunta y la responsabilidad objetiva*

*Andrés Felipe Cadena Casas***

Citar este artículo

Cadena, A. (2017). Entre la culpa presunta y la responsabilidad objetiva. *Via Iuris*, 22, 45-59.

Responsabilidad Civil: distribución de los daños o pérdidas que se producen en la vida social a consecuencia de la acción o inacción de los seres del mundo exterior

Melich Orsini

RESUMEN

La Corte Suprema de Justicia ha abordado el estudio del régimen de imputación de responsabilidad por colisión de automotores con el pasar del tiempo. En el transcurso de algo más de diez décadas, ha pasado del régimen de culpa presunta al régimen de responsabilidad objetiva y viceversa. Este artículo tiene por finalidad demostrar que los jueces y magistrados de Colombia han intentado, equivocadamente, introducir un sistema objetivo que ha matizado la jurisprudencia en un régimen de responsabilidad que nunca ha sido contemplado por el código civil colombiano. Se concluye que la responsabilidad por colisión de automotores en Colombia siempre ha sido estudiada y aplicada desde la culpa.

* Este artículo es resultado de una investigación para la obtención del título de Máster en Derecho, con énfasis en Derecho Privado, realizado bajo la dirección de la Dra. Betty Martínez Cárdenas dentro del proyecto "Regímenes indemnizatorios en Colombia" desarrollado por la línea de investigación en Derecho Civil del grupo de Investigación en Derecho Privado de la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad del Rosario.

** Abogado de la Universidad Javeriana, Magíster en Derecho de la Universidad del Rosario. Bogotá (Colombia). Correo electrónico: andrescadena07@hotmail.com

Palabras clave

Actividades peligrosas, colisión de automotores, culpa presunta, daño, responsabilidad extracontractual, responsabilidad objetiva.



Between the alleged guilt and liability

Andrés Felipe Cadena Casas

ABSTRACT

The Justice Supreme Court has dealt with the responsibility imputation for automotive collision study over the time. During more than ten decades, it has been passed from blame alleged to the liability regime and vice versa. This article is intended to demonstrate that judges and magistrates in Colombia have mistakenly tried to introduce an objective system that has qualified the jurisprudence in a liability regime that has never been referred to by the Colombian civil code. It is concluded that the responsibility for automotive collision in Colombia has been studied and applied from the guilt.

Keywords

Hazardous activities, automotive collision, guilt alleged, damage, extracontractual liability, strict liability.

Entre culpa presumida e responsabilidade objetiva

Andrés Felipe Cadena Casas

RESUMO

O Supremo Tribunal Federal tem abordado o estudo do regime de imputação de responsabilidade por colisão de veículos a motor com a passagem do tempo. No decorrer de pouco mais de dez décadas, passou do regime de culpa presumida para o regime de responsabilidade objetiva e vice-versa. O objetivo deste artigo é demonstrar que os juízes e magistrados da Colômbia tentaram erroneamente introduzir um sistema objetivo que tenha uma jurisprudência qualificada em um regime de responsabilidade que nunca foi contemplado pelo código civil colombiano. Conclui-se que a responsabilidade pela colisão de veículos a motor na Colômbia sempre foi estudada e aplicada a partir da culpa.

Palavras-chave

Atividades perigosas, colisão de veículos a motor, culpa presumida, danos, responsabilidade extracontratual, responsabilidade objetiva.



Entre la culpabilité présumée et la responsabilité objective

Andrés Felipe Cadena Casas

RÉSUMÉ

La Cour suprême de justice a examiné l'étude du régime d'imputation de la responsabilité en cas de collision de véhicules à moteur au fil du temps. Au cours d'un peu plus de dix décennies, il est passé du régime de la culpabilité présumée au régime de responsabilité stricte et vice versa. Le but de cet article est de démontrer que les juges et magistrats colombiens ont tenté à tort d'introduire un système objectif qui a une jurisprudence qualifiée dans un régime de responsabilité qui n'a jamais été envisagé par le code civil colombien. Il est conclu que la responsabilité de la collision de véhicules à moteur en Colombie a toujours été étudiée et appliquée à partir de la faille.

Mots-dés

Activités dangereuses, collision de véhicules à moteur, faute présumée, dommages, responsabilité extracontractuelle, responsabilité stricte.

INTRODUCCIÓN

Las alarmantes cifras entregadas por la Secretaría de Movilidad de Bogotá evidencian que la colisión de automotores en Colombia es una de las mayores causas de muerte violenta en el país. Esta situación ha planteado y revivido una discusión jurídica y jurisprudencial en la Corte Suprema de Justicia en torno al régimen de imputación de responsabilidad por colisión de automotores.

El debate jurisprudencial se circunscribe a dos teorías, la primera de ellas sienta sus bases en la culpa y por ende centra su soporte jurídico en el artículo 2341 del Código Civil. La segunda se refiere a la responsabilidad objetiva, la cual defiende la idea del riesgo y apoya su tesis en el artículo 2356 referente a actividades peligrosas.

Sobre el particular, nuestra codificación civil prevé en el Título XXXIV del libro IV: “responsabilidad común por los delitos y las culpas”; en él se estructuran los tipos de responsabilidad y los títulos de imputación que deben tenerse en cuenta para endilgar una responsabilidad civil extracontractual. El artículo 2341 consagra lo siguiente:

Artículo 2341. El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido (Código Civil, artículo 2341).

La jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia afirma que este canon tiene su génesis “en el principio de derecho universalmente aceptado, según el cual quien con una falta suya cause perjuicios a otro, está en el deber de reparárselo” (Corte Suprema de Justicia, sentencia 10298/2014 de agosto 2014).

De acuerdo con lo anterior, el artículo 2341 está imponiendo la carga de reparar a quien por culpa cause un daño a otro, es decir que se establece un criterio de imputación basado en la culpa (Casación civil, 30 de abril, 1976, Dr. Humberto Murcia Bailén, citado por Preciado Agudelo, 1987, p. 543).

Por su parte, el artículo 2356 del mismo título y libro establece lo siguiente:

Artículo 2356. Responsabilidad por malicia o negligencia.

Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta [sic].

Son especialmente obligados a esta reparación:

1. El que dispara imprudentemente una arma de fuego.
2. El que remueve las losas de una acequia o cañería, o las descubre en calle o camino, sin las precauciones necesarias para que no caigan los que por allí transiten de día o de noche.
3. El que obligado a la construcción o reparación de un acueducto o fuente, que atraviesa un camino, lo tiene en estado de causar daño a los que transitan por el camino (Código civil colombiano, art. 2356).

A partir de este artículo se abrió paso dentro de la jurisprudencia y la doctrina, a la introducción de la noción de *actividades peligrosas*, entre ellas la conducción de automóviles basada en la teoría del riesgo.

En el fallo del 24 de marzo de 1936, la Corte Suprema hizo una alusión directa a la teoría del riesgo, la cual define: *ubi emolumentum, ibi onus*, es decir que aquel que recibe un provecho, debe asimismo soportar las cargas. Con esta teoría, la Corte estableció que la obligación de indemnizar resulta del solo hecho de tener la propiedad o el goce de la cosa, sin importar si le precede culpa o si se violó una regla de conducta.

En la sentencia del 18 de noviembre de 1940 (citada en Corte Suprema de Justicia, sentencia 18 de diciembre de 2012) se precisó que el sistema de responsabilidad contemplado en nuestro ordenamiento civil parte de la noción de culpabilidad para poder imponer la obligación de indemnizar. Sin embargo, aclaró que la responsabilidad que contiene el artículo 2341 es totalmente diferente al 2356, en atención a que el primero es un *principio de responsabilidad* y el segundo establece una *presunción de responsabilidad*.



Posteriormente, en la sentencia del 10 de agosto de 1941 (citado en Corte Suprema de Justicia, sentencia 18 de diciembre de 2012), la Corte se refirió a la falta de sustento legal con respecto a la teoría del riesgo, expresó que no existe texto legal que la consagre y que por tal motivo resultaba improcedente su creación por vía jurisprudencial.

En el año de 1945, en la sentencia del 16 de marzo (citada en Corte Suprema de Justicia, sentencia 18 de diciembre de 2012), el alto Tribunal reiteró que el artículo 2356 es claro al establecer una presunción de culpabilidad a cargo de quien ejecuta una actividad peligrosa por lo cual no se puede interpretar a la luz del riesgo.

En providencia del 28 de julio de 1970 (citada en Corte Suprema de Justicia, sentencia 18 de diciembre de 2012) la misma sala civil insistió en que no había acogido el enfoque de la responsabilidad objetiva, reiterando que en ningún caso se puede prescindir de la culpa para estructurar el concepto de responsabilidad civil extracontractual, ya que el régimen de culpabilidad es un sistema humanista y justiciero y no uno materialista como el régimen de responsabilidad objetiva.

Casi cuarenta años después, en el año 2009, la Corte en una sentencia con ponencia del Magistrado William Námén Vargas se inclinó por retener la teoría de la responsabilidad objetiva con base ya no en el artículo 2356 del Código Civil, sino en el artículo 88¹ de la Constitución Política. En dicha providencia, con fecha de agosto 24 de 2009², la sala civil de la Corte Suprema sostuvo que la culpa no es un elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas, en virtud de que la responsabilidad objetiva permite establecer que quien se benefició de una actividad catalogada como peligrosa asume *per se* el riesgo de causar un daño.

1 Artículo 88. La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad pública, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares. Asimismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos" (Constitución Política, 1991).

2 Esta providencia recibió aclaración de voto de los magistrados Ruth Marina Díaz Rueda, César Julio Valencia Copete y Edgardo Villamil Portilla.

Sin embargo, la Corte no fue unánime en esta decisión. Tres salvamentos de voto de los magistrados Ruth Marina Díaz Rueda, Cesar Julio Valencia Copete y Edgardo Villamil Portilla sentaron su posición y expresaron la inconveniencia de cambiar la tradición de culpa que se venía consolidando en la jurisprudencia reciente de la Corte Suprema.

En consecuencia, como respuesta a la jurisprudencia precedente, el 26 de agosto de 2010 la sala civil³ contravirtió la posición asumida por el magistrado ponente William Námén Vargas un año atrás. En esta nueva providencia la Corte retomó la teoría de la presunción de culpa argumentando que si la intención del legislador hubiera estado encaminada a dejar por fuera el elemento de culpa de la responsabilidad extracontractual por el ejercicio de actividades peligrosas, sin duda alguna y muy seguramente habría efectuado tales precisiones conceptuales en el texto del ya referido artículo 2356; sin embargo, esto no se dio ya que sería un contrasentido incluir un sistema de imputación alterno a la culpa cuando el Código Civil y la mayoría de legislaciones civiles y comerciales están concebidas desde un régimen subjetivo.

Como se puede observar, el tema del régimen de responsabilidad por colisión de automotores no ha sido un tema pacífico y estático, por el contrario ha generado que tanto la doctrina y la jurisprudencia sienten sus posiciones, que han generado una inestabilidad en los fallos de los jueces y una aleatoriedad de providencias en pro y en contra de ambas teorías.

Este debate sobre el régimen aplicable al conductor que colisiona su automóvil sigue vigente especialmente en las decisiones de los jueces del país, que sume a las víctimas y agentes del daño en una gran incertidumbre jurídica. Es por tal motivo que se hizo necesario dilucidar la posición real que ha asumido la Corte Constitucional desde siempre y que se ha venido diluyendo por las providencias aisladas de la misma corporación y de los administradores de justicia del país.

METODOLOGÍA

Este artículo tiene por objeto mostrar los resultados de una investigación desarrollada dentro del programa de Maestría en Derecho con énfasis en Derecho

3 Esta providencia recibió aclaración de voto de los magistrados: Jaime Arrubla Paucar, William Námén Vargas y Arturo Solarte Rodríguez.

Privado de la Universidad del Rosario. La investigación se desarrolló durante dos años, a partir del análisis cualitativo y cuantitativo de veinte fallos, datos obtenidos de la oficina de reparto de los juzgados civiles del circuito a nivel nacional y las estadísticas de la Secretaría de Movilidad de Bogotá.

La pregunta que pretendo responder es la siguiente: ¿por qué, a pesar de la tendencia de introducir una responsabilidad objetiva en nuestro sistema, la culpa sigue siendo el fundamento de la responsabilidad civil extracontractual por colisión de automotores, no solo para los jueces de la Corte Suprema de Justicia, sino también para aquellos de instancias inferiores?

De acuerdo al anterior interrogante, este artículo trata de demostrar que la culpa fue prevista como el fundamento de la responsabilidad civil por colisión de automotores por dos razones: primero, porque los accidentes de automotores, además de ser una actividad peligrosa, llevan intrínseco el factor de la imprevisibilidad, lo cual los enmarca en un juicio subjetivo en el que se verifica la prudencia o negligencia del autor del daño. Segundo, porque legalmente no existe norma expresa que contemple la teoría objetiva o que por lo menos desconozca el concepto de culpa en estos tipos de responsabilidad.

Inició entonces en la primera parte del plan con la naturaleza de culpa. En este punto se revisa su naturaleza, concepto y aplicación. En la segunda parte se desarrolla lo concerniente al régimen de culpabilidad que rige la responsabilidad por colisión de automotores.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Naturaleza de la responsabilidad por colisión de automotores

Cuando me refiero a la responsabilidad civil por colisión de automotores debo acudir en primer término al origen de la culpa, este concepto viene del latín *culpa*, del verbo *culpo, culpare, culpatum* (Martínez, 2008, p. 278), desde el “derecho romano – 7 partidas” (Nota de Bello, Ll.6,7,8 etc., tit.15, part. 7. Código Civil de la República de Chile, 1981, p. 1853). Por su parte, el famoso “principio general de responsabilidad por culpa” reseñado en el artículo del profesor Fabrizio Mantilla:

es una abstracción moderna inspirada, principalmente, en las teorías de Domat (siglo XVIII) estructuradas a partir de los textos de Hugo Grocio (siglo XVII) y los trabajos realizados por la escuela de Salamanca sobre la *Lex Aquilia* del derecho romano. Los juristas franceses de los siglos XVII y XVIII, en términos generales, acogieron estas teorías que vieron, finalmente, su consagración legal en el Código de Napoleón de 1804 (arts. 1382 y 1383 C.C. fr.) y luego fueron incluidas en el Código de Bello (arts. 2341 C.C. col. y 2314 C.C. ch.) (Mantilla, 2007, p. 1)⁴.

Esta tradición fue adoptada, desarrollada y materializada en nuestra codificación en el artículo 63, el cual establece la culpa contractual, y en el artículo 2341 que consagra el principio general de responsabilidad basado en la culpa, este último prevé el criterio de imputación que se debe aplicar en el campo extracontractual.

Sin embargo, a partir de 1935 la Corte Suprema de Justicia comenzó a fundar este tipo de responsabilidad en el riesgo, valiéndose de la influencia francesa, tomando como base la providencia del 13 de febrero de 1930, en la que la corte de casación francesa profirió un fallo contundente:

sentando los siguientes principios: 1. El artículo 1384, establece una presunción de responsabilidad contra aquel que tiene bajo su guarda la cosa inanimada que ha causado perjuicio a otro. 2. No se tendrá en cuenta para aplicar la presunción de responsabilidad, si la cosa estaba o no accionada por la mano del hombre o si tiene un vicio inherente a su naturaleza. 3. Las fórmulas de esta sentencia forman parte del derecho positivo francés (Tamayo, 2009, p. 170).

El alto tribunal, a través de sendos fallos en los años de 1936 y 1938, fundamentó la responsabilidad extracontractual por colisión de automotores en la expresión “riesgo creado”, dejando a un lado la culpa y abriéndole campo a la imputación objetiva.

Ese ir y venir en la jurisprudencia colombiana reseñado en los párrafos precedentes ha creado diversas aristas con respecto al estudio de la responsabilidad por

⁴ Véase la nota 2 en el artículo de Mantilla (2007, p. 1) para bibliografía complementaria al respecto.



colisión de automotores, una de ellas es la presunción del artículo 2356, que como ya se mencionó al inicio del presente artículo, se refiere al ejercicio de actividades peligrosas. En este artículo se estructura una presunción que tiene como finalidad trasladar la carga de la prueba al sujeto que causó el daño; sin embargo, el debate jurisprudencial y doctrinal se ha circunscrito al tipo de presunción. Por un lado los objetivistas hablan de una presunción de responsabilidad y los subjetivistas de una presunción de culpa.

En atención a lo anterior y con el fin de estudiar la presunción establecida en el artículo 2356, se expone la diferenciación entre la presunción de responsabilidad y la presunción de culpa.

Presunción de responsabilidad vs presunción de culpa

La presunción en nuestro derecho es entendida como “un juicio lógico del legislador o del juez, que consiste en tener como cierto o probable un hecho, partiendo de hechos debidamente probados” (Parra, 2006, p. 709). En el caso de las presunciones en materia de responsabilidad, es el juez quien interpreta esas presunciones bajo el apego propio de la valoración de la prueba.

En el campo de la responsabilidad civil extracontractual por colisión de automotores se encuentra la presunción de responsabilidad y la presunción de culpa, ambas presunciones han sido desarrolladas por la jurisprudencia y la doctrina. A continuación se explica en qué consiste cada una de ellas, iniciando con la diferenciación planteada por los hermanos Mazeaud:

la diferencia fundamental que se encuentra entre la presunción de culpa y la presunción de responsabilidad es básicamente que la primera se desvirtúa probando diligencia y cuidado y la segunda probando fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima (Martínez Rave y Martínez Tamayo, 2003, p. 227).

Presunción de responsabilidad

Definición

La presunción de responsabilidad se estructura a partir del hecho y el daño. Con base en ello se crea una presunción en cabeza del presunto ejecutor del daño; sin embargo, el profesor Antonio Rocha critica

la llamada *presunción de responsabilidad* debido a que “es una expresión que no es jurídica, ya que en ella se presume un hecho pero no una obligación, es por ello que es mas [sic] preciso hablar de una presunción de peligrosidad” (Rocha, 1949, p. 358).

Factor de atribución

En el caso de la presunción de responsabilidad esta deriva del riesgo. En este caso la víctima, en teoría, solo tendría que demostrar el hecho y el daño sin necesidad de entrar a probar la causalidad entre ambos, ni la culpa del agente que lo causó. Por ejemplo, el caso del taxista que colisiona a otro por exceso de velocidad causándole al pasajero del taxi colisionado, graves lesiones en sus brazos y piernas. En este caso, la víctima (pasajero) solo estaría llamado a probar la colisión entre ambos taxis y las lesiones en su cuerpo.

En este tipo de factor de atribución y en el caso en comento, no se mira la conducta específica de quién desarrolla la conducta dañosa, por el contrario, esta se omite y se da paso al factor del riesgo como criterio básico de imputación.

Causales de exoneración

La presunción de responsabilidad solo puede ser desvirtuada probando un factor extraño. Para nuestra legislación, el caso fortuito o fuerza mayor está definido en el artículo 1 de la Ley 95 de 1890⁵; Malinvaud (1990) la define como el “acontecimiento imprevisible, irresistible y externo a la actividad del deudor o generador del daño” (p. 263). Por su parte, la *culpa* exclusiva de la víctima se refiere al “hecho de la víctima consistente en un acontecimiento extraño al ámbito del demandado, aspecto que impide su imputación y es de tal entidad que torna en irrelevante para la causalidad el comportamiento del propio demandado” (Santos, 1996, p. 122).

De manera ilustrativa podríamos tomar el mismo ejemplo de los taxistas. Supongamos entonces, que la colisión de los dos taxis se da por una grave inundación generada por la ruptura de dos tubos madre que de forma intempestiva estallaron, y a causa de la fuerte presión del agua desplazaron a uno de los taxis

5 “ se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.” (Código Civil Colombiano, artículo 64).

contra el otro, lo que genera la colisión. En este caso, el llamado caso fortuito o fuerza mayor sobrepasa la voluntad de los taxistas, lo que hace que un evento extraño genere una acción que causa un daño.

En el caso de la culpa exclusiva de la víctima, imaginemos el mismo escenario de los taxistas, ambos van por la misma vía y en el mismo sentido, de repente el pasajero de uno de los taxis, de forma intempestiva, se baja del taxi, y al hacerlo es arrollado por el otro vehículo de transporte público. Aquí estamos frente a una situación que escapa al control de los conductores del vehículo y que evidencia una “puesta en peligro” por parte de la misma víctima.

Presunción de culpa

Definición

La presunción de culpa es un medio a través del cual el juez puede descargar o desplazar la carga de la prueba. Esta se da cuando el hecho o los hechos constitutivos de culpa son ejecutados o dejan de serlo directamente por la persona autora del daño. Veamos esta definición reflejada en un ejemplo: dos vehículos se encuentran circulando en una carretera en contraflujo, uno de ellos, al intentar sobre pasar a otro vehículo, invade el carril contrario ocasionando un choque. En esta situación, existe una colisión de actividades peligrosas; sin embargo, el carro que ocupó el carril contrario incurrió en culpa al no respetar el Código de Tránsito que prohíbe y castiga este tipo de conductas.

De acuerdo a lo anterior, la víctima, en teoría, solo tendría que demostrar el hecho, es decir la invasión del carril, el daño (menoscabo del carro o lesión de la persona) y el nexo causal entre ambos.

Factor de atribución

En el caso de la presunción de culpa, el presunto autor del daño debe demostrar que no estuvo en culpa; es decir, que como se le imputa a título de culpa, el realizador de la conducta debe probar mediante hechos positivos la manera en la que obró o cómo dejó de actuar.

Para este punto podríamos citar el ejemplo de dos automóviles que se encuentran próximos a pasar una intersección. Uno de ellos está esperando que el semáforo cambie, mientras tanto, el otro se encuentra a varios metros de distancia del semáforo y confía

en que alcanza a pasar aumentando la velocidad. Sin embargo, cuando se encuentra pasando por la intersección, el vehículo que estaba esperando el cambio del semáforo a luz verde, inicia su marcha y se encuentra de frente con el automóvil que no alcanzó a pasar.

Para este caso, el automóvil que chocó al carro que no alcanzó a pasar la intersección, debe probar que acató la señal del semáforo y que además circulaba a la velocidad permitida. Por su parte, el vehículo que quedó en medio de la intersección deberá atacar con hechos positivos la imprudencia que se le endilga.

Causales de exoneración

La presunción de culpa solo puede ser desvirtuada probando prudencia y diligencia:

la apreciación no se hace en concreto sino en abstracto. Esto es, no se tienen en cuenta las circunstancias y condiciones subjetivas del demandado en responsabilidad civil sino que se recurre a un tipo abstracto (el del hombre prudente), para hacer la comparación. Se va a averiguar si el automovilista prudente, o el transeúnte prudente, o el medico prudente, a quienes se supone en las mismas circunstancias externas, se hubieran comportado en forma distinta y hubieran evitado el daño (Tamayo Lomaba, 2009, pp. 112-113).

Es necesario remitirse a las circunstancias externas y no las internas, pues en este último caso habría apreciación en concreto (Mazeaud, Mazeaud & Tunc, 1957, p. 461).

Las causales de exoneración que presenta esta presunción van dirigidas a probar la prudencia y diligencia empleada en la conducción del automotor, es decir, si nos paramos en el caso citado en la definición, el conductor del que se presume su culpabilidad en el hecho, deberá probar que cumplía con la velocidad permitida, que era una zona demarcada con doble línea discontinua y que además fue prudente al adelantar porque no había obstáculos a la vista.

Como se puede ver, la presunción de culpa hace un examen más profundo de cada hecho y permite evaluar cada conducta en específico en los casos en que coexisten dos actividades peligrosas.



Necesidad de la culpa en materia de actividades peligrosas

El criterio de imputación que establece el Código Civil invita a evaluar la conducta desde un punto subjetivo, por medio de la valoración de aspectos de la conducta humana, mientras que la responsabilidad objetiva busca centrar su apreciación en el riesgo sin miramientos a la conducta del agente.

Con el fin de evidenciar la necesidad de la culpa, traigo a colación el caso discutido en el 2009 por la Corte Suprema de Justicia, que tuvo como ponente al ex magistrado William Namen.

El caso se remonta al año 1999, en la carretera de Santa Marta a Medellín, a la altura del corregimiento La Gómez, Departamento de Santander. El vehículo (tracto camión) con placas TKA 271 fue colisionado por el otro camión de placa BUS 835 (propiedad de Bavaria), cuyo conductor se encontraba en estado de embriaguez. Este último invadió el carril por donde circulaba el primero, lo golpeó en el costado delantero derecho y le causó múltiples daños.

El presente litigio fue abordado y decidido desde la postura de la responsabilidad objetiva “en la que no opera presunción alguna de responsabilidad, de culpa, de peligrosidad, ni se basa en la culpabilidad, sino en el riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás” (Sentencia 24 de agosto de 2009)⁶.

Aunque la parte resolutive de la sentencia resulta coherente, no lo es así su parte considerativa, ya que de manera forzada busca llegar a una conclusión que obedece más a un juicio subjetivo que a uno objetivo.

Desde la presentación del caso se puede vislumbrar con claridad que se trata de una conducta que debe ser analizada desde la culpa, en el caso que se narra, el demandado colisionó a otro en clara violación de las leyes de tránsito del país: en primer lugar por conducir en estado de embriaguez (Ley 1548 de

2012) y en segundo, por invadir el carril contrario⁷ en una carretera nacional.

No obstante, el magistrado ponente, en un intento más vago que contundente, optó por analizar el caso desde el riesgo de la actividad peligrosa desplegada. Su parte considerativa se centró en la peligrosidad creada por el vehículo de propiedad de la empresa Bavaria y la causalidad entre este y el daño. Su intento por desconocer la culpa en este tipo de análisis, llevó a que soportara su argumentación en la creación del riesgo como causal potencial de responsabilidad. Asimismo, buscó instruir el proceso desde la libertad y la sana crítica que tiene el juez al momento de evaluar las pruebas en búsqueda de respaldo a un criterio objetivo que no encontraría en el Código Civil.

La conclusión a la que llegó la Corte Suprema es la misma a la que se llegaría a través de la culpa. Sin embargo, el estudio desde el sistema subjetivo en este tipo de casos es más natural y sencillo, ya que el sistema estructurado en el Código Civil está basado en la culpa y permite respaldar el análisis desde normas positivas, además de utilizar un sistema presuntivo que descarga la actividad probatoria en cabeza de quien se presume obró de forma negligente e imprudente. Para el caso en estudio, era claro el obrar culposo e incluso doloso por parte del demandado, ya que este no atendió las prohibiciones expresas que trae el Código de Tránsito y tampoco los deberes de prudencia y diligencia que le exigen la conducción de un automotor.

La inconformidad por la forma en la que se abordó el caso en la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia fue notoria, tres salvamentos de voto son claros al decir que el procedimiento usado por el magistrado ponente desconoce las reglas de responsabilidad establecidas en el Código Civil y además ignora la jurisprudencia de la sala que ha señalado de manera reiterada a la culpa como el eje de la responsabilidad civil por colisión de automotores.

⁶ Esta providencia recibió aclaración de voto de los magistrados Ruth Marina Díaz Rueda, César Julio Valencia Copete y Edgardo Villamil Portilla.

⁷ Código Nacional de Tránsito Terrestre, Artículo 73. Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos: en intersecciones; en los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento; en curvas o pendientes; cuando la visibilidad sea desfavorable; en las proximidades de pasos de peatones; en las intersecciones de las vías férreas; por la berma o por la derecha de un vehículo; en general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

La culpa, eje de la responsabilidad extracontractual por colisión de automotores

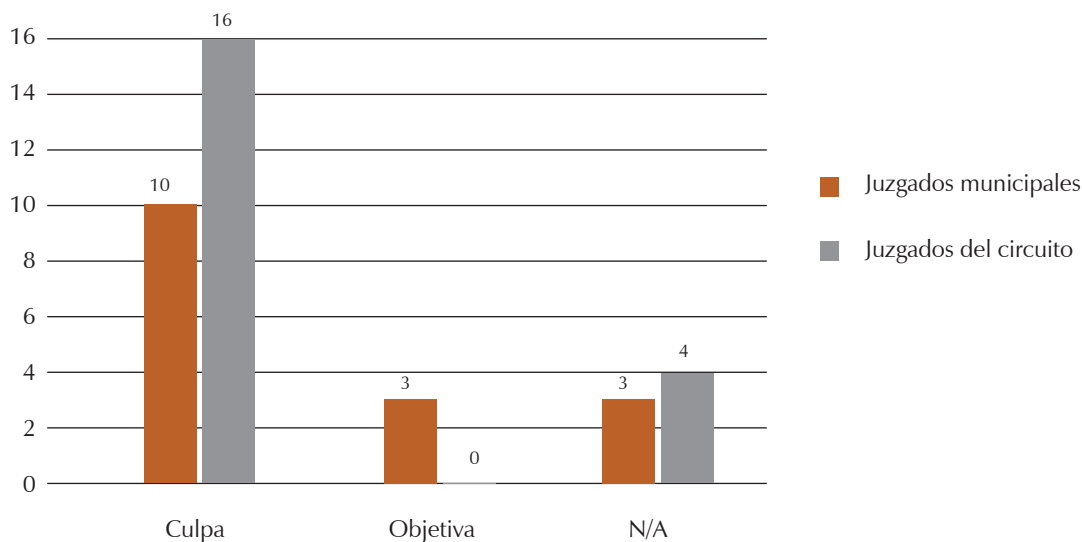
Con el fin de determinar el impacto real de las tesis jurisprudenciales estudiadas y cuyo resultado se presentó en la sección anterior, se realizó una investigación empírica durante los años 2015 y 2016 en los despachos municipales y del circuito de los distritos judiciales de Cali y Bogotá. El trabajo consistió en una encuesta en la que participaron voluntariamente los jueces de los respectivos despachos. En esta encuesta se formularon tres preguntas: 1. ¿Cuántos procesos de responsabilidad civil extracontractual recibe al mes en el despacho?, 2. ¿cuántos procesos de responsabilidad civil extracontractual tienen que ver

con choques de automóviles? y 3. ¿al momento de fallar los casos de responsabilidad civil por colisión de automotores, se inclinan por la responsabilidad basada en la culpa o en la responsabilidad objetiva?

Las encuestas fueron remitidas a los despachos judiciales tanto municipales como del circuito, 10 juzgados civiles municipales y 10 civiles del circuito en el distrito judicial de Cali respondieron las preguntas. En Bogotá, 20 juzgados respondieron la encuesta: 10 por parte de los civiles municipales y 10 por parte civiles del circuito.

De acuerdo a lo anterior, los resultados obtenidos se presentan en la siguiente gráfica.

Gráfica 1. Los jueces en sus fallos de responsabilidad civil por colisión de automotores, ¿se inclinan por la responsabilidad basada en la culpa o en la responsabilidad objetiva?



Fuente: elaboración propia

La gráfica 1 muestra que la tendencia que tienen los jueces municipales y los jueces del circuito a fundar la responsabilidad civil extracontractual por colisión de automotores para condenar al agente del daño es la culpa. Paso ahora a explicar con más detalle estos resultados en la encuesta realizada a jueces municipales y jueces del circuito.

La culpa en los juzgados civiles municipales

Aunque en el 2009 la Corte Suprema de Justicia trató de cambiar el criterio de imputación a responsabilidad objetiva, se evidencia que en el distrito judicial de Cali, al momento de fallar procesos de responsabilidad por colisión de automotores, la mitad de



los juzgados de la muestra tomada siguen utilizando la culpa como el eje de decisión en materia de responsabilidad por colisión de automotores, aun cuando se esperaba que el criterio de culpa se derrumbara con la sentencia del magistrado Namen Vargas.

Por su parte, en Bogotá los resultados son aún más abrumadores, los jueces en un 70% utilizan la culpa como factor de decisión, mientras que tan solo el 30% restante no recibió procesos de responsabilidad, por lo que no se pudo realizar la tercera pregunta, es decir que la aplicación de la responsabilidad objetiva en los juzgados de primera instancia es nula.

En suma, podemos concluir que el factor culpa en los juzgados civiles municipales de Bogotá y Cali, se da en un 70% de los conflictos suscitados por colisión de automotores. Este porcentaje, además de ser diciente, muestra que los jueces mantienen el criterio de imputación desarrollado por años por la Corte Suprema de Justicia y no caen en vacilaciones momentáneas generadas por una sentencia aislada de la misma corporación.

La culpa en los juzgados civiles del circuito

En los juzgados del circuito, los resultados son más arrolladores y contundentes. En el distrito de Cali, por ejemplo, deciden los procesos de colisión por automotores en un 70% basados en la culpa; mientras el 30% restante representa el porcentaje de los juzgados que no conocieron conflictos de responsabilidad por choque de vehículos.

Es claro entonces que en el distrito judicial de Cali, la aplicación de la teoría de la responsabilidad objetiva para los casos de colisión de automotores es intrascendente, la culpa, por el contrario, es un criterio más usado por los jueces para fundar los fallos en estos casos de responsabilidad.

Finalmente, en Bogotá, los jueces civiles del circuito basan sus decisiones en el régimen de culpabilidad en un 90%, en tanto que el 10% residual corresponde a los despachos que no recibieron procesos de responsabilidad civil extracontractual. El porcentaje anterior (90%), además de ser el porcentaje más alto obtenido en la encuesta, evidencia que la culpa es el eje de decisión usado por los jueces para resolver los casos de responsabilidad por colisión de automotores.

En atención a lo anterior, podemos colegir que los juzgados del circuito, tanto en Cali como en Bogo-

tá, ya no marcan una tendencia hacia la responsabilidad basada en la culpa (90%), sino una *realidad*, mostrando también que el régimen objetivo no es utilizado por ninguno de los despachos judiciales a los cuales se les aplicó la entrevista.

Ausencia de impacto de la teoría de la responsabilidad objetiva en instancias judiciales inferiores

La jurisdicción civil representada por la muestra tomada a través del trabajo de campo realizado por este escrito, revela que tanto en los juzgados municipales como en los del circuito, tienen muy arraigado el sistema subjetivo implantado por el Código Civil. Ello a su vez demuestra que la responsabilidad objetiva carece de impacto al momento de fallar los casos de responsabilidad civil por colisión de automotores.

Las cifras que resultaron de la entrevista a los despachos judiciales son demostrativas del actuar judicial, si bien la entrevista no se realizó a la totalidad de los jueces que conforman la jurisdicción civil, sí se tomó una muestra representativa en dos distritos que tienen una carga laboral considerable.

Teniendo en cuenta los resultados de la encuesta, trataré de explicar: a) por qué no ha impactado la responsabilidad objetiva en la jurisdicción civil a instancias de juzgados civiles municipales y civiles del circuito, y b) por qué la culpa se erige como el factor de decisión en los casos de responsabilidad civil por colisión de automotores.

La responsabilidad objetiva en la jurisdicción civil

Los resultados de la encuesta demuestran que la tesis de la Corte Suprema de Justicia tendiente a defender que la responsabilidad por colisión de automotores es objetiva, como lo argumentó el exmagistrado Namen en la Sentencia del 24 de agosto de 2009, no ha tenido un impacto importante en las decisiones de jueces de instancias inferiores, más aún cuando la misma Corte ha fluctuado entre esta teoría y la de la culpa.

Entre 2009 y 2010, la Corte Suprema de Justicia tuvo dos sentencias con posiciones encontradas sobre el criterio de imputación que se debe utilizar en materia de colisión de automotores. La primera es la ya referenciada del exmagistrado Namen Vargas,

en la que se aplicó un criterio basado en el riesgo y la causalidad, se ponderó el análisis objetivo de la actividad peligrosa sobre la conducta culposa del agente. La decisión tomada en esta sentencia recibió la aclaración de voto de tres magistrados, los cuales compartían la parte resolutoria de la providencia pero no el procedimiento para llegar ella.

En 2010, la ponencia de la exmagistrada Ruth Marina Díaz Rueda decidió retomar la línea que había venido defendiendo la sala civil desde hace años, en materia de responsabilidad por actividades peligrosas, la cual ponderaba la importancia del concepto de la culpa y hacía honor a lo establecido en el Código Civil. La providencia rectificó y sentenció que el régimen de imputación que debe regir en Colombia por actividades catalogadas como peligrosas en el campo de la responsabilidad civil extracontractual es la de la presunta culpa.

La providencia de 2010, de forma inequívoca señaló que:

si el legislador hubiese querido prescindir del elemento de la culpa lo hubiera expresado: No hay cómo escapar al sentido natural y obvio que tiene la normatividad que gobierna la materia, máxime cuando según reza el aforismo latino, la ley no omitió inconsideradamente, sino porque no quiso que fuese dicho, (*lex non omitti incaute, sed quia dictum noluit*) (Sentencia del 26 de agosto de 2010).

Con esta nueva decisión por parte de la Corte Suprema de Justicia, la línea objetivista que había implantado —al parecer de forma infructuosa— la sentencia del exmagistrado Námén Vargas en 2009 fue removida en el 2010. Con esto, regresó a la línea de decisión que naturalmente sugería nuestro Código Civil, la cual reivindica el carácter subjetivo de nuestro sistema (culpa) y reconoce los preceptos establecidos para la responsabilidad civil extracontractual en el Código Civil colombiano.

Esta confrontación de posiciones presentada entre los más altos jueces del país no cambió la forma de decidir de los jueces municipales y del circuito debido a que la teoría objetiva no alcanzó a ser desarrollada de forma suficiente por el alto tribunal, por el contrario, fue controvertida y descartada un año después.

El juez, sea cual sea su categoría, debe fundar su decisión en normas positivas que se adecúen no solo a la realidad fáctica, sino a la jurídica. Hoy no existe una norma expresa que consagre la responsabilidad objetiva por colisión de automotores, tampoco es dable, según los recientes fallos de la corte, hacer una interpretación extralegal del artículo 2356. Estas situaciones impiden que el juez tome decisiones a partir de teorías —como la objetiva— que aún no se han concretado ni legal ni jurisprudencialmente.

Las cifras resultantes de la encuesta demuestran que el juez usa las alternativas establecidas en el Código Civil y no se arriesga a emitir fallos con base en teorías que no cuentan con disposición legal o por lo menos con desarrollo jurisprudencial. La culpa por el contrario —como veremos a continuación—, fue y es el factor de decisión por parte de los jueces, al momento de fallar los casos de responsabilidad extracontractual por colisión de automotores.

En ese contexto, este escrito invalida la teoría expuesta por la Corte Suprema de Justicia en 2009 (ponencia del exmagistrado Námén Vargas) en el sentido de que la responsabilidad objetiva no se arraigó en la jurisdicción ordinaria. Por el contrario, la culpa se mantuvo como el criterio de imputación en materia de colisión de automotores.

Así las cosas, este autor se alinea con la jurisprudencia reciente de la Corte Suprema de Justicia (Sentencia del 26 de agosto de 2010), en el sentido de mantener el concepto de culpa como el criterio único de imputación en materia de responsabilidad civil por colisión de automotores.

La culpa como factor de decisión

Los jueces civiles municipales de la ciudad de Cali reciben a diario por reparto tres procesos de diversas materias. Mensualmente reciben unos inventarios cercanos a treinta procesos, solo uno o dos de ellos corresponden a temas relacionados con responsabilidad civil extracontractual. Como vemos, el porcentaje de procesos de responsabilidad civil son la minoría en los despachos municipales.

Por su parte, los juzgados civiles del circuito cuentan con una carga superior en materia de responsabilidad, sus ingresos de procesos de este tipo ascienden a cinco o seis al mes.



Mas allá de la carga laboral que poseen los despachos, se evidenció que los jueces civiles municipales y del circuito centran su motivación en el factor culpa, esto se debe a que el juez puede obtener a través de este factor de imputación un sustento legal y jurisprudencial más sólido y más acorde con la tradición jurídica colombiana, y sobre todo un método de decisión más decantado por la jurisprudencia.

Igualmente, el juez no puede ir en contravía de lo estipulado en la normatividad civil vigente, cada actuación debe estar enmarcada dentro de la legalidad; en el caso de la culpa, además de estar consagrada de forma expresa en el Código Civil, es el factor de decisión idóneo para dirimir los conflictos de responsabilidad por colisión de automotores, no solo por su pertinencia en materia probatoria, sino también por su desarrollo jurisprudencial y doctrinal que hacen más fácil para el juez, sustanciar cada proceso.

Como especifica el profesor Pérez Vives (1968):

El juez tiene gran amplitud de criterio para verificar el paralelo; por eso se ha dicho que en el modelo tomado, el hombre prudente y diligente, como el buen padre de familia, es en realidad el propio juez –el buen juez–, quien se interrogará si él, al haber estado en las mismas circunstancias de hecho, habría actuado en forma diferente al demandado y habría por lo tanto evitado el perjuicio (p. 164).

CONCLUSIONES

- El régimen de imputación que aplica para la responsabilidad civil por colisión de automotores siempre ha estado basado en la culpa. Los jueces han respetado los postulados de la normatividad civil y no han modificado su forma de fallar por los intentos fallidos de la Corte Suprema de Justicia de introducir el criterio de imputación objetiva.
- La culpa es uno de los conceptos fundantes no solo del Código Civil colombiano, sino de mu-

chas codificaciones latinoamericanas. El hecho de desconocer este término en materia de responsabilidad civil extracontractual por colisión de automotores implicaría un cambio de legislación que no solo afectaría la normatividad civil, sino a las demás normas nacionales que consagran la culpa como uno de los criterios de imputación.

- La teoría objetiva basada en el riesgo y la causalidad, viene siendo tratada en la jurisprudencia nacional; sin embargo, no logró entrar en funcionamiento de forma definitiva por no tener un respaldo legal y sobre todo, por carecer de elementos ajustados a la ley civil para resolver casos de responsabilidad por colisión de automotores.
- Las divergentes teorías objetiva y subjetiva discutidas por la Corte Suprema de Justicia referentes a la responsabilidad civil extracontractual por colisión de automotores, no han generado inestabilidad jurídica; por el contrario, han reafirmado a la culpa como el factor de decisión idóneo para fallar los casos de responsabilidad civil extracontractual por colisión de automotores.
- Los temas relacionados con actividades catalogadas como peligrosas siempre van a ser objeto de discusión y más en las salas de decisión de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia. Sin embargo, es claro que los cambios jurisprudenciales que se produzcan en el alto tribunal obedecerán a las líneas de pensamiento de sus integrantes y no siempre a lo establecido por el legislador.
- El trabajo de campo de este artículo evidenció que la mayoría de jueces civiles de categoría municipal y del circuito de Bogotá y Cali acuden a la codificación civil (culpa) para dirimir los conflictos relacionados con la responsabilidad civil extracontractual por colisión de automotores, apoyados en la reciente jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la cual reivindicó el concepto de culpa.
- El juez siempre estará investido de autonomía judicial y podrá calificar de acuerdo a su sana crítica, por tanto, este tipo de controversias que no han sido totalmente agotadas siempre estarán sujetas a la valoración individual del juzgador.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Código civil colombiano, [CC]. Ley 57 de 1887. Artículo 64. 26 de mayo de 1873. (Colombia).
- Código civil colombiano, [CC]. Ley 57 de 1887. Artículo 2341. 26 de mayo de 1873. (Colombia).
- Código civil colombiano, [CC]. Ley 57 de 1887. Artículo 2356. 26 de mayo de 1873. (Colombia).
- Código Civil de la República de Chile, [CC]. Código civil de Andrés Bello. P. Lira Urquieta, introducción y notas. 14 de diciembre de 1855 (Chile).
- Código Nacional de Tránsito Terrestre, [CNT]. Ley 769 del 2002. Artículo 73. 6 de Agosto de 2002.
- Colombia, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil. Exp. N° 11001-3103-038-2001-01054 - 01. (Magistrado Ponente: William Námén Vargas; veinticuatro (24) de agosto de 2009).
- Colombia, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil. Exp. N°47001-3103-003-2005-00611-01. (Magistrada Ponente: Ruth Marina Díaz Rueda; veintiséis (26) de agosto de 2010).
- Colombia, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil. Exp.7724. (Magistrado Ponente: Arturo Solarte Rodríguez; Dieciséis (16) de diciembre de 2010).
- Colombia, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil. Exp.76001-31- 03-009- 2006-00094-01. (Magistrado Ponente:Ariel Salazar Ramírez; Dieciocho (18) de diciembre de 2012).
- Colombia, Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil. Radicación N° 05266 31 03 002.2002 00010 01. (Magistrada Ponente:Margarita Cabello Blanco; Cinco (05) de agosto de 2014).
- Constitución Política [CP]. Artículo 88.7 de julio de 1991 (Colombia).
- Malinvaud, P. (1990). *Droit des obligations*. Paris: Litec.
- Mantilla, F. (2007). El principio general de responsabilidad por culpa del derecho privado colombiano. *Revista Opinión jurídica*, 6(11), 131-150.
- Martínez, B. M. (2008). La faute y la culpa. *Revista Crítica de Derecho Privado*, 5, 275-298.
- Martínez, G. & Martínez, C. (2003). *Responsabilidad civil extracontractual* (11^o ed.). Bogotá: Editorial Temis S.A.
- Mazeaud, H., Mazeaud, L. & Tunc, A. (1957). *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle (T. I)*. Paris: Editions Montchrestien.
- Melich, J. (1995). *La responsabilidad civil por hechos ilícitos (2 vols.)*. Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales.
- Parra, J. (2006). *Manual de derecho probatorio (15^o ed.)*. Bogotá: Librería Ediciones del Profesional.
- Pérez, Á. (1968). *Teoría general de las obligaciones (T. II)*. Bogotá: Editorial Temis.
- Preciado, D. (1987). *Indemnización de Perjuicios - Responsabilidad Civil Contractual. Extracontractual y Delictual (T. I)*. Bogotá: Editorial Librería del Profesional.
- Rocha, A. (1949). *De la prueba en derecho*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Sección de Extensión Cultural.
- Santos, J. (1996). *Instituciones de responsabilidad civil (T. III)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Tamayo, A. (2009). *La responsabilidad civil extracontractual y la contractual (3^o ed.)*. Bogotá: Ediciones doctrina y Ley Ltda.
- Uribe, R. (1979). *Cincuenta breves ensayos sobre obligaciones y contratos*. Bogotá: Temis.
- Velásquez, O. (2013). *Responsabilidad civil extracontractual*. Bogotá: Universidad de La Sabana, Editorial Temis S.A.
- Villey, M. (1993). *Le droit romain. Coll. Que sais-je?*. París: PUF.

