

rogan: Pero les deja la elección, y ésta, en el fondo, es favorable á todos los que quieren correr la suerte de la pérdida, pues tomando por ellos pagan un precio menos elevado para el transporte de sus mercancías. Esto es en definitiva á lo que conducen las tarifas. No es, pues, un privilegio que el Estado reclama en detrimento de los remitentes. Se puede afirmar que esto es imposible. Cada año los peajes de los ferrocarriles se votan por las cámaras conforme á la tarifa; luego la nación, por órgano de sus representantes, aprueba lo que se hizo en virtud de la ley. ¿Acaso consentiría la nación un sistema de privilegio que arruinase á los remitentes; es decir, á todos los que se valen del ferrocarril? La cuestión no tiene sentido común.

545. Hemos dicho que el Estado comenzó por querer substraerse al derecho común pretendiendo que ni siquiera debía responder de su culpa. Esta pretensión exorbitante, rechazada por los tribunales de comercio, fué igualmente condenada por la Corte de Casación. En el caso unas mercancías expedidas por ferrocarril con destino á Leipzig fueron embargadas por la aduana en Colonia á consecuencia de un error de copia en la declaración, lo que ocasionó un retardo de treinta días; los consignatarios mandaron vender las mercancías y resultó una pérdida de 1854 francos 86 céntimos en el monto de la entrega. El remitente reclamó esta suma á título de daños y perjuicios contra el Estado; una sentencia del Tribunal de Comercio de Verviérs admitió la demanda. Recurso de casación. La administración reconocía que el retardo era imputable á la culpa de sus agentes; pero sostenía que las consecuencias de esta culpa eran regidas por el art. 17 de la tarifa, según el cual el retardo da lugar á la retención de una parte del precio de transporte. Así el debate versaba en la autoridad de las disposiciones de la tarifa; el recursante pretendía que era una autoridad reglamentaria; es decir, una autoridad legal. He-

mos dicho más atrás que la Corte de Casación ha condenado estas pretensiones (núm. 535). El recurso invocaba también la tarifa en el sentido de que formaba la ley de las partes y que, según esta ley, la cláusula de no garantía era la regla de la explotación del ferrocarril del Estado. Esta era la verdadera dificultad. ¿Las partes contratantes pueden derogar la responsabilidad del conductor cuando tiene culpa, limitando los daños y perjuicios á que tiene derecho el remitente? ¿Pueden convenir que el Estado no será garante de su culpa como lo sostenía el recurso? Hemos contestado ya á la cuestión; nuestra respuesta es la de la Corte de Casación. Ninguna estipulación puede libertar al Estado de la responsabilidad en que incurre por su culpa; semejante estipulación, dice la Corte, no sólo sería contraria á la esencia del contrato de arrendamiento sino que, además, lastimaría la moral pública. En consecuencia la Corte desechó el recurso. (1)

¿No hay contradicción entre esta decisión y la jurisprudencia de la Corte de Casación en caso de pérdida de la cosa? Nó; si se conforma con una indemnización fija cuando la cosa se pierde, es por derogación del principio de responsabilidad establecido por el art. 1784. El Estado responde de la pérdida, á no ser que pruebe que la cosa se perdió por caso fortuito ó fuerza mayor; el expeditor tiene derecho á una indemnización, sin que tenga que probar que el Estado tiene culpa; al Estado es al que toca probar el caso fortuito que alega; si no lo alega ó no lo prueba tiene que pagar la indemnización que, según el derecho común, es del valor total de la cosa, y que, según la tarifa, es una suma fija cuando la cosa no está asegurada, y del valor íntegro cuando el expeditor ha pagado la prima del seguro. En todos los casos el expeditor tiene derecho á una

1 Denegada, 4 de Febrero de 1870, tres sentencias (Pasicrisia, 1870, 1, 199.)  
P. de D. TOMO XXV—86



indemnización, sin tener que probar que el Estado tiene culpa. Pero, en el caso, la culpa del Estado estaba confesada y comprobada por la sentencia. Ya no se trataba, pues, de una derogación del art. 1784, esta disposición estaba fuera de causa; se trataba de saber si el Estado puede estipular que no responderá de las consecuencias de su culpa; el recurso lo pretendía; es esta pretensión del Estado la que condenó la Corte. En vano invocaba el Estado el contrato intervenido entre él y el remitente; éste no puede consentir así como el Estado no puede estipular una cláusula que liberase al conductor de la ejecución de sus compromisos, permitiéndole cometer faltas sin estar obligado á reparar el perjuicio que de ellas resulte. Semejante estipulación, aunque estuviera escrita en un contrato, sería nula, como contraria á las buenas costumbres.

546. La Corte de Lieja ha hecho una justa aplicación de estos principios al caso de robo. Hemos dicho que resulta de la asimilación que el art. 1782 estableció entre el conductor y el fondista, que el primero responde del robo de las cosas que le son confiadas. En el caso las mercancías transportadas por una compañía de ferrocarril habían sido robadas durante el transporte. De ahí una acción de responsabilidad. La compañía opuso la cláusula de su reglamento-tarifa tomado de la tarifa del Estado. Había una primera dificultad. ¿Cuál es la autoridad de los reglamentos fijados por las compañías? Diremos más adelante que tienen una fuerza contractual en el caso en que se prueba que el remitente los conocía. El reglamento de la compañía, suponiéndolo aceptado por el remitente, ¿la libertaba de la responsabilidad que pesa sobre ella, en caso de robo, cuando consta que la sustracción tuvo lugar á consecuencia de una culpa grave de los empleados de la compañía? La compañía invocaba la jurisprudencia de la Corte de Casación que acabamos de exponer. Se permite, dice, fijar por

convenio, conforme al art. 1152, los daños y perjuicios que deberá pagar el conductor en caso de culpa suya, y esta estipulación tiene fuerza de ley. Esto es verdad cuando se trata de la inejecución de la obligación que el conductor contrae de entregar la cosa al destinatario; es decir, cuando la convención deroga el art. 1784. Pero esto no es verdad cuando el expeditor establece que la cosa fué robada por una falta grave del conductor; en este caso la convención intervenida entre el conductor y el remitente no pudiera libertar á la compañía de su responsabilidad, puesto que ésta no puede estipular que no responderá de su culpa; semejante estipulación, aunque estuviera aceptada por el remitente, sería nula por contraria al orden público y á las buenas costumbres; facilitaría la negligencia de los empresarios de transporte y favorecería el fraude y los mayores abusos. La Corte de Lieja establece muy bien la diferencia que existe entre el art. 1152 invocado por la compañía, y el art. 65 del reglamento-tarifa que había tomado de la tarifa del Estado. Si el art. 1152, permite á las partes valuar los daños y perjuicios que tendrá que pagar el deudor en caso de inejecución de sus obligaciones, no es para libertarlo de sus compromisos; es, al contrario, para asegurar su cumplimiento; el acreedor conserva, pues, todos sus derechos contra el deudor; mientras que en el caso previsto por el art. 65 del reglamento-tarifa la cosa transportada queda perdida, la ejecución del contrato se hace imposible; no cumpliendo el conductor con la obligación que le incumbe de restituir la cosa, debe indemnizar al acreedor por la pérdida; ¿cuál será el monto de la indemnización? La que fija la tarifa cuando el remitente no encuentra culpa á cargo del conductor. Entonces se está en el caso del art. 1152. Pero si queda probado que el conductor tiene culpa, debe ser responsable; no se está ya en el caso del art. 1152; el conductor no puede prevale-



cerse de una disposición que tienda á asegurar su responsabilidad para libertarle de su culpa. (1)

547. El Tribunal de Comercio de Bruselas aplicó el mismo principio al caso de retardo en la entrega de la cosa transportada por el conductor. En el caso el remitente había confiado á la administración del ferrocarril del Estado un paquete de brillantes por valor de 14,000 francos, para que lo transportara á Moscow; constaba que los brillantes habían sido vendidos y que el trato fué roto; la mercancía, retenida en la aduana rusa, no había sido entregada al consignatario. El Tribunal comprueba que la administración del ferrocarril tenía culpa en no haber avisado al consignatario que unos obstáculos se oponían á la entrega del bulto; la entrega debía haberse verificado el 12 de Noviembre de 1870, y sólo fué en abril de 1871 cuando la administración dió aviso al consignatario de que el paquete estaba detenido en Colonia. El Estado tenía la culpa, dijo el Tribunal, por no haber avisado inmediatamente al remitente lo que pasaba en la aduana rusa; él es, pues, responsable de la no llegada del bulto á su destino y del retardo en la restitución. Estando comprobada la culpa no había lugar á aplicar las disposiciones de la tarifa relativas al retardo, pues estas disposiciones suponen que ninguna culpa está probada á cargo de la administración, mientras que, en el caso, la culpa del Estado quedaba probada. Y el Estado no puede estipular que no responde de su culpa. (2)

548. ¿Deben aplicarse los mismos principios al caso de retardo en el transporte de los viajeros? Un médico llamado á consultar toma en Bruselas el tren que debe llevarlo á su destino á la hora indicada; el tren se detuvo en el ca-

1 Lieja, 2 de Agosto de 1873 (Pasicrisia, 1874, 2, 54).

2 Sentencia del Tribunal de Comercio de Bruselas, de 20 de Noviembre de 1871 (Pasicrisia, 1872, 3, 340).

mino á consecuencia de una obstrucción de la vía; resultó que el viajero no alcanzó la correspondencia; de ahí una acción por daños y perjuicios contra el Estado. Esta demanda fué acogida por el Tribunal de Bruselas. El Estado oponía el art. 5 del Reglamento de Transporte de Viajeros; este artículo dice así: "En caso de retardo en la llegada á su destino ó á los lugares de correspondencia, los viajeros sólo tienen derecho á una indemnización cuando hay culpa imputable á la administración, y esta indemnización no puede, por cualquiera razón, exceder del precio del transporte." Esta disposición está muy mal redactada; es inútil probarlo, puesto que el Estado no la interpreta á la letra como lo vamos á decir. El Tribunal apartó el reglamento declarándolo nulo, como acto de la autoridad, y decidiendo que ni siquiera podía ser invocado como formando convención entre el Estado y los viajeros. Esto es demasiado absoluto. Debe aplicarse la distinción que acabamos de hacer para la pérdida de mercancías. El retardo es una inejecución de la convención de transporte; luego la administración es responsable por lo que los trenes estén retardados. Es este retardo el que da lugar á una indemnización que sólo consiste en el reembolso del precio del transporte. Debe, sin embargo, agregarse á una condición: es que el retardo debe ser perjudicial. Tal es el derecho común; cuando la inejecución de una obligación no causa perjuicio no puede haber lugar á daños y perjuicios. La Corte de Casación de Francia lo sentenció así, (1) y esto no es dudoso. Pero si el viajero puede probar que el retardo es imputable á una culpa de la administración tendrá derecho á daños y perjuicios que se valuarán según el derecho común; en este caso la administración no puede invocar el art. 5 del reglamento, pues si se interpretara en el sentido de que el Estado nunca debe más que una indemnización fija, cualquiera que sea

1 Denegada, 8 de Agosto de 1867 [Dalloz, 1868, 1, 30].



el daño causado por su culpa, la cláusula conduciría á declarar al Estado no responsable de su culpa, y semejante cláusula es nula. No se puede invocar el art. 1152, pues esta disposición no significa que las partes pueden estipular que no responderán de su culpa. Queda una condición de hecho: la prueba de la culpa. En el caso el Tribunal comprobaba que la obstrucción de la vía, producida por los trenes de mercancías que la ocupaban, era imputable á la administración.

Recurso de casación en el que intervino una sentencia de denegada. El Estado no contestaba los principios tales cual acabamos de exponerlos, pero pretendía que el Tribunal lo había condenado á daños y perjuicios sin comprobar que tuviera la culpa, pues la obstrucción de la vía no constituye por sí una falta, pudiendo ésta quedar obstruida por fuerza mayor. (1) La Corte de Casación contesta que la sentencia atacada no decía lo que el recurso le hacía decir; el Tribunal no había sentenciado que todas las obstrucciones de una vía deben imputarse á una culpa; había deducido de los hechos de la causa que los agentes de la administración habían cometido una falta: lo que es decisivo. (2)

549. La tarifa reglamentaria prevee varios casos en los que el Estado declina toda responsabilidad en lo que toca á las averías. Se dice en el art. 73 que los animales vivos, los comestibles, los productos químicos, los objetos de arte y, especialmente, los cuadros, se transportan *sin garantía ninguna* por parte de la administración. Esta disposición está también muy mal redactada: ¿cuál es su verdadera significación? El Tribunal de Verviers ha declarado al Estado responsable, apesar de la cláusula, en virtud del artículo 1784 del Código Civil. Se dice en la sentencia que la responsabilidad del Estado puede ser restringida por las con-

1 Véase un ejemplo en una sentencia de Bruselas, de 22 de Diciembre de 1870 (Pasicrisia, 1871, 2, 147).

2 Denegada, 21 de Enero de 1875 (Pasicrisia, 1875, 1, 90).

venciones de las partes interesadas; no pudiera ser completamente nulificada, porque no está permitido libertarse de un modo absoluto de las consecuencias de sus hechos, sobre todo cuando tienen el carácter de una *culpa grave*. Sin duda, si está probado que la avería sucedió por culpa del conductor, éste no puede invocar la cláusula de irresponsabilidad, aunque el remitente la hubiera expresamente consentido; el art. 6 del Código Civil anula estas convenciones. Pero en el caso el Tribunal no comprobaba ninguna culpa á cargo de la administración; parecía considerar el solo hecho de la avería como implicando una culpa por parte de la administración. Hay en esto un error. En caso de avería el conductor es responsable, según el derecho común, sin que el remitente tenga que probar culpa á su cargo; se aplica á la avería lo que hemos dicho de la pérdida. El conductor no queda descargado de la responsabilidad más que cuando prueba que la avería fué ocasionada por un caso fortuito. Tal es el derecho común. El Tribunal dijo que las convenciones pueden restringir esta responsabilidad; pero no está permitido á las partes nulificarlo. Y el Estado sostenía precisamente que la cláusula de responsabilidad escrita en la tarifa no debía ser tomada en sentido absoluto; es una simple derogación del art. 1784 que declara responsable al conductor por las pérdidas y averías, aunque no hubiera ninguna culpa á su cargo; es esta responsabilidad la que el Estado declina. Otra es la cuestión de saber si el Estado responde de la avería cuando el remitente prueba que ésta sucedió por culpa de la administración; la cláusula de responsabilidad no se aplica á esta hipótesis, porque, así entendida, la cláusula sería contraria á las buenas costumbres, y toda estipulación que ataca la moral está viciada en su esencia; mientras que no hay nada inmoral en convenir que el Estado no responderá de la avería más que si el remitente prueba que le es imputable.



La Corte de Casación ha consagrado estos principios, pero en términos que nos obligan á hacer una reserva. Dice que la cláusula de irresponsabilidad no tiene otro alcance ni puede tenerlo más que el de libertar al Estado, en caso de avería ó pérdida, de la presunción de culpa establecida por el art. 1784, á cargo del conductor, y de *colocar á las partes bajo el imperio del derecho común*, imponiendo al remitente la obligación de probar los hechos constitutivos de una culpa que da lugar á la responsabilidad. No es exacto decir que la cláusula que pone la prueba de la culpa á cargo del remitente es un regreso al derecho común: esto es verdad cuando se trata de una culpa convencional, y el artículo 1784 habla de la ejecución de una convención en virtud de la cual el conductor está obligado á entregar la cosa al destinatario; si no lo hace debe probar, según el derecho común, que se lo impidió un caso fortuito, y á él le toca probar el caso fortuito que alega. El art. 1784 no es, pues, más que la aplicación del principio del art. 1302; por consiguiente, la cláusula de irresponsabilidad deroga, en realidad, el derecho común; pero esta obligación es válida, como lo sentenció muy bien la Corte de Casación, puesto que nada tiene de contraria al orden público ni á las buenas costumbres. (1)

*Núm. 2. De la fuerza obligatoria de los reglamentos de las compañías.*

550. Las compañías tienen reglamentos conteniendo las condiciones bajo las cuales se encargan del transporte. Estas condiciones son idénticas á las que el Estado ha establecido en su tarifa. ¿Tienen la misma fuerza? No puede tratarse más que de una autoridad resultante de la convención de las partes contratantes. Nunca se ha contestado

1 Casación 29 de Noviembre de 1874 (Pasierisia, 1875, 1, 19).

que las compañías sean conductores y que como tales están sometidas al derecho común que rige el contrato de arrendamiento. El contrato se forma entre las compañías y el expeditor por concurso de consentimientos; esto es evidente; sin embargo, ahí se presenta una dificultad. Cuando el Estado interviene en el contrato de transporte las condiciones bajo las cuales se encarga de transportar á las personas y cosas están conocidas del remitente, á consecuencia de la publicación que se hace de ellas en la forma legal (Constitución belga, art. 129). La publicación arrastra la presunción de que el expeditor, como todos los ciudadanos, conoce el reglamento, y desde que lo conoce se somete á él y lo acepta por sólo el hecho de entregar á la administración mercancías que ésta se encarga de transportar bajo las condiciones que hizo públicas. El contrato se prueba, pues, por el ofrecimiento del Estado y por la aceptación del remitente. ¿Sucede lo mismo cuando se trata de una compañía? Nó, pues los reglamentos de las compañías no son actos de la administración pública, no están sometidas á la publicación legal; por consiguiente, no se presumen conocidos del remitente. En caso de contestación la compañía que invoca sus reglamentos como base de las convenciones intervenidas entre ella y el remitente deberá probar que éste conocía las disposiciones reglamentarias; cuando este hecho esté establecido, resultará que el contrato de transporte se formó por el consentimiento tácito del remitente.

De esto se sigue que las derogaciones del derecho común que contienen los reglamentos no pueden ser opuestas al remitente más que cuando se prueba que tenía conocimiento de éstos y que los suscribió tácitamente. Si esto no es un hecho establecido el remitente no queda ligado por las disposiciones excepcionales del reglamento; luego el con-