

Acción de responsabilidad contractual por accidente ferroviario. Transporte de personas. Transmisibilidad a los herederos del damnificado de la acción de responsabilidad civil emanada de la culpa contractual.

1. El artículo 263 del Código de Comercio es aplicable a los empresarios públicos de conducciones, según el artículo 318 *ibidem*. Es, pues, un contrato consensual, aun cuando es claro que puede justificarse con la respectiva carta de porte o tiquete. En el caso del transporte de personas que trabajan por cuenta o bajo la responsabilidad de, otras no es necesario que cada una de aquéllas lleve su tiquete o carta de porte. Así, por ejemplo, cuando se conduce o transporta de un lugar a otro un batallón o compañía de soldados, no es necesario que cada uno de éstos contrate el transporte o tenga su tiquete, porque es bien sabido que, en estos casos, es el Gobierno quien en virtud de la cuenta respectiva, valor del transporte, la cubre en su oportunidad. En esos casos, como cuando se transporta en un tren un colegio, cada estudiante o alumno no lleva su tiquete sino que el convenio se formaliza con el Director o encargado del plantel, lo cual no quiere decir que los alumnos o estudiantes no sean pasajeros, ni significa que por el hecho de no tener cada cual su tiquete, la empresa transportadora quede libre de toda responsabilidad para con los alumnos que transporta. Ni la doctrina ni la jurisprudencia admiten semejante conclusión.

2. Cuando se presenta un siniestro sin que entre la víctima y el agente mediara ningún vínculo jurídico, nace desde ese momento la obligación de indemnizar perjuicios, pero esa indemnización no se refiere a los derechos patrimoniales de la víctima ni se relaciona con ellos, puesto que un accidente, por sí solo, no tiene ese carácter. Entonces la indemnización, partiendo de la base de que la víctima murió en el accidente, no puede tener el carácter de compensatoria, respecto del patrimonio de aquélla, sino de indemnizatoria respecto de los parientes y allegados de la víctima, que con la muerte de ésta sufren un perjuicio. Por eso en estos casos

la acción sobre indemnización la ejercitan en su nombre propio esas personas. Pero cuando la relación jurídica es la preexistente, los herederos de la víctima quedan colocados en la posición de ésta, respecto de los derechos y obligaciones emanados del pacto, por la razón ya expresada, o sea, que al celebrarse un contrato entran al patrimonio de los contratantes los derechos y acciones que emanan de aquél, los cuales se radican en la cabeza de éstos y son transmisibles a sus sucesores. Entonces la acción pertinente de los herederos, en caso de siniestro, es la emanada del contrato que celebró su causante y como las acciones derivadas de aquél habían entrado al patrimonio de éste, desde que se celebró el contrato, los demandantes piden como herederos y para la sucesión de la víctima. Lo anterior es por activa y por pasiva, porque si en un contrato de transportes; v. gr., fallece el pasajero a consecuencia de la mala calidad del vehículo, los herederos de aquél tienen acción para reclamar perjuicios contra el transportador, por incumplimiento del contrato, como éste tendría derecho a reclamarlos contra los herederos de un pasajero que causara daños al vehículo o que de otra manera no cumpliera el contrato. Siendo similares, casi idénticos los artículos 1382 a 1384 del Código Civil francés a los artículos 2341 y 2347 del Civil colombiano, es pertinente citar la jurisprudencia y doctrina francesas sobre el particular. La Corte de Casación francesa, ha decidido que "las disposiciones de los artículos 1382 y 1383 del Código Civil, no pueden en principio ser invocadas para reglamentar la culpa cometida en la ejecución de una obligación resultante del incumplimiento del contrato. De suerte que en casos de esta naturaleza debe preferirse la responsabilidad contractual por provenir de violación de un vínculo jurídico preexistente." Y el expositor Lalou dice que "no es dudoso que los

herederos de un contratante tienen los mismos derechos y las mismas obligaciones que su autor. No podrían, pues, colocarse sobre el terreno delictual para sustraerse a una corta prescripción, si su causante no podía colocarse sino sobre el terreno contractual." Citando la opinión de Ripert que sostiene que la fuente de la obligación del transportador consiste en una ejecución defectuosa del contrato, concluye: "Esta consideración hace de la acción de los herederos del transportado una acción contractual. Esto está sostenido por otros autores." (Henri Lalou, *La Responsabilité Civile*, págs. 348 a 352, números 650 a 657). No hay, pues, duda al respecto en la doctrina y jurisprudencia francesas, que son muy dignas de tenerse en cuenta, por lo ya apuntado. La discrepancia que al respecto existe es si no obstante tener los herederos la acción contractual, cuando su causante murió en un accidente de transporte, pueden ejercitar la acción extracontractual prescindiendo del contrato. Las opiniones están divididas y según observa Lalou, la jurisprudencia ha hecho algunas rectificaciones al respecto. Por eso termina diciendo que "estas dudas sobre la naturaleza delictual o contractual de esta acción muestran cómo en ciertas hipótesis la responsabilidad contractual y delictual se compenetran. Esta es una de las razones que hacen de la cuestión de la opción de la responsabilidad contractual y de la responsabilidad delictual uno de los problemas más discutidos en materia de responsabilidad civil." En el caso de autos se entablaron ambas acciones, pudiéndose escoger entonces la que se juzgara conveniente. Bien enderezada estuvo la demanda en cuanto subsidiariamente se pidió en ella la condenación a favor de la sucesión del damnificado, y bien fallado el litigio en cuanto el Tribunal dedujo esa condenación.

3. De los artículos 2072 del Código Civil y numeral 4º del 322 del Código de Comercio no puede concluirse, como lo hace el recurrente, que la reparación del daño, la indemnización de perjuicios en esos casos, no puede pasar a los sucesores de la víctima transportada. No puede la Corte aceptar esa interpretación limitativa de esas normas, porque de ser así los principios generales sobre transmisibilidad de los derechos y obligaciones de una persona quedarían desconocidos y se llegaría a la conclusión inadmisibles de darle a la muerte el carácter extintivo de las obligaciones preexistentes. Bastaría este hecho para que en un accidente de transportes en que muriera la víc-

tima por culpa del empresario o sus agentes, éstos invocaran ese hecho para que quedaran relevados de toda responsabilidad. Bastaría también, en la culpa extracontractual, que en el accidente falleciera la víctima para que el responsable amparado en ese hecho alegara la extinción de toda responsabilidad civil. Eso conduciría a consecuencias inadmisibles. Pero no es sólo en virtud de las consideraciones de carácter general que acaba de hacer la Corte por lo que no puede aceptarse la tesis del recurrente, sino también porque existe un texto expreso que la contraría y anula plenamente, que es el artículo 2077 del Código Civil. Si en el caso de la culpa contractual es inadmisibles la tesis del recurrente, también lo es en las de la extracontractual y de ahí el artículo 2343 que enseña que es obligado a la indemnización el que hizo el daño y sus herederos.

Corte Suprema de Justicia—Sala de Casación Civil—Bogotá, agosto veintiséis de mil novecientos cuarenta y tres.

(Magistrado ponente, doctor Liborio Escallón).

Este proceso sobre indemnización de perjuicios, tan semejante por la cuestión de hecho y de derecho, al que decidió la Corte en sentencia de 16 de junio de 1942 (*Gaceta Judicial*, tomo LIII, número 1986, página 638), tiene su origen en el siniestro ferroviario ocurrido el 10 de octubre de 1936 sobre la vía del Ferrocarril de Cundinamarca, cerca de la población de Albán. Una compañía del Ejército Nacional perteneciente al Batallón Guardia de Honor, enviada en comisión de orden público a la región cundinamarquesa de Quebradanegra, se embarcó de regreso a sus cuarteles de Bogotá en la Estación de Tobia, en el tren ordinario del Ferrocarril de Cundinamarca, del cual se desprendieron, por haberse roto las argollas de enganche, los dos últimos carros de pasajeros y uno de carga que regresaron a gran velocidad por la pendiente y que se volcaron al salir de la carrilera en una curva, causando numerosas víctimas, especialmente entre los miembros del Ejército.

Así se expresó la Corte en la sentencia mencionada y así se expresa hoy, por las circunstancias ya anotadas.

Entre los pasajeros se encontraba el Cabo Primero efectivo del Ejército Nacional Carlos A. Barreto o Jiménez, quien perdió la vida en el siniestro.

Con base en lo anterior, la hermana de la víctima, Emilia Jiménez Salas, demandó a la sociedad anónima denominada "Compañía del Ferrocarril de Cundinamarca", con domicilio en Bogotá, para que se la declare civilmente res-

ponsable "por culpa, negligencia, descuido, imprevisión e impericia de los agentes o empleados suyos" del siniestro ferroviario mencionado en que perdió la vida el expresado Cabo Barreto y para que se condene a la Compañía demandada a pagarle al demandante, quien en primer término demanda en propio nombre para sí, la suma de \$ 70.000.00 moneda corriente o la que pericialmente se fije, como valor de la indemnización de los daños morales y materiales sufridos con la muerte violenta de su hermano, quien además de militar era chofer mecánico.

Fue decidido el pleito en primera instancia por el Juez Tercero de este Circuito en sentencia de 8 de noviembre de 1940 en la que declaró civilmente responsable a la Compañía demandada por el siniestro en que perdió la vida el Cabo Primero Carlos A. Barreto y la condenó a pagar a la demandante por concepto de perjuicios materiales y morales la suma de \$ 19.276.50.

Ambas partes apelaron del fallo, y el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en sentencia de 22 de junio del año próximo pasado confirmó el numeral 1º de la apelada y la reformó en lo demás en el sentido de hacer la condenación a favor de la sucesión ilíquida de Carlos A. Barreto.

La parte demandada interpuso recurso de casación, el que hoy pasa a decidirse.

Sobre la base de la comprobación plena del siniestro en que perdió la vida el expresado Barreto, sobre la culpa comprobada de la sociedad demandada por cuanto con el dictamen de los técnicos se demostraron los defectos de construcción de la locomotora que conducía el convoy, la mala calidad de ciertos elementos como la argolla que se rompió y las cadenas que se despedazaron, lo que dio origen al desenganche de los tres carros que se desprendieron, se volcaron y ocasionaron el siniestro, según afirman dichos técnicos, y teniendo en cuenta que está acreditada la personería de las partes, el Tribunal se expresa así:

"Están presentes en este proceso los dos términos de la responsabilidad, el daño y la relación de causalidad entre el hecho y el daño. Nos queda por estudiar el elemento culpa. En materia contractual, debe presumirse la culpa por el no cumplimiento de la obligación del deudor demandado; por consiguiente, a ésta le incumbe la carga de la prueba por regla general. En efecto, el actor debe demostrar la existencia y extinción de la obligación (artículo 1757 del Código Civil) y entonces el deudor debe entrar a probar que la ejecutó o, para librarse, debe demostrar el caso extraño. Por consiguiente, la culpa se presume cuando de contrato se trata, así, en materia delictual a veces también debe presumirse en ciertos hechos que llevan en sí el

sello del descuido. Pero en el caso de autos si está probado el elemento culpa... En resumen, se comprobó que, contra lo aconsejado por la técnica, venían varios carros de carga muy pesados detrás de la locomotora y que los dos últimos carros, en los cuales se encontraba perfectamente bien antes del siniestro el Cabo Primero Barreto o Jiménez Salas, eran de pasajeros y conducían la tropa que se embarcó en Tobia."

Sobre la base de que la responsabilidad es por culpa contractual por cuanto la empresa demandada estaba obligada a transportar a los pasajeros y llevarlos sanos y salvos al lugar de su destino, dice el Tribunal:

"El fundamento de la responsabilidad contractual en el caso de accidentes en medios de transportes, no puede, pues, ser más claro. En su tratado sobre responsabilidad civil Henri Lalou lo explica así: 'El transportador asume con el viajero una obligación de seguridad absoluta; se compromete a llevarlo a su destino no muerto sino sano y salvo, de modo que si el accidente proviene del hecho o con ocasión del transporte, y por así decirlo, después de cargar al viajero, su responsabilidad está entonces obligada hacia la víctima sin que ésta tenga que probar una culpa cometida por aquél; el solo accidente denuncia, hasta la más amplia información, la inejecución del contrato por parte del transportador.'" Luégo concluye así el Tribunal: "Esta obligación del transportador, se desprende de los artículos 2072, 2073, 2078 del Código Civil y de los artículos 270, 271, 306, 318 del Código de Comercio y de la Ley 76 de 1920."

Sentadas las premisas anteriores, establecida la culpa de la Compañía demandada, el Tribunal hizo el estudio pertinente en lo atañedor a la fijación del monto de los perjuicios.

Dos cargos hace el recurrente contra la sentencia, los cuales pasan a estudiarse por separado.

Primer cargo. "Error de derecho, por apreciación errónea de la prueba, violando los artículos 601, 662 y 663 del Código Judicial, así como los artículos 320 y 322 del Código de Comercio, y 1757 y 1768 del Código Civil." En esa forma se expresa el recurrente y funda su concepto en que "no existe ninguna prueba de que el mencionado Cabo Primero hubiera comprado su pasaje o lo hubiera llevado consigo, es decir, que se hubiera celebrado el contrato de transporte". Fundado en esto, sostiene que no puede ese contrato ser presumido como lo hizo el Tribunal.

Visto el cargo anterior y su fundamentación, observa la Corte: Enseña el artículo 263 del Código de Comercio que el transporte se perfecciona por el solo consentimiento, expreso o tácito

de las partes, y esa disposición es aplicable a los empresarios públicos de conducciones, según el artículo 318. Es, pues, un contrato consensual, aun cuando es claro que *puede justificarse* con la respectiva carta de porte o tiquete. En el hecho 79 de la demanda se afirma que el 10 de octubre de 1936 una compañía del Ejército Nacional (en la cual iba el Cabo Barreto, observa la Corte), que se encontraba en cumplimiento de una comisión en la región de Quebradanegra, se embarcó para Bogotá, tomando para el efecto, en la Estación de Tobia, el respectivo tren del Ferrocarril de Cundinamarca. El representante de la Compañía demandada al contestar ese hecho dijo: "Es cierto que ese día se embarcó en Tobia un grupo de militares."

Lo anterior hace ver que se verificó el contrato de transporte, en virtud del cual la Compañía demandada se obligó a conducir a Bogotá a los Oficiales y soldados que componían el Batallón Guardia de Honor.

Ambas partes convienen en ese extremo, que condiciona el contrato de transporte, que como se ha dicho es consensual. Desde el principio de la litis quedó aceptado tal extremo. La sola aquiescencia de las partes sobre el asunto, saca del debate la cuestión, como hecho incontrovertible, y está sola observación bastaría para declarar infundado el cargo. No obstante, la Corte hace otras consideraciones: El fallador de Bogotá se basa en la presunción legal de la celebración del contrato de transporte, entre la empresa demandada y la compañía del Ejército de la cual formaba parte el Cabo Barreto, y la cual se embarcó en Tobia. Esto es exacto: Si no existiera ese contrato, si no hubiera habido aquiescencia por parte de la Compañía demandada, no habría embarcado a ese grupo del Ejército, ni menos puesto en movimiento sus máquinas, ni prestado el contingente de sus empleados para que el tren tomara la vía hacia Bogotá. No era necesario que cada Oficial o soldado tuviera su tiquete, ni siquiera que hubiera contratado en transporte con el jefe de la Compañía, porque es bien sabido, que en estos casos, es el Gobierno quien en virtud de la cuenta respectiva, valor del transporte, la cubre en su oportunidad. En esos casos, como cuando se transporta en un tren un colegio, cada estudiante o alumno no lleva su tiquete sino que el convenio se formaliza con el Director o encargado del plantel, lo cual no quiere decir que los alumnos o estudiantes no sean pasajeros, ni significa que por el hecho de no tener cada cual su tiquete, la empresa transportadora quede libre de toda responsabilidad para con los alumnos que transporta. Ni la doctrina ni la jurisprudencia admiten semejante conclusión. El fallador de Bogotá partió de un hecho establecido plena-

mente, el embarque de la compañía en Tobia, y le dio el valor probatorio que estimó legal, en lo cual no hubo error de hecho ni de derecho.

No está fundado el cargo que se estudia.

Segundo cargo. Violación de los artículos 99 de la Ley 57 de 1887, 1613, 1614, 1008, 1155, 2072 del Código Civil y 322 del Código de Comercio.

El concepto de esta acusación lo funda el recurrente en que el sentenciador decretó la indemnización de perjuicios a favor de la sucesión del Cabo Barreto, y al respecto hace varias consideraciones sobre el asunto para demostrar que la condenación en esa forma no procede.

Considera la Corte: La demandante demandó y pidió en primer término para sí y en su condición de hermana legítima del Cabo Primero efectivo del Ejército Nacional, Carlos A. Barreto, y en segundo término, subsidiariamente, para la sucesión ilíquida del expresado Cabo Barreto, según la petición quinta de la demanda.

El Tribunal de Bogotá estimó que siendo transmisible la acción en el caso de autos, por derivarse de un pacto contractual, procedía la condenación en los términos de la petición subsidiaria.

El problema que se plantea a la Corte es el siguiente: En casos como el presente ¿debe pedirse y hacerse la condenación en favor de los parientes de la víctima directamente, o éstos no pueden proceder sino invocando los derechos de aquella emanados del pacto contractual y por lo tanto la petición no puede basarse sino sobre la representación de los derechos de la víctima, cuando ésta ha fallecido, y como continuador, el demandante o demandantes de los derechos transmisibles de aquella?

La Corte observa: La analogía en las consecuencias civiles de un siniestro, traducidas en la indemnización de perjuicios, no puede asimilarse ni menos identificar las dos fuentes que dan lugar a la responsabilidad civil, es decir, a la fuente contractual y la extracontractual.

En la primera se parte de una relación jurídica preexistente que rota o incumplida por una de las partes, la coloca en una situación de responsabilidad civil, por la infracción de la ley del contrato. En la segunda no pudiendo haber, como es obvio, esa relación preexistente, es solamente el acto culposo, la negligencia, el descuido, sea de la persona a quien se imputa, sea de las que están bajo su dependencia en los casos de la ley, sea el hecho producido por los animales o las cosas que están bajo el cuidado del hombre, lo que genera la culpa que se traduce en una responsabilidad civil.

Quien contrata hace ingresar a su patrimonio todos los derechos y acciones que nacen del

pacto, así como también está expuesto a ver disminuido su patrimonio, por la violación del contrato, cuando ésta se traduce en indemnización de perjuicios. Esos derechos y acciones entran en su patrimonio y por lo tanto son transmisibles, de la misma manera que las obligaciones del contratante pesan sobre sus sucesores, ya sean éstos a título universal, ya a título particular, según los casos, como por herencia en el primero (artículo 1155 del Código Civil), como por cesión de los derechos emanados de un contrato en el segundo.

Cuando se presenta un siniestro sin que entre la víctima y el agente mediara ningún vínculo jurídico, nace desde ese momento la obligación de indemnizar perjuicios, pero esa indemnización no se refiere ni se relaciona con derechos patrimoniales de la víctima, puesto que un accidente, por sí solo no tiene ese carácter. Entonces la indemnización, partiendo de la base de que la víctima murió en el accidente, no puede tener el carácter de compensatoria, respecto del patrimonio de aquella, sino de indemnizatoria respecto de los parientes y allegados de la víctima, que con la muerte de ésta sufren un perjuicio. Por eso en estos casos la acción sobre indemnización, la ejercitan en nombre propio esas personas.

Pero cuando la relación jurídica es la preexistente, los herederos de la víctima quedan colocados en la posición de ésta, respecto de los derechos y obligaciones emanados del pacto, por la razón ya expresada o sea que al celebrarse un contrato entran al patrimonio de los contratantes los derechos y acciones que emanan de aquél, derechos patrimoniales que se radican en la cabeza de éstos y que son transmisibles a sus sucesores. Entonces la acción pertinente de los herederos, en caso de siniestro, es la emanada del contrato que celebró su causante, y como las acciones derivadas de aquél, del contrato, habían entrado al patrimonio de éste, del causante, desde que se celebró el contrato, los demandantes demandan como herederos y para la sucesión de la víctima.

Y lo anterior es por activa y por pasiva, porque si en un contrato de transporte, v. gr., fallece el pasajero a consecuencia de la mala calidad del vehículo, los herederos de aquél tienen acción para reclamar perjuicios contra el transportador, por incumplimiento del contrato, como éste tendría derecho a reclamarlos contra los herederos de un pasajero que causara daños al vehículo o que de otra manera incumpliera el contrato.

Siendo similares, casi idénticos, los artículos 1382 a 1384 del Código Civil francés a los artículos 2341 y 2347 del Civil, colombiano, es pertinente citar la jurisprudencia y doctrina

francesas sobre el particular: La Corte de Casación francesa (sentencia que cita el fallador de Bogotá), ha decidido lo siguiente:

“Las disposiciones de los artículos 1382 y 1383 del Código Civil, no pueden en principio ser invocadas para reglamentar la culpa cometida en la ejecución de una obligación resultante del incumplimiento del contrato. De suerte que en casos de esta naturaleza debe preferirse la responsabilidad contractual por provenir de violación de un vínculo jurídico preexistente.”

El expositor Henri Lalou se expresa así:

“No es dudoso que los herederos de un contratante tienen los mismos derechos y las mismas obligaciones que su autor. No podrían pues colocarse sobre el terreno delictual para sustraerse a una corta prescripción, si su causante no podía colocarse sino sobre el terreno contractual.”

Citando la opinión de Ripert, que sostiene que la fuente de la obligación del transportador consiste en una ejecución defectuosa del contrato, concluye así:

“Esta consideración hace de la acción de los herederos del transportado una acción contractual. Esto está sostenido por otros autores.” (Henri Lalou, *La Responsabilité Civile*, páginas 348, a 352, números 650 a 657).

No hay, pues, duda al respecto en la doctrina y jurisprudencia francesas, que son muy dignas de tener en cuenta en esta ocasión, por lo ya apuntado. La discrepancia que al respecto existe es si no obstante tener los herederos la acción contractual, cuando su causante murió en un accidente de transporte, pueden ejercitar la acción extracontractual prescindiendo del contrato. Las opiniones están divididas y según observa Lalou, la jurisprudencia ha hecho algunas rectificaciones al respecto. Por eso termina así Lalou:

“Estas dudas sobre la naturaleza delictual o contractual de esta acción muestran cómo en ciertas hipótesis, la responsabilidad contractual y delictual se penetran. Esta es una de las razones que hacen de la cuestión de la opción de la responsabilidad contractual y de la responsabilidad delictual uno de los problemas más discutidos en materia de responsabilidad civil.”

Mas este último extremo es ajeno a este litigio por cuanto se entablaron ambas acciones, pudiéndose escoger entonces la que se juzgue pertinente.

Está bien enderezada por lo tanto la demanda en cuanto subsidiariamente se pidió en ella la condenación a favor de la sucesión del Cabo Barreto, y bien fallado el litigio en cuanto el Tribunal dedujo esa condenación.

No encuentra la Sala que se hayan violado los artículos citados por el recurrente en el cargo que se estudia, por lo que sigue: Si es cierto que el artículo 9º de la Ley 57 de 1887 enseña que la existencia de la persona termina con la muerte, ello no significa que esto sea uno de los modos de extinguir los derechos y obligaciones de quien fallece. Imposible sostener semejante tesis; todo lo contrario, la personalidad del difunto, del que fue, porque esa es la acepción filológica de dicho vocablo, trasciende en los derechos y obligaciones transmisibles de aquél a sus sucesores. De ahí los principios que consagran los artículos 1008 y 1155, que corroboran lo anterior, y que señalados como violados por el fallo recurrido, no lo fueron; todo lo contrario, tales principios tuvieron operancia en la sentencia. No pudiendo ser violados los artículos 1613 y 1614, por cuanto establecida la culpa de la empresa transportadora, y determinada su responsabilidad, surgía la indemnización de perjuicios solicitada, que está configurada en sus dos elementos por las normas que acaban de citarse, elementos que se tienen en cuenta, al deducir perjuicios que tengan por fuente ya el contrato, ya la culpa. Por eso la primera norma citada, muy aplicable al caso de autos, enseña que la indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante, ya provenga de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente o de haberse retardado su cumplimiento y los artículos 2343 y 3256 del Código Civil, que contemplan la culpa extracontractual, se refieren a los elementos integrantes de los perjuicios, que configuran los artículos 1613 y 1614 citados.

El recurrente estima violados los artículos 2072 del Código Civil y 322, numeral 4º, del de Comercio, porque en su concepto esas normas sólo se refieren a la persona del transportado, por cuanto establece el primero que el acarreador es responsable del daño o perjuicio que sobrevenga a la persona por la mala calidad del carruaje, y por cuanto preceptúa el segundo que el empresario de transportes está obligado a indemnizar el daño que sufrieren en sus personas los pasajeros, por vicio del carruaje, por su culpa o la de los conductores o postillones. De esto concluye que la reparación del daño, la indemnización de perjuicios, en esos casos, no puede pasar a los sucesores de la víctima transportada. No puede la Corte aceptar esta interpretación limitativa de esas normas, porque de ser así, los principios generales sobre transmisibilidad de los derechos y obligaciones de una persona quedarían desconocidos y se llegaría a la conclusión inadmisibles de darle a la muerte el carácter extintivo de las obligaciones pre-existentes. Bastaría este hecho para que en un ac-

cidente de transportes, en que muriera la víctima por culpa del empresario o sus agentes, éstos invocaran ese hecho para que quedaran relevados de toda responsabilidad. Bastaría también, en la culpa extracontractual, que en el accidente falleciera la víctima, para que el responsable amparado en ese hecho alegara la extinción de toda responsabilidad civil.

Véanse pues las consecuencias inadmisibles a que conduciría la tesis que se examina.

Pero no es sólo en virtud de las consideraciones de carácter general que acaba de hacer la Corte, por lo que no puede aceptarse la tesis del recurrente, sino también porque existe un texto expreso que la contraría y anula plenamente. El artículo 2077 del Código Civil dice así:

“La muerte del acarreador o del pasajero no pone fin al contrato; las obligaciones se transmiten a los respectivos herederos, sin perjuicio de lo dispuesto generalmente sobre fuerza mayor o caso fortuito.”

Si en el caso de la culpa contractual es inadmisibles la tesis del recurrente, como acaba de verse, también lo es en los de la extracontractual y de ahí el artículo 2343 que enseña que es obligado a la indemnización el que hizo el daño y sus herederos.

Los comentaristas patrios como don Fernando Vélez, los chilenos como Barros Errázuriz y los franceses como Lalou y los hermanos Mazeaud, por no citar sino a estos dos, no vacilan en esta materia y sostienen las mismas conclusiones que hoy sostiene la Corte, valiendo la pena observar que no obstante que la reglamentación del contrato de transportes en el Código Civil francés (artículos 1782, 1783, 1784 y 1786), no es tan completa y precisa, como la que al respecto estatuye el Código Civil colombiano (artículos 2070 a 2078), la doctrina y la jurisprudencia francesa, basadas en las normas que regulan las estipulaciones contractuales y las consecuencias del incumplimiento de éstas, han llegado en los casos de accidentes acaecidos en los contratos de transporte; a las mismas conclusiones que sustenta hoy la Corte. Los hermanos Mazeaud (*La Responsabilité Civile*, libro 2º, número 1912) se expresan así:

“La imposibilidad de obrar en la cual se encuentra la víctima no podrá ser invocada contra la acción de los herederos. Nada impide a los herederos intentar las acciones que su causante no pudo ejercer en vida; ellos no obran en realidad, en nombre de su causante, pero sí como continuadores de su persona, y es precisamente porque continúan esa persona por lo que pueden intentar una acción que la muerte ha impedido ejercer al causante.”

Las fuentes de la indemnización por la culpa contractual, se derivan en la legislación colombiana de los principios consagrados por los artículos 1494, 1546, 1602, 1603, entre otros del Código Civil, de muchas de las disposiciones contenidas en el Título V del Libro II del Código de Comercio, entre otras los artículos 321 y 322 y en el caso del contrato de transportes de una manera específica y clara en el artículo 2077 del Código Civil, disposición que no existe en el francés.

El segundo y último cargo no puede en virtud de lo expuesto prosperar.

De la doctrina expuesta y sostenida al estudiar este último cargo, se desprenden dos conclusiones a saber:

Primera. La acción de responsabilidad civil emanada de la culpa contractual, es transmisible a los herederos, quienes tienen la personería para intentar las acciones que su causante no pudo ejercer en vida.

Segunda. Los herederos, en ese caso obran como continuadores de la persona de su causante y por lo tanto demandan para la sucesión de éste, representada por aquéllos.

La sentencia que se revisa en casación, es jurídica y debe por lo tanto quedar en pie.

Por lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación en lo Civil, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, *no casa* la sentencia recurrida. No es el caso de hacer condenación en costas.

Publíquese, notifíquese, insértese en la *Gaceta Judicial*, cópiese y devuélvase el expediente al Tribunal de su origen.

Fulgencio Lequerica Vélez, Daniel Anzola, Isaías Cepeda, Liborio Escallón, Ricardo Hines-trosa Daza, Hernán Salamanca.—Pedro León Rincón, Secretario en propiedad.