

## Danos Y Perjuicios Responsabilidad Civil Transporte De Pasajeros Accidente Ferroviario Obligacion De Seguridad Defensa Del Consumidor

### JURISPRUDENCIA

Buenos Aires, 26 de marzo de 2013.

Vistos los autos: ?Recurso de hecho deducido por la actora en la causa Montoya, Mauricio Javier c/ Transportes Metropolitanos General San Martín SA y otros s/ daños y perjuicios?, para decidir sobre su procedencia. Considerando: 1°) Que la Sala L de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, por mayoría, confirmó en lo sustancial la sentencia de primera instancia y, en consecuencia, hizo lugar a las excepciones de falta de legitimación pasiva opuestas por el Estado Nacional y por la citada en garantía, y rechazó la demanda interpuesta por Mauricio Javier Montoya por indemnización de los daños que había sufrido como consecuencia del accidente producido el 30 de junio de 2002 en la estación Muñiz, mientras viajaba en una formación ferroviaria de Transportes Metropolitanos General San Martín. 2°) Que para así decidir sostuvo que la concesión de la explotación y la transferencia de los bienes muebles e inmuebles a favor de la empresa ferroviaria implicaban el desprendimiento de la guarda jurídica y la prestación de un servicio por el cual no debía responder. Asimismo, y para el caso de la citada en garantía, admitió la excepción de falta de legitimación opuesta, porque en la causa se acreditó -con sustento en el peritaje contable, no impugnado- que la póliza de seguro contratada por la demandada se encontraba suspendida de acuerdo con el art. 31 de la ley 17.418, como consecuencia de la falta de pago. 3°) Que en relación con el fondo del asunto, el tribunal señaló que la decisión de viajar en un lugar no autorizado, como era el pasillo cercano a la puerta del tren, era una circunstancia apta para configurar la eximente de responsabilidad de la empresa de transportes, en razón de que existía la imposibilidad material de que el personal de la empresa pudiera cerciorarse acabadamente de que algún pasajero imprudente se hubiere ubicado en zonas no autorizadas o peligrosas para su integridad física. Agregó que tanto la conducta desplegada por el actor al bajar del tren en cada estación y volver a subir sin razón que lo justificase, como viajar en un lugar inapropiado y riesgoso, habían sido factores más que desencadenantes en el acaecimiento del hecho, configurándose la culpa absoluta de la propia víctima. 4°) Que contra dicho pronunciamiento, el actor dedujo recurso extraordinario que, desestimado dio origen a la presente queja. Se agravó por considerar que la sentencia es arbitraria e incongruente ya que la alzada rechazó la demanda sobre la base de afirmaciones dogmáticas en relación con la culpa de la víctima en el acaecimiento del hecho y las condiciones en las que los pasajeros realizaban el viaje, que no se condicen a su juicio con la obligación de seguridad de la empresa transportista que debió ser evaluada con mayor estrictez, ni con la condición de sujetos vulnerables de los usuarios o consumidores. Asimismo, en cuanto a la legitimación pasiva del Estado, la recurrente sostiene que la responsabilidad que le adjudica no proviene del hecho de ser titular del dominio de los bienes ferroviarios y concedente del servicio público, sino de tener a su cargo el contralor de la prestación, y que en el caso, él debió controlar que la empresa concesionaria tuviera contratado y vigente un seguro de responsabilidad civil, lo que no hizo. 5°) Que los planteos del apelante vinculados con el favorable acogimiento de la defensa de falta de legitimación pasiva opuesta por la citada en garantía remiten al examen de cuestiones de hecho, prueba y derecho común y procesal, materia propia de los jueces de la causa y ajena -como regla y por su naturaleza- al remedio del art. 14 de la ley 48, aparte de que la decisión cuenta al respecto con fundamentos suficientes que, más allá de su acierto o error, permiten desestimar la tacha de arbitrariedad invocada. 6°) Que, por el contrario, aun cuando los agravios relacionados con la exención de responsabilidad de la empresa de transporte ferroviario conducirían a efectuar idéntico examen, ello no resulta óbice para su consideración por la vía intentada cuando la alzada ha prescindido de dar un tratamiento adecuado a la controversia de acuerdo con las constancias comprobadas de la causa y las normas aplicables (conf. Fallos: 324: 3618; 325: 329; 327:5082; 333:203, entre muchos otros). 7°) Que, en relación con la exención de responsabilidad de la empresa de transporte ferroviario, esta Corte tiene decidido que los daños personales sufridos por el viajero se rigen por el art. 184 del Código de Comercio, por lo que al actor le incumbe la prueba del hecho y la relación de causalidad con el daño sufrido, mientras que para eximirse de responsabilidad la demandada debe acreditar la existencia de fuerza mayor, culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder (conf. Fallos: 313:1184; 316:2774; 321:1462; 322:139; 323:2930 y 327:5082). 8°) Que, en autos no se encuentra controvertida la calidad de pasajero del actor ni que las lesiones sufridas por este último han sido consecuencia de su caída a las vías del tren; de modo tal que correspondía a la empresa Transportes Metropolitanos General San Martín S.A. demostrar los mencionados eximentes para poder interrumpir el nexo causal y exonerarse de responsabilidad, ya que por la obligación de seguridad que le compete debía trasladar al pasajero sano y salvo al lugar de destino, derecho previsto en la Carta Magna para los consumidores y usuarios (conf. Fallos: 331:819 y 333:203). 9°) Que, aun cuando se admita que el demandante adoptó un comportamiento imprudente, la cámara ha omitido considerar que la demandada tuvo a su alcance la posibilidad de evitar la

producción del siniestro, toda vez que su personal debió adoptar las diligencias del caso y controlar que no existiesen pasajeros ubicados en lugares peligrosos o que las mencionadas puertas estuviesen cerradas cuando la formación se encontrase en marcha (conf. Fallos: 316:2774; 317:768; 321:1462 y 333:203). 10) Que, dicha omisión viola, además, lo dispuesto por el art. 11 de la ley 2873, que establece la obligación de proveer a sus empleados de las instrucciones y medios necesarios a fin de que el servicio se haga con regularidad, sin tropiezos ni peligro de accidentes (conf. Fallos: 317:768 y 321:1462). 11) Que, este Tribunal ha resuelto que la interpretación de la obligación de seguridad que tiene causa en el contrato de transporte de pasajeros, debe ser efectuada con sustento en el derecho a la seguridad previsto para los consumidores y usuarios en el art. 42 de la Constitución Nacional. Expresó también que la incorporación del vocablo seguridad en la Carta Magna, es una decisión valorativa que obliga a los prestadores de servicios públicos a desempeñar conductas encaminadas al cuidado de lo más valioso: la vida y la salud de los habitantes, ricos o pobres, poderosos o débiles, ancianos o adolescentes, expertos o profanos, extremo que se ha omitido considerar en la decisión en crisis (conf. Fallos: 331:819; 333:203 y causa M.328.XLVI "Montaña, Jorge Luis c/ Transportes Metropolitanos General San Martín s/ daños y perjuicios", sentencia del 3 de mayo de 2012). 12) Que habida cuenta de lo expresado, no puede soslayarse que el deber de la empresa de transporte ferroviario demandada de extremar al máximo las precauciones para evitar situaciones de riesgo para los usuarios, no fue un tema evaluado debidamente por la cámara, que prescindió del criterio regulador previsto normativamente, que le impone el deber de extremar las previsiones para el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados en amparo de las posibles víctimas para quienes, de lo contrario, el resarcimiento resultaría ilusorio en la mayoría de los casos (conf. Fallos: 333:203). 13) Que, en razón de lo expuesto, la sentencia impugnada no satisface las condiciones de validez de las decisiones judiciales, ya que ha omitido considerar las previsiones constitucionales que protegen a los consumidores, aplicables al caso, por lo que corresponde revocar la decisión apelada en este aspecto. 14) Que, dada la solución propuesta, este Tribunal comparte lo dictaminado por la señora Procuradora Fiscal en el sentido de que deviene prematuro en esta instancia el tratamiento de los agravios del actor vinculados con el alcance de la responsabilidad del Estado Nacional por tener a su cargo el contralor de la prestación del servicio público y en ese contexto, su legitimación pasiva. Dichas cuestiones junto con la obligación -o no- de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte de controlar la vigencia del seguro de responsabilidad civil, deberán ser objeto de tratamiento oportuno, de acuerdo a la decisión que finalmente se adopte. Por ello, y lo concordemente dictaminado por la señora Procuradora Fiscal, con el alcance indicado, se hace lugar a la queja, se declara formalmente admisible el recurso extraordinario y se deja sin efecto la sentencia apelada. Con costas. Vuelvan los autos al tribunal de origen a fin de que, por medio de quien corresponda, proceda a dictar un nuevo fallo con arreglo a lo expresado. Agréguese la queja al principal. Notifíquese y devuélvase. RICARDO LUIS LORENZETTI CARLOS S. FAYT JUAN CARLOS MAQUEDA E. RAÚL ZAFFARONI Suprema Corte: - I - La Sala L de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, por mayoría y en cuanto aquí resulta pertinente, confirmó, en lo sustancial, la sentencia de la instancia anterior y, en consecuencia, hizo lugar a las excepciones de falta de legitimación pasiva opuestas por el Estado Nacional y por la citada en garantía, y rechazó la demanda (fs. 581/587 y 660/667). Para así decidir, en el marco de la acción promovida por el actor por los daños y perjuicios que habría sufrido como consecuencia del accidente ocurrido el 30 de junio de 2002 en la estación Muñiz viajando en una formación ferroviaria de Transportes Metropolitanos General San Martín S.A., el tribunal sostuvo, compartiendo los fundamentos del juez de primera instancia, que la explotación del servicio público la realiza el concesionario a su propia costa y riesgo, sin que proceda extenderla responsabilidad al Estado Nacional por un hecho que deriva de la propia actividad y que es un riesgo asumido por el concesionario. A su vez, los magistrados afirmaron que la póliza no había sido abonada, con sustento en la pericia contable -no impugnada- de donde surgía que cuatro cheques de Transportes Metropolitanos General San Martín S.A. entregados a la aseguradora, habían sido rechazados. En ese contexto, en el que la póliza se encontraba suspendida como consecuencia de ese incumplimiento, los jueces, con sustento en el artículo 31 de la Ley N° 17.418, concluyeron que la aseguradora no era responsable por el siniestro en cuestión. Por otra parte, y en cuanto al fondo del asunto, los señores jueces manifestaron que, en el caso, medió culpa de la víctima que eximió de responsabilidad al concesionario, desde que -según entendieron- la conducta desplegada por el actor al bajar del tren en cada estación y volver a subir sin razón que lo justifique, como viajar en un lugar inapropiado y riesgoso, fueron factores desencadenantes del acaecimiento del hecho. En este sentido, el a quo tuvo especialmente en consideración la declaración testimonial de fojas 337, de donde surge que tanto el testigo como el actor descendieron del tren para que pueda subir la gente que estaba en la estación Muñiz, y luego de subir los pasajeros, lo hicieron ellos. Entendieron que no resultaba verosímil el argumento del demandante referente a la gran cantidad de pasajeros que viajaban en el momento del accidente en el tren, valorando la hora en la que ocurrió el accidente. - II - Contra dicho pronunciamiento, el actor dedujo recurso extraordinario que fue desestimado (fs. 674/693 y 720), dando lugar a la presente queja (fs. 47/50, del cuaderno respectivo). En síntesis, alega que la sentencia es arbitraria por incongruente, pues omite el tratamiento de planteos presentados por su parte, y carente de fundamentación, al sustentarse en afirmaciones dogmáticas. En

particular, argumenta que los jueces de la alzada que conformaron la mayoría, no trataron la cuestión presentada oportunamente por su parte relativa a la autocontradicción en que había incurrido el magistrado de primera instancia en la sentencia de fojas 581/587, por cuanto en el considerando rechaza la excepción de falta de legitimación activa presentada por el Estado Nacional, y en la parte resolutive hace lugar a dicha defensa. Agrega que si bien la sentencia de primera instancia había hecho lugar a la excepción de falta de legitimación pasiva presentada por el Estado Nacional, dicha decisión fue apelada sin que haya sido tratada debidamente en el voto de la mayoría y tampoco fue mencionada la decisión a su respecto, en la parte resolutive. En relación con este punto, el recurrente manifiesta que el Estado resulta responsable en tanto tiene a su cargo el contralor de la prestación del servicio público, lo cual -dice- fue reconocido por esa parte a fojas 82/95. Entiende que la falta de vigencia del seguro de responsabilidad civil por la concesionaria, importa una omisión en el deber de vigilancia y contralor del Estado Nacional, en virtud de la obligación impuesta por el contrato de concesión de tomar a su cargo un seguro para quedar indemne frente a eventuales reclamos. El recurrente considera que el tribunal omitió ponderar que el perito si bien había informado de la existencia de cuatro (4) cheques rechazados de la demandada, destinados a pagar la póliza de seguro, también señaló que no podía corroborar que no hayan sido reemplazados (según pericia, fs. 381/384). Aduce que los magistrados que conformaron la mayoría rechazaron la demanda sobre la base de afirmaciones dogmáticas, pues si bien el testigo declaró que al momento de descender del tren había personas que subían y su parte afirmó que las personas bajaban, no existe a su juicio contradicción alguna que justifique concluir que hubo culpa de la víctima, cuando correspondía -dice- a la demandada probar dicha situación. Señala que si bien el tribunal lo tachó de imprudente al viajar en el estribo, no realizó un estudio sobre los planteos de su parte que daban cuenta que el tren estaba excedido en su capacidad de pasajeros, lo cual fue indicado por el testigo Parodi a fojas 338. Entiende arbitraria la decisión que no valora que el hecho de que las puertas permanecieran abiertas durante el viaje no se condice con la obligación de la empresa transportista de seguridad (cita el art. 184, Código de Comercio).

- III - Cabe precisar, en primer término, no genera gravamen alguno el alegado error material cometido por el magistrado de primera instancia, quien conforme los fundamentos expresados a fojas 582/583 vta., rechazó la falta de legitimación activa opuesta por el Estado Nacional, pero, sin embargo, en la parte resolutive hizo lugar a la excepción planteada. Entiendo que ello es así, pues dicho error -resaltado en el voto de la minoría, fs. 660 y vta.-, no importó impedir una decisión sobre el fondo del asunto, por lo que en esta instancia deviene abstracto. Sentado ello, corresponde aclarar que si bien los planteos de los apelantes remiten al estudio de cuestiones de hecho, prueba y derecho común, ajenas, como regla y por su naturaleza, a la instancia extraordinaria del artículo 14 de la Ley N° 48, ello no resulta óbice para abrir el recurso extraordinario cuando el tribunal ha omitido dar tratamiento adecuado a la controversia de acuerdo a las constancias comprobadas de la causa y el derecho aplicable (Fallos 317:768; 321:1462; 324:1344; entre otros), y ha prescindido de la consideración de elementos conducentes para decidir la cuestión relativa a la responsabilidad que se le atribuye a la empresa de ferrocarriles (v. doctrina de Fallos 317:768). En particular, y en cuanto al fondo del asunto, V. E. ha dicho que los daños personales sufridos por el viajero se rigen por el artículo 184 del Código de Comercio, por lo que al actor le incumbe la prueba del hecho y su relación de causalidad con el daño sufrido, mientras que para eximirse de responsabilidad la demandada debe acreditar la existencia de fuerza mayor, culpa de la víctima o de un tercero por el cual no debe responder (Fallos 321 :1462; 327:5082), sin que, en el caso y en esta instancia, constituyan hechos controvertidos el carácter de pasajero del actor y que las lesiones sufridas se produjeron como consecuencia de la caída de aquél de la formación. En tales condiciones, considero que asiste razón al recurrente, toda vez que la alzada concluyó que el accidente se produjo por culpa exclusiva de la víctima, y en ese contexto, eximió de responsabilidad a la demandada, invocando el artículo 184 del Código de Comercio, sin ponderar si Transportes Metropolitanos General San Martín S.A. tuvo a su alcance la posibilidad de evitar el hecho dañoso, en el marco de lo dispuesto por el artículo 11 de la ley N° 2873 que impone la obligación de proveer a sus empleados de las instrucciones y medios necesarios a fin de que el servicio se haga con regularidad, sin tropiezos, ni peligro de accidentes. Ello, debo aclarar, no impide aceptar que la víctima haya podido ser también imprudente al ubicarse cerca de la puerta de acceso (v. doctrina de Fallos 327:5082). Empero, es menester precisar en qué medida las circunstancias que determinaron el accidente pudieron ser evitadas si se hubiese observado la conducta apropiada, pues la responsabilidad sólo puede surgir de la adecuada valoración del reproche de las conductas en orden a la previsibilidad de sus consecuencias (arts. 512 y 902, Código Civil y Fallos 317:768). Estos aspectos, a mi modo de ver, debieron ser estudiados en profundidad por el tribunal. En este sentido, estimo que no resulta suficiente la mera afirmación efectuada por los jueces en orden a "la lógica imposibilidad material de que el personal de la empresa pueda cerciorarse acabadamente de que algún imprudente pasajero se ubique en zonas no autorizadas o, en definitiva, peligrosas para su integridad física" (v. fs. 665, tercer párrafo), teniendo en cuenta que, conforme expuse, constituía una obligación legal que el personal de la empresa demandada adopte las diligencias del caso, tales como controlar que no existiesen pasajeros ubicados en lugares peligrosos o que las puertas estuviesen cerradas antes de que el tren se pusiera en marcha (v. doctrina de Fallos 317:768; 327:5082, ya citados). Desde esta perspectiva, en mi opinión, no parece razonable liberar totalmente de responsabilidad

a la empresa transportista por los daños causados; ello sin perjuicio de la eventual graduación de la responsabilidad que pudiere corresponder en función de la concurrencia de culpas, de encontrarse ésta efectivamente probada (Fallos 312:2412; 320:536). En estos aspectos, en mi opinión, el recurso del actor debe prosperar. En tales condiciones, deviene prematuro en esta instancia el tratamiento de los agravios del actor relativos al alcance de la responsabilidad del Estado Nacional por tener a su cargo el contralor de la prestación del servicio público y en este contexto, su legitimidad pasiva. Estas cuestiones, junto con la obligación -o no- de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte de controlar la vigencia del seguro de responsabilidad civil, deberán ser objeto de tratamiento oportuno, de acuerdo a la decisión que finalmente se adopte. -IV - En función de lo expuesto, en mi opinión V. E. debe dejar sin efecto el pronunciamiento recurrido y remitir los autos al tribunal de origen, para que se dicte uno nuevo con arreglo a derecho. Buenos Aires, 29 de abril de 2011 MARTA A. BEIRÓ de GONÇALVEZ Procuradora Fiscal ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación ADRIANA N. MARCHISIO Prosecretaria Administrativa Procuración General de la Nación

Correlaciones: Recurso de hecho deducido por la actora en la causa "Montaña, Jorge Luis c/Trasportes Metropolitanos General San Martín s/daños y perjuicios" - Corte Sup. Just. Nac. - 3/5/2012

Cita digital: