

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 contruidos 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 wagoes 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 prohiben á las compañías de ferrocarril admitir en trenes de pasajeros wagoes 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 wagoes 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. Sería 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 cuasidelito; 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 1868 (*Pasicrisia*, 1868, 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. Volveremos 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 volumen 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 volumen de agua es insuficiente por el hecho de los ingenieros: Este hecho constituye un cuasidelito, 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 responsabili-

1 Casación, 28 de Diciembre de 1655 (*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^o 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.