

tigioso no produce ninguna liga, y los redactores pueden dejar cuando gusten al propietario, sin tener que pagarle indemnización; el propietario tiene el mismo derecho para despedirlos. Sin duda, el redactor no puede estar obligado á continuar su colaboración; pero si la deja sin aviso previo, y si por esto causa un perjuicio al propietario, debe repararlo, pues falta á los compromisos que resultan de su contrato. (1)

517. Hemos supuesto hasta aquí que el patrón despedía á sus empleados sin que tuvieran culpas que reprocharles. Si el empleado no cumple sus obligaciones tiene una causa legal para despedirlo; este es el caso de la condición resolutoria tácita del art. 1184. Pero para que la revocación sea legal, es necesario que el juez la pronuncie. En la opinión general, consagrada por la jurisprudencia, no se exige una acción judicial. Pero si se admite que el empleado despedido sin motivo legítimo tiene derecho á una indemnización, la cuestión quedará en definitiva sometida á los tribunales llamados á decidir si hay lugar á conceder la indemnización. (2) Aun según la última jurisprudencia de la Corte de Casación el juez puede, fundándose en la convención tácita de las partes contratantes, decidir que el patrón ha faltado á la ley del contrato al despedir al empleado. La dificultad de derecho se resuelve entonces en un punto de hecho.

El patrón puede también tener culpa. Si ésta consiste en la inejecución de los compromisos que contrajo, hay lugar, en nuestra opinión, á la aplicación del art. 1184. Hé aquí un caso que se presentó ante la Corte de París. En 1861 la Gran Sociedad de los Ferrocarriles Rusos contrató á un empleado del ferrocarril de Ardennes para que entrara á

1 Casación, 31 de Agosto de 1864 (Dalloz, 1864, 1, 372); 24 de Enero de 1865 (Dalloz, 1865, 1, 40).

2 Rouen, 9 de Febrero de 1859 (Dalloz, 1860, 2, 52).

su servicio; como titubeara en contestar al llamamiento, los agentes de la compañía, autorizados para el caso, le ofrecieron por cartas que gozaría por varios años de las ventajas que se le ofrecían y que su posición sería más tarde mejorada. En la fe de este contrato, el empleado partió para Rusia en el mes de Julio de 1861, pero desde el fin del mes de Agosto de 1862 fué despedido con una indemnización de dos meses de sueldo. Constaba que la Sociedad nada tenía que reprocharle; la despedida que le dió era la consecuencia de modificaciones acaecidas en la extensión de la concesión que había obtenido del Gobierno ruso. A su vuelta á Francia el empleado volvió al servicio de la compañía de Ardennes, pero con un sueldo menor que el que tenía antes de su separación. Resultaba de estos hechos que la compañía había violado sus compromisos y causado un perjuicio al empleado. Sus mismos ofrecimientos probaban que tenía culpa; la Corte de París fijó la indemnización en 5,000 francos. (1) En el caso había un contrato, aun según la jurisprudencia de la Corte de Casación (núm. 515); no pertenecía seguramente á la Compañía el romperlo por su hecho. Luego, de derecho, la convención subsistía, y la Corte hubiera debido condenar á la Compañía á cumplirlo, á reserva de pronunciar daños y perjuicios si se negaba á ello.

1 París, 9 de Mayo de 1865 (Dalloz, 1865, 2, 106).





CAPITULO II.

DE LOS CONDUCTORES POR TIERRA Y AGUA.

518. La palabra *conductor* (*voiturier*) es palabra técnica; comprende á todos aquellos que transportan, mediante cierto precio, de un lugar á otro, las personas y las cosas, cualesquiera que sean, por otra parte, los medios de transporte. Se califica de conductores no sólo á los individuos que transportan en coches ó en lanchas sino también á los que ejecutan transportes por vías que eran desconocidas cuando la publicación del Código, como los vapores, los ferrocarriles. Hay que agregar un medio de comunicación enteramente reciente: el transporte por globos fué, durante el sitio de París, la única vía de comunicación de los sitiados con el resto del mundo, ya sea para transportar las personas por encima de las líneas del ejército sitiador, ya para enviar cartas ó valores á las familias, mujeres é hijos que se habían refugiado en provincias ó al extranjero para substraerse al robo de sus cosas preciosas. Hubo empresarios de globos, como hay compañías de ferrocarril, y vapores. (1)

Los conductores por tierra y por agua son ordinariamente comerciantes; el contrato de transporte pertenece, pues, al derecho comercial. Se trata de él en el Código de Comercio, bajo el título: *comisionistas de transporte por tierra y agua*

1 Colmet de Santerre, t. VII, p. 345, núm. 233 bis I.

(arts. 96 y siguientes.) No entraremos en los pormenores del contrato de transporte ó de comisión; el Código Civil sólo trata de la responsabilidad de los conductores y de la prueba del contrato de transporte. Expondremos primero los principios generales, luego diremos lo que hay de especial en el transporte más usual, el que se efectúa por las vías férreas.

SECCION I.—De la prueba del contrato de transporte.

519. El contrato de transporte se forma por concurso de consentimiento, como todas las convenciones. Ordinariamente el consentimiento es expreso, se manifiesta por palabras y se hace constar por escrito. El consentimiento puede también ser tácito; lo es muy amenudo en materia de arrendamiento; en el arrendamiento urbano y rural la tácita reconducción es frecuente. El contrato de transporte se forma también tácitamente cuando los objetos que transportan han sido entregados al conductor, ya sea en el coche ó en el barco, ya sea en la oficina destinada para ello, en el puesto ó en el almacén. Desde que esta entrega está hecha la responsabilidad de los conductores comienza, según el art. 1783; luego el contrato está formado. No es necesario que la entrega se haga al conductor en persona; cuando el transporte se hace por empresa, los objetos son regularmente entregados á encargados de recibirlos. El contrato está perfecto desde que la entrega tuvo lugar. Es necesario que la entrega se haga á las personas que tienen misión especial á este efecto; se aplican en este caso los principios del mandato. Los domésticos del conductor no tienen calidad como tales para recibir los objetos que deben ser conducidos; la entrega que les fuera hecha no compromete la responsabilidad del conductor; el contrato no se formó por falta de consentimiento. ¿Sucede lo mismo con los conductores de coches públicos? Si, en general, sus funciones consisten en condu-

cir coches, no tienen cargo de recibir; no siendo los encargados del conductor para este efecto, el contrato no puede formarse. Sin embargo, habrá que hacer excepción si están autorizados para recibir en el camino, donde no hay despachos; desde que tienen derecho de recibir representan al conductor y, por consiguiente, el contrato se forma.

La doctrina (1) y la jurisprudencia están acordes en estos principios. Un paquete entregado al doméstico del conductor no llegó á su destino; el remitente pidió que el conductor articulase posiciones; éste se negó á resolverlas, diciendo que ningún contrato había intervenido entre él y el remitente. El Tribunal decidió que no había lugar al interrogatorio. Recurso de casación. La Corte pone en principio que los conductores no son responsables más que de los bultos que les son confiados y no de aquellos que se entregan á sus sirvientes; y ningún hecho en lo que el remitente quería que se interrogase al conductor versaba sobre la entrega al conductor de la cosa que debía ser transportada; desde luego el primer juez debía declarar inadmisibile el interrogatorio. (1)

Un paquete entregado al conductor de un coche público en el momento de la partida. El cochero lo colocó entre los demás efectos que llevaba el coche; el bulto se perdió. Acción contra el conductor. El primer juez declaró al conductor responsable por motivo de que el cochero había recibido el paquete con intención de transportarlo y con cargo de entregarlo á su destinación; y el conductor, como todo empresario, es responsable por las personas que emplea en su empresa. Recurso de casación. La Corte casó la decisión por motivo de que la sentencia atacada no comprobaba que el cochero fuera encargado para recibir las mercancías confia-

1 Duvergier, *Del Arrendamiento*, t. II, p. 371, núm. 327.

1 Denegada, 5 de Marzo de 1811 (Daloz, en la palabra *Comisionista*, número 334).

das al conductor; no quedaba tampoco comprobado que el paquete hubiese sido entregado en el lugar del almacén de mercancías, no estaba inscripto en el registro de la empresa; resultaba de estos hechos que el conductor no había sido legalmente encargado del paquete y que, por consiguiente, el contrato de transporte no se había formado. (1)

520. ¿Cómo se prueba el contrato de transporte? ¿Deben aplicarse los principios generales que rigen las pruebas, especialmente la prueba testimonial, ó el Código la deroga? La prueba por testigos no es admisible cuando la cosa excede del valor de 150 francos; hay excepción para los depósitos que hacen los viajeros al alojarse en un hotel (arts. 1341 y 1348). ¿Esta excepción es aplicable á la entrega que los remitentes hacen en manos del conductor ó de sus empleados, en el puesto ó en el almacén? Se ha pretendido que el artículo 1782 asimilaba al conductor al fondista, en lo que se refiere á la prueba del depósito; basta leer este artículo para convencerse de que no dice lo que se le hace decir: «Los conductores por tierra y por agua están sujetos, para la conservación de las cosas que les son entregadas, á las mismas obligaciones que los hosteleros de que se habla en el título *Del Depósito y del Secuestro*.» Así la ley asimila á los conductores y á los fondistas, en lo que se refiere á su *responsabilidad*, no los asimila en lo que concierne á la *prueba del depósito*. Lo que favorece la falsa interpretación que se da al art. 1782, es que translada al título *Del Depósito*; y el artículo 1952 dispone que el depósito hecho por los viajeros en una fonda es un depósito necesario, y el art. 1950 dice que la prueba por testigos puede ser recibida para el depósito necesario aunque se trate de un valor mayor de 150 francos. Al trasladar al título *Del Depósito*, el art. 1782

1 Casación, 29 de Marzo de 1814 (Daloz, en la palabra *Comisionista*, número 420, 2.º)

parece hacer aplicables al conductor los arts. 1950 y 1952. Se contesta, y la respuesta es perentoria, que el art. 1782 no translada más que las disposiciones que son relativas á la conservación de la cosa; es decir, á los arts. 1953 y 1954. En cuanto á la prueba del depósito no habrá ninguna razón para asimilar á los conductores con los fondistas. ¿Por qué el depósito hecho en una fonda puede hacerse por los testigos? Esto es una aplicación excepcional formulada por el art. 1348, según el cual la prueba testimonial es admisible indefinidamente todas las veces que no fué posible al acreedor procurarse una prueba literal de la obligación que le fué contraída para con él; el art. 1348, 2.º aplica esta excepción á los depósitos que los viajeros hacen al alojarse en un hotel, porque hay imposibilidad moral de que el hostelero dé un recibo por escrito á todos los viajeros que depositan sus efectos en el hotel. La cuestión se reduce, pues, á esto: ¿Es imposible para el conductor comprobar por escrito depósitos que se le hacen? El art. 1785 contesta á la cuestión: «Los conductores de coches públicos por tierra y por agua y los de carretas de carga deben tener un registro del dinero, efectos y bultos de que se encargan.» Así, lejos de que haya imposibilidad de redactar un escrito de los depósitos que reciben, los conductores están obligados á hacerlo; desde luego no pueden invocar la excepción del artículo 1348. La doctrina (1) y la jurisprudencia (1) están acordes.

521. Puesto que la excepción del art. 1348 no es aplicable al contrato de transporte, la prueba queda bajo el imperio del derecho común. Si la cosa entregada al conductor tiene un valor de más de 150 francos, la prueba no podía darse por testigos en materia civil; se necesitaría un escrito. La ley prescribe al conductor tener un registro de los

1 Duvergier, t. II, p. 366, núm. 321. Durantón, t. XVII, p. 225, núm. 242. Colmet de Santerre, t. VII, p. 348, núm. 237 bis II.

1 Douai, 17 de Marzo de 1847 (Dalloz, 1847, 2, 98).

objetos que recibe; ministra por esto un medio fácil á las partes contratantes de probar la entrega; el remitente puede exigir la inscripción en el registro, y esta inscripción probará el depósito de que se encargó el conductor. Si la inscripción no se hizo, la prueba se hará según el derecho común; es decir, por testigos si la cosa depositada no tiene un valor excedente de 150 francos. Se ha pretendido que la falta de inscripción probaba contra el remitente en el sentido de que el conductor no es responsable si el remitente no tuvo cuidado de mandar inscribir los objetos que entrega al conductor. ¡Singular pretensión! El conductor se prevalecería de su descuido para apartar la responsabilidad que la ley le impone. Se entiende que los tribunales no han admitido esta interpretación del art. 1785. La ley no dice que los remitentes están obligados á mandar inscribir los objetos que remiten al conductor, dice que los conductores deben tener un registro; si no cumplen con esta obligación tienen culpa, y no pueden seguramente invocar su culpa para substraerse de la responsabilidad. (1)

La jurisprudencia es constante. Citaremos un ejemplo. Una compañía de vapores transportó de Francia á Argelia personas, equipajes y mercancías. Es, pues, responsable de los equipajes de los viajeros desde que entran en el buqué, en virtud del art. 1785. Regularmente las petacas y bultos deben inscribirse: la Corte de Alger hace constar que por costumbre no se hacía esta inscripción. Poco importa, dice, puesto que la cuestión de llevar registros no está prescrita más que para dar una garantía demás á los viajeros y facilitarles la prueba de depósitos. El registro debe hacerse sin que los viajeros lo pidan y aun á pesar de ellos, como se ha dicho en el Consejo de Estado, puesto que la inscripción es una seguridad para el viajero, es en bien del

1 Grenoble, 29 de Agosto de 1833 (Dalloz, en la palabra *Comisionista*, número 425). Aubry y Rau, t. IV, p. 521, notas 7 y 8 y pfo. 373.

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).