

## **JUZGADO TREINTA Y SIETE CIVIL DEL CIRCUITO**

Bogotá D.C., trece (13) de marzo de dos mil veinte (2020).

Procede el despacho a proferir sentencia escrita dentro del proceso declarativo que promovieron ELIZABETH KIMBERLY BRACKMAN ESCALONA, JUDITH ESCALONA GORDON Y HERNANDO SALAZAR RINCÓN frente a POLITÉCNICO INTERNACIONAL INSTITUCION DE EDUCACIÓN SUPERIOR, JAIRO ALBERTO PARRADO JIMÉNEZ, GUSTAVO HERRERA HERRERA y CONFORTRANS S.A.S., quien llamó en garantía a CENTRO DIESEL S.A. y GENERAL MOTORS COLMOTORES S.A., quienes a su vez llamaron en garantía a LIBERTY SEGUROS S.A. y CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A., radicado con el N° **110013103036201700790 00**, en los siguientes términos:

### **ANTECEDENTES:**

1. Mediante escrito radicado ante el Juzgado Treinta y Seis Civil del Circuito de Bogotá el 28 de noviembre de 2017 y subsanado dentro del término legal, los accionantes pidieron que se declare a las accionadas civil y contractualmente responsables por los daños generados por el fallecimiento de la joven Yulissa María Brackman Escalona en el accidente de tránsito que tuvo lugar el día 13 de diciembre de 2015, cuando se desplazaba en el bus de placas TLY 378 de propiedad de Jairo Alberto Parrado Jiménez, afiliado a Confortrans S.A.S. y conducido por Gustavo Herrera Herrera.

Como consecuencia de lo anterior, pidió que se condene a los accionados al pago de \$4'045.950 a título de daño emergente que corresponde al sueldo dejado de percibir por la progenitora de la víctima Elizabeth Kimberly Brackman Escalona y los pasajes aéreos que tuvo que asumir para su desplazamiento de su lugar de trabajo a la ciudad de Bogotá.

También se pidió para la señora Brackman Escalona la cuantía de \$463'313.088 a título de lucro cesante, correspondiente al ingreso que percibiría su hija fallecida y atendiendo la expectativa de vida de ella.

A título de perjuicios morales a favor de Elizabeth Kimberly Brackman Escalona la suma de \$68'945.400, equivalente a 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de radicación del libelo; a favor de Judith Escalona Gordon la cuantía de \$34'472.700 equivalente al momento de presentación de la demanda a 50 salarios mínimos legales mensuales vigentes y para Hernando Salazar Rincón, un monto de \$17'236.350 que corresponden a 25 salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de formulación del escrito inicial.

2. Fundaron sus pedimentos en que la joven Yulissa María Brackman Escalona cursaba para la época de los hechos, el programa académico de Gastronomía en el Politécnico Internacional Institución de Educación Superior.

Que la entidad a la cual se encontraba vinculada la estudiante programó una salida de campo con los demás estudiantes de su grupo, para hacer un recorrido por los viñedos y cultivos de Paipa y Villa de Leyva, los

días 12 y 13 de diciembre de 2015. Contratándose para ello el desplazamiento con la empresa Confortrans S.A.S., y designándose el vehículo bus de placas TLY 378 afiliado a dicha sociedad, de propiedad de Jairo Alberto Parrado Martínez y como conductor del mismo a Gustavo Herrera Herrera.

Que en el referido automotor se desplazaba entre otros pasajeros, la estudiante Yulissa María Brackman Escalona.

Que estando en el trayecto de regreso a Bogotá, en la vía Ubaté-Bogotá Kilómetro 41 Vereda Casablanca, Municipio de Nemocón, se presentó el volcamiento del automotor asignado para dicho viaje, resultando varios alumnos y docentes fallecidos, entre ellos Yulissa María Brackman Escalona.

Que de acuerdo con el protocolo de necropsia efectuado por Medicina Legal, se encontró que el cadáver de ella estaba cubierto de tierra y polvo secos, presentó hemotórax masivo derecho, fracturas de cúbito y radio izquierdos, hematoma subgaleal severo biparietal, laceración frontal izquierda, hemorragia subaracnoidea interhemisférica, fractura completa de vértebra, hematoma miofascial en región pectoral derecha, fractura del 7° arco anterior derecho, múltiples contusiones y hematomas pleuropulmonares bilaterales y presencia de hemotórax masivo derecho, múltiples abrasiones y laceraciones por fricción diseminadas sobre toda la espalda, todo ello ocasionado por el accidente en mención.

Que Yulissa María Brackman Escalona era hija de Elizabeth Kimberly Brackman Escalona, y a la vez los otros demandantes eran sus abuelos maternos.

Que la señora Elizabeth Kimberly Brackman Escalona labora en un crucero y cuando ocurrió el insuceso se encontraba en Miami, viéndose obligada a abandonar su trabajo y desplazarse a esta capital para apersonarse de la situación desafortunada.

Que debido a que la madre de la víctima laboraba por un buen tiempo en altamar, estaba en esos momentos a cargo de sus abuelos maternos y para poder estar al lado de su hija, contaba con cuatro meses en los que venía a esta ciudad a acompañarla.

Se destacó que el grupo familiar que conformaban los accionantes y la occisa era muy unido, todos estaban pendientes y velaban por el bienestar y el progreso de Yulissa María, de modo que su pérdida ha generado graves afectaciones emocionales y afectivas, así como sentimientos de pesadumbre, dolor y desesperanza.

3. Una vez subsanada la demanda, se dispuso su admisión en auto del 20 de febrero de 2018. Los accionados Confortrans S.A.S. y Jairo Alberto Parrado Jiménez excepcionaron “*fuerza mayor o caso fortuito*” (folios 470 a 478). Por su parte, el Politécnico Internacional propuso las excepciones de “*ausencia de incumplimiento contractual en cabeza del Politécnico*”, “*inexistencia del nexo causal*”, “*los perjuicios solicitados no corresponden a la responsabilidad pretendida*”, “*hecho de un tercero*”, “*inexistencia de solidaridad*” (folios 573 a 591).

4. Los demandados Confortrans S.A.S. y Jairo Alberto Parrado Jiménez llamaron en garantía a General Motors Colmotores S.A. y Centro Diesel S.A. la primera de las convocadas se opuso al llamado y las pretensiones alegando “no configuración de responsabilidad en cabeza de mi representada”, “ausencia de nexos causal”, “inexistencia de solidaridad entre las demandadas”, “culpa exclusiva de un tercero”, “culpa del llamante en garantía”, “no acreditación del defecto del bien” (folios 351 a 359, cuaderno 2). Por su parte, la segunda llamada excepcionó “inexistencia de responsabilidad contractual de Centrodiesel”, “inexistencia del daño reclamado”, “incumplimiento contractual por parte del conductor, Confortrans y la Universidad Politécnico Internacional”, “inexistencia de producto defectuoso del sistema de frenos”, “culpa por parte del conductor, Confortrans y la Universidad Politécnico Internacional”, “inexistencia del daño reclamado” (folios 493 a 510, cuaderno 2).

5. Por su parte, General Motors Colmotores S.A. llamó en garantía a Chubb Seguros Colombia S.A., quien se opuso alegando “culpa exclusiva del afectado llamante en garantía”, “inexistencia de prueba que acredite el defecto del bien”.

6. Centro Diesel S.A. a su vez llamó en garantía a Liberty Seguros S.A., la cual presentó las excepciones de “inexistencia de los elementos configurativos de la responsabilidad civil extracontractual respecto de la sociedad Centrodiesel S.A.”, “inexistencia del perjuicio de lucro cesante en cabeza de los demandantes”, “improcedencia de la afectación de la póliza de responsabilidad civil extracontractual”, “exclusión de cobertura respecto de los perjuicios extrapatrimoniales”, “independencia de la relación entre la aseguradora y el asegurado frente a la relación entre el demandante y el llamado en garantía”.

7. El demandado GUSTAVO HERRERA HERRERA guardó silencio.

8. Surtidas las etapas procesales, se convocó a las audiencias inicial e instrucción y juzgamiento, las que una vez cumplidas, dieron lugar a que se formularan los alegatos de conclusión y se anunció el sentido del fallo, cuyas motivaciones se explican en detalle a continuación.

## **CONSIDERACIONES**

1. Ningún reparo admiten los presupuestos procesales.

2. Está claro que el hecho que origina la presente acción es el fallecimiento de la joven Yulissa María Brackman Escalona el día 13 de diciembre de 2015, en un accidente de tránsito acaecido en esa fecha en la vía Ubaté-Bogotá Kilometro 41 Vereda Casablanca de Nemocón, estando implicado el automotor de placas TLY 378 afiliado a Confortrans S.A.S., donde se desplazaba la víctima como pasajera.

Según lo expresado por la parte actora y ratificado por los integrantes del extremo pasivo, ella estaba dentro de tal vehículo debido a que la institución de educación para la cual estaba matriculada, esto es, el Politécnico Internacional, había programado para los días 12 y 13 de diciembre de 2015 una salida pedagógica hacia el departamento de Boyacá,

para observar unos viñedos dentro de la materia de enología, la cual forma parte del programa de gastronomía, al cual estaba adscrita la víctima.

Adicionalmente, se expresó que con el propósito de desplazar a los alumnos para realizar dicha jornada, se contrató a la empresa de transporte especial Confortrans S.A.S., lo cual está ratificado con lo dicho por ambos extremos de la Litis y las documentales anexas al expediente, en particular las que allegó la institución de educación superior al contestar el libelo.

3. Ahora, examinada la subsanación de la demanda, se tiene que la presente es una acción de responsabilidad civil contractual, que en lo medular involucra la existencia de un contrato, al igual que la inejecución o cumplimiento imperfecto o tardío de las obligaciones allí acordadas.

En este orden, la fuente de las súplicas es en primera instancia el contrato de transporte que celebraron el Politécnico Central y Confortrans S.A.S., para iniciar el 12 de diciembre de 2015 y finalizar al día siguiente, cuyo objeto era transportar personal vinculado a dicha entidad educativa, con destino el Departamento de Boyacá, a través del automotor de placas TLY 378 conducido por el aquí demandado Gustavo Herrera y en donde se relacionaron los docentes y estudiantes que asistirían a tal jornada educativa, entre ellos la víctima Yulissa María Brackman (ver folios 495 a 499, cuaderno 1).

Ha de recordarse entonces que conforme al artículo 981 del Código de Comercio, *“El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario”*, y según el canon 982 de la misma codificación, *“el transportador estará obligado, dentro del término por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa: (...) 2) En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino”*.

Se ha reconocido del contenido de tales normas que el contrato de transporte entraña una verdadera obligación de resultado, porque quien ejerce la actividad transportadora se compromete a trasladar, sana y salva, a la persona que paga al transportador para que cumpla con ese cometido.

De ahí que en esa materia, cabe predicar que el empresario o encargado de la actividad transportadora no se obliga a poner su diligencia y cuidado en el desarrollo de la misma, sino que debe velar porque cumpla con el cometido del contrato, cual es llevar al pasajero a su destino en perfectas condiciones.

Como quiera que en el caso concreto se planteó la presente como acción de responsabilidad civil contractual, se parte de un hecho cierto e indiscutido del incumplimiento del negocio jurídico de transporte a cargo de la empresa de servicios especiales, de desplazar a la víctima, sana y salva a su lugar de destino final, que era en esta ciudad el día 13 de diciembre de

2015, tal como se acordó en el itinerario consignado en formato obrante a folio 496 del cuaderno principal.

Ese solo hecho genera la responsabilidad que genera y en principio, impone el deber de indemnizar en cabeza de la transportadora que facilitó el bus donde la fallecida se desplazaba.

4. De otro lado, el artículo 1003 del Código de Comercio prevé que *“El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato. Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:*

*1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;*

*2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;*

*3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y*

*4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador”.*

Tal precepto debe entenderse en armonía con el 992 del estatuto mercantil cuando señala que *“El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño lo fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación. (...) Las violaciones a los reglamentos oficiales o de la empresa, se tendrán como culpa, cuando el incumplimiento haya causado o agravado el riesgo. (...) Las cláusulas del contrato que impliquen la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades, no producirán efectos”.*

Estas disposiciones confirman la premisa general de que el contrato de transporte es de aquellos que entraña obligaciones de resultado, de manera que la exoneración de responsabilidad por parte del transportador cuando se presenten esas situaciones extrañas o emanadas de un tercero, que interfirieron en la ejecución del citado negocio.

Como quiera que entre las excepciones alegadas en el presente caso se encuentra la fuerza mayor proveniente de una falla mecánica que incidió en el funcionamiento del automotor, es pertinente señalar que para eximirse de su responsabilidad, conviene memorar que dichas figuras, a la luz del artículo 64 del Código Civil, es *“el imprevisto a que no es posible resistir”*, lo cual, a voces de la Jurisprudencia de la Corte, significa que *“el hecho constitutivo de tal debe ser, por un lado, ajeno a todo presagio, por lo menos en condiciones de normalidad, y del otro, imposible de evitar, de modo*

*que el sujeto que lo soporta queda determinado por sus efectos” (ver sentencia del 29 de abril de 2005, exp. 0829-92, reiterada el 7 de diciembre de 2016, rad. 2006 00123 02).*

Pero no cualquier circunstancia encaja dentro de esas categorías de exoneración de responsabilidad, no todo imprevisto da lugar a descartar la culpa en cabeza de ese agente, debe ser *“uno que inexorablemente reúna los mencionados rasgos legales, los cuales, por supuesto, deben ser evaluados en cada caso en particular –in concreto-, pues en estas materias conviene proceder con relativo y cierto empirismo, de modo que la imprevisibilidad e irresistibilidad, in casu, ulteriormente se juzguen con miramiento en las circunstancias específicas en que se presentó el hecho a calificar, no así necesariamente a partir de un frío catálogo de eventos que, ex ante, pudiera ser elaborado en abstracto por el legislador o por los jueces, en orden a precisar qué hechos, irrefragablemente, pueden ser considerados como constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito y cuáles no” (fallo del 29 de abril de 2005, exp. 829-92).*

Así, si bien se refirió en la demanda y la contestación, así como los informes rendidos tanto por el perito que hizo la reconstrucción del accidente como la evaluación hecha en el curso del proceso penal que se tramita por estos hechos, que la causa del accidente fue un problema en los frenos, posiblemente originado en una falla en el compresor que incidió en el funcionamiento del sistema de frenos, al punto que no respondió en el momento en que empezó la zona de descenso donde ocurrió el incidente, ello no tiene la fuerza para considerar el accidente como motivo de fuerza mayor o causa extraña eximente de responsabilidad.

Como lo señaló la Corte en la providencia del 29 de abril de 2005 (rad, 829.92), *“en esta hipótesis, la del transporte comercial (...), las fallas mecánicas son racionalmente previsibles, tanto más cuanto así lo develan las máximas de la experiencia. Más aún, como se trata de una actividad potencialmente riesgosa, no deviene imposible que racionalmente se pueda prever la ocurrencia de un desperfecto mecánico, así se realice, ex ante, un mantenimiento preventivo al automotor, el que por lo demás se impone en este tipo de actividades. Al fin y al cabo, “imprevisible es el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, examinando en cada situación de manera específica los siguientes criterios: 1) El referente a su normalidad y frecuencia; 2) El atinente a la probabilidad de su realización, y 3) el concerniente a su carácter inopinado, excepcional y sorpresivo” (Sent. 078 de 23 de junio de 2000), siendo claro que este último elemento es insuficiente, per se, para tildar un hecho como constitutivo de fuerza mayor, menos aún si se para mientes en el carácter contingente que tiene el defecto mecánico, el cual es normalmente pronosticable, a juzgar por las precitadas máximas de la experiencia. No en vano, como se delineó, son varios los presupuestos que, en forma conjunta y articulada, deben observarse para que el evento se torne en imprevisible”.*

Cabe anotar que si bien tales consideraciones podrían encajar en el ámbito de la responsabilidad extracontractual por actividades peligrosas, revisando providencia más reciente, la del 7 de diciembre de 2016 (rad. 2006 00123 02), que tocó lo concerniente a la responsabilidad derivada del incumplimiento del contrato de transporte de personas, trajo a cuento y aplicó la exposición antes transcrita, agregando lo siguiente:

*“se advierte la inexistencia del error jurídico planteado, porque el tribunal al aceptar las inferencias del juez de primer grado, en cuanto al reconocimiento de las reparaciones o mantenimiento realizado al autobús días antes del accidente, y la falla en el sistema de frenos que lo afectó, sostuvo que tal desperfecto no configuraba una causa extraña, toda vez que la empresa transportadora «en su condición de guardián de la actividad peligrosa, fungía como garante del buen estado de funcionamiento del vehículo, lo que hizo nugatorio catalogar el hecho de imprevisible e irresistible», no habiéndose probado «un factor foráneo que haya incidido decisivamente en el accidente, ni que algún hecho externo hubiera generado la falla del sistema averiado», por lo que estimó mantenía vigor la presunción de culpa.*

*5. No obstante reclamar la recurrente una posición jurídica consecuyente con la circunstancia de haberse reconocido el hecho del mantenimiento y de la reparación del automotor días antes de realizar el recorrido durante el cual se produjo el accidente, para con base en ello interpretar la «irresistibilidad» derivada de la falla mecánica presentada en el sistema de frenos, con apoyo en criterios doctrinales foráneos, conforme a los cuales «la irresistibilidad del evento es, por sí sola, constitutiva de fuerza mayor, cuando su previsión no podría permitir el impedimento de los efectos, siempre y cuando el deudor haya tomado todas las medidas requeridas para la realización del evento»; es un aspecto al cual el tribunal le dio respuesta argumentando la ausencia de demostración de hechos externos con incidencia decisiva en la falla mecánica que presentó el automotor; luego entonces, no se presenta un dislate jurídico, sino una lectura distinta realizada por la recurrente, con la cual pretende variar la doctrina jurisprudencial de la Corte Suprema, sin que concurran elementos fácticos distintos a los que le han permitido elaborar la teoría atinente a la «fuerza mayor o caso fortuito» como causa liberadora de la responsabilidad civil en desarrollo de actividades peligrosas”.*

*Y cual si fuera poco, reconocida doctrina ha señalado que “En efecto, tanto la fuerza mayor como el caso fortuito. deben ser imprevisibles, irresistibles y jurídicamente, exteriores al deudor; es decir, no imputables jurídicamente a éste. Así las cosas, hay eventos que siendo interiores físicamente, son sin embargo, exterior desde el punto de vista jurídico, tales como un infarto fulminante que le impida al deudor cumplir su obligación. A su vez, si el propietario siembra un cultivo a sabiendas de que se producirá una helada, no habrá exoneración, a pesar de que el fenómeno sea exterior físicamente. Repetimos: el concepto de exterioridad, es concepto jurídico y no físico. Por lo tanto, la falla mecánica no libera de responsabilidad, pero no porque sea interior físicamente sino porque la actividad peligrosa que sufre el vicio está bajo la responsabilidad del deudor” (TAMAYO JARAMILLO, Javier. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CÓDIGO DE COMERCIO, ver.*

Es por ello y con base en la doctrina aquí transcrita, que el fallo en el sistema de compresor y los frenos, o en cualquier otro mecanismo de movimiento o técnico del vehículo en el que se desplazaba como pasajera la difunta Yulissa María Brackman, no encajan como motivo para eximirse de la culpa y del deber de indemnizar por el incumplimiento del contrato de transporte que se celebró para el desplazamiento dentro de la salida pedagógica programada dentro del plan de estudios que ella estaba cursando.

Téngase en cuenta que en la actividad de transporte de pasajeros es previsible una situación de esa índole, como fallas en el funcionamiento de los frenos o cualquier otro sistema del motor del automotor, lo cual encaja en las situaciones que tornan como peligrosa la conducción de vehículos.

Y si bien en reiteradas declaraciones testimoniales se puso de presente que a los pasajeros no se les exigió la colocación del cinturón de seguridad, o en algunas ocasiones se insistió en que permanecieran sentados, nada indica que la fallecida haya permanecido de pie en el momento del accidente o que no portara su cinturón de seguridad en ese instante, ni que hubiera desplegado alguna acción que configurara descuido o negligencia que necesariamente influyera en su deceso fatal, como para exonerar de responsabilidad a la transportadora.

En suma, no se acoge la defensa fundada en la fuerza mayor o causa extraña, determinándose el incumplimiento del contrato de transporte.

5. En la ejecución del contrato de transporte es claro que quien debe responder por su incumplimiento es la empresa encargada de dicha actividad.

Sin embargo, también deben concurrir en la reparación deprecada otros agentes involucrados en la ejecución del contrato, como es el propietario del rodante, quien además fungió como representante legal de Confotrans S.A.S. según el certificado de existencia y representación de la aludida empresa, e igualmente prestó el automotor para la ejecución del contrato cuyo resultado terminó malogrado en el accidente aquí descrito.

Téngase en cuenta que el artículo 991 del estatuto mercantil prevé que *“Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte. (...) La empresa tiene el control efectivo del vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario”*.

El conductor también responde solidariamente por el hecho de ser el agente, quien ejecutó la actividad peligrosa de conducir un vehículo, en desarrollo del contrato de transporte cuya finalización no se verificó, y ello toma fuerza por el hecho de que fue la persona asignada para el itinerario y figuró relacionada en el formato diligenciado por la entidad educativa y la empresa de transporte, con el que se especificaron las condiciones y términos del negocio que acá se ha dilucidado.

6. En cuanto al papel de la entidad de educación superior, es cierto que ella no participó en la ejecución del contrato de transporte, ni está dedicada a dicha actividad o parte de su objeto social sea el de transportar personas.

Es así que fue ella quien acudió a un tercero, que es la sociedad transportadora para que se pudiera desplazar a los alumnos y personal docente al lugar donde debía llevarse a cabo la actividad académica relacionada con la visita de viñedos en Boyacá.

No obstante, aun cuando el Politécnico no tuviera como objeto el celebrar contratos de transporte, lo cierto es que sí hizo suscribir a sus alumnos un contrato para la prestación del servicio de educación, cuyo texto obra como anexo al escrito de contestación que dicha persona jurídica presentó.

Y pese a que entre las obligaciones de dicho contrato no refieran al deber de desplazar de un lugar a otro a docentes y estudiantes, es cierto que estos últimos estaban a cargo del personal de la institución, y por lo mismo debía hacerse responsable de los daños que éstos generaren, o de aquellos que sufran los estudiantes en desarrollo de las diferentes actividades académicas.

Aunque todos los que viajaban en el bus siniestrado eran personas mayores de edad, y en esa condición los pasajeros eran autónomos en su comportamiento, el desarrollo de la actividad pedagógica era dirigida por la entidad de educación, dado que fue quien fijó el itinerario y las tareas a desarrollar durante el viaje.

De este modo, el desplazamiento de los afectados se hizo a través de una actividad catalogada como peligrosa, cual es la conducción de un vehículo automotor, por lo que estuvieron expuestos a todos los riesgos e implicaciones de una labor como la señalada, siendo un accidente como el que nos ocupa una de las eventualidades que pueden presentarse en su desarrollo.

El fundamento normativo de las anteriores consideraciones está en el artículo 2347 del Código Civil al señalar que *“Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño, sino del hecho de aquellos que estuvieron a su cuidado. (...) Así, los directores de colegios y escuelas responden del hecho de sus discípulos mientras están bajo su cuidado, y los artesanos y empresarios, del hecho de los aprendices, o dependientes, en el mismo caso. Pero cesará la responsabilidad de tales*

personas, si con la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad les confiere y prescribe, no hubieren podido impedir el hecho” (se resalta).

La jurisprudencia del Consejo de Estado, aplicable al caso concreto, desarrolla esta premisa de la siguiente manera:

“La custodia ejercida por el establecimiento educativo debe mantenerse no sólo durante el tiempo que el alumno pasa en sus instalaciones, sino también durante el que dedica a la realización de otras actividades educativas o de recreación promovidas por éste, incluyendo paseos, excursiones, viajes y demás eventos tendientes al desarrollo de programas escolares.

El deber de cuidado surge de la relación de subordinación existente entre el docente y el alumno, pues el primero, debido a la posición dominante que ostenta en razón de su autoridad, tiene no sólo el compromiso sino la responsabilidad de impedir que el segundo actúe de una forma imprudente.

Sobre este tema, la doctrina ha dicho:

Para encontrarse en condiciones de reprochar una falta de vigilancia al demandado, la víctima debe probar que aquél soportaba esa obligación de vigilancia en el momento preciso de la realización del daño... La obligación de vigilancia se extiende incluso a las horas consagradas al recreo y a los paseos; comienza desde que el alumno queda autorizado para entrar en los locales destinados a la enseñanza y cesa desde el instante en que sale de ellos, a menos que el profesor se encargue de la vigilancia de los alumnos durante el trayecto entre el colegio y la casa; subsiste también aunque no sea ejercida efectivamente, si el profesor se ausenta sin motivo legítimo<sup>1</sup>.

(...)

El centro educativo se erige en garante y adquiere la obligación de responder por los actos del educando que pudieran lesionar derechos propios o ajenos, es decir, que la obligación de cuidado de los maestros con respecto a los alumnos origina responsabilidad de los centros educativos y de los mismos maestros por cualquier daño que los alumnos puedan llegar a causar o sufrir, aunque aquellos pueden exonerarse de responsabilidad si demuestran que actuaron con absoluta diligencia o que el hecho se produjo por fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima.

(...)

Debe advertirse que el deber de vigilancia de los centros educativos por los daños que causen o puedan sufrir los alumnos, es inversamente proporcional a su edad o capacidad de discernimiento, es decir, es mayor frente a alumnos menores o con limitaciones físicas o psicológicas, pero será más moderado en relación con alumnos mayores de edad (...).

No obstante, sin consideración a la edad de los alumnos, las entidades educativas responderán por los daños que se generen como consecuencia de los riesgos que ellas mismas creen en el ejercicio de las actividades académicas, sin que le sea exigible a los alumnos y padres asumir una actitud prevenida (sic) frente a esas eventualidades, en razón de la confianza que debe animar las relaciones entre educandos, directores y docentes. Así por ejemplo, los establecimientos educativos y los docentes responderán por los daños que se cause (sic) en ejercicio

---

<sup>1</sup> Nota original de la sentencia citada: MAZEAUD. Responsabilidad Civil Delictual y Contractual. Buenos Aires, Ediciones Jurídicas Europa América, 1977, primer tomo, volumen II, pág. 545.

*de una práctica de laboratorio, cuando el profesor encargado de la clase confunda sustancias químicas y ocasione una explosión en la que muere (sic) o resulta (sic) lesionado el alumno que las manipulaba. En este caso, es evidente la responsabilidad de la institución educativa y del docente, pues es éste quien posee la instrucción académica necesaria para hacer seguras dichas prácticas, sin que sea exigible a los alumnos y padres cerciorarse previamente de la corrección de tales prácticas”* (subrayado del texto; Sentencias del 7 de septiembre de 2004, rad. 14869 y 7 de octubre de 2015, rad. 38540).

De este modo, siendo el Politécnico quien expuso a los alumnos y docentes a los riesgos e incidencias que entraña el transporte de personas a través de un medio como el bus afectado, también le corresponde responder por los daños reclamados y causados por el accidente tantas veces mencionado, atendiendo que docentes y alumnos que allí viajaban estaban a cargo de la entidad educativa.

7. Otro punto tiene qué ver con quien sería el beneficiario de la eventual condena en perjuicios por el incumplimiento del contrato de transporte tantas veces mencionado.

En efecto, cuando se presenta el fallecimiento de un pasajero, desde antaño y en vigencia del artículo 1006 del Código de Comercio (hoy derogado por el artículo 626 del C. G. P.), se tiene que *“sus herederos podrán ejercer separada o exclusivamente la acción contractual transmitida por su causante y la extracontractual derivada del perjuicio que personalmente les haya inferido su muerte”, como reza el artículo 1006 del C. de Co. (hoy derogado), situaciones que la Corte ha puntualizado al expresar que si los herederos “... hubieran sufrido perjuicios personales a causa del accidente, entonces habiéndose de considerar como terceros a este respecto, bien pueden elegir entre su acción por los perjuicios propios, que serían necesariamente la aquiliana, y la heredada del causante, como sucesores de éste, que sería la contractual”(G.J. CXL, págs. 123 a 125). Esto es: que la clase de acción que elijan los herederos del pasajero muerto contra el transportador dependerá de los perjuicios que quieran reclamar, ya sean los que personalmente hayan sufrido o los que se hubieran causado a la víctima con el incumplimiento del contrato de transporte, siendo los primeros propios de la responsabilidad extracontractual y los segundos de la contractual. Ahora bien: cuando de responsabilidad contractual se trate, habrá de demostrarse la existencia del contrato celebrado entre las partes, el incumplimiento del demandado cuando le sea imputable, el daño causado al acreedor y la relación de causalidad entre este daño y la culpa contractual del deudor, para luego establecer el monto de los perjuicios sufridos por aquél cuya indemnización, de acuerdo con el artículo 1613 del C. C., comprende el daño emergente fuera la extracontractual, necesariamente deberá acreditarse el hecho que la ha generado, la culpa del agente, el daño causado a la víctima y en el nexo causal entre tales culpa y 'daño, con el fin de determinar todos los perjuicios materiales sufridos por aquélla junto con los perjuicios morales! en el evento de que éstos resulten probados, aplicables también a la condena derivada de la responsabilidad contractual generada por el fallecimiento de un pasajero durante la ejecución de un contrato de transporte, conforme lo dispone el artículo 1006 del C. de Co.”* (sentencia del 1º de octubre de 1987, GACETA

JUDICIAL Número 2427, Pág. 244, también puede verse fallo del 18 de mayo de 2005, [SC-084-2005], exp. 14415).

En el caso concreto, la demanda de responsabilidad civil contractual es de orden hereditario, por lo que serán los herederos de Yulissa María Brackman quienes pueden acudir a esta acción, a reclamar los perjuicios que hubiera generado en el patrimonio de la víctima dicho incumplimiento.

Dado que la víctima no dejó descendencia al momento de su fallecimiento, su única heredera es entonces la madre de la accionante en virtud a lo dispuesto el artículo 1046 del Código Civil.

De este modo, la acción hereditaria contractual únicamente habilitaba a la mamá de la víctima para incoarla y sus abuelos no tienen el derecho a reclamar reparación alguna por concepto de dicho insuceso.

8. En punto de los perjuicios, se reclaman los perjuicios patrimoniales representados en un mes de salario que la madre de la víctima habría dejado de percibir y los morales derivados de la congoja, afección anímica y emocional que causó el deceso trágico de su hija.

Para efecto de reclamar los perjuicios personales que hubiere sufrido el afectado, debía demostrarse esa afectación directa, como para imponer condena por los ingresos que dejó de recibir o que habría percibido en vida, pero ello no aconteció en el caso concreto.

De acuerdo con los documentos emanados de la Fiscalía que se anexaron a este expediente, relacionados con el deceso de la víctima, ella falleció casi instantáneamente en el lugar del accidente, no pudiendo permanecer con vida algún tiempo después.

Ello significa que los perjuicios patrimoniales reclamados, debían ser en cabeza de la víctima, pero al fallecer en el insuceso no le asiste a su heredera el derecho de deprecar daño emergente y lucro cesante, porque se trata de componentes inherentes al activo de la víctima, que sólo éste hubiera podido solicitar. Pero como perdió la vida en el siniestro ningún perjuicio material hubiera podido generarse y por ende transmitirse hereditariamente a la demandante.

El perjuicio generado por el día de salario que habría dejado de recibir, no deviene de la hija fallecida, sino que es personal de la demandante, que es de naturaleza extracontractual y no es dable deprecar bajo la óptica hereditaria.

La Corte explicó sobre este punto que *“si el hecho generador del incumplimiento del contrato de transporte acarrea la muerte del pasajero, deberá examinarse si ella se produjo concomitantemente con el hecho mismo, o en momento posterior, con el propósito de establecer si se causaron o no perjuicios patrimoniales y/o morales a la propia víctima, que, en ejercicio de la correspondiente acción contractual, pudieren luego reclamar sus herederos, porque de haberse producido el deceso en forma instantánea, en principio, habría que reconocer que ninguna lesión patrimonial -particularmente a título de lucro cesante- o extrapatrimonial derivada de la inexecución contractual se radicó en cabeza suya y que, por ende, nada se*

*transmitió, mortis causa, a sus sucesores, lo que traduciría que el ejercicio por éstos de la precitada acción -contractual- carecería de contenido.*

*En cambio, si el fallecimiento del pasajero tuvo lugar después del correspondiente accidente, otra sería la situación, pues es posible que en el tiempo de su supervivencia, se causen a él perjuicios de orden patrimonial, como por ejemplo las erogaciones que la propia víctima hubiese realizado para recuperar su salud -daño emergente- o los ingresos que ella hubiere dejado de percibir -lucro cesante-, o de orden moral, como sería la aflicción que el directo afectado sentiría por verse a sí mismo en el estado en que se encuentre, o derivada de la agonía del que se aproxima a la muerte, perjuicios que, una vez ocurrido el deceso, sus herederos estarían habilitados para reclamarlos, mediante la utilización de la acción derivada del incumplimiento contractual que los provocó” (Casación Civil, sentencia del 31 de julio de 2008, exp. 2001 00096 01).*

Aunado a lo anterior, no le asiste el derecho a la reparación por lucro cesante, toda vez que no se trata de un perjuicio que sea cierto, pues, la víctima no estaba laborando para el momento de su deceso, su partida fue en el momento del accidente, no se verificó la pérdida de algún ingreso que hubiera podido recibir la joven Yulissa María Brackman y que no se le desembolsó (no estaba laborando ni permaneció incapacitada algún tiempo antes de fallecer), ni se tenía certeza del tiempo en que comenzaría a trabajar y si efectivamente laboraría en la actividad para la cual se estaba capacitando.

Por consiguiente, no se le reconocerán perjuicios materiales a la heredera de la joven Yulissa María.

Únicamente habrá de reconocerse el pago del perjuicio moral. A la luz del inciso final del derogado artículo 1006 del estatuto mercantil (pero cuya doctrina desarrollada por la Corte sobre el particular se mantiene en pie), es factible reconocer tal rubro, para lo cual conviene tener en cuenta que esta clase de daño habrá de indemnizarse atendiendo circunstancias particulares, como la cercanía y la dependencia de los familiares con la víctima, y el vínculo de consanguinidad o afinidad entre sí.

Es cierto que en reciente providencia (SC-665 del 7 de marzo de 2019, exp. 2009 00005 01), la Corte Suprema de Justicia tasó el perjuicio moral en \$60'000.000 para casos análogos al presente, en el que se presentó la muerte de un familiar, entiende el Juzgado que ese es un tope que habrá de tenerse en cuenta para tasar el perjuicio moral, evaluándolo con situaciones como la mencionada en el párrafo anterior, siendo natural la aflicción que genera en la accionante el deceso de su hijo.

Así las cosas, se reconocerá como perjuicio moral la cuantía de \$60'000.000, habida cuenta la situación de consanguinidad y la frustración de esperanzas que generó esta situación, la afcción anímica por la pérdida de un hijo, en quien se cosecharon muchas expectativas de verla progresar y crecer en su profesión y en su vida.

9. En cuanto al llamado en garantía efectuado por la empresa de transporte a Centrodiesel S.A. y General Motors Colmotores S.A., este Juzgado no desconoce que la entidad y el propietario del automotor afectado puedan reclamar por fallas en el equipo que pudieran haber incidido en su funcionamiento, especialmente los daños al compresor que, de acuerdo con el dictamen pericial de ingenieros mecánicos y técnicos aportó la parte demandada.

Sin embargo, incumbía al llamante demostrar no solo el vínculo contractual entre aquél y los llamados, lo cual se desprende de los comprobantes de compra del vehículo realizados en el año 2013. También debían acreditar la existencia del defecto de fábrica, originado en el ensamble y elaboración del vehículo, y la falla que se anunció como generadora del accidente que trajo la consecuencia fatal aquí referida.

Pese al esfuerzo del propietario del vehículo en señalar la responsabilidad de los llamados en las fallas del compresor, su relato da cuenta que acudió a los talleres de Centrodiesel por última vez en enero de 2014 y que después acudió a otro taller para hacer las revisiones y mantenimientos que el bus siniestrado requería, versión que encuentra sustento en las declaraciones de parte rendidas por los representantes legales de las llamadas en garantía.

Cual si fuera poco, el testimonio del jefe de taller de la sociedad transportadora también da cuenta que desde la compra hecha a Centrodiesel, hubo algunas visitas al concesionario de dicha empresa, pero después de enero de 2014 no se volvió a acudir a dicha sociedad para las revisiones y mantenimientos.

Tanto éste como los anteriores declarantes refirieron de una visita técnica por garantía del año 2013, concretamente en noviembre de ese mismo año, donde se revisó el sistema mecánico y se hicieron unos trabajos.

Aunque el peritaje aportado por la empresa de transporte para demostrar la responsabilidad de las llamadas en garantía, daba cuenta de fallas de fábrica en el sistema del compresor que incidieron en el frenado del vehículo, lo cierto es que no demuestra la relación entre el trabajo de la ensambladora con el producto recibido y las fallas que determinaron el accidente.

Insistieron en señalar que hubo defectos de origen en el compresor y en el trabajo realizado en noviembre de 2013 para el mantenimiento y arreglo de unos problemas reportados para ese momento a la ensambladora, pero no tuvieron en cuenta que entre esa época y el día del accidente transcurrió más de un año y que en ese lapso hubo visitas para revisión y mantenimiento a otro taller diferente del concesionario que está a cargo del llamado en garantía.

Entre la entrega del vehículo, el trabajo realizado por Centrodiesel en noviembre de 2013 y la última visita a dicha entidad en enero de 2014, y el día en que ocurrió el siniestro, hubo un lapso considerable que impide señalar una relación directa entre la labor de la citada empresa y el accidente, máxime que en ese período hubo revisiones por parte de un taller diferente, no adscrito a la red de Centrodiesel, como lo refirió el testigo Alcibiades Agudelo, jefe de taller de Confortrans.

Por esa razón no hay lugar a convocar a General Motors y a Centrodiesel para apoyar a los demandados en el pago de la indemnización aquí declarada.

10. Lo anterior implica que no haya lugar a examinar la convocatoria hecha a las aseguradoras, porque el llamamiento hecho a las ensambladoras no tuvo éxito.

11. En suma, se desestimarán las excepciones promovidas por los demandados frente a las pretensiones del libelo, y a la vez se acogerán las exceptivas formuladas frente al llamamiento en garantía, denominadas “*no configuración de responsabilidad en cabeza de mi representada*”, “*no acreditación del defecto del bien*”, “*inexistencia de responsabilidad contractual de Centrodiesel*”, e “*inexistencia de producto defectuoso del sistema de frenos*”.

12. Se condenará solidariamente a los accionados al pago de los perjuicios morales a favor de Elizabeth Kimberly Brackman Escalona y se negarán las pretensiones a favor de los otros demandantes.

13. No se impondrán las sanciones previstas en el artículo 206 del C. G. P., toda vez que en la pretensión por perjuicios patrimoniales no se advierte una manifiesta temeridad o actuar de mala fe en la formulación de la demanda y dichas peticiones.

### **DECISIÓN.**

En mérito de lo expuesto el **JUZGADO TREINTA Y SIETE CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTA**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

### **RESUELVE:**

**PRIMERO: DECLARAR NO PROBADAS** las excepciones de mérito propuestas por las demandadas frente a la demanda.

**SEGUNDO: DECLARAR PROBADAS** las excepciones de mérito denominadas “*no configuración de responsabilidad en cabeza de mi representada*”, “*no acreditación del defecto del bien*”, “*inexistencia de responsabilidad contractual de Centrodiesel*”, e “*inexistencia de producto defectuoso del sistema de frenos*” formuladas por CENTRODIESEL S.A. y GENERAL MOTORS COLMOTORES S.A. frente al llamado en garantía.

**TERCERO: DECLARAR CIVIL Y CONTRACTUALMENTE RESPONSABLES** a los demandados POLITÉCNICO INTERNACIONAL INSTITUCION DE EDUCACIÓN SUPERIOR, JAIRO ALBERTO PARRADO JIMÉNEZ, GUSTAVO HERRERA HERRERA y CONFORTRANS S.A.S., por los daños causados a ELIZABETH KIMBERLY BRACKMAN ESCALONA, por la muerte de YULISSA MARÍA BRACKMAN en el accidente de tránsito ocurrido el día 13 de diciembre de 2015.

**CUARTO: CONDENAR** a POLITÉCNICO INTERNACIONAL INSTITUCION DE EDUCACIÓN SUPERIOR, JAIRO ALBERTO PARRADO JIMÉNEZ, GUSTAVO HERRERA HERRERA y CONFORTRANS S.A.S., a pagar solidariamente a ELIZABETH KIMBERLY BRACKMAN ESCALONA, la

suma de \$60'000.000 a título de perjuicios morales, en un término no mayor a diez días contados a partir de la notificación de esta providencia.

**QUINTO: DENEGAR** las pretensiones respecto de JUDITH ESCALONA GORDON y HENANDO SALAZAR RINCÓN, por lo expuesto en esta providencia.

**SEXTO: CONDENAR** en costas a los demandados a favor de la demandante ELIZABETH KIMBERLY BRACKMAN ESCALONA. Incluir la suma de \$8'000.000 como agencias en derecho.

**SEPTIMO: CONDENAR** en costas a CONFORTRANS S.A.S. y JAIRO ALBERTO PARRADO JIMÉNEZ a favor de las llamadas en garantía. Incluir la suma de \$5'000.000 como agencias en derecho para cada uno de los llamados.

**NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE**



**HERNANDO FORERO DÍAZ**

**JUEZ**

JUZGADO TREINTA Y SIETE CIVIL DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ  
D.C.

SECRETARIA

Bogotá, D.C.

Notificado por anotación en ESTADO No. \_\_\_\_\_ de esta misma fecha.-

El Secretario,

JAIME AUGUSTO PEÑUELA QUIROGA