

conductor, puesto que prueba la naturaleza y calidad de la cosa depositada y evita las dificultades y los procesos. Si el conductor descuida el cumplimiento de esta formalidad tiene culpa, y lejos de excusar agrava, al contrario, su responsabilidad. (1)

Los principios son de tal evidencia que creemos inútil insistir acerca del disentimiento de Troplong, cuya opinión ha quedado aislada. (1)

522. A falta de inscripción en los registros, la prueba se hace conforme al derecho común. En materia civil la prueba de depósito no puede hacerse por testigos cuando la cosa tiene un valor de 150 francos. Si el conductor es comerciante, el transporte constituye un acto de comercio y, por consecuencia, la prueba testimonial es indefinidamente admisible (Código de Comercio, arts. 109 y 632).

#### SECCION II.—De la responsabilidad del conductor.

##### § I.—PRINCIPIOS GENERALES.

523. El art. 1784 dice "que los conductores son responsables de la pérdida y averías de las cosas que les son confiadas, á menos que prueben que se perdieron y averiaron por caso fortuito ó de fuerza mayor." Esta disposición está reproducida por el Código de Comercio, art. 103, que añade que "el conductor es garante de las demás averías que provienen del vicio propio de la cosa."

La responsabilidad del conductor resulta de los principios generales. Se obliga á transportar la cosa y á remitirla al consignatario; debe, por consecuencia, conservarla con todos los cuidados de un buen padre de familia (artículos 1136 y 1137). Si no la remite al consignatario falta á su

1 Alger, 16 de Diciembre de 1846 [Daloz, 1847, 2, 1].

1 Troplong, núm. 956. En sentido contrario, Duvergier, t. II, p. 371; número 328; Marcadé, t. VI, p. 529, núm. I del art. 1786.

obligación y, por lo tanto, es responsable. Si alega un caso fortuito debe probarlo conforme al art. 1302. En este punto de vista hay analogía completa entre el arrendamiento de transporte y el de cosas: podemos, pues, trasladarnos á lo que se dijo de la responsabilidad del arrendatario.

Estos principios son elementales. Sin embargo, una Corte de Apelación se ha equivocado. En la especie el carro y el cargamento se habían quemado durante el transporte y sin causa conocida. Un incendio, dice la Corte, en que nadie puede determinar la causa, es un caso fortuito; de aquí concluye que el conductor había satisfecho al art. 1302 probando que la cosa había perecido por un incendio, salvo que el remitente probara que la causa del incendio provenía de la falta de negligencia ó imprudencia del conductor. Esto es interpretar mal los arts. 1784 y 1302. El incendio no es un caso fortuito, es siempre imputable á una falta cualquiera, pues el conductor no está descargado de la responsabilidad que pesa sobre él, con sólo que pruebe el incendio; debe probar, además, que el incendio no proviene por su culpa. En el recurso la sentencia fué casada; la Corte se expresa en los términos siguientes: "No basta al conductor, para descargarse de la responsabilidad, establecer que la mercancía que se le ha confiado ha perecido; debe probar, además, que ha perecido por un caso puramente fortuito, imposible de preveer y que no hay que reprocharle ningún acto de imprudencia ó negligencia. (1) La decisión parece rigurosa; no es, sin embargo, más que la consecuencia del derecho común que el art. 1732 aplica al locatario y de la cual el art. 1733 hace la aplicación en caso de incendio.

524. Los conductores responden del robo también. Esta obligación resulta de la asimilación que el art. 1782 establece entre los conductores y los taberneros. En los térmi-

1 Casación, 23 de Agosto de 1858 (Daloz, 1858, 1, 359).

nos del art. 1553 los taberneros son responsables del robo ó del perjuicio de los efectos del viajero sin que el robo haya sido hecho ó el perjuicio se haya causado por los criados y dependientes del hostelero ó por transeuntes del hotel. El art. 1954 añade que no son responsables de los robos hechos con fuerza armada ó alguna otra fuerza mayor. Volvemos al principio de esta responsabilidad en el título *Del Depósito*; implica una falta por parte del encargado de vigilar la conservación de la cosa; no puso todos los cuidados necesarios para impedir el robo. La aplicación del principio al conductor no es dudosa. (1) Fué consagrada por la Corte de Casación en el caso siguiente: Un cajón de mercancías había sido colocado en el guardaequipo del coche; el guardaequipo fijado solamente por cuerdas, fué robado por ladrones. El tribunal declaró al conductor responsable; hace constar que el empresario había cometido una imprudencia no sujetando el guardaequipo del coche con una cadena de hierro. Recurso de casación fundado en que el robo era un acto de fuerza mayor. La Corte pronunció una sentencia de denegada; le correspondía al conductor probar la fuerza mayor, y lejos de que esta prueba fuera hecha, en el juicio constaba que había cometido una imprudencia al descuidar las precauciones necesarias para evitar el robo. Por otro lado no se hacía ningún otro cargo al remitente. Esto era decisivo. (1) Hay excepción en caso de fuerza mayor. La Corte de Casación ha juzgado que una compañía ferrocarrilera no es responsable de la pérdida de mercancías robadas en una estación por los soldados prusianos; la sentencia dice que esto es un *robo con fuerza armada* ante el cual cesa cualesquiera responsabilidad. (1)

525. La responsabilidad del conductor incumbe á todos

1 París, 9 de Agosto de 1853 (Dalloz, 1853, 2, 199).

1 Denegada, 2 Thermidor, año VIII (Dalloz, en la palabra *Comisionista*, número 370). Compárese Lyon, 15 de Mayo de 1839 (Dalloz, *ibid.*).

1 Casación, 21 de Julio de 1873 (Dalloz, 1873, 1, 39).

los que se encargan del transporte de personas ó cosas. Se ha juzgado que los empresarios y los cocheros de coches de sitio son responsables de la pérdida de paquetes y equipajes que se les confíen. En la especie, un cochero que había transportado á un viajero de la estación al hotel, entre diez y once de la noche, puso la maleta detrás del coche. La maleta se perdió en el trayecto. De aquí una demanda en daños y perjuicios contra el empresario. El tribunal del Sena la acogió por motivo de que la pérdida de la maleta era imputable á la incuria ó imprudencia del cochero. En apelación, la Corte de París confirmó la decisión por motivos de hecho. Sí, dice la sentencia; los cocheros están obligados á recibir los equipajes de los viajeros, ya sea en el interior del coche, ya sea en la imperial; los viajeros son dueños de escoger el medio de transporte; les corresponde apreciar la garantía que ofrecen y pueden además exigir todas las precauciones necesarias para impedir la pérdida de sus equipajes. Y dice la Corte: no es de reglamento que los equipajes vayan en la imperial contra la voluntad del viajero. Y no se alegó que el equipaje se perdió por culpa del cochero. Esto es razonar mal, de hecho y de derecho. La sentencia fué casada, sin embargo, después de deliberar en Cámara de Consejo y sobre las conclusiones contrarias del abogado general, lo que prueba que había alguna duda. Primero se sostenía que la responsabilidad del cochero no era aplicable á los cocheros de coches de sitio. El texto del Código contesta á esta objeción; el art. 1779 coloca entre los casos principales del arrendamiento de obras el arrendamiento de conducciones de personas ó de mercancías; estas expresiones comprenden, en su generalidad, á los empresarios y cocheros de coches de sitio; los reglamentos de policía que les imponen deberes especiales con especialidad de que no aumenten los precios de tarifa, de equipajes de los viajeros, sea en el interior del coche ó en

la imperial, no derogan á los principios del derecho común que rigen las relaciones entre conductores y viajeros. Se sigue de esto que los empresarios y cocheros se sujetan, en virtud del art. 1782, á guardar y conservar los equipajes que les son confiados y que en los términos del art. 1784 son responsables de su pérdida, á menos que prueben que fueron perdidos por caso fortuito ó de fuerza mayor. Es, pues, al cochero á quien incumbe probar el caso fortuito ó de fuerza mayor, imponiéndolo al remitente; la Corte de París confundía la acción del art. 1382 con la acción de responsabilidad que se deriva del arrendamiento: el empresario y el cochero son responsables, en virtud del contrato que los liga y los obliga con el viajero, á llevarle la cosa que les confía, y, si no lo hacen, á probar el caso fortuito que los libera; el viajero nada tiene que probar sino es la existencia del contrato; corresponde al deudor rendir la prueba de su liberación, no al acreedor probar que su deudor no está liberado. La Corte de París había aplicado falsamente el art. 1382 y violado los arts. 1782 y 1784. (1)

526. El cochero debe probar el caso fortuito que impide la remisión de la cosa al destinatario. (1) ¿Cómo se hace la prueba? Conforme al derecho común, puesto que la ley no lo deroga. La prueba testimonial es admisible, puesto que el caso fortuito ó de fuerza mayor consiste en hechos puros y simples cuya prueba puede rendirse por testigos, cualquiera que sea el valor del litigio; y si la cosa fué robada, la prueba testimonial podría hacerse en virtud del art. 1348. Se ha pretendido que el cochero debía hacer constar el caso fortuito en proceso verbal, redactado en el momento del accidente; esto es confundir una medida de prudencia con una obligación legal. No hay más prue-

1 Casación, 1.º de Mayo de 1855 (Dalloz, 1855, 1, 157).

1 Sucede lo mismo cuando un viajero ha sido herido. Bruselas, 24 de Febrero de 1869 [Pasicrisia, 1869, 2, 154].

bas que las que la ley establece, y ninguna ley obliga al cochero á redactar un proceso verbal del accidente que produjo la pérdida de la cosa. Es verdad que el art. 97 del Código de Comercio dice que el cochero es garante del arribo de las mercancías y efectos en el plazo determinado por las condiciones del coche, fuera de caso de fuerza mayor *legalmente constituida*; no tenemos que examinar lo que la ley entiende por *constancia legal*, pues que el art. 97 es extraño á nuestra hipótesis; habla de simple retardo, mientras que nosotros suponemos la pérdida de la cosa. La doctrina y la jurisprudencia están de acuerdo en este punto. (1)

527. ¿Cuál es el límite de la responsabilidad del cochero en caso de pérdida? Decir que es responsable de la pérdida de la cosa es decir que debe reembolsar su valor y pagar los daños y perjuicios. Tal es el derecho común, y la ley no lo deroga en favor del conductor. Sin embargo, las mensajerías han pretendido mucho tiempo que no debían, en caso de pérdida de la cosa que se les había confiado, más que una suma fija de 150 francos. Esta pretensión se basaba en el art. 62 de la ley de 23 y 24 de Julio de 1793, que efectivamente limitaba á esta suma la responsabilidad de las mensajerías nacionales que se establecían. Esta era una excepción al derecho común consagrada por una ley en interés del Estado, que tenía el monopolio de los transportes. Pero habiendo sido suprimidos las mensajerías nacionales y el monopolio del Estado, se entraba en el derecho común, según el cual el deudor que responde de la pérdida debe reembolsar el valor íntegro de la cosa. Esto se decidió así por la Corte de Casación en 1809 y esto es tan evidente que se admira uno de ver renovarse estas pretensiones hasta 1846. Los principios son tan ciertos que es inútil insistir. (2)

1 Véanse las autoridades en Aubry y Rau, t. IV, p. 522, nota 13, pfo. 373.

2 Aubry y Rau, t. IV, p. 522, nota 16, pfo. 373, y las autoridades que citan. Agréguese Colmet de Santerre, t. VII, p. 346, núm. 235 bis).

528. Los conductores han levantado otra dificultad. Han pretendido que el remitente debía declarar el valor de la cosa que le es confiada. Convenimos, dicen, que en caso de pérdida, el propietario del objeto perdido tenga derecho á reclamar su valor. ¿Pero cómo se probará este valor? El propietario debe, cuando la inscripción en el registro, declarar la naturaleza, la cantidad y el valor de la cosa que confía á la mensajería; este es el único medio de garantía para ambas partes. En la especie, la naturaleza y valor de los objetos hacen nacer alguna duda. El remitente había consignado á la mensajería un bulto sin más indicación que la de su destino, con la inscripción de *chaes*. Habiéndose perdido el paquete, el remitente reclamó el precio de los chaes y se encontró con que eran cachemiras de las indias, que según factura tenían un valor de 5,608 francos. El Tribunal de Comercio pronunció una sentencia, de equidad más que de riguroso derecho. Nada, dice, podía hacer suponer en la mensajería que los chaes tuviesen tal valor. El precio del transporte era, en general, proporcionado al valor de la cosa remitida, el remitente debiera haberlo declarado; se puede suponer que no lo hizo para evitarse un flete elevado. Sin embargo, habiéndose perdido los chaes, el propietario tenía derecho á una indemnización; el Tribunal la fijó en 1,000 francos, arbitrio equitativo, dice. En apelación la sentencia, fué infirmada. La Corte de París, después de haber recordado el principio de responsabilidad que incumbe á los empresarios, agrega que ninguna disposición de ley, ningún reglamento ó costumbre obliga al propietario de los objetos confiados á los coches públicos á declarar el valor; esto es cierto, puesto que el remitente no está obligado á hacer inscribir la cosa; el único hecho de la entrega al mensajero ó á sus dependientes bastan para formar el contrato (núms. 519 y 521). Todo lo que resulta por la falta de declaración, dice la Corte de París, es que,

en caso de pérdida, el propietario está obligado á probar el valor de los objetos perdidos. En consecuencia, las mensajerías fueron condenadas á la restitución del valor íntegro de los chaes. Recurso de casación. La Corte pronunció una sentencia de denegada, reproduciendo los argumentos de la sentencia atacada. (1)

528 *bis*. El equipaje que el viajero lleva consigo da lugar á una dificultad particular. Se ha sostenido, también en justicia, que los viajeros deben hacer la declaración de sus efectos, al menos cuando son de valor. Esta pretensión siempre ha sido desechada por los tribunales. Cuando se trata del transporte por vía férrea, los viajeros no tienen más que algunos minutos para hacer anotar sus equipajes y los empleados mismos rehusan oír sus declaraciones porque hay imposibilidad material de hacer constar durante un cuarto de hora las declaraciones de centenas de viajeros. Si ninguna declaración está prescripta y se recibe, las partes permanecen bajo el imperio del derecho común, tal como lo hemos dicho (núm. 528). Corresponde al viajero probar la consistencia y valor de los efectos y el mensajero responde por el valor íntegro de los equipajes si no los remite á su destinatario. (2)

No está aquí la dificultad sino que consiste en saber en lo que se debe entender por equipajes y cómo se les debe distinguir de los efectos transportados como mercancías. Para éstas hay una tarifa especial y también reglas especiales en lo que se relaciona al conductor. Volveremos acerca de este punto. Es cierto que el viajero no puede substraerse á estas reglas haciendo registrar como equipajes lo que debería ser remitido al departamento de mercancías. Queda por definir lo que es equipaje. En derecho se puede decir que los equi-

1 Denegada, 18 de Junio de 1833 (Daloz, en la palabra *Comisionista*, número 411). Compárese Denegada, 20 de Marzo de 1869 (Daloz, 1869, 1, 416).

2 Denegada, 22 de Noviembre de 1871 (Daloz, 1872, 1, 63) y 5 de Marzo de 1872, (*ibid.*, p. 215).

pajes son los efectos de que tiene necesidad el viajero y que á este título deben acompañarlo. ¿Pero cuáles son estos efectos? Esta cuestión es de hecho y, por consecuencia, abandonada á la apreciación del juez; es diferente el equipaje de una gran señora, á la que le son indispensables adornos y alhajas, y el de un hombre que pertenece á la alta sociedad. La diferencia es mayor entre el de un comerciante y un particular. Los hechos y las circunstancias varían de una causa á otra; se concibe que la decisión variará también. La jurisprudencia ha consagrado algunos principios que interesa poner en evidencia.

La Corte de Casación ha aplicado á los viajeros las disposiciones reglamentales relativas á la declaración de los efectos de valor transportados como mercancías; á decir verdad, son decisiones particulares más bien que de principio. De este modo, al confirmar una sentencia de la Corte de Burdeos que había rehusado declarar á una compañía responsable de la pérdida de una petaca que contenía 25,000 francos en onzas de oro españolas, porque el viajero no había declarado estos valores, la Corte añade consideraciones de hecho; ¿puede considerarse como equipaje un valor de 25,000 francos? Nó, el viajero hubiera debido declararlo como mercancía; su reticencia era interesada, quiso substraerse á la tarifa, desde luego la compañía no podía ser responsable. La Corte añade que corresponde al juez del hecho apreciar y fijar, según los documentos del proceso, las necesidades presuntas del viajero, el destino ordinario de la petaca y el sentido habitual de la palabra equipaje; por lo mismo, la extensión de la responsabilidad del conductor. (1)

La última jurisprudencia de la Corte de Casación parece más favorable á los viajeros; decide que las disposiciones

1 Denegada, 16 de Marzo de 1859 (Dalloz, 1859, 1, 316). Compárese Denegada, 7 de Agosto de 1867 (Dalloz, 1868, 1, 34).

de las tarifas generales que exigen una declaración de los artículos de finanza, valores y objetos preciosos, no se aplican más que á la expedición por vía de mensajerías, que ninguna ley impone al viajero; la obligación de hacer una declaración del equipaje que lleva. De aquí concluye la Corte que corresponde á los tribunales, en cada negocio, determinar según las circunstancias de la causa, en relación á la situación de fortuna del viajero, á su profesión, al objeto de su viaje, cuáles son los objetos que pueden entrar en la calificación de su equipaje. (1) La Corte ha aplicado estos principios en un caso notable. Una señora había colocado en un bulto, á título de equipajes, encajes de un valor de 3,332 francos y alhajas por valor de 5,425 francos; la Corte de Apelación condenó á la compañía á la restitución de estos valores y en el recurso recayó una sentencia de denegada. La Corte dice que corresponde á los tribunales apreciar lo que debe ser considerado como equipaje; es decir, los objetos destinados al uso personal del viajero ó destinados á proveer á las necesidades ó condiciones del viaje. Hace constar en seguida que los encajes destinados á ponerse en el vestido de la viajera hacían parte de su tocado. En cuanto á las alhajas, la sentencia dice que eran bastante numerosas para llevarlas puestas y que debían de ser colocadas en el bulto perdido. En fin, la sentencia atacada había decidido que estos diversos objetos estaban en relación con la situación de fortuna de la demandante. Pero la Corte de Apelación había rehusado concederle una indemnización por un billete de banco de 1,000 francos y siete piezas de oro de 300 francos, por razón de que la señora había cometido una imprudencia poniéndolos en el bulto; su poco volumen le permitía llevarlos consigo. (2)

Estos principios han sido modificados por las leyes rela-

1 Denegada, 4 de Marzo de 1874 (Dalloz, 1874, 1, 245).

2 Denegada, 10 de Diciembre de 1873 (Dalloz, 1875, 1, 49).

tivas á la explotación de las vías férreas. Diremos más adelante cuál es la autoridad legal de las tarifas reglamentarias de Francia y Bélgica; la fuerza obligatoria de estos reglamentos no es contestable según la legislación francesa. Y los reglamentos prescriben la declaración de ciertos objetos preciosos que están en tarifa, según su valor. El viajero no tiene el derecho de substraerse á estas disposiciones haciendo pasar como equipaje mercancías que deberían ser declaradas. De aquí la distinción consagrada por la Corte de Casación entre los efectos mobiliarios que no están en tarifa *ad valorem* y los que lo están; los primeros quedan bajo el imperio del derecho común y la compañía es responsable desde que los efectos pueden ser considerados como equipaje, en tanto que los otros están sometidos á las reglas especiales establecidas por las guías de carga. (1)

529. Las mensajerías han tratado de alcanzar su objeto declarando en el talón entregado al remitente ó al viajero, que en caso de pérdida sólo tendría derecho á una suma fija, tal como 150 francos. ¿Esta declaración basta para limitar á dicha suma la responsabilidad del conductor? Es cierto que la voluntad unilateral de una de las partes no puede hacer la ley del contrato; es preciso el concurso de voluntades de ambas partes para que haya convención. Y una convención es necesaria, puesto que se trata de derogar al derecho común, que rige las obligaciones del conductor. La cuestión se reduce, pues, á saber si la entrega al viajero ó remitente de un talón impreso basta para que se deduzca la aceptación del que lo recibe. Esta es una cuestión de hecho y toca al conductor que pretende que el talón hace convenio probar la aceptación. Duvergier dice que el que *acepta conscientemente* un recibo en el que se inserta tal declaración, se somete á la condición que expresa; está

1 Denegada, 4 y 11 de Junio de 1872 (Dalloz, 1873, 1, 24 y 120.)

ligado por una *convención tácita* cuya validez y fuerza obligatoria son incontestables. (1) Admitimos que una convención *tácita* basta, lo que, sin embargo, se podría contestar, puesto que se trata de una excepción y una cláusula excepcional exige, en principio, una declaración formal de voluntad; queda por saber si basta con que el remitente acepte conscientemente el talón; es decir, que lea el talón y que sepa cuál es la condición que el conductor quiere imponerle. La negativa nos parece cierta: todo lo que se puede deducir de la recepción del talón, es que el remitente conoce la voluntad del conductor; es necesario, además de esto, que éste por su parte consienta, y las circunstancias en las que el talón se entrega son de naturaleza que hace dudoso el consentimiento. Es en el momento en que se entrega al conductor los objetos cuando se entrega el talón. ¿Lo lee el remitente con el reposo necesario para que se pueda suponer una aceptación de su parte? Es preciso más que la lectura del talón; ésta sólo hace conocer al remitente el ofrecimiento del conductor; faltaría, en defecto del consentimiento expreso, un hecho del que se pueda deducir. Y el único hecho que se puede invocar es la remisión de los objetos y ésta ha precedido á la recepción del talón; de manera que no queda más que el silencio del remitente, y el silencio no implica consentimiento. Esta es la opinión general de los autores (2) y la jurisprudencia está en el mismo sentido. (3)

530. ¿Los principios que acabamos de exponer reciben su aplicación cuando los objetos depositados son títulos de crédito, dinero, alhajas ú otros objetos de valor encerrados en una petaca ó paquete cuyo contenido no se ha declarado? Se enseña generalmente que en este caso el conductor no

1 Duvergier, t. II, p. 370, núm. 325.

2 Aubry y Rau, t. IV, p. 522, nota 18, pfo. 378 y los autores que citan. Colmet de Santerre, t. VII, p. 347, núm. 235 bis.

3 Douai, 17 de Marzo de 1847 [Dalloz, 1847, 2, 98].