

Empresa Ferroviaria Accidente En El Anden Pasajero Embestido Por Otro Pasajero

JURISPRUDENCIA

Empresa ferroviaria. Accidente en el andén. Pasajero embestido por otro pasajero

Se revoca la sentencia apelada y se rechaza la demanda de daños y perjuicios derivados de las lesiones sufridas por la actora al ser embestida por otro pasajero en el ingreso al andén de una estación ferroviaria, por entender que logró demostrarse que el accidente se produjo por exclusiva culpa de un tercero por el cual la empresa demandada no debe responder, ni tenía la obligación de citarlo a juicio para consagrar su eximición.

En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los 19 días del mes de febrero del año dos mil quince, reunidos en Acuerdo los Señores Jueces de la Sala ?A? de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, para conocer en los recursos de apelación interpuestos en los autos caratulados: ?Carra, Marta Susana c/ Ferrovías S.A.C. s/daños y perjuicios?, respecto de la sentencia de fs. 259/264 vta., el Tribunal estableció la siguiente cuestión a resolver: ¿Es ajustada a derecho la sentencia apelada? Practicado el sorteo resultó que la votación debía realizarse en el siguiente orden: Señores Jueces de Cámara Doctores: HUGO MOLTENI - RICARDO LI ROSI - SEBASTIÁN PICASSO.- A las cuestiones propuestas el Dr. HUGO MOLTENI dijo: 1°.- La sentencia de fs. 259/264 vta. admitió, con costas, la demanda promovida por la Sra. Marta Susana Carra contra Ferrovías S.A.C., en virtud del reclamo formulado por el resarcimiento de los daños y perjuicios derivados de las lesiones sufridas por la actora, en ocasión de ser embestida por otro pasajero a la altura del ingreso al andén en la estación de Boulogne, Provincia de Buenos Aires, el día 8 de noviembre de 2011, a las 07:01hs. En consecuencia condenó a la sociedad emplazada a abonarle a la demandante, en el plazo de diez días, la suma de ... Pesos (\$...), con más sus intereses y costas del proceso.- Contra ese pronunciamiento, apelaron ambas partes, cuyas expresiones de agravios lucen a fs. 285/286 y 292/307 vta., respectivamente, habiendo obtenido réplica las primeras a fs. 310/313 vta. y a fs. 315/320 vta. las deducidas por la emplazada.- Mientras la accionante se queja de los montos acordados en relación a los rubros ?incapacidad física y psíquica? y ?daño moral?, la empresa demandada cuestiona la responsabilidad que en el caso le fue atribuida, así como las sumas fijadas a favor de la actora por ?daño físico?, ?daño moral? y los gastos causídicos impuestos a su parte.- 2°.- Por elementales razones de método, abordaré inicialmente los agravios introducidos por la empresa ?Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria? que apuntan a cuestionar la responsabilidad que se le ha atribuido en el presente caso.- La emplazada se agravia al sostener que en la especie se impuso a su parte una obligación de seguridad respecto de un suceso originado por un tercero que en forma descuidada atropelló a la actora al descender. Asimismo, critica que el Sr. Juez ?a-quo? sostuvo que la emplazada no requirió la citación del tercero que habría empujado a la actora. Si bien reconoce su responsabilidad por las contingencias propias de la explotación ferroviaria, niega haber asumido la obligación de mantener indemne a los contratantes para un hecho como el de autos. Asegura que no se efectuó distinción alguna respecto a las facultades y obligaciones del Estado que no fueron delegadas en la empresa ferrocarril concesionaria. Afirma que la decisión adoptada es arbitraria y que no incumbía a su parte probar nada, dado que la propia actora reconoció que fue otro pasajero el que la embistió. De tal manera, considera que la sentencia apelada desnaturaliza la obligación de la demandada, de un modo más amplio que el emanado del art. 184 del Código de Comercio. Considera absurdo el planteo de la actora acerca de que se coloque personal en cada una de las puertas de la formación y en las plataformas, para que descendan los pasajeros de manera ordenada, pues asegura que ello está prohibido por la ley de ferrocarriles, en la medida que no le impone la obligación en tal sentido. Sostiene que no es factible llevar a ese extremo la garantía de indemnidad del pasajero, por lo cual solicita se valore específicamente el caso de autos y se revoque la sentencia apelada.- 3°.- A efectos de dirimir la responsabilidad atribuida a la parte demandada, resulta aplicable el régimen establecido por el artículo 184 del Código de Comercio, que establece la inversión de la carga de la prueba, al imponer a la transportista el pleno resarcimiento de los daños causados en caso de muerte o lesión de un viajero durante el transporte, excepto que aquélla acredite que el accidente provino de fuerza mayor o sucedió por culpa de la víctima o de un tercero por quien no sea civilmente responsable (conf. esta Sala, mis votos en libres n 51.280 del 04-10-89; n 181.125 del 16- 08-96 y n 264.982 del 15-09-99, entre muchos otros).- Esa norma compromete la responsabilidad de la empresa de transporte, porque impone una obligación resarcitoria, con o sin culpa de ella, con las solas eximentes que provengan de la fuerza mayor, la culpa de la víctima o de un tercero por quien la empresa no sea civilmente responsable. Constituye, entonces, una responsabilidad "ex lege", de naturaleza objetiva, impuesta por el legislador por razones de política en materia de transportes, para inducir a las empresas a extremar las precauciones respecto a la buena calidad, perfecto estado y funcionamiento del material, la capacitación y buen desempeño de su personal, y el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos. Ello se instituye en amparo de las posibles víctimas, para quienes el resarcimiento resultaría ilusorio en la mayoría de los casos, si tuviera

que probar la culpa del transportista (conf. esta Sala, mis votos en L. 51.280, del 4- 10- 89 y L. 108.694 del 4- 6- 92, entre muchos otros y 179.783 del 22- 11- 95 y voto del Dr. Li Rosi en L. 548.978 del 3-5-2010, entre otros).- En este mismo sentido se ha señalado que por el contrato de transporte, el transportador asume la obligación de llevar al pasajero sano y salvo hasta el lugar de destino, puesto que ésta es una consecuencia virtual del contrato celebrado (conf. art. 1198 Código Civil y art. 162 del Código de Comercio). Por lo tanto, si en el curso del viaje aquél sufre un daño, por ello sólo queda comprometida la responsabilidad del transportador, sin necesidad de acreditar la culpa de éste, pues sabido es que la culpa contractual se presume o, si se prefiere, queda establecida por el incumplimiento material del deudor de una obligación determinada, incumbiendo a quien pretende exculparse, la demostración de que el incumplimiento fue impuesto por un caso fortuito, no imputable al deudor (conf. esta Sala, L. 80.369 en J.A. 1963 II- 20).- Ahora bien, en la especie se dispuso - como medida para mejor proveer- la incorporación de los registros correspondientes al libro de novedades de la Estación Boulogne del Ferrocarril Belgrano Norte. Dicho requerimiento fue cumplido por la emplazada a fs. 254/255, de donde surge que el día 8 de noviembre de 2011, a las 07:05 una pasajera sufrió ?choque involuntario? con otro pasajero, al intentar ingresar a la plataforma descendente media, la cual fue derivada a la Clínica San Martín.-

En función de ello y lo relatado por el testigo Javier Quiroz a fs. 172/173 -que no presencié el accidente, dado que sólo visualizó a la actora tendida en el andén-, el Sr. Juez de grado entendió que la víctima sufrió la lesión por la cual reclama, durante la ?ejecución del contrato de transporte?. Asimismo, estimó que la obligación de seguridad de la empresa de transporte ferroviario se encuentra sujeta a lo dispuesto por el art. 184 del Código de Comercio, en consonancia a lo normado por el art. 42 de la Constitución Nacional, relativa a la protección de la cual resultan acreedores consumidores y usuarios.- Ciertamente, la ocurrencia del accidente en la plataforma descendente de la estación de Boulogne ha quedado demostrada con la documentación aportada por la propia demandada. Asimismo, quedó comprobado que la caída de la actora desde su propia altura, obedeció a la embestida involuntaria de otro pasajero que se disponía a egresar del andén, al mismo tiempo en que la actora ingresaba al lugar, cuando aún no había abordado la formación ferroviaria; es decir, cuando todavía no era transportada hacia su destino.- De manera que, tórnase imperioso en el caso analizar si ese accidente protagonizado por la accionante, con posterioridad a la celebración del contrato de transporte con la emplazada, puede serle reprochado a esta última, por incumplimiento de alguna de las medidas de seguridad a su cargo.- En este orden de ideas, la ley 2873 de ferrocarriles contiene directivas precisas, no sólo en cuanto reitera el principio general de que ?en casos de accidentes, incumbe a las empresas probar que el daño resulta de caso fortuito o de fuerza mayor? (art. 65, último párrafo), sino en tanto exige que ?toda empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en todo el trayecto del camino, de día y de noche, desde que empiece hasta que termine el movimiento diario, el número de empleados que fuese necesario para que el servicio se haga con regularidad y sin tropiezos ni peligro de accidentes. Estos empleados estarán provistos de las instrucciones y medios requeridos para el buen funcionamiento de sus obligaciones? (art. 11).- De la normativa anteriormente señalada, se colige que el transportista debe adoptar las medidas atinentes a la prevención de los riesgos que la prestación del servicio acarrea para los pasajeros, consumidores o usuarios de un servicio (Conf. CSJN en autos ?Uriarte Martínez, Héctor V. c/ Tptes. Metropolitanos Gral. Roca s/ Ds. y Ps., del 9/3/2010, publicado en SJA 8*9/2010).- Cabe señalar que, la concesión de servicio público es el acto mediante el cual el Estado encomienda a una persona -individual o jurídica, privada o pública- por tiempo determinado, la organización y el funcionamiento de un servicio de carácter público: dicha persona, llamada ?concesionario?, actúa a su propia costa y riesgo, percibiendo por su labor la retribución correspondiente, que puede consistir en el precio pagado por los usuarios o en subvenciones y garantías otorgadas por el Estado, o en ambas cosas a la vez. En consecuencia, la explotación del servicio público la hace el concesionario a su propia costa y riesgo. Ello significa que toda responsabilidad que derive de hechos que concreten el ?ejercicio? de la concesión, le corresponde al concesionario (conf. Marienhoff, ?Tratado de Derecho Administrativo?, T III-B, Abeledo Perrot, pág. 595).- Por otra parte, el concesionario obra por su cuenta, de modo que todo su accionar debe ser atribuido a su propia responsabilidad. El accionar ?bajo su propio riego? indica claramente que asume en forma directa y personal las consecuencias, favorables o no, de su negocio, consistente en la explotación del servicio (conf. Pérez Hualde, Alejandro, ?El concesionario de servicios públicos privatizados (la responsabilidad del Estado por su accionar)?, 1997, LexisNexis - Depalma, Lexis N 6502/000202).- De más está decir que se está en presencia de una empresa que tiene a su cargo la explotación de una actividad riesgosa, al prestar un servicio público. Debe cumplir con sus obligaciones de buena fe, protegiendo a los pasajeros; esto es, adoptando los mecanismos mínimos que impidan la ocurrencia de sucesos desafortunados.- Sin embargo, considero que en el caso no es factible responsabilizar a la empresa demandada por la embestida involuntaria sufrida por un pasajero en las inmediaciones de la plataforma de la estación Boulogne. Claramente, este tropiezo - seguido de la ulterior caída de la demandante- obedeció a una circunstancia accidental, por la cual no sería factible efectuar reproche alguno a la emplazada. Es que, ese traspié o colisión entre pasajeros fue el resultado de un hecho netamente de distracción o apuro de otra persona, es decir, a un accidente producido por la torpeza de un tercero. Y, lo cierto es que por ese tercero la accionada no debería responder, en la medida que no se

encuentra unido al dueño o guardián o al transportista, por vínculos de dependencia civil (conf. Kemelmajer de Carlucci, comentario al art. 1113 en ?Código Civil y leyes complementarias comentado, anotado y concordado?, dirigido por Belluscio, Augusto C. y coordinado por Zannoni, Eduardo A., p. 567, n° 76 b).- El mero hecho de que ambos hayan celebrado un contrato de transporte con la empresa ferroviaria, no configura un supuesto de excepción en virtud del cual la emplazada se vea compelida a responder en el marco de una relación de consumo.- No encontramos obstáculos para que la relación entre pasajero y empresa prestadora del servicio ferroviario pueda ser encuadrada como una típica relación de consumo, en función de lo prescripto por los arts. 1 y 2 de la Ley de Defensa del Consumidor y del Usuario N° 24.240/93 (y más ahora con la modificación dispuesta por Ley 26.361/08 que extiende el ámbito de aplicación a cualquier servicio público, conf. art. 3 parte final), con las ventajas que se desprenden de la aplicación del art. 40 de la normativa especial de consumo, que prevé la responsabilidad objetiva derivada del vicio o riesgo en la prestación del servicio por violación de la obligación de seguridad derivada de los arts. 5 y 6 de la citada ley. Y la aplicación del principio in dubio pro consumidor del art. 3°.- La reciente modificación a la Ley de Defensa del Consumidor amplió la noción de usuario a quien, sin ser parte de una relación de consumo, como consecuencia o en ocasión, de ella utiliza servicios como destinatario final, y a quien de cualquier manera está expuesto a una relación de consumo.- La relación de consumo excede el marco contractual abarcando todas las circunstancias previas que encaminan o conducen a la contratación (oferta, publicidad, suma de puntos por utilización del servicio, etc.) y posteriores a la celebración del contrato.- Precisamente este ensanchamiento de la relación de consumo y de la noción de usuario (incluyendo no solamente al que compró el boleto -usuario efectivo- sino a cualquier tercero que encontrándose dentro o en las zonas de ingreso o egreso al predio ferroviario concesionado haya sufrido algún perjuicio -usuario potencial o eventual-), nos permitirá encuadrar y resolver con mayor precisión algunas circunstancias fácticas que generaban dudas en la doctrina y la jurisprudencia relacionadas al comienzo y al fin del contrato de transporte.- Empero, como he anticipado, probado debidamente que el hecho tuvo su origen en la distracción o colisión involuntaria y accidental proveniente de otro pasajero que egresaba de la plataforma, tal como lo reconoce la propia accionante, las secuelas por las cuales se demanda no pueden serle causalmente atribuidas a la demandada por un incumplimiento del deber de seguridad por ella asumido, desde que no existe ningún elemento que persuada acerca de la omisión de alguna prestación de ese orden, que hubiese podido aventar la acción dañosa del ignoto responsable. Por el contrario, como ha quedado establecido, logró demostrarse la eximente legal de responsabilidad invocada por la emplazada al contestar demanda; esto es, que el accidente se produjo por exclusiva culpa de un tercero por el cual ?Ferrovías S.A.C.? no debe responder, ni tenía la obligación de citarlo a juicio para consagrar su eximición.- De manera que, los fundamentos vertidos, me inclinan por admitir los agravios introducidos por la demandada, revocar la sentencia apelada y desestimar la demanda entablada.- 4°.- En función de lo normado por el art. 279 del Código Procesal, corresponde adecuar la imposición de costas dispuesta en la sentencia de grado.- El ordenamiento procesal vigente adhiere al principio generalmente aceptado en la legislación nacional y extranjera cuyo fundamento reside básicamente en el hecho objetivo de la derrota, como base de su imposición.- Aún cuando el referido principio no es absoluto -ya que el propio Código Procesal contempla distintas excepciones, algunas impuestas por la ley y otras libradas al arbitrio judicial, tal como lo dispone el artículo 68 en su segundo párrafo-, lo cierto es que esta Sala tiene decidido que la sola creencia subjetiva de la razón probable para litigar, no es por sí suficiente para eximir del pago de las costas al perdedor, pues es indudable que -salvo hipótesis de actitudes maliciosas- todo aquél que somete una cuestión a los tribunales de justicia es porque cree tener la razón de su parte, mas ello no lo exime del pago de los gastos del contrario si el resultado no le es favorable.- Por ello entiendo que en la especie no se brindan razones que objetivamente permitan soslayar ese principio procesal, por lo que las costas de ambas instancias deben ser soportadas por la actora (art. 68, primer párrafo, del Código Procesal).- Así lo voto.- El Dr. Ricardo Li Rosi, votó en el mismo sentido por razones análogas a las expresadas en su voto por el Dr. Hugo Molteni.- El Dr. Sebastián Picasso no interviene por hallarse en uso de licencia (art. 109 del R.J.N.).- Con lo que terminó el acto.- Es copia fiel de su original que obra a fs. del Libro de Acuerdos de la Sala ?A? de la Excm. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil.- Buenos Aires, febrero de 2015. Y VISTOS: I.- Por lo que resulta del acuerdo que informa el acta que antecede, se revoca la sentencia de grado y se rechaza la demanda entablada.- Las costas de ambas instancias se imponen a la accionante.- II.- Al respecto, debe partirse del principio jurisprudencial, según el cual, en estos supuestos, el interés material discutido no varía según que la pretensión deducida prospere totalmente o sea rechazada. A esos efectos, la misma trascendencia tiene el reconocimiento de un derecho como la admisión de que el supuesto derecho no existe. De ahí que, ante la alternativa de rechazo de demanda, debe computarse como monto del proceso el valor íntegro de aquella, aplicándose analógicamente las reglas que rigen el supuesto de demanda totalmente admitida (conf. esta Sala, H.263.444 del 18/2/99, id. H.393.030 del 13/2/04, entre muchas otras).- En consecuencia, valorando la extensión e importancia de los trabajos realizados en autos por los profesionales intervinientes, etapas cumplidas, dentro de las tres en las que se divide el presente proceso, lo normado por los arts. 1, 6, 7, 37 y 38 de la ley 21.839 y, en lo pertinente lo establecido por la ley 24.432, como así lo resuelto en

000476E