

## Colision Con Locomotora Responsabilidad Concurrente

### JURISPRUDENCIA

### Colisión con locomotora. Responsabilidad concurrente

Se confirma la sentencia apelada en cuanto hizo lugar parcialmente a la pretensión indemnizatoria deducida con motivo de los daños sufridos por el accionante al colisionar con una locomotora cuando intentaba trasponer el paso a nivel de las vías, atribuyendo a la parte actora un treinta por ciento de la responsabilidad en la producción del desenlace dañoso. En la ciudad de General San Martín, a los 24 días del mes de febrero de 2015, se reúnen en acuerdo ordinario los jueces de la Cámara de Apelación en lo Contencioso Administrativo con asiento en San Martín para dictar sentencia en la causa N° 4483 caratulada "BOCCATTI PEDRO CELESTINO Y OTRO/A C/ UNIDAD EJECUTORIA PROGRAMA FERROVIARIO PROVINCIAL Y OTROS S/ PRETENSION INDEMNIZATORIA?". ANTECEDENTES. I.- Que a fs. 650/667 el Sr. Juez a cargo del Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo N°1 del Departamento Judicial Mercedes, dictó sentencia y resolvió: ?...1) Hacer lugar a la pretensión indemnizatoria deducida por Pedro Celestino Boccatti y Olga María Greco contra Ferrobaires (Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial) y Ferroexpreso Pampeano S.A. y en consecuencia, condenar a estos últimos a pagar a los actores, el 70 % de la suma de pesos ... (\$ ...), con mas sus intereses de acuerdo a las pautas indicadas en el considerando 10. Todo ello, de conformidad a los porcentajes de responsabilidad fijados en el considerando 7.La suma resultante deberá abonarse dentro de los 60 días desde que quede firme el auto de aprobación de la liquidación respectiva (art.163 Constitución Provincial; art.63 C.P.C.A.). 2) Rechazar la pretensión indemnizatoria contra Edgardo Orlando Taborda. 3) Imponer las costas por su orden (art 51 del CCA). 4) Diferir la regulación de honorarios para su oportunidad (art.51 ley 8904). II.- Que contra dicha sentencia se alzó -únicamente- la parte actora, interponiendo a fs. 676/680 recurso de apelación con expresión de fundamentos. III.- Que conforme se desprende de fs. 686/687 el codemandando Fiscalía de Estado ha contestado los agravios expresados por la contraria. IV.- Que a fs. 697 las actuaciones fueron remitidas a esta alzada, las que recibidas, a fs. 698 se llamaron los autos para resolver. V.- Que a fs. 699 esta alzada resolvió: ?Conceder -con efecto suspensivo- el recurso de apelación interpuesto por la parte actora contra la sentencia definitiva dictada en la causa?. Y dispuso que se llamen los autos para sentencia. Efectuado el sorteo pertinente, que arrojó el siguiente orden: Saulquin- Bezzi- Echarri, el Tribunal estableció la siguiente cuestión: ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? VOTACIÓN A la cuestión planteada, el Sr. Juez Jorge Augusto Saulquin dijo: 1°) Para resolver del modo indicado en los antecedentes el Juez a quo -sustancialmente- expresó: a) Que en relación a los hechos, el a quo refirió que resultaba decisivo destacar que no existía disenso entre las partes, en cuanto a que el día 5 de marzo de 2006, siendo aproximadamente las 11,15 horas, el actor circulaba con su automóvil marca Ford Falcón por la calle Juan B. Justo en sentido norte-sur, cuando al intentar trasponer el paso a nivel de las vías, colisiona con una locomotora que circulaba en dirección a Pehuajó (conf. expediente administrativo N° 02425-173/06). Relató, que tampoco era un hecho discutido, que la maquina ferroviaria involucrada en el accidente -N° 9077-, pertenecía a la empresa Ferrobaires y que su conductor era Edgardo Orlando Taborda -como dependiente de esa empresa (ver fs. 202 y fs.366). Asimismo había quedado comprobado -conforme documental agregada en autos, que por el ?Contrato de concesión? suscripto en abril del año 1991 por el Ministro de Obras y Servicios Públicos y Ferroexpreso Pampeano S.A., se otorga a favor de esta última, la Concesión Integral de explotación del corredor vial, asumiendo el concesionario la explotación comercial del servicio de transporte de carga (artículo 2.1 del convenio agregado a fs. 124/166).- b) Que en relación a la conducta del actor y su incidencia en el evento dañoso, dijo que la prueba pericial producida en autos aportaba suficiente claridad sobre este extremo, para permitirle indicar que habían asumido aptitud relevante en el evento dañoso, tanto el comportamiento de la victima, como las condiciones deficitarias en que se encontraba el paso a nivel. c) Que respecto a la pericia realizada por el experto -Ingeniero Víctor Antonio Irureta- mencionó que en su informe de fs.554/556, surgía que el paso a nivel donde ocurrió el hecho se encuentra en una zona rural cercana a la planta urbana de la ciudad de 9 de Julio, que la calle Juan B. Justo era de tierra -de doble mano- a la época del accidente, que las vías eran de trocha simple no presentando curvas en las inmediaciones y finalmente que la única señalización existente en el lugar era la Cruz de San Andrés (fs.554).- Refirió, que los daños que presentaba el vehículo eran consecuencia de dos acciones: Por un lado, una carga de dirección longitudinal y sentido antero posterior y aplicación en su zona frontal, visible en la foto de fs. 20 en la cual se aprecia el lado superior izquierdo de su frente aplastado hacia atrás. Y otra carga fue de dirección transversal, sentido derecha izquierda y aplicación en el extremo delantero derecho del frente del auto, aclarando que las deformaciones transversales tienen escasa profundidad en sentido longitudinal (fs. 554 vta).- Y que esas deformaciones eran producto del contacto con un objeto que se desplaza de derecha a izquierda del automóvil durante la etapa de engrane del choque y que los daños existentes son verosímil consecuencia de haber embestido el rodado un objeto sólido de altura, de al menos, la parte

mas alta de su capot y que se desplaza de derecha hacia su izquierda. En definitiva concluyo, que el automóvil fue claramente el embistente, no existiendo elementos que permitieran adjudicar ese rol a la locomotora. También explicó el especialista, que en relación a la velocidad que, en una apreciación cualitativa y dada la escasa penetración longitudinal de los daños por comprensión del automóvil, resulta que éste embistió a un objeto sólido y virtualmente incommovible a una velocidad del orden de los 10 a 20 km/h. Y a partir de esos datos fácticos, el a quo aseveró -en cuanto a la actitud asumida por el actor al prestarse a atravesar el paso a nivel- que, aun cuando se tenga por cierto que la velocidad de circulación del automóvil se ajustó a lo previsto en la Ley de Transito Provincial -art. 60-, entendió que el carácter de embistente que le atribuye el experto, dejaba en evidencia al actor respecto de su infracción a la regla que impone la prioridad de paso al ferrocarril (art. 2.2.2 SETOP N°7/81) como así también la falta de cumplimiento de las precauciones dispuestas al conductor por el ordenamiento de transito, para efectuar el cruce, esto es, detenerse antes de arribar a las vías y comprobar que no se aproxima ningún tren por ambos sentidos.- d) Que, por otro lado, sellaba la suerte adversa del actor, sus propios dichos al momento de absolver posiciones, donde afirmó haber iniciado el cruce de las vías omitiendo verificar si un tren se aproximaba, aclarando que no lo hizo porque no pudo ver nada por los yuyos y plantas (ver fs. 431/432 posición 4ta). Pero posteriormente, el a quo afirmo que si bien la conducta de no detenerse y extremar los cuidados es reprochable -porque así lo impone la normativa (art. 60 Ley 11.430)-, no cabían dudas que, tal extremo no anulaba las obligaciones que reposan en cabeza de quienes tienen bajo su custodia las vías del ferrocarril, ya sea como organismo vial o como empresa ferroviaria concesionada.- e) Que desde esa perspectiva, no podía dejar de ponderarse las implicancias que tenía la omisión respecto de la falta de señalización preventiva, como de mantenimiento del paso a nivel, las que se traducen al mismo tiempo en la falta de un adecuado servicio de seguridad y previsión, que indiscutiblemente también constituían causa del evento dañoso. En efecto, de los elementos probatorios incorporados al expediente, no podía tenerse por cierto que la actitud negligente del actor, al cruzar el paso a nivel, hubiera determinado por si solo el choque, tal como pretende las demandadas, ni que -por el contrario- su conducta no revistiera incidencia alguna en el hecho, como sostienen los actores. Sostuvo en ese sentido, que la conducta reprochable al conductor del vehículo, no podía extremarse al punto de exigirle que en la dinámica de la circulación -que en el caso resultó moderada entre 10 y 20 km/h- al llegar a un paso a nivel como el de autos, debía además de frenar, descender del vehiculo para visualizar si se acerca o no un tren, obligado a ello por la mala visualización lateral que provoca la vegetación existente. Por ello, estimó que aún cuando la víctima pudo haber incurrido en descuido -por el hecho de no haberse detenido totalmente ante el paso a nivel- circunstancia que en alguna medida lo hace responsable, lo que debía tenerse en miras, es que también las accionadas debieron extremar las precauciones para evitar accidentes, y esas omisiones son las que se constituyen en concausas del evento. Bajo ese contexto, dijo que sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran comprobarse por el mal estado del paso a nivel, no cabía sino concluir, que al menos parcialmente, la actitud asumida por el conductor del vehiculo, había incidido en la producción del daño. f) Que respecto a la responsabilidad de Ferrobaires recordó que la normativa que subsume la cuestión en materia de accidentes ferroviarios, era la teoría del riesgo creado -art.1113 2° párr. in fine Cód.Civ.- toda vez que el ferrocarril en movimiento es una cosa riesgosa (CSN in re ?Bonadero Alberdi de Inaudi, Martha Angélica y otros c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos s/ sumario?, 16/06/1988, Fallos 311:1018, L.L. 1988-E-439; ?Ortiz, Eduardo Adolfo (menor), Ortiz, Enrique A. c/ Empresa Ferrocarriles Arg. s/ daños y perj.?, 12/12/1989, Fallos 312:2412; S.C.B.A. Ac.L40968, ?Castro? 18/4/94, AyS 1989-I-685; S.C.B.A. Ac.89781, 1/10/2008 ?R.A. y ot. c/Ferrosur Roca S.A. y otro?; C.N.Civ. Sala C. 14/2/90 ?Ayala, R. c/Empresa Ferrocarriles Argentinos? L.L. 1990-C-258 con nota de Jorge Bustamante Alsina, pág.257; CC0001 SM, ?Zalazar, Silvio Omar y otros c/ Trenes de Buenos Aires s/ Daños y perjuicios?, 20-9-2005; ver también: Roberto A. Vazquez Ferreyra, Accidentes Ferroviarios y Responsabilidad Civil (Factor de Atribución), en LL 1985-A, 780).- Dijo, que con arreglo a lo previsto en el art.1113 2° párrafo el Código Civil, cuando el daño se produce en virtud de que ha actuado una cosa que presenta riesgo o vicio, los responsables son el dueño o guardián de la cosa que lo generó. En consecuencia, la teoría del riesgo creado, como factor de atribución objetivo de responsabilidad constituye el principio rector en la materia. g) Que desde el punto de vista de la víctima, le bastaba con la acreditación del perjuicio sufrido y la intervención de la cosa que lo produjera -nexo causal entre el hecho de la cosa y el daño-, además del carácter de dueño o guardián de los demandados. Quedando a salvo respecto de estos últimos, la posibilidad de eximirse de la responsabilidad atribuida, demostrando la culpa de la víctima o de un tercero por el que no debe responder, o que la cosa fue usada en contra de su voluntad (ver: CSN, Bonadero Alberdi de Inaudi, Martha A. y otros c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos, 16/06/1988, LL 1988-E, 431).- Afirmó, que bajo el indiscutible carácter de embistente del automóvil, ese extremo no autorizaba a asignarle la relevancia causal que pretenden las accionadas, toda vez que para que se configure dentro de la responsabilidad objetiva que marca el art. 1113 del Código Civil la ruptura del nexo causal, es necesario que no existan otros factores anómalos como ser la falta de señalización adecuada o el mantenimiento del paso a nivel, en lo que respecta a preservar una buena visualización del cruce. Expresó que así como se exige de quien traspasa un paso a nivel la mayor prudencia y recaudo,

sobre la empresa ferroviaria recaía el deber de preservar su espacio exclusivo -como dueña o guardián- constituido por las vías, manteniéndolo en debida forma, a fin de que el ingreso de los peatones o automóviles se haga rodeado de las mayores precauciones.

h) Que luego de reseñada toda la prueba recabada en autos, concluyo que solo se determinaba la existencia de la señal Cruz de San Andrés y que confrontada con las exigencias que imponía la normativa de aplicación, se verificaba también el incumplimiento de la misma, que aún, cuando no tenga en definitiva, relación causal directa con el accidente, era demostración del abandono y desprecio del cumplimiento de las normas de seguridad.- A fin de verificar la responsabilidad de la empresa ferroviaria -en el caso Ferrobaires- expresó que la normativa aplicable era la ley 2873 "Prescripciones para la construcción y explotación de Ferrocarriles Argentinos" con la modificación de la ley 22.647, la que dispone: Son deberes de toda empresa o dirección de ferrocarril, desde que se abre la línea al servicio público: art. 5 inc. 8 "Proveer conjuntamente con el organismo vial o comuna jurisdiccional responsable de cada cruce ferroviario a nivel, el señalamiento que corresponda en función de las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional para ese efecto, o el organismo en que el mismo delegue esa facultad?"; art. 9 "Realizar los trabajos necesarios en los cruces ferroviarios, en coordinación con los organismos viales o comunales jurisdiccionalmente responsables, conforme a las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad?". En cuanto a la visibilidad del paso a nivel es de aplicación el Decreto N° 747 reglamentario de los arts. 5 inc.8 y 9 de la ley 2873, texto según ley 22.647 que expresa en su art. 2 inc.1º: Están a cargo de los ferrocarriles nacionales, exclusivamente los gastos de "El mantenimiento de las condiciones de visibilidad, que por las normas técnicas correspondieran para los cruces ferroviarios a nivel, en toda el área de la propiedad ferroviaria?". En ese sentido, encontró que el carril exonerativo por el que pretendía transitar la accionada Ferrobaires -el hecho de un tercero por quien no debe responderse- no tenía asidero en la causa, toda vez que no se había logrado acreditar que las deficiencias encontradas en el paso a nivel, le resultaren totalmente ajenas y que no recayera sobre ella ninguna obligación de contralor o fiscalización en el marco del contrato de concesión. A tal conclusión arribó, ya que ninguna prueba se había producido, que permita tener por acreditado -con fundamento en que solamente tienen un derecho a paso por el corredor vial- que la obligación de mantenimiento le correspondiera solamente a la codemandada Ferroexpreso Pampeano S.A. i) Que abonaba tal conclusión el informe recibido de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, en el que afirman que corresponde al ferrocarril "mantener desmalezado y libre de obstáculos removibles la zona de visibilidad de los pasos a nivel dentro de los límites de su concesión (fs. 469). En definitiva, no habiendo la accionada probado la eximente que enarbola en su defensa, se mantiene activa la responsabilidad objetiva con raíz en el riesgo creado. Por lo expuesto, concluyo que la empresa ferroviaria protagonista del siniestro, no podía desligarse, sin más, del cumplimiento que imponía la normativa aplicable en materia de cruce entre caminos y vías férreas, en orden al mantenimiento de las condiciones de visibilidad, conservación, reparación, y señalización en los cruces ferroviarios a nivel (Decreto reglamentario 747/1988).- j) Que respecto a la responsabilidad del conductor de la locomotora, Edgardo Orlando Taborda quien resultaba ser dependiente de UEPFP, dijo que los fundamentos traídos a examen para hacerlo responsable por el accidente, no resultaban atendibles, en tanto y por cuanto los hechos alegados se manifestaban como meras alegaciones desprovistas de sustento probatorio. Sobre el punto, el a quo sostuvo que habiendo quedado acreditado que la señal de silbato se encontraba ubicada después de trasponer el paso a nivel -de acuerdo a su sentido de circulación- no se podía achacar al maquinista no haber usado dicha señal, pues, precisamente la señal se encontraba ubicada después de trasponer el paso a nivel -de acuerdo a su sentido de circulación- y en su consecuencia, aun cuando efectivamente hubiera respondido a la advertencia -activando el silbato- ello resultaba ya tardío. Por ello, concluyó que no mediando conducta reprochable que lo hiciera responsable personalmente por el hecho dañoso relatado en autos, correspondía rechazar la acción resarcitoria intentada contra Edgardo Orlando Taborda. k) Que respecto a la responsabilidad de Ferroexpreso Pampeano S.A, expresó el a quo, que la aquí accionada sostuvo que no es un deber jurídico suyo, sino del organismo vial, colocar y mantener la señalización relativa al paso a nivel. Expresó el magistrado de grado, luego de realizar un análisis de la normativa, que la responsabilidad de quien tiene a su cargo un servicio, no nace solo del carácter de guardiana de las vías, sino también de la obligación de supervisión que resultaba inherente a su actividad -como guardiana del corredor vial- que exige ejercer la vigilancia de las condiciones en que el servicio se proporciona, quedando obligada a mantener en todo tiempo las condiciones de seguridad para terceros, evitando así consecuencias dañosas.- Por lo tanto, afirmó que comprobado el deficiente estado en que se encontraba el paso a nivel, Ferroexpreso Pampeano S.A. no cumplió con todas las obligaciones a su cargo -omisión comprobada de mantener las condiciones de visibilidad- lo que revela la falta de coordinación entre los organismos encargados de prevenir el daño en vista del riesgo generado por el tránsito ferroviario.- l) Que posteriormente el a quo sostuvo que la víctima contribuyó con su comportamiento en la producción del evento dañoso interrumpiendo parcialmente el nexo causal, motivo por el que valorando el cuadro total de conducta de todos los involucrados en el hecho, desde una perspectiva integral (SCBA Acs. 36.006, 47.958, 58.660, 73.069, entre otros), estimó razonable hacer responsable al actor en un 30% y a las accionadas en un 70%, debiendo por ello soportar con tal alcance las consecuencias

patrimoniales derivadas del mismo. m) Que en relación ya a los daños reclamados por la actora, en primer lugar el a quo desestimo lo reclamado en concepto de daño moral, ya que en síntesis dijo, que ninguna prueba se había producido en autos que ilustrara sobre la efectiva existencia de ese padecimiento. n) Que seguidamente analizó los daños sufridos por el automotor protagonista del accidente, los cuales se ilustraban con las fotografías agregadas a fs.20/21 y fs.32, conjuntamente con la constatación notarial que las acompaña.- Dijo, que la indemnización por reparación del rodado había de basarse en el monto que indican los presupuestos y la pericia, lo que me lleva a admitir este rubro por la suma de \$ ... a terceros. o) Que en relación a la privación de uso, el a quo admitió el mismo la suma pesos ... (\$...), considerando el tiempo en el que no dispuso de movilidad -marzo de 2006 a enero de 2007- p) Que en relación a los gastos, admitió el reclamo del mismo por la suma de ... (\$...), por el acta notarial realizada. q) Que estableció que a los importes admitidos debía adicionársele los correspondientes intereses, los que se calcularía desde la fecha del hecho (5 de marzo de 2006) hasta su efectivo pago, de acuerdo a la tasa que pague el Banco de la Provincia de Buenos Aires en los depósitos a treinta días vigentes en los distintos periodos de aplicación (tasa pasiva). Y que la suma resultante debía abonarse dentro de los 60 días desde que quede firme el auto de aprobación de la liquidación respectiva (art.163 Constitución Provincial; art.63 C.P.C.A.).- r) Que en relación a las costas, dijo que mediando en el caso un triunfo parcial de la pretensión de la actora -tanto respecto a las personas a quienes dirigió su demanda, como a la responsabilidad en el evento- y por otra parte, ponderando en la especie, el cambio legislativo operado por la ley 14.437 respecto a la imposición de costas, el que alcanza a estas actuaciones una vez tramitadas las mismas prácticamente en su totalidad bajo el anterior sistema (Ley 13.101), a fin de no poner en riesgo las exigencias de justicia y seguridad jurídica a la que debe tributar toda decisión judicial, entiendo justo en el caso aplicar el art. 51 inc.1 segundo párrafo del C.P.C.A. (texto según ley 14.437) e imponer en consecuencia, las costas del proceso en el orden causado, lo que así decido. 2º) Las críticas planteadas por la actora -única recurrente- a fs. 676/680- pueden sintetizarse del siguiente modo: a) Que en primer lugar se agravió de la responsabilidad endilgada a su parte en la sentencia, la que se estableció en un treinta por ciento (30 %) la cual consideró que no se encontraba justificada por la prueba colectada y valorada por el a quo. b) Que en segundo lugar, se agravió del rechazo de la demanda contra el Sr. Tabora. Explicó que tanto la empresa como el conductor del convoy habían incurrido en negligencia y responsabilidad por el acaecimiento de los hechos. c) Que por último, se agravió de la imposición de costas por su orden, ya que de un lado dijo que la ley 14.437 que modificó la forma de la imposición de las costas era la vigente al momento del dictado de la sentencia, siendo esta modificación de aplicación inmediata. Por otro lado, dijo que las costas se hayan impuesto en el orden causado por el triunfo parcial de la pretensión de su parte se contradice con la jurisprudencia de la SCBA y de Tribunales inferiores que sostienen que las costas se rigen por el principio general de la derrota y que en este caso habían sido vencidas las demandadas y a ellas les correspondía la imposición de las costas en su totalidad. 3º) Reseñada la sentencia y la apelación corresponde identificar las críticas que formula la actora en su recurso. Como dije anteriormente únicamente la actora impugna la sentencia, cuestionando la atribución de responsabilidad a su parte en el acaecimiento de los hechos, el rechazo de la demanda contra el conductor de la locomotora y por último, la forma de la imposición de las costas. Llega firme, entonces, la atribución de responsabilidad efectuada por el magistrado a las codemandadas Ferrobaires y Ferroexpreso Pampeano S.A., y lo que respecta a los rubros indemnizatorios, por lo que tales aspectos por aplicación de los arts. 266 y 272 CPCC (cfr. art. 77.1 CCA) no serán abordados en el presente decisorio. 4º) Sentado ello, comenzaré con el análisis del primer agravio referido a la atribución de responsabilidad en un treinta por ciento a la actora en la producción del desenlace dañoso. Así planteado, no es posible soslayar -como bien señala el a quo- que la conducta activa de la actora, en su carácter de embistente de la locomotora, contribuyó -aunque en menor medida- al desenlace dañoso aquí analizado. Esta situación descripta no implica un quiebre en la relación de causalidad, por cuanto el mal estado de conservación de las cercanías al cruce ferroviario se encuentra debidamente acreditado, pero por otro lado, la actividad de la actora alcanza para considerar que existió concausa en la producción del daño. Se ha dicho, que la relación causal es un elemento del acto ilícito y del incumplimiento contractual que vincula el daño directamente con el hecho antijurídico, e indirectamente con el elemento de imputación subjetiva o de atribución objetiva. Es el factor aglutinante que hace que el daño y la culpa, o en su caso el riesgo, se integren en la unidad del acto que es fuente de la obligación de indemnizar. Es necesaria la existencia de ese nexo de causalidad pues de otro modo se estaría atribuyendo a una persona el daño causado por otro o por la cosa de otro. Es un elemento objetivo porque alude a un vínculo externo entre el daño y el hecho de la persona o de la cosa. Nuestro Código Civil sigue la teoría de la causalidad adecuada, según la cual no todas las condiciones necesarias para producir un resultado son equivalentes, sino que la causa eficiente es aquella que según el curso natural y ordinario de las cosas es idónea para producirlo. Las demás son solamente condiciones antecedentes o factores concurrentes. Conforme a esta teoría es necesario formular un juicio de probabilidad, o sea considerar si tal acción u omisión era idónea para producir normal o regularmente ese resultado. Ese juicio de probabilidad no puede hacerse sino en función de lo que un hombre de mentalidad normal, juzgada ella en abstracto, hubiese podido prever como resultado de su acto. (conf. Jorge Bustamante

Alsina, Responsabilidad por daños en el tercer milenio - Homenaje a Atilio A. Alterini- Teoría General del Derecho de daños- El perfil de la responsabilidad civil al finalizar el siglo xx-). Sostiene Goldenberg -en relación a la teoría de la causa adecuada- que adecuación quiere decir adaptación, es decir, el efecto ha de ser apropiado a la forma de obrar del sujeto en función del daño resultante, que era de esperar en el curso normal de los acontecimientos. El concepto de "causalidad adecuada" implica, pues, el de regularidad, apreciada con lo que acostumbra a suceder en la vida misma. Es decir, para que exista relación causal, la acción tiene que ser idónea para producir el efecto operado, tiene que determinarlo normalmente. Sigue enseñando este destacado civilista que para desbrozar el fenómeno causal es menester realizar lo que la doctrina llama "prognosis póstuma" o sea un juicio retrospectivo de probabilidad consistente en determinar "ex post facto" la posibilidad de un resultado en función de las condiciones precedentes, cuya formulación es la siguiente: ¿la acción u omisión que se juzga era "per se" apta o adecuada para provocar normalmente esa consecuencia?. Para ello, es necesario valorar el cuadro total de la conducta de todos los protagonistas desde una perspectiva integral (Goldemberg Isidoro., "La relación de causalidad en la responsabilidad civil", pág. 32 y sgtes., citado por CCLP Sala Tercera causa n° 245.097 y causa 233.952). Continúa diciendo el mismo autor, que tratándose de una responsabilidad objetiva, para su constitución sólo se requiere la prueba de la existencia de un daño en cuyo acaecimiento ejerció influencia causal decisiva el riesgo o vicio de la cosa, de modo que proviniendo el perjuicio de la cosa misma, no procede la prueba exonerativa de inculpabilidad. Sólo se acepta la demostración de la causa extraña (Conf. Goldenberg, Isidoro, La relación de causalidad en la responsabilidad civil, p. 227).

Así, para que medie un factor interruptivo de la relación causal, lo que se debe ocurrir es que se demuestre que existió culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder. (Conf. Zavala de González, Matilde, "Responsabilidad por riesgo", 2ª Ed., págs. 56 y sigs.). Resulta conveniente recordar en estas condiciones, que la Suprema Corte de la Provincia ha señalado reiteradamente que: "...para establecer la causa de un daño es necesario hacer un juicio de probabilidad determinado que aquél se halla en conexión causal adecuada con el acto ilícito, o sea, que el efecto dañoso es el que debía resultar normalmente de la acción u omisión jurídica, según el orden natural y ordinario de las cosas (art. 901 CC). Vale decir que el vínculo de causalidad exige una relación efectiva y adecuada (normal), entre una acción u omisión y el daño: éste debe haber sido causado u ocasionado por aquella (arts. 1068, 1074, 1109, 1111, 1113, 1114, del Código citado; conf. causas Ac. 41.868, sent. del 26IX1989; Ac. 43.168, sent. del 23IV1990; Ac. 43.251, sent. del 26II1991; Ac. 44.440, sent. del 22XII1992; Ac. 49.964, sent. del 2XI1993á; Ac. 49.478, sent. del 14VII1994; Ac. 55.133, sent. del 22VIII1995; Ac. 58.142, sent. del 24IX1996; Ac. 55.404, sent. del 25III1997; Ac. 68.799, sent. del 26X1999; Ac. 66.336, sent. del 2VIII2000; Ac. 71.453, sent. del 7II2001; Ac. 70.056, sent. del 21III2002; Ac. 81.298, sent. del 11VI2003; Ac. 87.410, sent. del 9VI2004; Ac. 88.305, sent. del 3VIII2005)? (conf. SCBA, causa L. 88.330, "C., E. contra Fisco Provincia de Buenos Aires. Indemnización daños y perjuicios", del 31/8/2007). También se ha dicho sobre el tema en análisis que ?Por principio, nadie puede ser responsable de los daños provocados por una causa extraña e independiente de su voluntad, que no pudo prever ni evitar, puede ocurrir que el perjuicio haya sido producido por la coincidencia de dos causas autónomas: verbigracia, hechos de la naturaleza o de un tercero por quien no se deba responder, o de la propia víctima del daño, en concurrencia con el hecho o acto realizado por el demandado, existiendo entonces relación de causalidad entre este último y el daño causado, aunque resulte lógico exonerar parcialmente de responsabilidad en la medida en que la magnitud del daño ha sido incrementada por la incidencia de aquellos otros factores concurrentes. La concausa, también llamada "causalidad acumulativa", se brinda cuando varias condiciones (anteriores, coetáneas o posteriores) asumen el carácter de causas "adecuadas" conforme a la doctrina que emana del art. 906 del Código Civil. Es importante señalar que en este caso todos los actos concurren sin que ninguno de ellos desplace al otro, pues de lo contrario de produciría la interrupción o desviación del proceso causa? (CC0201 LP 109977 RSD-39-10 S 08/04/2010 Juez BISSIO (MA). Y que ?La necesaria relación causal que debe existir entra la acción y el daño se puede ver alcanzada por la presencia de factores extraños, con idoneidad para suprimir o aminorar sus efectos, en cuyo caso se configura la interrupción del nexo causal o la concausa. Así, la causa material del menoscabo se desplaza hacia otro centro de imputación, exclusivo o concurrente; el hecho de la propia víctima, de un tercero extraño o el caso fortuito? (CC0001 LM 451 RSD-8- S 24/04/2004). En el caso particular de cruces ferroviarios se ha dicho que ?Quien debe afrontar el cauce de un paso a nivel ferroviario está obligado a asumir las mayores precauciones, máxime cuando tal cruce ofrece dificultades para su visualización. de ser necesario debe detenerse totalmente a efectos de mejorar tal visualización, como asimismo dar paso a la locomotora ya que la falta de barreras implica la ausencia de señales que autoricen el paso (CC0100 SN 9903 RSD-47-11 S 19/04/2010) En tal sentido, justamente, observo que las condiciones personales de tiempo, modo y lugar ampliamente acreditadas en la causa llevan a la convicción de que el actor tuvo una participación concausal en el evento dañoso. Ello, al haberse acreditado que circulaba por un lugar conocido por los actores ya que resultan ser vecinos de la zona, que no se detuvieron para asegurarse que no se aproximaba ningún tren -en violación a lo dispuesto por el art. 77 inc. 6 b de la ley 11.430- y por último, por cuanto considero que si bien las fotografías acompañadas a fs. 22/31 dan cuenta del mal estado de conservación de las cercanías al cruce del ferrocarril, también es cierto que no se observa que los pastizales

sean de un tamaño tal que impidan visualizar de manera total a las 11.15 hs de la mañana a un locomotora en pleno movimiento. En esas condiciones, es que, comparto lo resuelto en la instancia de grado, al atribuir responsabilidad a los actores por lo que corresponde rechazar el agravio en estudio. Ello, sin perjuicio de señalar que conforme lo expresado un párrafo mas arriba la participación del actor en el hecho fue aun mayor que la prudentemente establecida por el juez de grado. 5º) Corresponde, a continuación abocarse al examen del agravio relativo al rechazo de la demanda contra el conductor del convoy Sr. Taborda. En ese sentido, es dable recordar que como surge de reiterados precedentes, quien tiene la carga de probar los extremos de su demanda es el actor (art. 375 del CPCC) y en caso contrario, soportar las consecuencias de omitir ese imperativo en el propio interés (cfr. Ac. 45068, sent. Del 13-VIII-1991 en "Acuerdos y Sentencias", 1991-II-774; entre otros), lo que aprecio, en síntesis, que no aconteció en el presente. Así las cosas, comparto la opinión del juez de grado quien considero que no se acredita un obrar negligente por parte del conductor del convoy. Es que, era carga del actor probar que no se había realizado el uso del silbato en la zona cercana al paso a nivel donde fue embestida la locomotora, y en ese punto no se aportó prueba alguna para desvirtuar los dichos del Sr. Taborda que en su declaración testimonial de fs. 184/187 -en el marco de la actuación sumarial n° 02425-173/06- manifestó que estaban haciendo uso de la bocina en forma constante por que al ser un día domingo la afluencia del tráfico era mayor. También debe tenerse en cuenta que conforme surge de la actuación sumarial señalada, en la declaración testimonial del Sr. Chelia -acompañante del conductor- menciono que comenzaron a utilizar la bocina doscientos metros antes de la llegada al paso a nivel. En esa misma dirección el Sr. Perrota -jefe de estación- en la exposición civil de fs. 175, manifestó que según dichos del conductor de la locomotora habían accionado el silbato al pasar por el cruce de vías. Bajo tales condiciones probatorias, la intención de endilgar al conductor del tren responsabilidad por su actitud negligente carece de respaldo probatorio, por lo que corresponde confirmar lo dicho en la sentencia de grado, en consecuencia, se rechaza este agravio de la actora. 6º) En cuanto al agravio formulado con respecto a la imposición de costas, adelanto que el mismo debe ser receptado. Cabe aclarar que al momento del dictado de la presente se encuentra vigente la ley 14437, que modificó el artículo 51 del CCA e impuso en el inciso 1º como criterio rector el principio objetivo de la derrota, en lugar de la distribución de costas por su orden. Ahora bien, en diversas causas en las cuales he votado propicie que si la totalidad de la tramitación de la causa, la sentencia de primera instancia y la etapa recursiva se había producido con anterioridad a la modificación del art. 51 del CCA (Boletín Oficial del 8/2/13 BO N° 27006) las costas debían imponerse por su orden, mas entiendo que esa postura no resulta de aplicación en autos. Es que, la sentencia de grado que hizo lugar a la demanda entablada por los actores contra Ferrobaires y Ferroexpreso Pampeano, y que por otro lado rechazó la pretensión contra Edgardo Oscar Taborda fue dictada el día 19/08/14 (fs.650/667) y la apelación de la actora fue presentada el día 05/09/14 (fs. 676/680) surgiendo con claridad que la sentencia y la totalidad de la actividad recursiva fue realizada con posterioridad a la modificación del art. 51 del CCA. En tales condiciones, cabe recordar que en el terreno procesal, en principio la aplicación de las normas es inmediata en aquéllas causas pendientes, debiendo los actos procesales regirse por la ley vigente en el momento en que se produce, razón por la cual en este caso debe aplicarse la norma en su redacción actual (cfr. CCCSM, sala Segunda causa 48028/2 S. VII/2000). Por ello, encuentro mérito para revocar la decisión de grado que impuso las costas en el orden causado, debiendo imponerse las mismas a las codemandadas Ferrobaires y Ferroexpreso Pampeano S.A. en su calidad de vencidas sustanciales del litigio; imponiendo a la actora las costas por el rechazo de la demanda contra el Sr. Taborda (art. 51 inc. 1 in fine ley 12008, texto según ley 14.437). ASI VOTO. Por todo lo expuesto, propongo: (i) Rechazar los agravios dirigidos contra la responsabilidad de los actores y del conductor de la locomotora, (ii) hacer lugar al agravio dirigido contra la forma de imposición de las costas, y en consecuencia: a) imponer las costas de primera instancia a las codemandadas Ferrobaires y Ferroexpreso Pampeano S.A. en su calidad de vencidas sustanciales del litigio; b) imponer a la actora las costas por el rechazo de la demanda contra el Sr. Taborda (art. 51 inc. 1 in fine ley 12008, texto según ley 14.437 y art. 274 CPCC, art. 77.1. CCA), (iii) las costas de alzada se imponen en el orden causado atento los vencimientos parciales -art. 51 CCA, según ley 14437, y art. 274 CPCC, art. 77.1. CCA; (iv) diferir la regulación de honorarios para el momento procesal oportuno. ASÍ VOTO. A la cuestión planteada, la Señora Jueza Ana María Bezzi y el Señor Juez Hugo Jorge Echarri, votan en igual sentido y por los mismos fundamentos. SENTENCIA Por lo expuesto en el acuerdo que antecede, el Tribunal resuelve: 1º) Rechazar los agravios dirigidos contra la responsabilidad de los actores y del conductor de la locomotora, 2º) hacer lugar al agravio dirigido contra la forma de imposición de las costas, y en consecuencia: a) imponer las costas de primera instancia a las codemandadas Ferrobaires y Ferroexpreso Pampeano S.A. en su calidad de vencidas sustanciales del litigio; b) imponer a la actora las costas por el rechazo de la demanda contra el Sr. Taborda (art. 51 inc. 1 in fine ley 12008, texto según ley 14.437 y art. 274 CPCC, art. 77.1. CCA), 3º) las costas de alzada se imponen en el orden causado atento los vencimientos parciales -art. 51 CCA, según ley 14437, y art. 274 CPCC, art. 77.1. CCA; 4º) diferir la regulación de honorarios para el momento procesal oportuno. Regístrese. Notifíquese. Oportunamente devuélvase. 001487E