

Danos Y Perjuicios Transporte De Pasajeros Piedra Lanzada Desde La Calle Hecho De Un Tercero Exencion De Responsabilidad

JURISPRUDENCIA

Daños y perjuicios. Transporte de pasajeros. Piedra lanzada desde la calle. Hecho de un tercero. Exención de responsabilidad

Se revoca el fallo que hizo lugar a la demanda de daños deducida contra la empresa de transportes, pues las lesiones que le infirieron al actor fueron causadas por una piedra lanzada desde la calle,

que ingresó al colectivo donde se encontraba sentada la víctima, tras romper los vidrios de la ventanilla, tratándose de un hecho imprevisible, inevitable y extraño. En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los 7 días del mes de febrero de dos mil diecinueve, reunidos en acuerdo los señores jueces de la Sala I de la Cámara Civil para conocer en los recursos interpuestos en los autos ?PIÑEYRO CESAR RAUL ANGEL c/ TRANSPORTES LARRAZABAL CISA (LINEA 188) Y OTROS s/DAÑOS Y PERJUICIOS? respecto de la sentencia de grado el Tribunal estableció la siguiente cuestión a resolver: ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? Practicado el sorteo resultó que la votación debía hacerse en el orden siguiente: Dres.

RODRIGUEZ, GUIADO y CASTRO. A la cuestión planteada el Doctor Rodríguez dijo: La sentencia de fs. 295/357 vta., hizo lugar a la demanda entablada por César Raúl Ángel Piñeyro y, en consecuencia, condenó a Transportes Larrazábal CISA, la que hizo extensiva a Argos Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros, a pagarle la suma de \$ 92.000, con más los intereses y las costas del juicio. Contra dicha decisión apelaron la demandada y citada en garantía, quienes expresaron agravios a fs. 383/403, los que fueron contestados a fs. 405/14. Corresponde aclarar que por la fecha de ocurrencia del accidente, 22 de marzo de 2012, la revisión en esta alzada será efectuada con arreglo al Código de Vélez (art. 7mo del Código Civil y Comercial de la Nación), y a la legislación vigente para ese entonces. Se agravia la parte demandada por la decisión del juez de primera instancia de admitir la demanda, pese a la acabada demostración de que el hecho fue provocado por un tercero ajeno y que ella no tuvo participación alguna en el siniestro, por lo que califica como inexplicable la condena dictada en su contra. Señala que no se encuentra discutido que la rotura de los vidrios fue lo que causó las lesiones que motivan el reclamo, pero ese resultado fue consecuencia inmediata de actos de terceros que arrojaron piedras al colectivo, por los que la demandada y su aseguradora no deben responder. Resalta que la empresa y su dependiente cumplieron con toda la diligencia, que cuentan con una unidad y sus vidrios reglamentarios, tratándose de un hecho impredecible y ajeno, lo que determina que no deban responder. Cita jurisprudencia en apoyo de su postura, y se queja porque el a quo en una interpretación que la asombra considera que los hechos de vandalismo no pueden reputarse imprevisibles e inevitables y basándose en el deber de cuidado del contrato de transporte y el derecho del consumidor la condena sin más, lo que le resulta a todas luces inaceptable, además de contradecir toda la jurisprudencia del fuero. Se agravia porque aunque los robos y la violencia sean hechos diarios, no pueden ser evitados por una empresa de transporte, sujeta a un recorrido prefijado, que no puede alterar, y sin control sobre las calles, donde quien debe actuar es el estado a través de su policía. Remata que es tan arbitraria la sentencia dictada por el juez de grado, que sostiene que no se configuró la culpa de un tercero, cuando la misma parte actora en su libelo inicial señala que el hecho se produce porque tiraron una piedra desde afuera del colectivo, y por eso estalló el vidrio, lo cual califica de inaceptable. En su respuesta, además de solicitar la deserción, el actor sostiene que el hecho de que la piedra fuera lanzada desde afuera no justifica la eximición de responsabilidad de la empresa, porque como lo sostiene el a quo, ella asume frente al pasajero una responsabilidad objetiva, que le exige velar por la seguridad e integridad física de los transportados, lo cual le viene impuesto por la Ley de Defensa del Consumidor, art. 184 de Código de Comercio, art. 1286 y art. 1757 del CCYC y art. 42 de la Constitución Nacional. Agrega, que las accionadas no cumplieron con la carga de acreditar alguna causal de eximición de responsabilidad, ya que ni siquiera se ocuparon de encontrar al tercero que arrojó la piedra, a través de alguna de las medidas que señala. Aduce, que no basta con tener la unidad y los vidrios reglamentarios, porque además de algún cambio en el recorrido para evitar los hechos de vandalismo que reconocen, debieron instrumentar alguno de los que sugiere, tales como vidrios de seguridad que impidan el ingreso de proyectiles, laminados, y/o que no estallen ante el impacto de una piedra, amén de resaltar que el chofer dijo que la ventanilla estaba rota de antes. Agrega, que deben imponerse ante la autoridad que corresponda para evitar que sigan ocurriendo hechos de estas características, y que en rigor, ningún cuestionamiento deslizaron a la calificación como relación de consumo efectuada por el magistrado, lo cual implica que debieron cumplir con la seguridad de los pasajeros y hasta con su indemnidad física y psíquica. Definido ello, en primer lugar, considero que el escrito de expresión de agravios satisface las exigencias del art. 265 del Código Procesal, porque independientemente de la suerte que corran los planteos, es indudable que en la presentación hay errores de hecho, de derecho sustancial y en la valoración de la prueba que se endilgan al juzgador, redondeadas por argumentos, citas normativas y de jurisprudencia, enderezados a sostener la postura. Por tanto, considero

que no corresponde en este supuesto arbitrar la solución que consagra el art. 266 el código ritual que se solicita en la respuesta (fs. 405/vta, punto I). Vale resaltar que tratándose de la traslación de personas de un lugar a otro a título oneroso, los daños que puedan sufrir durante el itinerario del transporte, por remisión del art. 1624, segunda parte del Cód. Civil, se rigen por el artículo 184 del derogado Cód. de Comercio. Dicho plexo normativo, conforme la interpretación jurisprudencial y doctrinaria mayoritaria, establece una obligación resarcitoria de naturaleza objetiva impuesta ex-lege por razones de política en materia de transportes, para inducir a las empresas a extremar precauciones respecto al perfecto estado y funcionamiento del sistema en general y del material en particular.- En este entendimiento, se ha sostenido que el contrato de transporte terrestre de personas contiene una tácita obligación de seguridad, por la cual el porteador no sólo está obligado a llevar al pasajero a su destino, sino a conducirlo sano y salvo. Por tanto, es responsable por el incumplimiento contractual representado por cualquier daño a la vida o a la salud que sufra el viajero, de modo que constituye una responsabilidad objetiva contractual. El encuadre de la obligación del transportista como "de resultado" favorece a la víctima, pues impone la carga de la prueba a quien pretende eximirse de responsabilidad (conf. C.N.Civ., Sala "D", del 27/12/96, in re "Quirós de Delgado, Nélica c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A.")- De ahí que la responsabilidad objetiva que consagra el plexo normativo citado, no admite para excusarla la prueba de la falta de culpa del transportador, siendo que su régimen legal se identifica con el supuesto extracontractual del daño causado por el vicio o riesgo de la cosa.- Por su parte, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha enmarcado claramente el contrato de transporte público dentro de la órbita de los derechos del consumidor. Así, ha sostenido que "La interpretación de extensión de la obligación de seguridad que tiene su causa en un contrato de transporte de pasajeros, integrada con lo dispuesto por el art.184 del Código de Comercio, debe ser efectuada teniendo en cuenta el derecho a la seguridad previsto en la Carta Magna para los consumidores y usuarios. Ha afirmado, asimismo, que la seguridad debe ser entendida como un valor que debe guiar la conducta del estado así como a los organizadores de actividades que, directa o indirectamente se vinculen con la vida o la salud de las personas, ya que la incorporación de este vocablo en el art.42 de la Constitución Nacional, es una decisión valorativa que obliga a los prestadores de servicios públicos desempeñar conductas encaminadas al cuidado de lo más valioso que existe: la vida y la salud de sus habitantes, sosteniendo, por otra parte, que "los usuarios y consumidores son sujetos particularmente vulnerables a los que el constituyente decidió proteger de modo especial, y por lo tanto no corresponde exigirles la diligencia de quien celebra un contrato comercial por los daños causados por el riesgo o vicio de la cosa o prestación del servicio. Se trata de nociones que guardan una fuerte interrelación en tanto es evidente que el art. 5° constituye uno de los fundamentos de la responsabilidad consagrada en el art. 40, siendo ambas regulaciones concreciones de las exigencias de seguridad impuestas por la Constitución Nacional en el ámbito de las relaciones de consumo (Picasso-Vazquez Ferreyra: "Ley de defensa del consumidor", t. I, ps. 92/3). Ello así, resulta de plena aplicación al caso el art. 5° de la ley 24.240, de acuerdo con el cual: "Las cosas y los servicios deben ser suministrados o prestados en forma tal que, utilizados en condiciones previsibles o normales de uso, no presenten peligro alguno para la salud o integridad física de los consumidores o usuarios". El mencionado dispositivo regula una obligación de seguridad resultado que coloca sobre las espaldas del proveedor, en este caso el transportista, razón por la cual cualquier daño que el consumidor sufra en el ámbito de la relación de consumo compromete la responsabilidad objetiva de aquél. En verdad, la LDC delinea un sistema general de responsabilidad del proveedor, con eje en los arts. 5 y 10 bis, y un sistema especial contenido en el art. 40 para los supuestos en que el daño haya sido causado con una cosa o servicio riesgosos o efectuoso, y en todos esos casos, la responsabilidad tiene naturaleza objetiva, lo que se compadece con el carácter de parte débil del consumidor y la finalidad tuitiva que inspiró el dictado de la ley (conf Picasso-Vazquez Ferreyra: "Ley de defensa del consumidor, Comentada y Concordada", t. 1, p. 162). De suerte tal que, producido el daño, el proveedor que quiera liberarse de responsabilidad corre con la carga de probar (art. 377 del Código Procesal), que el cumplimiento de la obligación de seguridad se había vuelto imposible como consecuencia de un hecho que reúne los caracteres del caso fortuito. En lo que hace a las causales de eximición de responsabilidad, que al referirse el art. 10 bis únicamente al caso fortuito o fuerza mayor, y no al hecho de la víctima o de un tercero por el cual no se debe responder, la interpretación adecuada (art. 3, LDC) debe llevarnos a concluir que, en todos los casos, el hecho interruptivo de la cadena causal debe revestir, en materia de relaciones de consumo, los caracteres del caso fortuito (imprevisibilidad, inevitabilidad, extraneidad) para tornar procedente la liberación del proveedor (conf Picasso-Vazquez Ferreyra: "ob. cit.", t. I, p. 163). Al respecto, la doctrina ampliamente mayoritaria afirma que la imposibilidad de cumplimiento para extinguir la obligación (art. 888 del Código Civil) y, al mismo tiempo, liberar al deudor de la responsabilidad (arts. 513 y 514 del Código Civil), debe reunir los caracteres de objetiva, absoluta y no imputable al obligado. Explicado ello, vale resaltar ahora que el expediente cuenta con dos testimonios de importancia. El primero de ellos es el de Gustavo Rafael Acosta, chofer del colectivo en el que viajaba el actor cuando se produjo el hecho (fs. 162/3). El otro es el de Ezequiel Alejandro Villalba, que viajaba como pasajero en el ómnibus en la oportunidad y que reconoció hacerlo de manera habitual en la línea de colectivos que pertenece a la demandada (fs. 255/vta).. Relativo al suceso, el primero de los nombrados relató que cuando circulaba por

Colectora de Camino Negro, le tiraron piedras desde la calle, sin poder divisar a sus autores, y una de ellas rompió la ventanilla y golpeó a un pasajero, en referencia al accionante, quien viajaba sentado, en los asientos de dos. También explicó que detuvo la marcha cuando escuchó las piedras, y condujo al viajero al hospital, donde permaneció a su lado, oportunidad en la que llegó la hermana del lesionado, hasta que se retiró por su propia cuenta. Además, manifestó que se rompió una ventanilla del lado derecho, que estaba rota, que la piedra permaneció en el colectivo, era tipo puño cerrado, y que al damnificado se le veía lastimada la oreja. En otra parte, dijo que el lugar donde se produjo el incidente, "...es una zona no tan precaria...", en la que "...pareciera no haber villas..." (fs. 1162). El otro testigo contó que iba sentado en el último asiento de la parte del medio del colectivo en cuestión y en camino negro y Marsella vio que se arrimaron uno chicos que estaban en un pasillo y tiraron una piedra bastante grande, que impactó en el vidrio de la ventana de la parte derecha, primera pasando la puerta del medio, y que estalló el cristal. Nos asustamos todos los que íbamos viajando, y el transporte público siguió unos metros y para a ver que pasaba, oportunidad en la vio al actor con la cara llena de sangre, no inconsciente pero mareado. En tanto que el chofer se preocupó y lo llevó a una guardia, donde lo atendieron y los que viajaban en el colectivo comentaron de salir de testigos del hecho. Otra prueba conducente es la respuesta de la Comisión Nacional del Transporte de fs. 145, donde se informa que el colectivo involucrado en el suceso Dominio JOI403 se encuentra habilitado en la empresa demandada, Línea 188 desde el 12/01/2011. Se detalla que las ventanillas y de corresponder las lunetas llevan vidrios de seguridad templados e inastillables conforme a lo establecido en el ART. 30 INC F del anexo 1 y el anexo F del decreto 779/95, aclarando que la construcción de los mismos se debe ajustar a lo especificado en el Anexo F, del citado decreto. Agregó que "...ésta Área realiza la verificación de ventanillas y parabrisas durante el control del prototipo, a efectos de la aprobación de la carrocería. Posteriormente, la verificación de la cantidad, ubicación, parabrisas y ventanillas se realizan en oportunidad de la RTO, sin desmedro de los controles que realiza la Subgerencia de Fiscalización". Agregó, que la "...Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (C.E.N.T.) a través de la red de talleres que se encuentran distribuidos en todo el país administra el sistema de revisión técnica de las unidades habilitadas como transporte de pasajeros de la jurisdicción nacional ante nuestro Organismo?". Explicado ello, en lo que hace a los testigos y al mismo interrogatorio a que responden, son cuestiones que deberán ser apreciadas conforme a las reglas de la sana crítica y dárseles el valor correspondiente según los motivos y circunstancias que corroboren o disminuyan la fuerza de las declaraciones (art. 456 del Código procesal y CNCiv, Sala B, 10/3/77, LL, 1977-C-581). La prueba testimonial resulta una de las más difíciles de evaluar, pues son múltiples las circunstancias y los motivos que pueden llevar a corroborar o disminuir su fuerza o eficacia probatoria (conf. Varela Casimiro A.: Valoración de la prueba, p. 269).?? En este sentido, apreciados con sujeción a lo dispuesto en el art. 456 del Código Procesal, considero que los mencionados testimonios de Villalva y Acosta, tienen un alto valor probatorio, porque dan razones precisas de sus dichos, se basan en explicaciones claras y verosímiles, son concordantes entre sí, y además guardan coherencia con los restantes elementos de juicio que la causa ofrece, todo lo cual me convence de que ambos contaron lo que vieron, o percibieron con sus sentidos, sin que se advierta vestigio alguno que autorice dudar de su veracidad, aún cuando los dichos del chofer sean examinados bajo el máximo rigor por la relación de dependencia que mantiene con la demandada. Entre los antecedentes probatorios recién aludidos, a propósito de lo que señalan ambos testigos que trasladaron al herido para su atención, cabe citar el informe que al respecto brinda para la causa la Unidad de Pronta Atención, 24 horas (UPA) de Los de Zamora, que el día del hecho, 22 de marzo a las 23,10 hs., atendió al actor y constató herida contuso cortante región para auricular derecha, sin signos de lesión neurológica ni óseas a nivel del cráneo (fs. 118). También vale mencionar en esta senda, la misma denuncia formulada por el actor en sede policial, el 24 de marzo de dicho mes y año (fs. 235). Resumidas esas constancias, antes de extraer de ellos, todo cuanto sirva para desentrañar la verdad, me parece oportuno realizar una previa aclaración, atento lo que el accionante resalta en los alegatos, y ahora en la expresión de agravios, cuando hace notar que el testigo Acosta, chofer del micro, como ya se señalara, manifestó que al impactar el proyectil "...se rompió una ventanilla del lado derecho, que estaba rota...", extremo que pasó inadvertido en la sentencia, lo que resulta razonable a tenor de lo que ahora señalo. En un supuesto como el de autos, esa tan vaga e imprecisa manifestación, resulta a todas luces inidónea para incidir en la decisión del entuerto. Un temperamento contrario, que repunte que existe relación de causalidad adecuada entre el daño experimentado por el actor y esa supuesta rotura, que obligaría a derivar el encuadre jurídico del caso hacia la responsabilidad por servicio defectuoso en los términos del art. 40 de la ley 24.240 indicada, constituiría un razonamiento rayano en el absurdo, si se aprecia que ninguna prueba autoriza siquiera a sospechar esa vinculación, y si además se pondera que esa circunstancia ni siquiera fue afirmada por el accionante en la demanda. Esto, obliga a despojarla de toda relevancia causal en el desenlace, cuando a todo ello se le agregan las características que rodearon el hecho, bien descrito en esos testimonios. Del relato que el mismo actor vuelca en su demanda, conjuntamente con lo que emana de los dichos de los nombrados testigos, puede extraerse como comprobado, que las mencionadas lesiones que le infirieron fueron causadas por una piedra lanzada desde la calle, que ingresó al colectivo donde se encontraba sentado el actor, tras romper los vidrios de la ventanilla. Otro dato importante para la causa, que puede inferirse de los

testimonios examinados con un alto grado de verosimilitud, es que se trató de un hecho inusual. Razono así, porque si uno es el chofer del micro, y el otro un pasajero habitual de la línea 188, y ninguno de ellos aludió al carácter frecuente o a otro episodio de esa naturaleza, es porque presumiblemente esto no ha ocurrido en sus reiterados viajes. Corroborar lo expuesto la descripción que realiza Villalba cuando se produce el impacto, al hacer referencia al susto de los pasajeros, reacción típica de quien se ve sorprendido por el evento y no por alguien acostumbrado a esos hechos de violencia, o al menos que los ha visto o presenciado. Más, si las actas son analizadas con profundidad, parece que el interrogatorio, formulado de viva voz, no fue reflejado en su totalidad y en ese sentido, es muy probable que cuando el conductor profesional Acosta identifica el lugar de ocurrencia del hecho, como "una zona no tan precaria, en la que parece no haber villas?", todo indica que hace alusión a un lugar seguro o de escasa peligrosidad, incluso quizá en respuesta a una pregunta de esa índole que no quedó plasmada. Esto, porque más allá del signo peyorativo que lamentablemente la respuesta pueda aparejar, es un dato de la triste realidad que mucha gente identifica los hechos de violencia con esos sectores de la sociedad que el testimonio descarta en la zona del incidente. Digo esto, porque de lo contrario queda sin explicación el motivo por el cual el testigo consideró necesario discurrir sobre las condiciones socio económicas del sitio en cuestión. Sentado ello, desde otro ángulo, observo que La decisión recurrida se hace cargo de la circunstancia de que la unidad se encontraba habilitada por la Comisión Nacional de Regulación del transporte -CNRT-, lo cual implica que las ventanillas y, de corresponder, las lunetas, contaban con vidrios de seguridad templados e inastillados conforme lo previsto por el art. 30 inc. F del Anexo 1 y el Anexo F del decreto 779/95. El indicado art. 30 inc. F, del Anexo 1, establece: "Todo vidrio de seguridad que forme parte de la carrocería de un vehículo deberá cumplir con lo establecido en el Anexo F -"Vidrios de Seguridad para Vehículos Automotores"- "Prescripciones uniformes de los vidrios de seguridad y de los materiales destinados para su colocación en vehículos automotores y sus remolques"- de la presente, complementado por la Norma IRAM-AITA 1H3?.. A su vez, en el Anexo F, el vidrio templado, es definido como aquel constituido por una hoja única de vidrio que ha sufrido un tratamiento especial con el objeto de incrementar su resistencia mecánica y de controlar la fragmentación en caso de rotura (Art. 2.1, sección definiciones, del citado Anexo). En las especificaciones generales, se prescribe, entre otras exigencias, que todos los vidrios, deben ser de una calidad tal que permita reducir al máximo los riesgos de accidente corporal en caso de fractura. Y están además sometidos a una serie de ensayo, entre los cuales figura el de "resistencia mecánica" y el de "fragmentación", éste último que tiene por objeto, verificar que los fragmentos y astillas resultantes de la fractura del vidrio sean tales que el riesgo de herida se reduzca a un mínimo. Sin embargo, en el pronunciamiento recurrido se le resta toda trascendencia a estas inferencias, con el argumento de que la empresa de transportes que transita por lugares donde, por diversas circunstancias, ocurren estos incidentes, debe extremar los cuidados, colocando ventanillas munidas de materiales que eviten el estallido o el impacto de objetos arrojados desde el exterior, como la manera de dar satisfacción a la obligación de seguridad resultado que pende sobre la empresa, y que tiene como destinatario al pasajero, que es la parte débil de la relación. Y corona el razonamiento, al recordar que el mero cumplimiento de las reglas administrativas no representa per se una eximente de responsabilidad, por aplicación analógica del concepto contenido en el art. 1757, último párrafo. Más adelante, pero coherente con esa línea de pensamiento, calificó como insuficiente a los fines exonerativos de responsabilidad a la defensa intentada por la emplazada en este sentido, porque en el caso en concreto queda revelado que no alcanzó como medida preventiva el mero cumplimiento de los requisitos exigidos por la autoridad administrativa. Si bien en general opiniones como las mencionadas precedentemente puedan ser compartidas, a mi modo de ver, en el caso en concreto, a tenor de las pruebas valoradas, quedan reducidas a una reflexión dogmática, que se aleja de la verdad reconstruida con un adecuado grado de certeza, que indica que en el recorrido de la línea 188 esta clase de episodios son excepcionales, y que las exigencias administrativas para lograr y mantener la habilitación para circular en lo que hace a los vidrios de las ventanillas, tienen un nivel de rigurosidad elevado, y como tal, suficiente para dar satisfacción a la obligación de seguridad que recae sobre el transportista. Ello, me lleva a concordar con la demandada y su aseguradora, porque considero que el hecho reviste las características de imprevisible, inevitable y extraño. Esto último, porque como lo señalara este colegiado, hace ya muchos años, y con otra composición, la piedra fue arrojada desde la vía pública donde, como es obvio, la empresa demandada carece de jurisdicción para prevenir actos delictivos (ésta sala "Benitez Lidia c. Empresa San Bosco S.R.L. s/ Daños y Perjuicios" del 16 de febrero de 1999; idem Arias, Luis M. c. Empresa Línea 216 del 7 de marzo de 2007). Y sin que las características propias del vehículo ni la actuación del chofer incidieran en el desarrollo de los hechos (CNCiv., Sala B, 10/07/2003, Keppes Ramona c/La Primera de Grand Bourg SA RcyS 2004, 629, Laleyonline). Al contrario, el dependiente de la empresa mostró su preocupación, un trato humano y cuidadoso, al punto que no solo abortó el recorrido para trasladar al pasajero a un centro de salud a fin de que reciba rápida atención, sino que permaneció a su lado hasta la llegada de familiares del herido. En suma, considero que en el daño padecido injustamente por el actor, la relación de causalidad se desplaza hacia el cobarde y temerario proceder del tercero, que desde la calle lanzó la piedra de importante peso y dimensiones, sin que la empresa y el conductor del colectivo incidieran negativamente en medida alguna en dicho resultado. Por

tanto, reputo configurada la causal de eximición de responsabilidad constituida por el hecho de un tercero por el cual la empresa no debe responder, con las mencionadas notas de imprevisibilidad, inevitabilidad y ajenidad. Y en este sentido difiero con las opiniones que para dirimir responsabilidades por eventos como el que nos ocupa, asimilan al transporte interurbano de colectivos con el ferroviario, puesto que quebranta el principio de igualdad ante la ley (art. 16 de la Constitución Nacional), en la medida que se les depara el mismo tratamiento a quienes se encuentran en diferente situación. Las empresas de ferrocarriles destinadas al transporte de pasajeros, cuando el peligro es detectado, gozan de concretas posibilidades de implementar en las zonas donde desarrollan su actividad, medidas de prevención, de las que las líneas de colectivo se ven privadas, desde que su recorrido se desarrolla sobre la vía pública, donde la seguridad es resorte exclusivo del estado y su policía. Por ello, cuando algún sujeto logra evadir esos controles y causa un daño como sucede en la especie, constituiría un exceso extender la obligación de seguridad aludida, para cargar sobre la transportista las consecuencias gravosas de un episodio que no está en sus manos prevenir o reprimir. En consecuencia, si mi criterio fuera compartido, correspondería revocar la sentencia apelada, y disponer el rechazo de la demanda, con costas de ambas instancias en el orden causado, atento que sobre hechos de estas características existe jurisprudencia contradictoria (arts. 68, último párrafo y 279 del Código Procesal). Por razones análogas, las Dras. GUIADO Y CASTRO adhieren al voto que antecede. Con lo que terminó el acto. Se deja constancia de que la publicación de la presente sentencia se encuentra sometida a lo dispuesto por el art. 164 2º párrafo del Código Procesal y art. 64 del Reglamento para la Justicia Nacional, sin perjuicio de lo cual será remitida al Centro de Informática Judicial a los fines previstos por las Acordadas 15/13 y 24/13 de la C.S.J.N..

MARIA BELEN PUEBLA SECRETARIA Buenos Aires, 7 de febrero de 2019. Por lo que resulta de la votación sobre la que instruye el acuerdo que antecede, el Tribunal resuelve: Revocar la sentencia apelada, y en consecuencia el rechazo de la demanda. Las costas de ambas instancias se imponen en el orden causado, atento que sobre hechos de estas características existe jurisprudencia contradictoria (arts. 68, último párrafo y 279 del Código Procesal). En atención a lo precedentemente decidido y de conformidad con lo dispuesto por el art.279 del Código Procesal y el art.30 de la ley 27.423, déjense sin efecto las regulaciones de honorarios practicadas en la sentencia dictada a fs.295/307. En consecuencia, atento lo que surge de las constancias de autos, cabe ponderar la labor profesional desarrollada apreciada en su calidad, eficacia y extensión, la naturaleza del asunto, el monto reclamado, las etapas cumplidas, el resultado obtenido y las demás pautas establecidas en los arts. 1, 16, 20, 21, 22, 24, 29 y concordantes de la ley de arancel 27.423. Teniendo ello en cuenta, régulense los honorarios del letrado patrocinante de la parte actora Dr. Sebastian Pablo Jofre en la cantidad ? UMA (?) equivalentes al día de hoy a la cantidad de treinta mil pesos (\$30.000). Asimismo, régulense en forma conjunta los honorarios de la dirección letrada de la parte demandada y citada en garantía Dres. Silvina A. Faija, Romina Fabiana Faija, Patricia Silvia Iovino y María Paula Borsalino en la cantidad de ? UMA (?) que equivalen al presente a la suma de cincuenta mil pesos (\$50.000). Considerando los trabajos efectuados por el experto, las pautas de la ley de arancel precedentemente citada y el art.478 del Código Procesal, régulense los honorarios del perito ingeniero Antonio Oscar D'Alessandro en la cantidad de ? UMA (?) que equivalen al día de la fecha a la suma de diez mil pesos (\$10.000). Teniendo en cuenta lo establecido en el Decreto 2536/15 y lo dispuesto en el punto e), del art.2º del anexo III) del Decreto 1467/11, fíjense los honorarios de la mediador Dr. Hernán G. Sosto en la suma de seis mil cuatrocientos pesos (\$6.400). Por la actuación en la alzada, atento el interés debatido en ella y las pautas del art.30 de la ley 27.423, régulense los honorarios del Dr. Sebastian Pablo Jofre en la cantidad de ? UMA (?) que representan al día de hoy la cantidad de nueve mil pesos (\$9.000) y los de la Dra. Silvina A. Faija en la cantidad de ? UMA (?) que representan a la fecha la suma de quince mil pesos (\$15.000). Notifíquese, regístrese y devuélvase.

PAOLA M. GUIADO JUAN PABLO RODRIGUEZ PATRICIA E. CASTRO
036863E