

*Núm. 2. Trabajos públicos.*

596. En los trabajos que se hacen por vía de empresa si un daño es causado á un particular, ¿quién es el responsable? Que lo sea el empresario, se comprende; esto es el derecho común del art. 1,382. Fué sentenciado que el empresario está obligado á una indemnización para con los propietarios ribereños de un canal, por razón de los daños causados á sus propiedades inundadas á consecuencia de una violenta tempestad, habiendo sido ocasionada la inundación por la mala disposición de un puente tirado sobre el canal para facilitar el transporte de los materiales de la empresa. (1)

Cuando se trata de trabajos de utilidad pública ejecutados por un empresario, si se presenta una dificultad acerca de la que haya alguna incertidumbre en la jurisprudencia ¿es responsable el Estado? Hay un caso en el que la solución no es dudosa. El Estado tiene agentes encargados de vigilar los trabajos; se supone que el daño procede á la vez por lo mal hecho del acto del empresario y por una falta de vigilancia por parte de los agentes de la administración en la dirección y ejecución de los trabajos. En estas circunstancias, el consejo de Estado declaró responsable al Estado en virtud del art. 1,384; en efecto, el texto es aplicable al pie de la letra, siendo el Estado comitente con relación á sus agentes cuales son sus dependientes. (2) ¿Pero puede también considerarse al Estado como comitente del empresario? Si se admite el principio que acabamos de establecer (números 591-593), hay que decidir que el empresario es el dependiente del Estado, de donde la consecuencia que éste es responsable del daño causado por aquel. En efecto, el Es-

1 Consejo de Estado, 27 de Agosto de 1823 (Daloz, en la palabra *Trabajos públicos*, núm. 835).

2 Consejo de Estado, 27 de Mayo de 1839 (Daloz, en la palabra *Trabajos públicos*, núm. 836), y 7 de Mayo de 1863 (Daloz, 1863, 3, 61).

tado ejecuta los trabajos por el intermedio del empresario. éste es, pues, su agente, su dependiente, al que comite los trabajos; lo escoge; si por negligencia ó incapacidad del empresario, un daño es causado, el Estado es responsable; se está en el texto y en el espíritu de la ley.

La jurisprudencia distinguía entre si la empresa se hacía, por destajo ó nó; libraba al Estado de toda responsabilidad cuando trataba á destajo con un empresario. Un obrero pereció en la ejecución de unos trabajos de excavaciones; la viuda reclamó daños y perjuicios contra el empresario y contra el Estado, civilmente responsable del hecho de su dependiente. La Corte de Paris condenó al Estado, pero su sentencia fué casada por la Corte de Casación, Sala Criminal. La Corte sienta en principio que la responsabilidad á la que el art. 1,384 somete á los comitentes no depende solo de que hayan escogido á sus dependientes, sino también supone que tienen el derecho de ordenarles lo relativo á la ejecución de las funciones en las que los emplea, sin cuya autoridad no hay verdaderos comitentes. Hemos combatido este principio en las relaciones entre particulares (número 572); desechamos también la aplicación que se hace de él en las relaciones del Estado con los empresarios. Sin duda el comitente tiene el derecho de dar órdenes é instrucciones á sus dependientes. ¿Quiere esto decir que si no usa de su derecho, deja de ser responsable? El Estado es quien impone sus condiciones al empresario, es libre para estipular que en la ejecución tendrá derecho á darle órdenes, si no lo hace abdica este derecho que le pertenecía, pero el empresario no deja de ser su dependiente. Si fuera de otra manera, la responsabilidad del art. 1,384 se haría ilusoria; al Estado le bastaría tratar á destajo para librarse de la responsabilidad que la ley le impone. En el caso conocido por la Sala Criminal, la compañía concesionaria había tratado á destajo con el empresario; tenía, sin embargo, un sobrestante para vigilar

los trabajos en interés de la compañía; pero, dice la sentencia, este agente solo debía vigilar á que los trabajos fuesen ejecutados conforme á las convenciones intervenidas entre las partes, sin que tuviese que dar órdenes al empresario acerca del modo de ejecución de los trabajos. La Corte concluye que la compañía no se había conservado ningún derecho de vigilancia á este respecto. En estas circunstancias, dice la sentencia, la compañía no era un comitente, ni, por consiguiente, responsable. (1) ¿No es esto agregar á la ley una condición extñara á su texto, y contraria á la tradición? ¿Qué importa que el comitente vigile á su dependiente, ó se atenga a lo que haga éste? No es porque el comitente descuida de vigilar al dependiente por lo que es responsable; es por que únicamente lo escogió; y escongiéndole, podía reservarse el derecho de darle órdenes; esto basta para que sea y continúe siendo comitente.

Una sentencia de la Corte de Paris, á la vez que sostiene el principio consagrado por la jurisprudencia, se demuestra más severa para el Estado y las compañías. En el caso, había empresa á destajo; el empresario, que había hecho una honda excavación, tuvo la imprudencia de no impedir su acceso sino por una débil barrera, y sin alumbrarla durante la noche; un coche pasó y cayó en el precipicio; pereció un viajero. Acción por daños y perjuicios por parte de la viuda. La compañía opuso que había contratado á destajo con el empresario. Esta defensa no fué acogida. La Corte admite, en verdad, que el empresario es únicamente responsable cuando es enteramente dueño de la dirección y operaciones; pero cuando está colocado en parte bajo la vigilancia de la

1 Casación, Sala Criminal, 20 de Agosto de 1847 (Dalloz, 1847, 4, 421). Compárese Denegada, Sala Criminal, 10 de Noviembre de 1859 (Dalloz, 1860, 1, 49). Lyon, 20 de Enero de 1863 (Dalloz, 1863, 2, 199). La jurisprudencia de las cortes de Bélgica está en el mismo sentido. Lieja, 18 de Diciembre de 1851 (*Pasicrisia*, 1852, 2, 320). Bruselas, 30 de Marzo de 1874 (*Pasicrisia*, 1874, 2, 208).

compañía, ésta continúa por su parte siendo responsable por los trabajos, en los que las imprudencias ó el descuido se hacen culpas comunes á ambos interesados. Tratábase de la construcción de un ferrocarril; la naturaleza misma de los trabajos, dice la Corte, implica que la dirección general debía quedar á cargo de la compañía. Es verdad que la empresa había tratado á destajo, pero esto no se relaciona sino con la naturaleza y el precio de los trabajos; la conducción y los pormenores de la operación quedaban bajo la autoridad de los ingenieros; luego la compañía no dejaba de ser comitente; también lo sabía que tenía estipulada la garantía en su provecho, para los accidentes que pudieran suceder por las imprudencias del empresario. La Corte agrega que las precauciones que debían de tomarse para la seguridad pública, constaban entre el número de disposiciones que la compañía tenía derecho y deber de prescribir al empresario; de donde resulta que su descuido en este punto la hacía responsable. En el recurso de casación intervino una sentencia de denegada, que confirmó la decisión de la Corte de Paris, fundándose en la declaración comprobada que la compañía se había reservado la elección de los trabajos. (1) Así, la Corte atiende menos al destajo que á la dirección; liga la responsabilidad al derecho y deber de vigilancia. En nuestro concepto, esto es confundir la responsabilidad de los comitentes con la de los padres, profesores y artesanos; esta última descansa en una presunción de culpa por falta de vigilancia; la otra está fundada únicamente en la elección que hace el comitente de su dependiente.

597. El principio de la responsabilidad ¿se aplica al Es-

1 Paris, 30 de Enero de 1864 (Dalloz, en la palabra *Vías ferrocarrileras*, núm. 632 y 1864, 2, 215), y Denegada, 17 de Mayo de 1865 (Dalloz, 1865, 1, 373). Compárese Denegada, 10 de Noviembre de 1868 (Dalloz, 1869, 1, 133) y una sentencia del Tribunal de Bruselas de 19 de Marzo de 1873 (*Bélgica judicial*, 1873, pág. 913) y la requisitoria del Ministerio Público (Sr. Heiderscheidt).

tado cuando éste explota un ferrocarril? en Francia, la cuestión está resuelta por la ley de 15 de Julio de 1845, que dice en su art. 22: "Los concesionarios de un ferrocarril serán responsables, ya hácia el Estado, ya hácia los particulares por el daño causado por los administradores, directores y empleados de cualquier título al servicio de la explotación del ferrocarril. El Estado solo será sometido á la misma responsabilidad hácia los particulares cuando el ferrocarril esté explotado á sus costas y por su cuenta." En Bélgica, las leyes especiales sobre ferrocarriles nada dicen de la responsabilidad del Estado; de ahí una dificultad que dió lugar á nutridos debates en los que fué puesto en cuestión el mismo principio de la responsabilidad del Estado. Debemos detenernos en este punto; la jurisprudencia es insegura, porque le falta un principio; el que ha formulado no tiene la precisión necesaria en una materia tan difícil. Esto explica el conflicto que existió entre la Corte de Casación y las cortes de apelación, conflicto que condujo á un cambio de jurisprudencia en nuestra Suprema Corte; pero la opinión que ha prevalecido está siempre sujeta á controversias, cuando menos por lo que toca al principio. Un incendio se declara en un convoy; un viajero herido reclama daños y perjuicios contra el Estado, en virtud del art. 1,384. El Estado pretende que esta disposición no le es aplicable, porque la responsabilidad establecida por el Código Civil solo concierne á los actos de la vida civil, y que el Estado explota el ferrocarril en virtud de su misión gubernativa. El Tribunal de Lieja desechó la excepción. Es verdad, dice, que el transporte de viajeros y de mercancías por el Estado es un servicio público; pero cuando en un servicio público el Estado lesiona derechos particulares por los delitos ó cuasidelitos de sus agentes, es responsable como toda persona civil. El Estado reclama el beneficio de esta responsabilidad contra los particulares; debe también someter-

se á ella cuando lesiona intereses privados. La Corte de Apelación confirma la sentencia, sentando como principio que el art. 1,384 contiene una disposición general aplicable á las administraciones públicas como á los particulares. Admitimos el principio, pero en lugar de la lesión de *intereses* de que hablan el Tribunal y la Corte de Lieja, debe decirse que el Estado es responsable cuando lesiona un *derecho* privado; y para que el art. 1,384 sea aplicable al Estado, es necesario además que el Estado esté con sus subordinados en las relaciones de un comitente con su dependiente. Traducimos á lo que fué dicho más atrás (núms. 591-593). Poco importa, despues de esto, la naturaleza del servicio, y poco importa que el Estado obre como Gobierno ó como propietario.

En el recurso de casación, la sentencia de la Corte de Lieja ha sido casada. La Corte de Casación parte del principio que hemos ya combatido: "Las calificaciones de *comitente* y de *dependiente*, aunque generales, deben ser restringidas á las comisiones dadas en *interés privado* para *actos de la vida civil*; no se aplican á las funciones públicas creadas por leyes y reglamentos que tienen por objeto el *interés general* y la *administración del Estado*." En nuestro concepto, la Corte confunde el *acto* que lesiona el derecho con el *derecho* lesionado. La responsabilidad es un principio general, sin excepción; se aplica á *todo acto*, cualquiera que sea, que se trate de un acto de la vida civil ó de un acto de administración; vamos á ver que esta distinción es falsa. Esta responsabilidad es civil, en los casos previstos por los artículos 1,382-1,384, en este sentido, que todo *derecho lesionado* pertenece á una persona que abre una acción en reparación. El *derecho lesionado* debe ser un *derecho privado* para que haya lugar á la responsabilidad. Hay derecho lesionado cuando hay un delito ó un cuasidelito; es decir, un hecho perjudiciable. Y todo hecho perjudiciable de un de-

pendiente hace responsable al comitente. La única dificultad es saber cuándo es comitente el Estado; y en el caso, esta dificultad no se presentaba. Es bien claro que el Estado es comitente cuando explota un ferrocarril por intermedio de sus agentes; luego es responsable.

La Corte de Casación objeta que la administración de los ferrocarriles del Estado hace *acto de Gobierno* transportando á los viajeros y á las mercancías, puesto que es por interés general como el Estado ha sido encargado de construir y explotar las vías férreas. (1) Hemos contestado de antemano á esta objeción, y dirémos al momento cómo la contestó la Corte de Gante y la Corte de Casación en salas reunidas. En nuestra opinión, y si se admite el principio tal como lo acabamos de relatar, la contestación es sencilla y perentoria. El Estado es responsable, aunque se trate de interés general, desde que lesiona un derecho privado; y la lesión es segura y es también muy seguro que el Estado es comitente, lo que es decisivo.

La Corte de Gante, á la que fué devuelto el negocio, se pronunció contra el Estado. Sienta en principio que el Estado está sometido al derecho común para los actos de la vida civil con los que cumple. Es preciso, pues, aplicarle el art. 1,384 que rige las obligaciones de todo el que ocupa á un dependiente para el cumplimiento de los compromisos que contrae. El principio nos parece ser mal formulado: el comitente, como tal, no contrae ningún compromiso directo y personal; no es el autor del delito ó del cuasidelito, pero es responsable de él por el solo hecho de ser hecho perjudicial cometido por su dependiente. Para establecer la responsabilidad del Estado cuando explota un ferrocarril, basta, pues, establecer que el Estado es comitente. La Corte de Gante dice que el comitente es responsable porque el dependiente es como si lo representase en todo punto; por consi-

1 Casación, 23 de Febrero de 1850 (*Pasicrisia*, 1850, 1, 163).

guiente, responde por todo daño causado por su representado en el ejercicio de su mandato. Esta fórmula tampoco nos parece exacta; el mandatario no representa al mandante cuando comete un delito ó un cuasidelito; y por otra parte, el comitente no siempre es un mandante; el amo es un comitente, aunque el contrato que interviene entre él y su doméstico no sea un mandato. La definición del comitente debe hacer abstracción del mandato; desde que una persona, en lugar de obrar por sí, ocurre á un intermediario, hay un comitente y un dependiente, y, por consiguiente, debe aplicarse el art. 1,384.

La Corte de Gante responde en seguida al argumento que había inclinado á la Corte de Casación. ¿Es verdad que el Estado obra como *Gobierno* cuando explota una vía férrea? La Corte distingue: el Estado obra como Gobierno cuando reglamenta la explotación del ferrocarril por interés público, para asegurar el servicio y la policía; pero cuando él mismo transporta viajeros y mercancías, este hecho constituye un acto ordinario de la vida civil, el que está sometido á las reglas generales del derecho privado. (1) Así, la Corte de Gante está de acuerdo con la Corte de Casación acerca del principio; una y otra distinguen al Estado obrando como Gobierno y al Estado *obrando como una persona civil*, dice la Corte de Casación, ó como lo dice la Corte de Gante, *haciendo un acto ordinario de la vida civil*. Pero ambas cortes difieren en cuanto á la aplicación: la de casación dice que la explotación de un ferrocarril es un acto de Gobierno, mientras que, según la Corte de Gante, es un acto ordinario de la vida civil.

El procurador general de la Corte de Casación, el señor Leclercq, va á contestar á la Corte de Gante. En el nuevo recurso llevado ante las salas reunidas, el señor Leclercq

1 Gante, 30 de Mayo de 1851 (*Pasicrisia*, 1851, 2, 228).

sostuvo la primera declaración de la Corte. Acabamos de decir cuál es el punto de dividir la Corte Suprema y la de Apelación: ¿Es la explotación del ferrocarril un acto de Gobierno, ó nó? El procurador general analiza las leyes que han creado y organizado el ferrocarril del Estado, y en todas encuentra que hay interés público en causa. ¿Por qué encargó el legislador al Estado de construir y explotar el ferrocarril? Por interés general del comercio, de la industria y de la agricultura. ¿Se hacen los actos de la vida civil por interés general? Nó, el Estado explota á pérdida sin que pueda decirse que pierda, porque la nación gana y el Estado es el órgano de la nación. El peaje que el Estado percibe es un impuesto: esto solo caracteriza á la empresa. ¿Puede compararse una interesante gestión de hacienda con un contrato de interés privado? Luego el Estado interviene como gobierno y no como persona civil gestionando intereses particulares. (1)

Creemos que en este punto tiene razón el procurador general contra la Corte de Gante. Solo que no sacamos la consecuencia de que el Gobierno no es responsable cuando obra como Gobierno. En nuestro concepto, el Estado no obra nunca como persona privada, obra siempre en interés general, pues es de su esencia representar á la nación de quien es órgano. El procurador general hace vanos esfuerzos para distinguir los actos del Estado obrando como gobierno y sus actos obrando como persona civil. Solo tiene una manera de obrar, y esto es á título de persona; el Estado es, pues, siempre una persona civil, pública; todos sus actos tienen necesariamente por objeto un interés público. ¿Quiere esto decir que nunca sea responsable el Estado? Debe, al contrario, contestarse que lo es siempre cuando lesiona un derecho como Poder Ejecutivo; y por la misma razón es res-

1 Requisitoria del procurador general Leclercq (*Pasicrisia*, 1852, 1, 373 y siguientes).

ponsable á título de comitente por el daño causado por sus dependientes.

La Corte de Casación, Sala reunida, abandonó la jurisprudencia de la Sala Civil sostenida por el procurador general, y se ha pronunciado por la responsabilidad del Estado, sobre el informe del Señor Defacqz, uno de nuestros más eminentes magistrados. Admite en principio que la responsabilidad establecida por los arts. 1,382 y 1,384 es una regla de derecho natural aplicable al Estado como á cualquiera persona. Solo pudiera admitirse una excepción si la ley deroga al derecho común en favor del Estado; y ninguna ley hace esta excepción. La Corte admite una excepción virtual para los actos que tienen un carácter político. Este es el lado débil y abocable de la sentencia. ¿Cuándo tiene un acto un carácter político? ¿Será verdad que haya actos que no comprometan la responsabilidad del Gobierno por que son actos políticos? La sentencia no contesta á estas dificultades y lo que dice no es enteramente exacto. Dice que el Estado como *persona civil* tiene interés y derechos de *igual naturaleza* que los simples ciudadanos y que, por consiguiente, está sometido al derecho común. Contestaremos que los derechos y los intereses del Estado nunca son de la misma naturaleza que los de simples ciudadanos; implica contradicción que el Estado, órgano del interés general, obre como un interés privado, como lo hacen los particulares. La Corte procura contestar al argumento del procurador general; en nuestro concepto, la respuesta no es satisfactoria. Ella dice que el hecho de transportar á los viajeros no es un acto perteneciendo por *esencia* el ejercicio del poder ejecutivo. ¿Qué importa que sea por *esencia* ó en virtud de la ley. Y, el transporte que el Estado hace, tal como lo organiza la ley, no pudiera ser confirmado con una empresa de mensajeros; por un lado, todo es de interés público, y por el otro lado es de interés privado.

598. Nunca ha sido contestado que la responsabilidad del art. 1,384 no se aplique á las compañías que explotan un ferrocarril. En Francia, en donde los ferrocarriles están todos construídos por vía de concesión, el principio ha recibido numerosas aplicaciones. (1) Citarémos una de las más recientes sentencias que decide dificultades concernientes á la culpa. Es necesario naturalmente que en caso de accidente se pueda reprochar á la compañía el tener la culpa, y toca al demandante dar la prueba. Unos wagones cargados con pólvora de guerra hicieron explosión. Pereció un viajero; la viuda y sus hijos reclamaron daños y perjuicios. Para establecer la culpa de la compañía, los demandantes alegaron que ésta había violado las leyes y los reglamentos que prohíben á las compañías de ferrocarril admitir en trenes de pasajeros wagones cargados con materias inflamables y explosivos. La compañía contesta que el ministro de trabajos públicos la había autorizado en vista de las necesidades de la guerra, y que esta autorización equivalía á una orden. Esta orden, en efecto, había sido dada á todas las compañías, y todas habían obedecido; se podía contestar la legalidad de la orden, pero, dice la Corte, era irresistible en las circunstancias que se hallaba la Francia: Un hecho ordenado por los poderes públicos, inspirado para el bien público y universalmente practicado, no podía constituir una culpa. En nuestro concepto, el bien público es una falsa teoría; no se pueden sacrificar los derechos de los hombres al bien de una nación. Se ve por este ejemplo á lo que conduce la máxima que el bien público es la suprema ley. Para salvar á Francia se compromete la vida de millares de viajeros, y Francia no fué salvada, pero sí perecieron los viajeros.

Pasamos por alto otras culpas que se imputaban á la compañía y que no presentaron sino dificultades de hecho, para ocuparnos de la que motivó la condenación, la insufi-

1 Véase Dalloz, en la palabra *Vías ferrocarrileras*, núms. 559-566.

ciencia del empaque y el vicio de carga de la pólvora. La pólvora estaba protegida por un doble empaque, pero el cargamento era vicioso. Esta fué la primera causa del accidente. La compañía oponía que este hecho incumbía al expedidor, y no era culpa suya; ella había recibido los wagones de la compañía Sur, y no tenía obligación ni tiempo para haberlos examinado. La sentencia contestó que cuando la compañía transportaba mercancías tan peligrosas como la pólvora de guerra, la prudencia exigía que se asegurase que el remitente había tomado las precauciones necesarias para menguar el peligro. No haciendo ninguna comprobación, la compañía asumía la responsabilidad para con los viajeros, á salvo de ejercer su recurso contra el remitente. (1)

599. Las chispas que salen de las locomotoras producen con frecuencia incendios. Se pregunta si las compañías son responsables. La afirmativa no es dudosa cuando el accidente sucede por la mala construcción de las locomotoras. Ha sido sentenciado que el maquinista que acepta una locomotora mal acondicionada, comete el delito previsto por el artículo 1,158 del Código Penal. El incendio por imprudencia, y una vez comprobado el delito del dependiente, resulta la responsabilidad de la compañía por vía de consecuencia. (2) Cuando la máquina está provista de un aparato propio para impedir las salidas de las flámulas ó de las escorias por la chimenea, la cuestión se hace dudosa. La Corte de Burdeos ha decidido que las compañías eran, sin embargo, responsables; á ellas toca, dice la sentencia, tomar todas las precauciones necesarias para impedir el peligro; si nó, ellas tienen la culpa. Si las medidas ordenadas por la administración no bastan, debe tomar otras más eficaces. Y supo-

1 Aix, 6 de Mayo de 1872 (Dalloz, 1873, 2, 57).

2 Denegada, Sala Criminal, 23 de Junio de 1859 (Dalloz, 1859, 1, 329).

niendo que la ciencia esté impotente para evitar el peligro, no por eso dejarían las compañías de estar obligadas á indemnizar al propietario incendiado. En efecto, el daño necesariamente ocasionado por una industria, debe ser á cargo de esta industria. En este caso, se aplican los principios que rigen á los establecimientos peligrosos. Seria en vano que la compañía invocase la autorización que le haya sido dada; la Corte contesta que el Estado no concedió ni pudo conceder el derecho de incendiar sin indemnización á las propiedades colindantes de los ferrocarriles. (1)

600. Los tribunales se demuestran severos para con las compañías, y con razón, puesto que la vida y la propiedad de los hombres se encuentran en un incesante peligro. En el caso siguiente, la severidad nos parece haber sido excesiva. En la noche del 1.º de Diciembre de 1861, un fogonero empleado en los talleres de un ferrocarril fué encontrado sin vida cerca de un caldero del que estaba encargado de alimentar el fuego. Fué comprobado que la muerte había sido el resultado de un crimen. No se descubrió al culpable; no obstante, la Corte de Lyon declaró responsable á la compañía en virtud del art. 1,384. Es de principio, dice la sentencia, que los amos y los comitentes tienen el deber de vigilar con solicitud á sus empleados y obreros, protegerlos con constante cuidado, y apartar de ellos, en la medida de lo posible, todos los peligros que pueden amenazarlos en las funciones para las que fueron empleados. La Corte hace constar después que la compañía no ejerció durante la noche del 1.º de Diciembre una vigilancia activa entre los obreros del taller. De esto resultó que un hombre pudo morir de muerte violenta, sin que nadie en los talleres haya visto ni oído nada, y sin que se le hayan podido prestar auxilios. En semejantes circunstancias, dice la Corte, es imposible no admitir por parte de la compañía una

1 Burdeos, 21 de Junio de 1859 (Daloz, 1859, 2, 187).

negligencia caracterizada que ocasionó ó facilitó el accidente, ó que cuando menos, agravó las circunstancias perjudiciales. (1) Este rigor sobrepasa á la ley, ya muy severa de por sí. El art. 1,384 que la Corte invoca, supone que el dependiente ha causado un daño mediante un delito ó un cuasidélito; es, pues, necesario, ante todo, que esté probado que el hecho perjudicial pertenece al dependiente; y, en el caso, el autor del hecho era desconocido, ni siquiera podía presumirse que fuese un dependiente; desde luego, la responsabilidad de la compañía no tenía la menor base.

601. Los tribunales tienen razón de no oír las malas razones que alegan las compañías para descargarse de la responsabilidad que la ley les impone. Un obrero cambiador encontró la muerte ayudando á los cargadores á colocar un wagón. Este trabajo no le importaba, dice la compañía, y además, debe atribuirse el accidente á la imprudencia de la víctima, quien hubiera podido escapar del peligro haciendo cualquiera otro movimiento. Poco importa, contesta la Corte de Burdeos, que haya sido por puro celo ó por orden superior como el obrero haya puesto el wagón en movimiento; basta para comprometer la responsabilidad de la compañía que le sea imputable la muerte; y ésta había sido ocasionado por una sumida del piso y por un vicio de la vía férrea; luego por una falta que remontaba á la compañía. Cuando la torpeza ó falta de ánimo de la víctima, este hecho en nada cambiaba la condición de la responsabilidad, á menos que no fuese probado que el hecho debía ser atribuido por culpa única de la parte lesionada; lo que en el caso, ni siquiera se alegaba. (2)

602. Un obrero perece por culpa de otro obrero: ¿El Estado ó la compañía son responsables? Se ha negado en nom-

1 Lyon, 22 de Agosto de 1863 (Daloz, en la palabra *Vías ferrocarrileras*, núm. 634).

2 Burdeos, 15 de Junio de 1857 (Daloz, 1858, 2, 31).

bre del Estado, en un caso en que el maquinista pereció por culpa del guardapatio, el que descuidó de tomar las medidas necesarias para impedir el encuentro de dos trenes. Se decía que el maquinista era empleado del Estado, que sus derechos eran definidos por las leyes y los reglamentos; que gozaba de su sueldo y de su pensión de retiro, de su pensión por enfermedades accidentales, y que participaba de los auxilios de la caja de socorros. Hé aquí un conjunto de medidas que tienen por objeto resguardar los intereses del obrero, fuera de los cuales no tiene ningún derecho. El Tribunal de Bruselas contesta que esto no es serio; las ventajas ligadas á un empleo son una retribución de los servicios prestados por el obrero; si sufre un daño por culpa directa ó presunta de sus comitentes, tiene otro derecho que procede, no de sus funciones, sino del delito ó del cuasidelito de que es víctima. El Estado oponía otra defensa, tan poco fundada como la primera. El art. 1,384, decía: no concierne el daño que un obrero empleado con otros obreros, sufra por culpa de sus compañeros. Hemos ya contestado á esta mala excusa (núm. 587); es seguro que el obrero que se encarga de un trabajo peligroso, debe aceptar las consecuencias del peligro á que se expone, pero no se somete por esto á soportar sin indemnización el daño que sufre por el delito ó el cuasidelito de otro obrero ó dependiente. En el recurso intervino una sentencia de denegada. La Corte de Casación dice muy bien que el art. 1,384 no distingue cuál es la parte lesionada, sea un obrero ó un empleado; esto no descarga al comitente de la responsabilidad que le incumbe; podría decirse mejor que esta circunstancia agrava la responsabilidad, pues el Estado, como la compañía, deben cuidar de sus obreros, mientras que no tienen ningún deber especial que cumplir con relación á los extraños. (1)

1 Bruselas, 18 de Mayo de 1863 (*Pasicrisia*, 1863, 2, 385), y Denegada, 7 de Mayo de 1869 (*Pasicrisia*, 1869, 1, 330).

603. El Estado y las compañías son responsables del perjuicio que resulte del retardo que sufre el transporte de las personas ó de las cosas. No hay ninguna duda en cuanto á las personas siempre que la administración tenga la culpa en el sentido del art. 1,384. Un tren sufre un retardo á consecuencia de una avería sobrevenida á una máquina; un viajero de comercio reclama una indemnización por este retardo. La compañía le opuso que los accidentes de vapor son casos fortuitos de que no responde. Esta excusa no fué admitida. El Tribunal de Comercio del Sena dijo muy bien que las compañías no deben hacer uso de máquinas capaces de ministrar un servicio seguro y regular; tienen, pues, la culpa cuando emplean máquinas viciosas. (1) La jurisprudencia invoca el art. 1,384. En nuestro concepto, más bien se trata de una responsabilidad convencional, puesto que interviene un contrato entre la compañía y los pasajeros. Volvemos á ocuparnos de este punto en el título *De la Prestación*. Lo mismo sucedería si se rompiera una pieza de la locomotora. En un caso sentenciado por la Corte de Dijon, la compañía sostenía que esto era un caso de fuerza mayor de que no era responsable. La Corte contestó que toca á la compañía probar sus máquinas y de tenerlas siempre en buen estado de reparación. Por otra parte, el jefe de estación debió haber pedido por telégrafo una locomotora de auxilio á la estación vecina, lo que hubiera impedido el retardo. Un viajero, á consecuencia de un retardo, no puede hacer una adjudicación; la compañía fué condenada á daños y perjuicios. (2)

604. En Bélgica, la responsabilidad del Estado por retardo en el transporte de mercancías ha dado lugar á serias dificultades. Las examinaremos en el título *De la Prestación*.

1 Tribunal de Comercio del Sena, 9 de Agosto de 1864 (*Dalloz*, 1864, 3, 103).

2 Dijon, 20 de Noviembre de 1866 (*Dalloz*, 1866, 2, 245).

605. Los canales son vías de transporte como los ferrocarriles. Las personas que los explotan, el Estado ó compañía son responsables en virtud del art. 1,384, por el daño causado por sus dependientes. Esto es de derecho común.

La aplicación de los principios ha suscitado una muy seria dificultad. Unos barcos encallaron en el canal de Campine por falta de agua. La sociedad á que pertenecían reclamó daños y perjuicios, sosteniendo que la falta de agua era por culpa de los ingenieros, quienes habían contravenido al decreto real de 25 de Noviembre de 1844, según cuyos términos el canal de Campine debe asegurar á los navegadores un tiro de agua de un metro cincuenta centímetros, mientras que solo tenía un metro de tiro; los ingenieros habían gastado para el riego de los terrenos ribereños una parte del agua necesaria á la navegación. El Tribunal de primera instancia condenó al Estado; su sentencia fué casada. La Corte de Casación dice que el decreto de 1844 prescribe reglas por interés general, y no crea en favor de cada particular un derecho positivo y directo á la navegación del canal y al uso del volúmen de agua necesario. Este motivo nos deja algunas dudas. ¿Cuál es el interés general? El de la navegación, y este interés es también el de los navegantes. La ley promete, pues, á éstos un tiro de agua que el canal está destinado á proporcionarles, y sucede que el volúmen de agua es insuficiente por el hecho de los ingenieros: Este hecho constituye un cuasidélito, puesto que es una violación de los reglamentos; luego el Estado debe responder. (1) La Corte pretende que el legislador dejó al Gobierno el cuidado de reglamentar las aguas según las necesidades de los riegos y los de la navegación; concluye de esto que esta distribución es para el Estado un derecho á la vez que una obligación; que de esto puede resultar para el Estado una responsabi-

1 Casación, 28 de Diciembre de 1855 (*Pasicrisia*, 1856, 1, 46).

dad política, pero no una responsabilidad civil. ¿No es esto confundir el ejercicio del poder reglamentario con la ejecución de los reglamentos? Sin duda los navegantes no podrían atacar el decreto real de 1844 y sostener que no da bastante agua para la navegación y demasiada para la agricultura. Esta responsabilidad sería una responsabilidad política. Pero esto no era la cuestión. Que el decreto hace la distribución entre la agricultura y la navegación, esta distribución instituye un derecho para los navegantes, y este derecho era lesionado por el hecho de los ingenieros; el Estado debía responder.

### *Núm. 3. Leyes especiales.*

606. Hay leyes especiales que declaran al Estado responsable ó lo absuelven de toda responsabilidad. Nos limitaremos á citar las que fueron promulgadas en Bélgica. Numerosas dificultades se han suscitado acerca de la responsabilidad del Estado en lo que se refiere al transporte de cartas. Una ley reciente ha reglamentado esta materia (Ley del 29 de Abril de 1868); á esta ley trasladamos á los lectores, encontrándose las leyes especiales y excepcionales fuera de nuestro trabajo.

La ley del 1<sup>o</sup> de Marzo de 1851 dispone que el Estado no está sometido á ninguna responsabilidad por razón del servicio de correspondencia privada por vía telegráfica (artículo 6). Transladamos al opúsculo del señor Girardin acerca de la legislación telegráfica.

Hay una ley especial acerca de la responsabilidad de los municipios por razón de los disturbios que estallan: Esta es la famosa ley del 10 vendimiario, año IV. Nos limitaremos á mencionarla. (1)

1 Véase Dalloz, en la palabra *Municipios*, núms. 2,652 y siguientes. Aubry y Rau, t. IV, págs. 762-765.

ARTICULO 3.—De los casos en los que no ha lugar

á la responsabilidad del art. 1,384.

Núm. 1. Del marido y de la esposa.

607. ¿Es responsable el marido del daño causado por su mujer? No puede tratarse aquí de la responsabilidad del art. 1,384, puesto que el marido, como tal, no es el comitente de su mujer, y que, por otro lado, la ley no coloca al marido entre las personas declaradas responsables por el hecho ageno, fundándose en una presunción de culpa; y como esta responsabilidad es una excepción, basta que la ley no la establezca para que no se pueda admitirla. El art. 1,424 (est. concebido en este sentido). Dice «que las culpas incurridas por la mujer no pueden ejecutarse sino en la propiedad desnuda de sus bienes personales mientras que dure la comunidad.» Volveremos á ocuparnos de esta disposición en el título *Del Contrato de Matrimonio*. (1)

608. El principio que el marido no es responsable del hecho de su mujer ¿recibe excepciones? Existe una primera excepción que no es dudosa, puesto que es la aplicación del art. 1,384. Si la mujer es dependiente del marido, en este caso éste es responsable á título de comitente; esto es el derecho común. ¿Cuándo es dependiente la mujer? Acerca de este punto también se aplica el derecho común. No debe confundirse el caso en que el marido está obligado como jefe de la comunidad por las obligaciones que la mujer contrae con su autorización, con la responsabilidad del artículo 1,384; ésta no recibe aplicación sino á los hechos perjudiciales; es decir, á los delitos y á los cuasidelitos; mientras que las obligaciones que la mujer contrae con autorización de su marido son hechos lícitos. En el título *Del Contrato de*

1 Aubry y Rau, t. IV, pág. 769, nota 49, pfo. 447, y las autoridades que citan.

*Matrimonio* diremos por qué el marido está obligado por los actos con una autorización; diremos también cuál es la extensión del mandato tácito que el marido da á su mujer para las necesidades del matrimonio.

La Corte de Burdeos ha sentenciado que la mujer era el dependiente de su marido en el caso de ausencia de éste; y concluye de esto que el marido está reputado como obrando por sí mismo por el ministerio de su mujer y que, por consiguiente, puede ser demandado por los actos resultando de un hecho último. Por aplicación de este principio, la Corte ha declarado al marido responsable del perjuicio resultando de un incendio que había sucedido en su ausencia por la imprudencia de su mujer. (1) La Corte funda este principio en la jurisprudencia que, de acuerdo con la ley, quiso que cuando el marido esté ausente la mujer esté considerada como su dependiente, su agente. Buscamos en vano en el Código un texto que establezca el principio invocado por la Corte; y en cuanto la jurisprudencia, no tiene el derecho de establecer presunciones, y mucho menos aún de presumir que la mujer sea el dependiente de su marido.

609. Toullier enseña que el marido es responsable de los delitos de su mujer cuando tiene la culpa por no haberla dirigido. La mujer está bajo la potestad del marido; puede mandarla, ella debe obedecer; debe, pues, dirigir sus acciones, y si no lo hace, tiene la culpa. Pero como la ley no establece contra los maridos una presunción de negligencia y de culpa, la parte lesionada debía probar que el marido tiene la culpa. Esta doctrina así restringida, es una aplicación del art. 1,382 y no una consecuencia del art. 1,384. (2) En teoría puede admitirse, puesto que todo hecho perjudiciable

1 Burdeos, 25 de Noviembre de 1831 (Dalloz, en la palabra *Responsabilidad*, núm. 595).

2 Toullier, t. VI, pág. 231, núm. 280. Sourdau, t. II, pág. 91, número 891.