

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL: SEGURO DE TRANSPORTE



SEBASTIÁN ECHEVERRI ÁLVAREZ

**Presentado para optar al título de
ESPECIALISTA EN DERECHO DE SEGUROS**

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS
BOGOTÁ D.C., COLOMBIA
2017**

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por que no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por que las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”

ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL: SEGURO DE TRANSPORTE

TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción.
2. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: Arturo Solarte Rodríguez. 16 de diciembre de 2010. Referencia: 05001-3103-010-2000-00012-01.
 - 2.1. Reseña.
 - 2.1.1. Relación de los Hechos.
 - 2.1.2. Planteamiento del Problema Jurídico.
 - 2.1.3. Reseña de los fallos de instancia.
 - 2.1.4. Fundamentos del Fallo de Segunda Instancia.
 - 2.1.5. Recurso de Casación.
 - 2.1.6. Consideraciones de la Corte.
 - 2.2. Evaluación Crítica.
3. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: William Namén Vargas. 12 de diciembre de 2008. Referencia: 11001-3103-032-2002-00537-01.
 - 3.1. Reseña.
 - 3.1.1. Relación de los Hechos.
 - 3.1.2. Planteamiento del Problema Jurídico.
 - 3.1.3. Reseña de los fallos de instancia.
 - 3.1.4. Fundamentos del Fallo de Segunda Instancia.
 - 3.1.5. Recurso de Casación.
 - 3.1.6. Consideraciones de la Corte.
 - 3.2. Evaluación Crítica.

4. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo. Magistrado Ponente: Ramiro Pazos Guerrero. 27 de marzo de 2014. Referencia: 0500123310001996207801 (21.027).

4.1. Reseña.

4.1.1. Relación de los Hechos.

4.1.2. Planteamiento del Problema Jurídico.

4.1.3. Reseña y Fundamentos del Fallo de Primera Instancia.

4.1.4. Recurso de Apelación.

4.1.5. Consideraciones del Consejo de Estado.

4.2. Evaluación Crítica.

5. Conclusión.

6. Bibliografía.

ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL: SEGURO DE TRANSPORTE

1. Introducción.

El presente trabajo de análisis jurisprudencial reúne tres piezas de relevancia nada despreciable para el ámbito de los seguros de transporte. En la primera de ellas, proferida por la Honorable Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, se tratará lo dispuesto en el artículo 992 del estatuto mercantil, en la medida de determinar algunos criterios para entender cómo puede el transportador se librar de su responsabilidad por el cumplimiento de la obligación contractual. Representa una sentencia particular en la medida en que, por tratarse de un demandante subrogado, no se determinan a profundidad conceptos del contrato de seguro, sino que se enfoca en el acuerdo de transporte propiamente.

En segundo lugar, a través de otra sentencia de la misma corporación, se hacen precisiones clave sobre el interés asegurable tanto en los seguros de daños en general como en el seguro de transporte en particular. Del análisis de la providencia se obtienen algunos límites de dicho interés y los parámetros para determinarlo, así como aclaraciones fundamentales sobre las diversas formas de interés coexistentes en los seguros de daños y la variación que los mismos tienen dependiendo de lo que pretenda asegurarse. En punto del seguro de transporte, el fallador determina las dos clases de intereses concurrentes y define las formas de tratamiento de cada uno de estos.

Finalmente, se reseña una sentencia del Consejo de Estado, de especial relevancia para litigantes y jueces, por cuanto establece normas claras para la liquidación de los montos de las indemnizaciones en los seguros de daños y en particular la forma en la que deben asumirse aseguradas las mercancías en el seguro de transporte, lo que permite una comprensión integral de esta clase de contratos y su manejo en caso de la eventual ocurrencia de un siniestro.

La metodología del trabajo implica una reseña de cada uno de los elementos de las sentencias, así como una evaluación crítica de las decisiones tomadas por las diferentes corporaciones, y concluye presentando una serie de consideraciones generales para dar al lector una visión de los parámetros establecidos por estas tres piezas jurisprudenciales.

Así las cosas, se procede entonces al estudio de la primera de las providencias que, como ya se mencionó, fue proferida por la honorable Corte Suprema de Justicia en el año 2010.

2. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: Arturo Solarte Rodríguez. 16 de diciembre de 2010. Referencia: 05001-3103-010-2000-00012-01.

Recurso Extraordinario de Casación de COMPAÑÍA SURAMERICANA DE SEGUROS S.A. contra SCHENKER COLOMBIA S.A. y COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL ORIENTE ANTIOQUEÑO LTDA. -COOTRANSORAN-.

2.1. Reseña.

2.1.1. Relación de los Hechos.

A continuación, se presentarán los hechos jurídicamente relevantes para el caso objeto de estudio. Lo anterior, teniendo en cuenta que estos hechos no corresponden necesariamente con los del caso, sino con aquellos hechos que se encuentran probados y se consideran de especial importancia para el estudio del problema jurídico.

2.1.1.1. La sociedad Durespo S.A. contrató con Compañía Suramericana de Seguros, (en adelante como “SURA”) una póliza de transporte de mercancía en la modalidad todo riesgo.

2.1.1.2. Durespo S.A. contrató con Schenker Colombia S.A. (en adelante como “Schenker”) para que ésta última trajera desde Alemania una mercancía para entregar en Medellín.

2.1.1.3. En la porción terrestre del transporte, entre Cartagena y Medellín, la mercancía fue

hurtada, por lo cual Durespo reclamó a SURA, quien pagó el valor del siniestro y se subrogó en los derechos de Durespo.

2.1.1.4. SURA demandó tanto a Schenker como al transportador terrestre, la Cooperativa de Transportadores del Oriente Antioqueño Ltda., (en adelante como “Cootransoran” o la “Cooperativa”).

2.1.1.5. La Corte encontró que los contratos celebrados entre Durespo y Schenker y entre Schenker y Cootransoran son completamente independientes, razón por la cual SURA no tiene legitimación para ejercer acción en contra de Cootransoran.

2.1.1.6. Schenker actuó como un comisionista de transporte frente a Durespo, por lo tanto, era responsable de entregar las mercancías a Durespo en Medellín.

2.1.1.7. Schenker no cumplió con uno de los requisitos para exonerarse de su responsabilidad según el artículo 992 del Código de Comercio, puesto que a pesar de que las mercancías fueron hurtadas, hecho probado, no fue posible demostrar que se implementaron todas las medidas razonablemente exigibles para impedir la pérdida de la mercancía.

2.1.2. Planteamiento del Problema Jurídico.

El problema jurídico que se plantea en esta oportunidad la Corte Suprema de Justicia, consiste en determinar ¿Qué alcance tiene la obligación del transportador establecida por el artículo 992 del Código de Comercio, de adoptar todas las medidas razonables según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación, para exonerarse de su responsabilidad?

2.1.3. Reseña de los Fallos de Instancia.

2.1.3.1. Primera Instancia: El juez de primera instancia decidió absolver a las demandadas por considerar que ocurrió un evento de fuerza mayor y se cumplieron todas las condiciones para la exoneración de responsabilidad del transportador.

2.1.3.2. Segunda Instancia: En esta oportunidad, el tribunal confirma el fallo de primera

instancia.

2.1.4. Fundamentos del Fallo de Segunda Instancia.

El fallador de segunda instancia, al evaluar el caso, planteó que procedía la subrogación en contra de las dos sociedades demandadas y encontró probada la existencia del contrato de seguro, así como el pago de la indemnización y la existencia y ocurrencia del siniestro, esto es, la pérdida de la mercancía.

Por otro lado, al estudiar el contrato de transporte, refiere que el hecho de que la obligación del transportador sea de las denominadas de “resultado” no puede, de ninguna manera, implicar que el régimen de responsabilidad sea objetivo. Lo anterior con base en que el mismo artículo 992 del Código de Comercio dispone cuales son las formas mediante las cuales el transportador puede exonerarse de su responsabilidad, a saber: que demuestre la existencia de una causa extraña y que acredite que tomó todas las medidas razonablemente esperadas de un profesional del transporte para evitar el evento que lo llevó a incumplir el contrato.

Sobre el caso en concreto, el *a quo* afirmó que la causa extraña estaba ampliamente probada, por cuanto el hurto de la mercancía quedó demostrado sin hesitación. En tratándose de las medidas que el transportador debía tomar para prevenir la ocurrencia del hecho que lo llevó a incumplir el contrato, el tribunal encontró que todas las medidas adoptadas por Cootransoran resultaron razonables y ajustadas a lo que se esperaría de un transportador profesional. Así mismo, determinó que la irresistibilidad de la situación no le permitió a la Cooperativa tomar acción alguna distinta a las ya adoptadas.

En consecuencia, el tribunal de segunda instancia decidió absolver a Cootransoran y confirmar el fallo de primera instancia. Sobre Schenker, el *iudex a quo* determinó que no podía decidirse nada

distinto a lo fallado respecto de la Cooperativa, por su inexorable relación de conexidad y por cuanto la mercancía se perdió en manos de Cootransoran, luego su exoneración debe cobijar a quien la contrató para el transporte.

2.1.5. Recurso de Casación.

El casacionista, a nombre de SURA, presentó dos cargos contra la sentencia de segunda instancia, los dos basados en la causal primera de casación. El primero de los cargos por violación indirecta de la ley sustancial y el segundo por violación directa de la misma.

2.1.5.1. Cargo Primero: Violación indirecta de normas sustanciales.

Se presenta este cargo alegando que el *a quo* incurrió en violación indirecta del artículo 992 del Código de Comercio por error de hecho en la apreciación de cuatro (4) de las pruebas allegadas al proceso. En la opinión del litigante, de la denuncia penal por hurto de las mercancías, realizada por el conductor del camión hurtado, no se tuvo en cuenta que el transportista conocía el alto valor de los bienes, por lo cual se requería de medidas de seguridad reforzadas; adicionalmente, manifiesta que en una comunicación que Cootransoran dirigió a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la Cooperativa claramente reconoció que las medidas adoptadas no eran suficientes para proteger la mercancía. Sobre el interrogatorio practicado al Representante Legal de la Cooperativa, el recurrente afirma que es evidente que la empresa transportadora conocía las condiciones de peligrosidad de la vía y que no se adoptaron todas las medidas que se habían tomado en otras oportunidades para proteger la carga. Finalmente, del testimonio que se practicó en el proceso al conductor del vehículo, para el casacionista se hace evidente que el sistema de comunicación utilizado no fue el adecuado y que se dejó de reforzar el grupo de escoltas de la carga, situación contraria a lo que había ocurrido en oportunidades anteriores.

En conclusión, afirma el recurrente que se probó el alto valor de la mercancía y que la

cooperativa no adoptó todas las medidas que había tomado en ocasiones anteriores para proteger mercancía de valor similar, por lo cual incumplió lo preceptuado por el artículo 992 del Código de Comercio y no puede exculparse en su responsabilidad. En consecuencia, solicita a la corte analizar la valoración de las pruebas y casar la sentencia de segunda instancia para en su lugar acceder a las pretensiones de la demanda.

2.1.5.2. Cargo Segundo: Violación directa de normas sustanciales.

Dado que, en la opinión de la Corte, este cargo no debía prosperar, no se hace referencia alguna al mismo en la sentencia.

2.1.6. Consideraciones de la Corte.

Como ya se mencionó, la Corte Suprema de Justicia omitió hacer referencia al segundo de los cargos del recurso, por cuanto no halló posibilidad de prosperidad en el mismo. Ahora bien, ocupándose del primero, la Corte inicia su análisis haciendo referencia al contrato de transporte y su definición. A este respecto, el *ad quem* afirma que el contrato de transporte es un pacto consensual que involucra la obligación de resultado de transportar las mercancías o personas encomendadas en el mismo estado en que las recibe. En virtud de esta afirmación, la Corte concluye que el transportista solo puede exonerarse de su responsabilidad a través de la acreditación de la existencia de una causa extraña o de un vicio propio de la cosa. Lo anterior debe necesariamente estar acompañado de la prueba de que tomó todas las medidas razonablemente esperadas de un profesional para evitar el perjuicio o su agravación. Es fundamental mencionar sobre este punto que, si no se exigiera al transportista la acreditación de las medidas tomadas, la causa no sería del todo extraña y en consecuencia no podría exonerarse.

En cuanto a la responsabilidad del transportador, el juzgador aclara que, dado que es un profesional en su trabajo, está mejor preparado para asumir los riesgos cotidianos de su profesión,

de suerte que la simple mala suerte común, a los ojos de un transportador, debe ser responsabilidad profesional, lo que implica que su responsabilidad es más rigurosa.

Sobre las medidas razonables que deben adoptarse, el *ad quem* reitera que no existe un listado categórico de dichas medidas, pues corresponde al transportador identificar aquellas que deben aplicarse conforme a los riesgos que asume cada cual, en consecuencia, la razonabilidad de las medidas dependerá de cada caso en particular.

En cuanto a los hechos del proceso, el fallador en última instancia encontró probadas las medidas de seguridad tomadas por la Cooperativa, así como que la misma conocía la situación de inseguridad de las vías y el alto costo de las mercancías. Así mismo, la Corte identificó que en otras oportunidades se habían adoptado medidas de seguridad adicionales como la comunicación por radio, el sistema de mosqueo y el refuerzo de escoltas. En consecuencia, el *ad quem* afirma que el transportador no adoptó todas las medidas de seguridad razonablemente esperadas y en consecuencia decide casar la sentencia, dictando sentencia sustitutiva.

Ya en sede de apelación, a través de la sentencia sustitutiva, la Corte elaboró el siguiente análisis:

- El contrato celebrado entre Schenker y Durespo es independiente del celebrado entre Schenker y Cootransoran, por cuanto Schenker actuó frente a la Cooperativa en nombre propio. Así las cosas, SURA no puede subrogarse contra Cootransoran dado que Durespo no tendría legitimación para demandar a ésta última. En consecuencia, las pretensiones contra la Cooperativa no pueden prosperar y no se evalúan las excepciones de mérito presentadas por la misma.
- Posteriormente, se revisa la naturaleza del contrato celebrado entre Durespo y Schenker, concluyendo que el mismo es un contrato de comisión de transporte en lugar de una

- agencia de carga. Lo anterior, por cuanto Schenker actuó siempre en nombre propio, aun cuando haya sido por cuenta de un tercero, y por tanto, se hizo parte en el contrato de transporte, cosa que no sucedería si actuara como intermediario agente de carga.
- Teniendo en cuenta lo anterior, Schenker era el responsable de entregar la mercancía a Durespo y no puede exonerarse de su responsabilidad por cuanto no pudo acreditar que Cootransoran, o la misma Schenker, hubieran adoptado todas las medidas razonablemente esperadas de un profesional del transporte para evitar la pérdida de la mercancía.
 - Finalmente, el *ad quem* afirma que SURA está legitimado para actuar en virtud de la subrogación en contra de Schenker y desestima las excepciones propuestas por ésta última.

Así las cosas, actuando como fallador de segunda instancia a través de sentencia sustitutiva, la Corte Suprema de Justicia resolvió:

- a. Casar la sentencia de segunda instancia.
- b. Revocar el fallo proferido por el tribunal.
- c. Negar las pretensiones en contra de la Cooperativa por falta de legitimación en la causa por activa.
- d. Negar las excepciones de Schenker.
- e. Declarar responsable a Schenker por la pérdida de la mercancía.
- f. Condenar a Schenker por el valor de la indemnización pagada por SURA a Durespo, junto con la corrección monetaria, y el pago de costas asumidas por ellas a la Cooperativa y a SURA.

2.2. Evaluación Crítica.

En la opinión del suscrito, la Corte Suprema de Justicia hace un análisis profundo sobre la

situación del caso y en particular sobre los elementos del contrato de transporte como acto contentivo de una obligación de resultado. En punto de lo dispuesto por el artículo 992 del estatuto mercantil vigente, es acertada la opinión de la Corte, por cuanto determina si las medidas tomadas por el transportador son o no suficientes, según su *lex artis*, sin desconocer que no existe una lista taxativa de dichas medidas. Así las cosas, el *ad quem* analizó el caso a la luz de la conducta de la transportadora y la forma en la que se habían ejecutado contratos anteriores, pudiendo comprobar que, en efecto, habían actuado en contra de sus propias políticas y, por lo tanto, de manera deficiente en la evitación de la ocurrencia del siniestro.

En cuanto al problema jurídico planteado, la Corte satisface la pregunta ampliamente al definir los criterios mediante los cuales se puede llegar a definir si son o no razonables las medidas adoptadas y si debían adoptarse unas distintas, con el fin de que un transportador pueda exonerarse de su responsabilidad. Dado que la obligación es de las llamadas “de resultado”, implicando que el compromiso de cumplimiento es ineludible, es decir, que el transportador se obliga a entregar la mercancía, sin consideración a las condiciones particulares de cada producto o empresa, ni siquiera a las dificultades que el transportador podría tener que sortear durante los trayectos, resulta de especial importancia que el fallador de última instancia fije los parámetros para exonerarse de la responsabilidad, puesto que sin estas medidas, se sometería a los profesionales del transporte no solamente a cumplir obligaciones de resultado, sino además a un régimen de responsabilidad objetiva que, en estricto sentido, les haría prácticamente imposible su exoneración.

Desde el punto de vista de seguros, si efectivamente se mantuviera un régimen de responsabilidad objetiva sobre obligaciones de resultado y sin parámetros para la exoneración, el riesgo para las aseguradoras sería demasiado alto, puesto que cualquier evento que ocurriese a la carga sería responsabilidad del transportador y en consecuencia la aseguradora tendría que cubrirlo. En esa

medida, las primas tendrían que ser tan elevadas, que los transportadores seguramente decidirían no contratar seguros sino, por el contrario, autoasegurarse a través del ahorro o de medidas mucho menos ortodoxas.

Concluido el análisis de la primera providencia, se referenciará ahora la sentencia proferida por la sala de casación civil de la honorable Corte Suprema de Justicia el 12 de diciembre de 2008, con ponencia del doctor William Namén.

3. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: William Namén Vargas. 12 de diciembre de 2008. Referencia: 11001-3103-032-2002-00537-01.

Recurso Extraordinario de Casación interpuesto por CONDOR S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES, demandado dentro del proceso, contra AUTO COLLECTION S.A. EN LIQUIDACIÓN.

3.1. Reseña.

3.1.1. Relación de los Hechos.

A continuación, se presentarán los hechos jurídicamente relevantes para el caso objeto de estudio. Lo anterior teniendo en cuenta que no corresponden necesariamente con los hechos del caso sino con aquellos hechos que se encuentran probados y se consideran de especial importancia para el estudio del problema jurídico.

3.1.1.1. Auto Collection S.A. (en adelante como “Auto Col”), contrató con Cóndor S.A. Compañía de Seguros Generales (en adelante como “Cóndor”) una póliza de seguro amparando una serie de vehículos por los riesgos de pérdida o daño material, con ocasión del transporte entre Santa Marta y Bogotá, con las siguientes condiciones:

3.1.1.1.1. Vigencia del 27 de abril de 2000 al 25 de mayo de 2000.

3.1.1.1.2. Horario solar.

3.1.1.1.3. No se excluye saqueo ni falta de entrega.

3.1.1.2. Uno de los vehículos fue hurtado a las 3 de la madrugada, mientras el vehículo de transporte se encontraba detenido en el municipio de Bosconia.

3.1.1.3. Ante la solicitud de Auto Col, Cóndor se negó a pagar la indemnización del seguro, alegando que no existía interés asegurable.

3.1.2. Planteamiento del Problema Jurídico.

En el caso de marras, se plantea la Corte Suprema de Justicia el siguiente problema jurídico: ¿En qué consiste el interés asegurable en los seguros de daños?

De una lectura integral de la sentencia, puede evidenciarse que, en tratándose del cargo tercero, existen una serie de consideraciones que no se corresponden con la respuesta a este problema, no obstante incluirse dentro de la sentencia. El dicho de la Corte a este respecto no se tiene como la solución problema jurídico por cuanto las breves afirmaciones hacen referencia exclusiva al caso concreto y no permiten dilucidar asuntos con el nivel de abstracción adecuado para considerarse de carácter general o aplicables a otros casos.

3.1.3. Reseña de los Fallos de Instancia.

3.1.3.1. Primera Instancia: En esta oportunidad, el juzgador de primera instancia consideró que existía falta de interés asegurable del demandante y, en consecuencia, falló a favor de Cóndor.

3.1.3.2. Segunda Instancia: Al contrario del fallo primigenio, en sede de apelación el fallador revocó la sentencia y en su lugar falló a favor de Auto Col.

3.1.4. Fundamentos del Fallo de Segunda Instancia.

Para revocar el fallo de primera instancia, el *ad quem* se ocupó de revisar el elemento “interés

asegurable” dentro de los contratos de seguro, afirmando que éste es un elemento esencial de los mismos, con base en el artículo 1083 del estatuto mercantil vigente. Como elemento de la esencia, el tribunal definió el interés asegurable como la *“posibilidad de merma patrimonial directa o indirecta, ante la realización del riesgo asegurado”*. De lo anterior, consideró además el fallador que puede contratar el seguro y reclamar la indemnización quien tenga interés en que el siniestro no ocurra.

Analizando el caso en concreto, el tribunal encontró probada la legitimación y el interés de Auto Col por cuanto fue ésta quien importó el vehículo al país legalmente y quien tenía interés en que el mismo llegara sano y salvo a Bogotá. Así mismo, analizó el hecho de que no se hubiese excluido de la póliza el tiempo que el vehículo estuviese detenido para poder cumplir con el horario solar pactado, entendiendo que, para la distancia que debía recorrer, era evidente que requería detenerse en algún punto del camino. Finalmente, el tribunal revisó el objeto social del demandante para determinar que tenía altísimo interés en proteger el vehículo de los daños que pudiese sufrir o de su pérdida, en lugar de limitar su responsabilidad como transportador, que no era.

Concluye pues el tribunal que Auto Col tenía no solo interés asegurable sino legitimación para reclamar la indemnización, desestima las excepciones propuestas por no considerarlas serias y condena a Cóndor a pagar el siniestro.

3.1.5. Recurso de Casación.

Presentó el recurrente, en representación de Cóndor, tres cargos en su recurso, todos con base en la causal primera de casación del Código de Procedimiento Civil.

3.1.5.1. Cargo Primero: Violación directa de normas sustanciales.

Alega el casacionista en su recurso, que la sentencia del fallador de segunda instancia viola directamente las normas sustanciales por aplicar indebidamente el artículo 1083 del Código de Comercio y por haber dejado de aplicar las disposiciones contenidas en los artículos 1037 numeral 2, 1040 y 1045 del mismo cuerpo normativo.

El recurrente basa su argumento en que el tribunal, al fallar, consideró que el interés asegurable existía en la medida en que Auto Col pagó el valor de la importación, los fletes y demás costos de ingreso del vehículo al país, lo que no corresponde con el interés asegurable del seguro de daños, que consiste en que el bien se mantenga en óptimas condiciones y no en el detrimento patrimonial que podría sufrir el asegurado. Lo anterior se basa, para el litigante, en lo dispuesto por el artículo 1083 *ejusdem*, según el cual el tomador del seguro debe estar interesado en evitar la ocurrencia del siniestro por ostentar la calidad de propietario, copropietario, fideicomisario, usufructuario, arrendatario, acreedor o administrador de los bienes, o debe tener un interés indirecto en la preservación patrimonial.

Según el recurrente, el tribunal no basó su raciocinio en la pérdida del bien objeto del seguro, sino en el detrimento patrimonial sufrido por el demandante al asumir los costos de la importación, riesgo propio del seguro de responsabilidad civil, no contratado.

3.1.5.2. Cargo Segundo: Violación indirecta de normas sustanciales.

Alega el litigante que el tribunal, al proferir su sentencia, vulneró indirectamente por aplicación indebida el artículo 1083 del estatuto mercantil y dejó de aplicar los artículos 1036 numeral segundo, 1045, 1047, 1048, 1117 y 1118 de la misma obra, por errores de hecho en la apreciación de las pruebas.

Sobre el particular, afirma el casacionista que el tribunal confundió el pago de gastos con el interés asegurable sobre el bien, que era un vehículo y no el costo de la importación del mismo.

Lo anterior se sustenta en que, según el recurrente, del interrogatorio de la representante legal de Auto Col se deduce que no tenían derechos patrimoniales directos ni indirectos sobre el vehículo y, por lo tanto, contrataron la póliza sin interés asegurable al hacerlo a nombre propio y no en nombre del tercero propietario. De nuevo, se afirma que existe una confusión entre el interés asegurable y el interés de Auto Col en la realización del negocio derivado de la importación.

Finalmente, afirma el casacionista que hay una clara inconsistencia entre quien adquirió el vehículo, lo importó y lo transportó (*v.gr.* ciudadano miembro del cuerpo diplomático) y Auto Col como tomador de la póliza, por lo cual no puede considerarse a Auto Col como legítimamente interesada en la no ocurrencia del siniestro, por ser ajena ésta a los derechos sobre el vehículo, no obstante haber asumido los gastos.

3.1.5.3. Cargo Tercero: Violación por inaplicación de normas sustanciales.

Al tenor literal de lo transcrito por la Corte en la sentencia de casación, el recurrente alega que el tribunal violentó los artículos 1058, 1060 y 1061 del Código de Comercio por falta de aplicación de los mismos como consecuencia de errores de hecho en la apreciación de las excepciones formuladas por Cóndor y de las pruebas que obran en el expediente.

Sustenta el cargo en que, al no analizar a profundidad las excepciones propuestas, se dejaron de analizar los hechos y pruebas que soportaban las mismas. Por lo cual no se le dio una apreciación integral al caso.

Adicionalmente, alega el casacionista que hubo reticencia en la declaración de asegurabilidad por

cuanto no se declaró la importación a nombre de un tercero y por cuanto el vehículo en el que se declaró el transporte, no fue aquel en el cuál se hurtó el vehículo asegurado.

Finalmente, el litigante afirma que se incumplieron las garantías del contrato por que no se transportó el vehículo exclusivamente en horario solar, pues el mismo fue hurtado en horas de la madrugada.

3.1.6. Consideraciones de la Corte.

A continuación, se procederá a reseñar lo considerado por la Corte, haciendo referencia particular a las precisiones realizadas respecto de cada uno de los cargos.

3.1.6.1. Sobre el Cargo Primero:

Revisados los argumentos del casacionista, la Corte inicia su análisis definiendo el interés asegurable como elemento esencial del contrato de seguro, sin cuya presencia no podría existir el acto. En cuanto a los seguros de daños, la Corte afirma que es asegurable todo interés patrimonial lícito susceptible de estimación pecuniaria. Además, aclara que toda persona cuyo patrimonio pueda verse afectado directa o indirectamente por la ocurrencia del riesgo, tiene dicho interés. Por este motivo, frente a un mismo bien pueden coexistir diversos intereses con titulares distintos, todos ellos igualmente asegurables, sin que tenga que existir una relación de dominio entre la persona y el bien. Sobre este punto en particular, concluye el fallador que son las anteriores razones las que hacen posible que un seguro real pueda albergar uno de responsabilidad civil, éste último por los perjuicios que pueda sufrir el patrimonio protegido.

Por otro lado, al analizar el caso en concreto, la Corte aclara que el tribunal actuó adecuadamente al vincular el interés asegurable a la ocurrencia del riesgo asegurado, esto es, a la pérdida sufrida por la desaparición del vehículo. El hecho de que se haya referido a los costos de la importación

del bien y a los demás gastos relacionados, respondió únicamente a que el tribunal debía determinar dónde estaba el detrimento patrimonial sufrido por Auto Col y no, como afirma el recurrente, a que el interés asegurable fuera la seguridad de los costos y no el vehículo.

Finalmente, la Corte explica que el hecho de que Auto Col no apareciese registrado como dueño del vehículo, no puede considerarse como razón para asumir que no tenía interés en su conservación. Esto por cuanto la entrega definitiva al propietario en Bogotá, sería el hecho que le permitiría a Auto Col recuperar lo invertido y obtener una ganancia, hecho que no ocurrió por el hurto acontecido. En suma, para el fallador es evidente que la desaparición del vehículo era un riesgo del cual Auto Col necesitaba protegerse, como en efecto lo hizo al adquirir el seguro.

Concluye la Corte desestimando el cargo y recordando que el simple desacuerdo o diferencia de opinión, no es suficiente para sustentar un cargo de casación.

3.1.6.2. Sobre el Cargo Segundo:

Sobre el particular, y habiendo definido las generalidades del contrato de seguro y resuelto sobre el interés asegurable, se adentra la Corte directamente en los reparos concretos sobre la sentencia presentados por el recurrente.

Inicia por afirmar que el cargo es, en sí mismo, contradictorio. La razón de esto es que el litigante reconoce los pagos realizados por Auto Col inicialmente, para luego cuestionar que los mismos se hubieran realizado, mencionando que esto no puede entenderse de la declaración de la representante legal de esta compañía. No obstante, concluye al respecto el *ad quem* que, si como afirma el recurrente, los pagos no se pueden relacionar con el interés asegurable, no es relevante conocer quién los efectuó.

Reitera además la Corte que el tribunal de segunda instancia no derivó el interés asegurable del pago de los costos y gastos de importación y transporte, sino de la afectación patrimonial sufrida por la pérdida del vehículo. Lo anterior por cuanto Auto Col no pudo recuperar su inversión ni recibir la utilidad esperada del negocio, causándosele un detrimento indemnizable a través del contrato de seguro. Al ser Auto Col la consignataria del vehículo, tiene claro interés asegurable en su riesgo de pérdida, puesto que su legitimación deviene de haber efectuado todos los desembolsos necesarios para que el bien efectivamente llegara al país, ingresara legalmente y fuera transportado hasta la ciudad de Bogotá, situación que no se presentó por cuanto fue hurtado a mitad del camino.

Considerando todo lo anterior, la Corte no le asigna prosperidad al cargo.

3.1.6.3. Sobre el Cargo Tercero:

Brevemente responde la Corte a los señalamientos del recurrente afirmando que lo dicho sobre la reticencia no tiene sustento por cuanto el vehículo en que se transportaba el bien hurtado fue siempre el mismo. Así mismo, aclara que el no haber declarado que el vehículo se importaba a nombre de terceros no es fundamento para alegar que existió reticencia en la declaración, por cuanto el litigante falló en explicar cómo podía esta situación ser determinante para el estado del riesgo, y complementa con que la información fue una declaración espontánea de Auto Col y la aseguradora no se esmeró en conocer la identidad del beneficiario de la importación, razón por la cual se entiende que asumió el riesgo en el estado en que se encontraba, perdiendo la posibilidad de alegar reticencia.

Finalmente, afirma la Corte categóricamente que la acusación sobre la violación de garantías por no llevar a cabo el transporte en horario solar es falsa, pues está ampliamente demostrado que las horas fijadas se cumplieron.

En consecuencia, el *ad quem* no le otorga prosperidad al cargo y resuelve el caso de la siguiente manera:

- No casa la sentencia proferida por el tribunal en sede de apelación.
- Condena en costas a Córdor por la no prosperidad del recurso.

3.2. Evaluación Crítica.

En la opinión del suscrito, el caso de marras representa un reto para la honorable Corte Suprema de Justicia, quien como fallador de última instancia debió revisar los argumentos expuestos por el Tribunal Superior con respecto al interés asegurable en los seguros de daños; tema no solamente relevante sino también controvertido ampliamente en el recurso y controversial frente a la posición adoptada por la Corte.

Si bien el juzgador acierta en su sentencia, por cuanto reconoce a Auto Col un detrimento en su patrimonio por la pérdida del bien asegurado y en consecuencia ordena su indemnización, lo anterior no necesariamente deviene, como lo señala la Corte, de la contabilidad de Auto Col o de las erogaciones que fueron necesarias para que el bien objeto del seguro ingresara a Colombia, sino que debe tenerse en cuenta también la intención de las partes en un contrato de *uberrimae fidei*, como es el de seguros.

Al analizar el dicho del *ad quem* en el caso bajo examen, se evidencia que hay en efecto una importante prueba de que Auto Col sufrió un daño o disminución en su patrimonio por las gestiones relacionadas con el vehículo que debían entregar en Bogotá. No obstante, es menester reconocer que la sustentación del fallo de segunda instancia original, permite entender, como en efecto lo afirmó el casacionista, que de cierta manera lo que pretendía proteger Auto Col al tomar el seguro, no era el vehículo sino la inversión. Ahora bien, al analizar cuidadosamente lo dicho

por las partes, y en concordancia con lo expuesto arriba sobre la buena fe en el contrato de seguros, es evidente que Auto Col, al asegurar el vehículo, tenía en efecto un interés en proteger este bien de lo que le pudiera ocurrir en su transporte. Este interés, como afirma la Corte, deviene del hecho de que fue precisamente Auto Col quien adquirió el vehículo en el exterior y se comprometió a entregarlo en la ciudad de Bogotá al destinatario final, razón por la cual, si le ocurriese algo al vehículo, como en efecto pasó, Auto Col incumpliría el contrato con el comprador final del vehículo y perdería su inversión en el negocio.

En tratándose de los seguros de daños, es indiscutible que el objetivo último es proteger el patrimonio de quien lo contrata, bien a través de la protección de la integridad patrimonial misma, o a través de la protección de los bienes, que finalmente hacen parte también de la universalidad patrimonial. Desde este punto de vista, acierta el fallador de casación al afirmar que la intención de Auto Col al tomar el seguro era proteger su patrimonio del detrimento que podría sufrir por la pérdida del bien, lo cual solo podría probarse dejando ver el detrimento efectivamente sufrido.

En conclusión, se considera que la decisión de la Corte y su fundamentación son acertadas y se ajustan a la legislación vigente en Colombia en materia de Derecho de Seguros, aclarando que resultan fundamentales las aclaraciones sobre el interés asegurable, que permiten un mayor grado de certeza tanto para aseguradoras como para asegurados, al momento de contratar.

Concluido este capítulo, se procederá a analizar la última de las providencias, ésta en particular proferida por el honorable Consejo de Estado en el año 2014.

4. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo. Magistrado Ponente: Ramiro Pazos Guerrero. 27 de marzo de 2014. Referencia: 0500123310001996207801 (21.027).

Recurso de apelación interpuesto en el proceso de controversias contractuales entre Empresas Públicas de Medellín (en adelante como “EPM”) y las aseguradoras Colseguros S.A. (en adelante como “Colseguros”), la Andina S.A. (en adelante como “Andina”) y La Antorcha de Colombia S.A. (en adelante como “Antorcha”), conjuntamente denominadas las “Aseguradoras”, contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia, Caldas y Chocó, Sala de Descongestión, el 3 de enero de 2001 (en adelante como el “Tribunal”).

4.1. Reseña.

4.1.1. Relación de los Hechos.

A continuación, se presentarán los hechos jurídicamente relevantes para el caso objeto de estudio. Lo anterior teniendo en cuenta que estos hechos no corresponden necesariamente con los hechos del caso sino con aquellos que se encuentran probados y se consideran de especial importancia para el estudio del problema jurídico.

4.1.1.1. EPM y las Aseguradoras suscribieron un contrato de seguro de transporte con valor asegurado de USD \$5,000,000.

4.1.1.2. EPM adquirió mercancía a una sociedad en Italia, que la envió en medio marítimo desde Génova hasta Cartagena, donde debía descargarse para ser llevada hasta Medellín por medio terrestre.

4.1.1.3. Una parte de la carga se accidentó en Cartagena, en el proceso de desembarque, y sufrió daños considerables.

4.1.1.4. La carga fue inspeccionada por EPM y su corredor de seguros notificó a Colseguros, aseguradora líder, de la ocurrencia del siniestro.

4.1.1.5. En documento de ajuste, suscrito por EPM, el ajustador en representación de las

Aseguradoras y el corredor, se acordó que la mercancía sería reparada directamente por EPM.

4.1.1.6. La firma ajustadora informó a Colseguros del acuerdo y el inicio de los trabajos de reparación, por lo cual recomendó constituir una reserva de hasta USD \$800,000., con el fin de atender el siniestro.

4.1.1.7. El costo total de la reparación fue de COP \$799,581,303.66.

4.1.1.8. EPM puso a disposición de las Aseguradoras las piezas cambiadas como salvamento y recibió a título de indemnización un tercio del valor total de la reparación.

4.1.2. Planteamiento del Problema Jurídico.

En la oportunidad presente, el Consejo de Estado se propone dos problemas jurídicos concretos, a saber:

4.1.2.1. ¿Incumplieron las aseguradoras el contrato de seguro de transporte por no pagar la totalidad de la reparación?

4.1.2.2. Habiéndose efectuado llamamiento en garantía en contra del propietario de la maquinaria que ocasionó el siniestro, ¿Existe responsabilidad de éste?

En abstracto, lo que se propone resolver el Consejo de Estado podría formularse de la siguiente manera:

4.1.2.3. ¿Cuáles son los parámetros para fijar el monto de la indemnización en el seguro de daños?

4.1.3. Reseña y Fundamentos del Fallo de Primera Instancia.

En primera instancia, el Tribunal accedió a las pretensiones de EPM frente a las Aseguradoras y absolvió al llamado en garantía.

En su análisis, el Tribunal consideró lo siguiente:

- 4.1.3.1. Las excepciones propuestas de inexistencia del derecho del demandante; falta de legitimación por activa; y petición de modo indebido, fueron declaradas infundadas.
- 4.1.3.2. Adicionalmente, encontró probado que el valor asegurado corresponde al precio de la maquinaria que, aunque fue empacada en diferentes bultos, constituye una unidad indivisible.
- 4.1.3.3. Por otro lado, encontró probada la ocurrencia del siniestro durante el transporte y el hecho de que la maquinaria solo puede funcionar como una unidad íntegra.
- 4.1.3.4. Consideró el tribunal además que, dado que el seguro se contrató por un único valor, las Aseguradoras incumplieron el contrato al pagar solo una fracción de la indemnización.

4.1.4. Recurso de Apelación.

Contra la sentencia del *a quo* se presentaron recursos de apelación por todos los involucrados, esto es, tanto por la demandante (EPM) como por las Aseguradoras demandadas y el llamado en garantía (en adelante como “SIPSA”). Considerando lo anterior, se expondrán a continuación los argumentos de cada una de las partes por separado.

4.1.4.1. Recurso presentado por Seguros Generales (antes La Andina).

Andina presentó su recurso insistiendo en que el valor pagado a título de indemnización es el que en Derecho corresponde al siniestro ocurrido, por lo cual solicitó al Consejo de Estado estarse a dicho valor y no al reclamado, a estos efectos, sustentó su apelación en las diferencias existentes entre los seguros reales y patrimoniales; la inaplicación de la teoría de los conjuntos (es decir del artículo 1032 del estatuto mercantil); que el seguro de transporte cubre los riesgos que se concretan sobre un número determinado de bultos; y que, dado que el estártor era un bien divisible, se aseguró cada parte transportada por separado.

4.1.4.2. Recurso presentado por Colseguros y Antorcha.

Colseguros y Antorcha afirmaron a su turno que consideran que hay nulidad procesal por falta de jurisdicción e insistieron en sus argumentos de defensa de primera instancia. Por otro lado, señalaron que los intereses moratorios no pueden acumularse con la indexación y que los intereses moratorios no proceden por cuanto la cuantía del siniestro se demostró únicamente en el marco del proceso judicial. Finalmente, solicitaron que se condene a SIPSA y que no se les condenara en costas por no actuar temerariamente.

4.1.4.3. Recurso presentado por EPM.

A su turno, EPM señaló que las normas de la Ley 80 de 1993 son inaplicables al proceso en cuanto a intereses moratorios, por cuanto esta pieza normativa no estaba vigente al suscribir el contrato y, en todo caso, la ley excluye los contratos de seguro. Solicitó además que se aplicara lo dispuesto por el artículo 1080 del Código de Comercio en cuanto a intereses se refiere. Aclaró que los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo no pueden aplicarse por ser una condena en contra de particulares, y concluyó con el pedimento de que la condena en costas sea del 100%.

4.1.4.4. Recurso presentado por SIPSA.

Finalmente, el llamado en garantía solicitó que se condene en costas a las Aseguradoras y se adhirió a lo dicho por EPM; *petitum* que reafirmó en su alegato de conclusión.

4.1.5. Consideraciones del Consejo de Estado.

Dado que el caso de marras involucró sendos actores, todos con peticiones diversas, así como múltiples asuntos procesales de los cuales debía ocuparse el Consejo de Estado antes de proferir una decisión definitiva, se procederá a resumir brevemente lo dicho en cuanto a las cuestiones

procesales, para luego adentrarse en las consideraciones de fondo particulares.

4.1.6. Asuntos Procesales.

4.1.6.1. Nulidad.

A este respecto, atendiendo a que Colseguros y Antorcha solicitaron se declarara nulidad procesal por falta de jurisdicción, el Consejo de Estado aclara que esta solicitud ya fue atendida en primera instancia y que, al revisarla de nuevo, no encuentra vicios de procedimiento que den lugar a la nulidad alegada, por lo cual una vez más la niega.

4.1.6.2. Jurisdicción y competencia.

Sobre este tema particular, afirma el Consejo de Estado que, en tratándose de los contratos suscritos por establecimientos públicos de orden municipal (hoy empresas industriales y comerciales del Estado), es competente para resolver los conflictos que puedan surgir, la jurisdicción contencioso administrativa a través de la acción contractual.

4.1.6.3. Legitimación en la Causa.

Encuentra el Consejo de Estado que las partes están legitimadas por ser parte del contrato.

4.1.6.4. Caducidad.

En punto de la caducidad de la acción, el juzgador determinó que la misma no se ha configurado por cuanto no transcurrieron los dos (2) años desde la ocurrencia del hecho hasta la presentación de la demanda para que operase esta figura.

4.1.7. Consideraciones de Fondo.

Adentrándose en el caso concreto, el fallador inicia por aclarar que deberá ser analizado en el marco de la normatividad mercantil vigente en Colombia, por ser ésta la encargada de regular el

contrato de seguro. Procede luego el *ad quem* a definir las características de la póliza que del contrato de seguro de transporte deviene, afirmando que la misma es específica, en la medida en que se refiere a un transporte o una mercancía particular; es automática por cuanto existe la posibilidad de que la póliza establezca condiciones generales del contrato, de manera que las mercancías específicas queden cubiertas y los términos específicos se establezcan a través de certificados de seguro; y, es flotante puesto que se fija un valor máximo asegurado y se cobra al inicio solo un porcentaje de la prima, cubriendo una generalidad de bienes que luego se especifican mediante anexos de la póliza. Concluye esta explicación señalando la importancia del certificado de seguro, puesto que es la herramienta para determinar el riesgo asegurado.

Procede luego el fallador explicando las coberturas del seguro (pérdida total, avería particular, falta de entrega y saqueo) y afirmando que, salvo que se excluyan, se entienden cubiertos todos los riesgos inherentes al transporte; situación distinta de la de los seguros de daños, en los que el asegurador asume únicamente los riesgos que arbitrariamente decide aceptar.

Entendido lo anterior, cierra las consideraciones de carácter general el *ad quem* manifestando que el seguro puede variar dependiendo de si lo que se pretende asegurar es al transportador o las mercancías transportadas, convirtiéndose en un seguro de daños patrimonial, en el primer caso, o real en el segundo.

Procede luego a manifestarse sobre los cargos concretos formulados por las sociedades apelantes, sobre los cuales manifiesta concretamente lo siguiente:

4.1.7.1. Sobre el monto de la indemnización en seguros reales.

Al respecto el Consejo de Estado aclara que, a pesar de haber un vacío en la legislación

colombiana sobre la definición del seguro, la Corte Suprema de Justicia ha adoptado una¹ que no ha sido cuestionada y por lo tanto es la que debe considerarse aplicable al seguro de transporte, considerando en especial que los seguros de transporte son, en efecto, seguros de daños, y las referencias normativas que hace el mismo Código de Comercio. Concluye el Consejo de Estado sobre este punto que los seguros de daños (dentro de los cuales se encuentra el de transporte) pretenden una indemnización efectiva, esto es, que satisfaga del todo el daño o perjuicio sufrido.

4.1.7.2. Sobre la indemnización efectiva en el contrato de seguro de transporte.

Afirma el *ad quem* que el interés asegurable en los seguros de transporte puede recaer sobre bienes muebles o inmuebles o sobre la integridad del patrimonio. En tratándose de bienes determinados o determinables, el seguro se considera real; en el otro caso será evidentemente patrimonial.

Para determinar el monto de la indemnización en caso de siniestro de un seguro de transporte de mercancía, acude el honorable Consejo de Estado a la literalidad de las normas mercantiles e inicia por recordar que el seguro de daños es de naturaleza indemnizatoria, por lo cual no puede constituir una fuente de enriquecimiento, lo cual no obsta para que pueda incluirse en él el monto del lucro cesante (si se pacta) y el daño emergente.

Procede luego a definir los límites de la indemnización, indicando que la misma no puede exceder el valor real del interés asegurado al momento de ocurrencia del siniestro (presuntamente el declarado en el pacto aseguratorio), ni el monto del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado.

¹ La Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, en sentencia 002 del 24 de enero de 1994, cuyo ponente fue Carlos Esteban Jaramillo Schloss, definió el seguro como “*aquel negocio solemne, bilateral, oneroso, aleatorio y de tracto sucesivo por virtud del cual una persona - el asegurador - se obliga a cambio de una prestación pecuniaria cierta que se denomina “prima”, dentro de los límites pactados y ante la ocurrencia de un acontecimiento incierto cuyo riesgo ha sido objeto de cobertura, a indemnizar al “asegurado” los daños sufridos o, dado el caso, a satisfacer un capital o una renta, según se trate de seguros respecto de interés sobre cosas, sobre derechos o sobre el patrimonio mismo, supuesto en que se les llama de “daños” o de “indemnización efectiva”, o bien de seguros sobre las personas cuya función, como se sabe, es la previsión, la capitalización y el ahorro.*”.

Afirma posteriormente que la indemnización puede pactarse en dinero o en reparación, reposición o reemplazo del bien, a elección del asegurador. Todo esto para centrarse en el estudio del seguro de transporte y afirmar que la indemnización está atada a los daños que efectivamente sufran las mercancías, en consecuencia, el monto máximo de la indemnización será siempre el valor de la mercancía más el lucro cesante pactado, teniendo en cuenta que el daño emergente corresponderá al valor de la mercancía más los embalajes, impuestos, fletes y seguros a que haya lugar, o el 80% del valor probado de la mercancía si su valor no es declarado o existe supraseguro.

Concluye este aparte el Consejo de Estado aclarando que la indemnización en el seguro de transporte debe ser plena para que garantice la funcionalidad de la mercancía, por lo cual el asegurador deberá elegir la forma de indemnización que mejor se ajuste a lo pactado en el contrato.

4.1.7.3. Sobre la pérdida de las mercancías.

En punto de las pérdidas de mercancía, el Consejo de Estado distingue entre la pérdida total real o efectiva y la pérdida total constructiva o asimilada, precisando que la primera consiste en la destrucción de la cosa en el plano físico y la segunda no es más que una ficción que le atribuye la pérdida del bien a los daños sufridos, sin que necesariamente esté destruido. Así, el daño de un componente fundamental del objeto transportado, constituye una pérdida total real del mismo, por cuanto sin dicha pieza el objeto no es útil para lo cual fue destinado; mientras que, si el valor de la reparación de la pieza es superior al valor de toda la mercancía, la pérdida será asimilada, pero en cualquier caso será una pérdida total y corresponderá el pago del valor total de la indemnización con base en la suma asegurada.

Para concretar las consideraciones, el *ad quem* se refirió a la situación particular de la mercancía adquirida por EPM, encontrando probado que, sin la parte averiada, el estartor no tendría

funcionalidad alguna, por lo cual debía repararse para que no existiera una pérdida real o efectiva pues, de no hacerlo, el bien perdería cualquier posibilidad de operación para el fin al que estaba naturalmente destinado.

Por otro lado, considerando que reemplazar la parte averiada por una nueva resultaba más costoso que la reparación (haciendo que el siniestro se convirtiera en una pérdida total asimilada), la aseguradora contaba con dos opciones, a saber: (i) pagar el valor total del bien, o (ii) asumir el costo total de la reparación.

En conclusión, para el Consejo de Estado la indemnización pagada por las Aseguradoras no correspondió al daño causado a la mercancía, ya que el pago debía ser total pues, sin la reparación, la totalidad del bien quedaba inutilizado.

Finalizando la sentencia, el *ad quem* señala que el silencio de las Aseguradoras cuando se les notificó del inicio de las reparaciones, permite suponer que estuvieron de acuerdo con esto. Adicionalmente, precisa que la mejor opción para este caso era indemnizar la reparación, pero que esto debió hacerse cubriendo la totalidad del costo y no solamente un tercio de éste, puesto que la máquina no puede funcionar solo con los dos tercios que no se averiaron.

Culminadas las precisiones sobre este caso, el fallador procede a anunciar que negará los intereses moratorios solicitados, pero que dará lugar a la actualización de la suma de condena. Finalmente, confirma que absolverá a la llamada en garantía, que no habrá condena en costas y resuelve lo siguiente:

- Declarar no probada la nulidad procesal.
- Declarar el incumplimiento del contrato de seguro por parte de las Aseguradoras.
- Condenar a las Aseguradoras a pagar el monto restante de la indemnización (actualizado).

- Negar las demás pretensiones.
- Absolver al llamado en garantía.
- Declarar que no hay lugar a costas procesales.

4.2. Evaluación Crítica.

En el caso *sub examine*, el honorable Consejo de Estado se enfrenta a la particular situación de tener que analizar la problemática desde dos perspectivas, la primera de ellas desde el contrato de transporte, celebrado entre EPM y la empresa vendedora en Italia; y la segunda desde el contrato de seguro, celebrado entre EPM y las Aseguradoras.

En el primer escenario, a pesar de que la teoría de las Aseguradoras podría, en ciertas circunstancias, tener cabida en una estrategia de defensa frente a fallas en el transporte, el análisis del *ad quem* resulta de especial interés y supremamente acertado. Es común que el transporte se lleve a cabo por “bultos” o número de paquetes, máxime cuando se trata de carga no contenedorizada, en consecuencia, cada paquete individualmente considerado puede tratarse de manera independiente, e incluso podría despacharse en medios de transporte distintos. En teoría, desde la segunda perspectiva, la póliza de seguro incluye toda la carga generada o adquirida por el asegurado, pero al estar la mercancía individualizada por bultos, podría entenderse que el daño o pérdida de uno de los bultos implica únicamente la indemnización correspondiente al valor de ese bulto en particular y no de toda la carga. Solo bajo esta perspectiva sería de recibo el argumento esgrimido por las Aseguradoras, en la medida en que el siniestro ocurrió sobre un bulto particular, equivalente a un tercio de la carga total, razón por la cual la indemnización debería corresponder únicamente a un tercio del valor total de la mercancía.

No obstante el raciocinio de las Aseguradoras, el Consejo de Estado estudia la forma en la que deben liquidarse los montos de las indemnizaciones en seguros de daños, herramienta de

fundamental importancia para el mercado asegurador, y concluye que, en el caso particular, la liquidación fue incorrecta. Basa su argumento en que, a pesar de que el siniestro ocurrió sobre una porción de la carga asegurada, la indemnización debe corresponder a lo necesario para que la carga cumpla la utilidad o el fin para el que existe. Teniendo en cuenta que se trata de una máquina compuesta por diferentes partes, divisibles materialmente, pero disfuncionales estando separadas, la indemnización tiene que considerar el valor total de la mercancía, de lo contrario, no podría considerarse plena, por no satisfacer el resto de la mercancía su propósito. En otras palabras, la indemnización debe ser equivalente a lo necesario para que la razón por la cual el bien existe, pueda cumplirse. En este caso, el Consejo de Estado consideró adecuadamente que indemnizar un tercio del valor de la mercancía no era suficiente, por cuanto se aseguró un bien completo, indivisible en su aseguramiento, y en consecuencia la indemnización, limitada por la suma asegurada, no podía ser inferior a aquella que hiciera el bien funcional. Por todo lo anterior, la decisión de condenar a las aseguradoras a pagar el monto necesario para alcanzar la plenitud de la indemnización del asegurado, guarda una estrecha relación con los principios del negocio de seguros y lo dispuesto por la normativa colombiana, además de proveer parámetros importantes para la liquidación de siniestros en el futuro.

5. Conclusión.

Revisada la jurisprudencia de los tres capítulos anteriores, y habiendo realizado una crítica particular a cada una de las piezas, a continuación se presentan unas breves conclusiones generales sobre el trabajo.

En primer lugar, se considera, como ya se mencionó, que tanto la Corte Suprema de Justicia como el Consejo de Estado dan un tratamiento adecuado a los casos que se les presentan, en concordancia con la normatividad vigente y con las líneas que de antaño se han venido desarrollando. Es posible afirmar que, actualmente, existe una serie de parámetros que regulan los

aspectos de los seguros de transporte que la ley mercantil había dejado desprotegidos. Asuntos de fundamental relevancia, como la liquidación de siniestros, el interés asegurable y las responsabilidades del transportista, son asuntos que quedan ampliamente resueltos en las providencias examinadas y que aportan elementos importantes para todos los agentes del mercado asegurador.

Tanto desde la perspectiva de los asegurados, como de las aseguradoras y de la autoridad de vigilancia y control, estas tres piezas jurisprudenciales constituyen elementos clave a la hora de desarrollar sus negocios.

Finalmente, debe hacerse un reconocimiento a la claridad y precisión con la que se tomaron las tres decisiones, que resultaron ecuanímes y atendieron a todos los criterios de lo que, en la práctica, es la función judicial de controlar y garantizar la viabilidad de la justicia.

6. Bibliografía.

6.1. Jurisprudencia:

- 6.1.1. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo. Magistrado Ponente: Ramiro Pazos Guerrero. 27 de marzo de 2014. Referencia: 0500123310001996207801 (21.027).
- 6.1.2. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia 002 de 24 de enero de 1994. Magistrado Ponente. Carlos Esteban Jaramillo Schloss
- 6.1.3. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: William Namén Vargas. 12 de diciembre de 2008. Referencia: 11001-3103-032-2002-00537-01.
- 6.1.4. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente: Arturo Solarte Rodríguez. 16 de diciembre de 2010. Referencia: 05001-3103-010-2000-00012-01.

6.2. Doctrina:

- 6.2.1. JARAMILLO, Carlos Ignacio. *Derecho de Seguros, Tomo III*. Editorial Temis. 2015.
- 6.2.2. LÓPEZ BLANCO, Hernán Fabio. *Procedimiento Civil, Parte General, Tomo I*. Dupré Editores, Bogotá, D.C.

- 6.3. Normativa:
 - 6.3.1. Código Contencioso Administrativo.
 - 6.3.2. Código de Comercio.
 - 6.3.3. Código de Procedimiento Civil.
 - 6.3.4. Código General del Proceso.