

## Danos Y Perjuicios Accidente De Transito Defecto De Fabricacion Del Vehiculo Carga De La Prueba

DOMINGO, 10 DE ENERO DE 2021

### JURISPRUDENCIA

Daños y perjuicios. Accidente de tránsito. Defecto de fabricación del vehículo. Carga de la prueba Se mantiene la responsabilidad de las codemandadas por el accidente sufrido por el actor al despistar y volcar, pues ante la falta de colaboración probatoria de estas cabe concluir que existió en el rodado un defecto de fabricación, y que fue ello lo que provocó el resultado dañoso.

En Buenos Aires, al 1er. día de noviembre 2016, se reúnen los Señores Jueces de la Sala D de la Excelentísima Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial de la Capital Federal, con el autorizante, para dictar sentencia en la causa ? LIBERMAN ALEJANDRO MARCELO c/ BAVARIAN MOTORS S.A. s/ ORDINARIO ?, registro n° 54.650/2007, procedente del JUZGADO N° 5 del fuero (SECRETARIA N° 10), en los cuales como consecuencia del sorteo practicado de acuerdo con lo previsto por el art. 268 del Código Procesal, resultó que debían votar en el siguiente orden, Doctores: Garibotto, Heredia, Vassallo. Estudiados los autos la Cámara planteó la siguiente cuestión a resolver: ¿Es arreglada a derecho la sentencia apelada? A la cuestión propuesta, el Señor Juez de Cámara, Doctor Garibotto dijo: I. La listis y la sentencia de primera instancia. Por cuanto los hechos en que las partes sustentaron las posturas que asumieron aparecen suficientemente relacionados, sólo haré una muy breve reseña de lo que constituye la materia de este proceso. i. Alejandro M. Liberman demandó a Bavarian Motors S.A., a Guini Servicios S.A. y a Honda Motor de Argentina S.A. por los daños y perjuicios provocados en virtud del accidente que protagonizó, que atribuyó a las fallas en su vehículo 0km. Honda Civic dominio ?, cuya compra había efectuado unos meses antes del siniestro. Adujo que el despiste y vuelco de su rodado se debió a fallas de fabricación o mal diseño de las piezas, y detalló los daños sufridos y los rubros reclamados: \$200.000 por daño físico; \$ 100.000 por lucro cesante; \$ 1.000 por gastos de farmacia, medicamentos y asistencia médica; \$ 2.100 por valor de reposición de vestimenta y reloj; \$ 10.000 por privación de uso y gastos de traslado; \$ 1.200 por gastos de escribanía; \$ 100.000 por daño moral; \$ 50.000 por daño psíquico y \$ 900 por gastos futuros. ii. Honda Motor de Argentina S.A. negó la responsabilidad que le fue endilgada y señaló que el accidente se produjo por la inexperiencia del actor al volante. Impugnó la mecánica del accidente relatada en la demanda, y cuestionó el informe pericial y los testimonios obrantes en la causa penal iniciada en virtud del accidente. iii. Por su lado, Bavarian Motors S.A. opuso excepción de incompetencia y prescripción. Alegó que la garantía legal por fallas o defectos de fabricación dispuesta por la ley de Defensa del Consumidor es de tres meses por lo que el reclamo se encontraba fuera de plazo legal. Reconoció que Guini Servicios S.A. efectuó las revisiones técnicas pre entrega y el service correspondiente a los 1.000 km., sin perjuicio de lo cual, al igual que la otra codemandada, imputó la responsabilidad del siniestro al actor por su falta de idoneidad y pericia en la conducción del vehículo. Impugnó los rubros reclamados. iv. En igual sentido contestó demanda Guini Servicios S.A. v. En la audiencia celebrada en fs. 1114/1115 las partes acordaron que el tribunal se expidiera en primer lugar respecto de la atribución de responsabilidad de los demandados, y que en su caso, luego se tratarían los daños reclamados. vi. El sr. juez de grado admitió la demanda y condenó a Bavarian Motors S.A., a Honda Motor de Argentina S.A. y a Guini Servicios S.A., a quienes impuso las costas derivadas de la litis.

En primer lugar, rechazó la excepción de prescripción opuesta por las demandadas en virtud de que Honda Motor de Argentina S.A. extendió el plazo de garantía previsto en la ley 24.240 a 3 años o 100.000 km., pautas que no se encontraban cumplidas en el caso. Seguidamente, y luego de señalar que las demandadas no aportaron prueba tendiente a demostrar que el accidente se produjo por causas imputables al actor, halló demostrado que ellas incumplieron el deber de seguridad, por lo que las consideró responsables del siniestro sufrido por el actor. II. Los recursos. En fs. 1176 Honda Motor de Argentina S.A. apeló la sentencia y fundó su recurso en fs. 1213/1223, el cual recibió respuesta en fs. 1228/1244. Lo mismo hicieron Bavarian Motors S.A. y Guini Servicios S.A. en fs. 1178, quienes presentaron su memorial en fs. 1207/1209, que fue contestado por el actor en la pieza de fs. 1225/1227. Agravios de Bavarian Motors S.A. y de Guini Servicios S.A. i. Se quejaron ambas de que el sentenciante no decidiera que el accidente fue causado por la impericia del actor. Indicaron que de las pericias obrantes en la causa quedó demostrado que el vehículo, una vez salido de la calzada, debió caer en la mano derecha y no en la contraria y agregaron que no fue acreditado que el hecho se hubiere producido del modo descripto por el actor. Se agraviaron también de que no se tuviera en cuenta la posibilidad del estado de somnolencia del actor o de una falsa maniobra, junto con la ?casi absoluta seguridad del exceso de velocidad? (sic). ii. También se quejaron de la valoración efectuada por el sentenciante respecto de las pericias producidas en autos, y centraron su agravio en que el sr. juez de grado hubiere considerado a dichos informes insuficientes o carentes de base científica; y en similar sentido se expresaron respecto del informe producido por el ingeniero Néstor Iglesias, que fue dejado de lado

por no haber sido ordenado en los términos del art. 457 del Cód. Procesal. iv. En relación a la ley 24.240, adujeron que el actor, como consumidor, debió probar el defecto, el daño y su conexión causal, y afirmaron que no lo hizo. v. Adujeron también que el magistrado no efectuó una reconstrucción histórica de lo acontecido y que se apartó de los dictámenes de los expertos. Con esa base, concluyeron que la solución a la que se arribó debió ser opuesta a la que quedó plasmada en la sentencia. Agravios de Honda Motor de Argentina S.A. i. Se quejó de que se considerara que las pruebas producidas en autos no fueran suficientes para probar la dinámica del accidente, y que resultara necesario contar con una pericia en accidentología. Aseveró que al ofrecer la prueba pericial mecánica, requirió al perito que se expidiera respecto de la mecánica del accidente, y agregó que tanto la especialidad del experto como los puntos de pericia fueron admitidos por el sentenciante al proveer la prueba ofrecida. Se refirió luego al informe técnico y dijo que de éste surge que la causa del accidente pudo haber sido una falla en la atención de manejo por parte del conductor y, también, que no se contó con elementos que pudieran determinar que alguna pieza se hubiere dañado sobre el asfalto. ii. Señaló la quejosa ser contradictorio que por un lado el magistrado considerara insuficientes las pericias mecánicas realizadas en la causa señalando que debió haberse producido una pericia accidentológica y luego aludiera al modo en que habría sucedido el accidente concluyendo que una supuesta falla en el porta maza trasero derecho fue lo que produjo el desprendimiento de la rueda provocando el vuelco del rodado. En cuanto a este asunto negó que de las pericias obrantes en la causa se pudiera inferir una falla en la mencionada pieza y aseveró que su rotura fue producto del impacto causado por el accidente, que fue provocado por la excesiva velocidad con que era conducido el vehículo según así lo dictaminó el consultor técnico por ella designado. Añadió que tanto el INTI como los ingenieros de la UBA señalaron no haber hallado defectos en los materiales estudiados del rodado. Aseveró no ser cierto que la supuesta falla del porta maza trasero derecho hubiera provocado el desprendimiento de la rueda. Sobre esto aludió a lo dictaminado por el perito mecánico en cuanto que la rueda se habría desprendido en el páramo por causa del impacto con la zanja allí existente, sostuvo que tal cosa quedó también demostrada por los rastros de tierra y pasto que contenía, y agregó que si los hechos hubieran ocurrido como lo juzgó el sentenciante, el vehículo habría circulado en dirección opuesta a aquella en que lo hizo, desviándose a la derecha y no hacia la izquierda según fue peritado. Se quejó, entonces, de que el sentenciante se hubiera apartado de las conclusiones de la pericia sin haber dado razones fundadas para ello. Citó jurisprudencia y enumeró las conclusiones que su parte extrae sobre lo sucedido en autos. iii. Manifestó su disconformidad con la sentencia en cuanto sostuvo que se dio en el caso un supuesto de responsabilidad objetiva, resultando de aplicación la inversión de la carga de la prueba dispuesta en el art. 40 de la ley 24.240. Adujo al respecto que el actor tenía la carga de probar una falla en el brazo de suspensión trasero derecho, es decir, el desperfecto del producto, para que fuera procedente la aplicación de la norma citada. Añadió que el juez a quo se basó en presunciones subjetivas que no tienen sustento en los elementos de prueba de la causa. iv. Agravió a la recurrente que se hubiere considerado en el pronunciamiento de grado que no prestó colaboración con el esclarecimiento del accidente, valorando dicha conducta de manera negativa en los términos del art. 388 del Código de rito. Explicó que los planos originales de ciertas piezas del vehículo siniestrado no fueron entregadas al perito mecánico en virtud del secreto industrial, como modo de evitar que la información llegue a manos de competidores; agregó que por ello ofreció en su reemplazo una pieza similar a la siniestrada para que el perito pudiera efectuar las comprobaciones que estimara pertinentes; señaló que tal cosa no fue aceptada por el actor, y afirmó que nunca fue intimada para que acompañara aquellos planos. III. La solución. Hállase fuera de discusión que el día 30 de septiembre de 2006 el actor conducía el rodado de la marca Honda que en enero de ese mismo año había adquirido, que así lo hacía por la ruta nacional n° 9 con dirección a esta ciudad, y que cerca de las 9,30 hs. el rodado se despistó y volcó. Empero, el disenso se centra en la causa que provocó el accidente, pues mientras que el actor sostuvo que éste fue producto de un defecto de fabricación del vehículo -y así fue juzgado en la instancia de grado-, las demandadas, todas ellas, sostuvieron que el evento se produjo por causas imputables al conductor. La unidad argumental de este aspecto crucial de los recursos que las defensas introdujeron justifica el unitario tratamiento de esta cuestión. i. No cabe duda de que el vehículo conducido por el actor se deslizó hacia la izquierda de la línea de marcha, que cruzó el carril por el que circulaba y que impactó y volcó sobre la zanja que se encuentra en la zona divisoria de las manos norte y sur de la ruta arriba mencionada, desde la que se desplazó sobre su techo hasta terminar ubicado sobre la banquina de la mano contraria de aquella por la que transitaba. Sobre esto, elocuente es cuanto surge del peritaje que se incorporó en fs. 709/715, del croquis que el mismo se dibujó en fs. 724 y de la fotografía en la que hizo igual cosa de fs. 727, todo lo cual coordina con lo informado por los oficiales de la policía de la Provincia de Buenos Aires en el quicio de la causa labrada por derivación del siniestro, en fs. 752/753. Quedó probado que no fue el desprendimiento de la rueda trasera derecha lo que provocó el accidente. Para formar convicción sobre esto alcanza con leer el peritaje a que aludo, donde el experto dictaminó que si la rueda se hubiera desprendido mientras el auto se encontraba sobre la calzada, se habrían encontrado en el camino testimonios del impacto -inexistentes en el caso- y que el vehículo no habría podido avanzar más allá del páramo (fs. 713 vta.). Por ello, concluyó el experto que si la rueda se hubiere salido durante la marcha sobre la

calzada, el vehículo habríase despistado hacia la derecha, tomando como centro de giro el amarre con la superficie -es decir, el asfalto- (punto 5 de fs. 714 vta./715). Todo lo cual coordina con lo manifestado en la pieza inaugural del expediente: allí el actor relató que, según le dijeron quienes inmediatamente de producido el evento le asistieron (dos médicos que presenciaron el accidente), el automóvil ?comenzaba a saltar de atrás hasta que en un momento dado la rueda trasera derecha se desprendió y salió volando, al tiempo que se produjeron los vuelcos y tumbos...? (v. específicamente, fs. 192, 2° párrafo). Más allá, entonces, de que el testimonio de ambos galenos no fue recogido en el curso de la litis, el examen de lo peritado con arreglo a lo normado por el art. 477 del Cód. Procesal sustenta la versión que sobre la forma de ocurrencia del siniestro brindó el iniciante. ii. Lo que éste afirmó fue que ?Al automóvil se le fractura el ?brazo de la suspensión trasera derecha? lo que hizo despistarlo solo, sin responder a los controles... (fs. 192 vta., cap. ?Responsabilidad?, 2° párrafo). En las pericias ordenadas en estas actuaciones se evacuaron preguntas y se produjeron pruebas tendientes a descubrir si hubo fallas en la composición de las piezas del vehículo y se intentó dilucidar, también, el motivo del accidente. Sin embargo no se obtuvieron resultados concretos que permitan dar certeza sobre este asunto. Veamos. (i) El perito no observó testimonios de impacto sobre tres piezas analizadas (el eje porta maza de la rueda trasera derecha, de la trasera izquierda y de la delantera derecha) lo que le llevó a concluir que el esfuerzo generador de las roturas fue aplicado sobre otros elementos, probablemente, sobre la rueda correspondiente, por lo que dictaminó que las roturas fueron resultado de un impacto dada la falta de deformaciones en sus estructuras (fs. 712). Continuó el experto diciendo que ?en la técnica no es posible que piezas como las observadas rompan en la forma en que lo hicieron si no existe una fuerza externa que genere la sollicitación de la rotura?, aunque no pudo explicar cómo se produjeron todas esas roturas debido a la cantidad y grado de deformaciones observadas en los restos (fs. 714). En la respuesta a las impugnaciones efectuadas por el actor el experto agregó que las roturas no indicaron presencia de testimonios de fatiga, que no se observaron deformaciones en las piezas analizadas, y que tampoco fueron advertidos testimonios que permitieran determinar un régimen de trabajo anormal de las piezas peritadas (fs. 859). (ii) El informe proveniente del INTI, examinadas esas mismas tres piezas, concluyó que ?No se detectaron indicaciones relevantes fuera de la zona de rotura? (fs. 746/748). (iii) En el quicio de la causa penal a que arriba aludí se agregó un escueto informe elaborado por un ingeniero mecánico que interpreta aquél producido en fs. 752/753, sobre cuya base concluyó que la causa del accidente lo fue ?el colapso de una pieza del tren trasero, que provocó la pérdida de estabilidad direccional, originándose el vuelco, finalizando el derrotero sobre la banquina de la mano contraria?. Empero, no dejaré de señalar que ese dictamen no aparece sustentado en algún análisis efectuado sobre las piezas del vehículo, de manera que su validez probatoria es de relativa trascendencia. (iv) El último informe al que haré referencia fue elaborado por los ingenieros de la Facultad de Ingeniería de la U.B.A. (fs. 978/996). Informaron los profesionales la composición química del porta maza trasero derecho y del izquierdo (PMTD y PMTI) y concluyeron que si bien en el derecho el contenido de fósforo es levemente superior que en el otro, esos valores son consistentes con lo habitualmente encontrado en fundiciones nodulares como las analizadas (fs. 978). En cuanto al estudio metalográfico observaron pequeños defectos internos asociados al proceso de fabricación del material, pero los consideraron normales y afirmaron que no se los podría asociar a la ocurrencia de la falla (fs. 981). Más adelante indicaron que al carecer de información del fabricante no se pudo establecer si los defectos encontrados se hallaban dentro de los valores admisibles (fs. 991). Luego hicieron un estudio de micropureza. Comparados los resultados obtenidos con los medidos en las muestras de los porta maza traseros, indicaron que se encuentran dentro del rango de composición para el carbono, silicio y manganeso, y que en el caso del fósforo, superan ligeramente el valor que normalmente se presenta en el material. Agregaron que no les fue posible determinar si la muestra analizada debe cumplir con los valores de referencia indicados. Señalaron también que se han reportado casos en los que el contenido del fósforo disminuye la tenacidad de las fundiciones nodulares (fs. 982). Analizaron el PMTD y describieron que su fractura se asoció a la fractura de otras tres zonas. Primero se refirieron a lo que llamaron ?zona A?, e indicaron que dicha fractura no se produjo en el PMTD sino en la chapa de acero que lo vincula al chasis del vehículo, y que la deformación y fractura de esa zona se debió a un hecho previo (fs. 984/985). Respecto de lo que denominaron ?zona B? no pudieron determinar el modo de la fractura debido a su estado de deterioro (fs. 985); sin embargo señalaron que dado que la fractura se produjo sin deformación plástica macroscópica, podría estimarse que la superficie de fractura presenta una característica de tipo frágil (fs. 986 y 987), y añadieron que lo mismo sucede en la ?zona C? (fs. 989). Indicaron que dicha fractura frágil pudo atribuirse a la magnitud del impacto, o también a las propiedades del material, o ambos motivos en conjunto (fs. 990). Agregaron que no detectaron fracturas o fisuras previas (fs. 990). Y si bien afirmaron haber observado defectos de fabricación mayores en el PMTI que en el PMTD (fs. 992), también refirieron que no se detectaron aspectos que pudieran ser relacionados con un funcionamiento anormal de las piezas (fs. 993), ni que dichos defectos se vinculen al inicio de la fractura (fs. 994). Tampoco observaron inclusiones metalográficas que se consideren anómalas con respecto a la microestructura y composición del material y que puedan ser relacionadas con las características de las fallas observadas, ni estados de rugosidad que se consideren anómalos (fs. 993). Concluyeron, entonces, que

los defectos de fabricación encontrados son superficiales y subsuperficiales, y dijeron no haber hallado evidencias que vinculen esos defectos a la fractura de la pieza siniestrada (fs. 993). Pero seguido a esta conclusión, reiteraron que debido a la falta de las especificaciones técnicas asociadas a los requerimientos de calidad de las partes peritadas, no pudieron contar con un patrón de comparación para la evaluación (fs. 993/994). En relación a la mecánica del accidente, y teniendo en cuenta la versión brindada en las actuaciones, concluyeron que ¿la falla del PMTD se habría producido por un impacto, el cual habría superado las propiedades del material, sin evidencia de fisuración pre existente. Asimismo se detectó que el material analizado presenta un contenido de P (fósforo, según la Tabla Periódica de los Elementos) algo elevado que disminuye su capacidad de tolerar un impacto sin fracturarse? (fs. 995 in fine).

iii. Este asunto, pues, permanece aún ahora en un cono de sombras: a pesar de los estudios realizados continuamos sin poder dilucidar, con certeza, el motivo por el cual el actor perdió el control del rodado que guiaba. Incerteza que se acrecienta luego de analizado el dictamen producido por el consultor técnico designado por Honda Motor de Argentina S.A., quien luego de disentir con los anteriores, concluyó que el accidente se produjo por causa de la excesiva velocidad con que era conducido el vehículo (fs. 1002/1016), y aquél elaborado por el perito ingeniero designado de oficio en las actuaciones. Pues cuando a este último le fue requerido dictamen acerca de la causa del accidente, se refirió a la inexistencia de elementos ¿que permitan dictaminar si alguna pieza o parte del vehículo fue dañado sobre el asfalto, el cual no presentaba baches o incongruencias sobre su superficie, por lo tanto las causas del despiste pudieron hallarse en los sistemas de dirección, suspensión y/o frenos no detectados en la evaluación realizada ya que el grado de destrucción no permite realizar mayores comprobaciones?, y señaló que ¿La otra alternativa pudo haber sido creada por una falla en la atención de manejo por parte del conductor? (desde fs. 713 vta., punto I).

iv. Mas aquí debemos ver que en alguna medida, a esa incerteza acerca del extremo examinado colaboró Honda Motor de Argentina S.A. En efecto. En reiteradas oportunidades el perito ingeniero mecánico designado en autos requirió de esa codemandada la entrega de planos legibles y detalles técnicos de las piezas en cuestión, a fin de poder comparar los resultados de las pruebas efectuadas con los datos que de dichos informes surgieran. Así lo hizo, por primera vez, en diciembre de 2007 (fs. 519), y a ese requerimiento la codemandada cit. respondió que la entrega de los planos era dificultosa y lenta, y ofreció proveer piezas nuevas similares para efectuar el ensayo de ciclado indicado por el perito (fs. 525). Recién en febrero de 2009 (corridos un año y casi dos meses) Honda Motor de Argentina S.A. informó de la entrega de esas piezas al INTI (fs. 577); empero, el estudio no fue realizado. Insistió, por segunda vez el perito en la necesidad de contar con los referidos planos (fs. 579), pero en esta oportunidad la misma codemandada entendió que no hacía falta realizar el estudio (fs. 590). Fue por esto que en el dictamen de fs. 709/715 presentado en julio de 2009 -es aquél al que me referí en el ap. (i) del cap. anterior- el perito una vez más hizo referencia a la necesidad de contar con los planos insistentemente requeridos. Por fin, en noviembre de 2010, luego de que el perito una vez más expresara que le era imposible dictaminar acerca de la eventual existencia de defectos de fabricación de las piezas a que tantas veces aludí si no le eran provistos sus planos y especificaciones como modo de verificar que las partes dañadas poseyeran el material y tratamiento adecuados a las normas requeridas en esa misma documentación (fs. v. específicamente fs. 860), el Tribunal de grado intimó a Honda Motor de Argentina S.A. a presentar la documentación solicitada, bajo el apercibimiento dispuesto por el art. 388 del Cód. de rito. La necesidad de contar con dichos elementos fue señalada, también, por los expertos de la Facultad de Ingeniería de la U.B.A., designados para efectuar un informe técnico en metalografía (fs. 978/996 y 1048/1053). Huelga destacar que Honda Motor de Argentina S.A. nunca aportó los planos originales de las piezas señaladas, y fue por ello mismo que ese incumplimiento provocó que aquel apercibimiento se hiciera efectivo, en diciembre de 2012 (fs. 964).

v. Lo que sí quedó probado con absoluta certeza, es que los denominados airbags de los que el rodado fue dotado (fs. 21) no se accionaron, pese al golpe frontal que el vehículo recibió según se desprende de las fotografías de fs. 716, 801 y 803. Acerca de este extremo el perito de oficio dictaminó que un vehículo de esas características debe poseer cojines de aire (ya hemos visto que esto fue así), y añadió que de haber existido, éstos no cumplieron su función (fs. 714, punto j).

vi. No existe prueba alguna que autorice a inferir que el rodado era guiado a excesiva velocidad cuando se produjo el accidente, cual así lo sostuvieron las quejas. Sobre esto diré que por cuanto el actor se trasladaba en su rodado por la ruta nacional n° 9 desde la ciudad de Rosario hacia esta Capital Federal (demanda, fs. 191, cap. ¿Los hechos?), necesariamente debió sufragar el costo del peaje en la cabina existente en la localidad de General Lagos ubicada en el km. 272 (dato éste que he extraído de la página web denominada ¿Buscador de Rutas Argentinas?). Y dado que el evento se produjo aproximadamente a las 9,30 hs. a la altura del km. 118 (causa penal, croquis de fs. 777), un simple cálculo aritmético hubiere bastado para conocer la velocidad con que el automotor era conducido, de haberse cursado oficio a la concesionaria de esa ruta para que informara la hora en que el susodicho pago del peaje fue realizado. Esto no fue hecho. Tampoco la defensa ofreció producir prueba tendiente a demostrar que el demandante, que adujo haber iniciado el viaje ¿previo descanso nocturno? (demanda, cap. y loc. cit.), hubiere fabulado sobre ese hecho. Obvio es que la sola negativa de ese extremo no alcanza para restar veracidad a aquella afirmación, por ser ello lo que habitualmente sucede. Y, por fin, tampoco podríamos suponer, por ausencia de prueba

alguna, impericia del actor en el arte de conducir, en tanto es inferible con suficiente grado de certeza que él fue dotado del correspondiente carnet de conductor por la autoridad de aplicación y, por lo tanto, luego de aprobado el examen de manejo. En términos sencillos, la culpa que las demandadas atribuyeron al actor no fue probada. vii. Y sí quedó demostrada la poca colaboración que prestó Honda Motor de Argentina S.A.; suficiente es con hacer remisión a lo dicho en el capítulo iv. para arribar a esta conclusión. (i) Cabe, entonces, recordar que la carga procesal de probar es la actividad encargada de producir el convencimiento o certeza sobre los hechos controvertidos y supone un imperativo del propio interés del litigante, dado que el juez realiza, a expensas de los elementos probatorios aportados a la causa la reconstrucción de los hechos invocados, descartando aquéllos que no hayan sido objeto de demostración en la medida necesaria. La carga de la prueba es una circunstancia de riesgo según la cual quien no prueba los hechos que invoca pierde el pleito, si de ellos depende la suerte de la litis; es una noción procesal que contiene la regla del juicio por la cual se le indica al juez cómo debe fallar, cuando se encuentran en el proceso pruebas que le dan certeza sobre los hechos en los que debe fundamentar su decisión e, indirectamente, establece a cuál de las partes le interesa acreditar esos mismos hechos para evitarse consecuencias desfavorables. (ii) A ello se suma que nos hallamos ante una relación de consumo. Por ende, juega en la especie la norma contenida en el art. 53 de la ley 24.240 (t.o. por ley 26.361), que en el párrafo 3° establece que "los proveedores deberán aportar al proceso todos los elementos de prueba que obren en su poder, conforme las características del bien o servicio, prestando la colaboración necesaria para el esclarecimiento de la cuestión debatida en juicio". Dos son, pues, las cargas que ese dispositivo impone en cabeza del proveedor: la primera, aportar al proceso todos aquellos elementos que obren en su poder; la segunda, prestar toda la colaboración necesaria para esclarecer el asunto. Nuevamente digo que ni una ni otra fue totalmente cumplida. (iii) Gobierna esta materia el régimen de responsabilidad objetiva recogido por la ley 24.240 de la doctrina española, que considera que será suficiente que "habiéndose producido un daño con ocasión de la adquisición o consumo de un bien o servicio, no exista ninguna explicación lógica que la existencia de un defecto de aquél" (cfr. Bercovitz Rodríguez Cano, en "Comentarios a la ley general para la defensa de los consumidores y usuarios", ed. Tecnos, Madrid, 1992, pág. 689). La doctrina sustenta esa solución. Enseña Rouillón (en "Código de Comercio, comentado y anotado", ed. La Ley, Buenos Aires, 2006, t°. V, pág. 1205, nros. 10 y 11) que en estos casos la culpa del fabricante se presume, por cuya razón sólo puede eximirse de responsabilidad demostrando la interrupción del vínculo causal por causas ajenas a su actividad; esto es, el hecho de la víctima o de un tercero por quien no deba responder, o el caso fortuito. De su lado sostiene Farina (en "Defensa del consumidor y del usuario", ed. Astrea, Buenos Aires, 2009, pág. 473) que "no hay liberación de responsabilidad para el fabricante o elaborador, aun cuando pretenda acreditar que la causa del defecto permanece desconocida". viii. Esto es lo que aquí sucedió. A pesar de los años transcurridos y de las pericias realizadas, no se pudo determinar con certeza, si los defectos detectados en los materiales se encontraban dentro de los valores previstos en los manuales, planos o especificaciones técnicas de Honda Motor de Argentina S.A. por cuanto ésta, desoyendo los reiterados requerimientos que le fueron formulados y desatendiendo el apercibimiento que el sr. juez de grado le dirigió, no acompañó la documentación que se le solicitó. La solución, entonces, viene impuesta: hemos de concluir que existió en el rodado un defecto de fabricación, definido como el que aparece de manera aislada en una o algunas unidades de una serie, no obstante haber sido bien concebidas o diseñadas, y que fue ello lo que provocó el resultado dañoso (esta Sala, en dos casos parecidos, caratulados "Figuroa, Gonzalo Esteban c/ Fiat Auto Argentina S.A." y "Budani, Carlos María c/ BMW de Argentina S.A.", sentenciados los días 18.2.10 y 16.5.12, respectivamente). IV. La conclusión. Propongo, pues, al Acuerdo que estamos celebrando rechazar los recursos introducidos por las codemandadas Bavarian Motors S.A., Guini Servicios S.A. y Honda Motor de Argentina S.A. y, por consecuencia, confirmar la sentencia de grado. Con costas de Alzada a las demandadas, en tanto vencidas. Así voto. Los señores Jueces de Cámara, doctores Heredia y Vasallo adhieren al voto que antecede. Concluida la deliberación los señores Jueces de Cámara acuerdan: (a) Rechazar los recursos introducidos por las codemandadas Bavarian Motors S.A., Guini Servicios S.A. y Honda Motor de Argentina S.A. y, por consecuencia, confirmar la sentencia de grado. (b) Imponer las costas de Alzada a las demandadas, en tanto vencidas. (c) Diferir la regulación de honorarios hasta que sean fijados los de la anterior instancia. Notifíquese y una vez vencido el plazo del art. 257 del Código Procesal, devuélvase la causa al Juzgado de origen. Cúmplase con la comunicación ordenada por la Excm. Corte Suprema de Justicia de la Nación (Ley 26.856 y Acordadas 15/13 y 24/13). Pablo D. Heredia Gerardo G. Vassallo Juan R. Garibotto Julio Federico Passarón Secretario de Cámara 011920E