ACUERDO NRO. 3. En la ciudad de Neuquén, capital de la provincia del mismo nombre, a los diecisiete (17) días de febrero de dos mil doce, se reúne en Acuerdo la **Sala Civil** del Tribunal Superior de Justicia, integrada por los Sres. vocales doctor **RICARDO T. KOHON** y doctora **LELIA GRACIELA MARTÍNEZ DE CORVALÁN** en razón de encontrarse apartado el doctor **OSCAR E. MASSEI**, con la intervención de la secretaria Civil de Recursos Extraordinarios doctora MARÍA T. GIMÉNEZ de CAILLET-BOIS, para dictar sentencia en los autos caratulados: **"MUÑOZ MARÍA RAQUEL C/ BRAVO LUIS HUGO Y OTRO S/ DAÑOS Y PERJUICIOS" (Expte. Nro. 117 - año 2008)** del Registro de la Secretaría interviniente y su acumulado **"LOBOS BARRA INÉS DEL CARMEN C/ PEHUENCHE S.A. Y OTRO S/ DAÑOS Y PERJUICIOS (Exp. nro. 141031/94)"**.

ANTECEDENTES: A fs. 603/617 –INÉS DEL CARMEN LOBOS- y a fs. 623/636 – MARÍA RAQUEL MUÑOZ, SILVIA BEATRIZ GONZÁLEZ, ANDREA JAQUELINE GONZÁLEZ, LUIS GABRIEL GONZÁLEZ y HUGO SEBASTIÁN GONZÁLEZ- deducen recursos casatorios por Inaplicabilidad de Ley contra la sentencia dictada, a fs. 592/595 vta. y aclaratoria de fs. 619 y vta., por la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Laboral y de Minería –Sala III- de la ciudad de Neuquén, la que revoca parcialmente su similar de Primera Instancia y, en consecuencia, rechaza la acción promovida contra PEHUENCHE S.A. y la citada en garantía SEGUROS BERNARDINO RIVADAVIA COOPERATIVA LIMITADA, en tanto se consideró que había quedado debidamente acreditada la culpa exclusiva del tercero Larrondo –conductor del camión con el que colisionó el colectivo de la accionada Pehuenche S.A.-.

Corridos los pertinentes traslados, ellos son contestados, a fs. 675/678, por PEHUENCHE S.A., LUIS BRAVO y la citada en garantía SEGUROS BERNARDINO RIVADAVIA COOP. LTDA., quienes solicitan sean rechazados, con costas.

A fs. 720 toma intervención el señor Defensor ante el Cuerpo en carácter de Ministerio Pupilar de, los por

entonces menores de edad, Juan Guillermo y Luis Esteban GONZÁLEZ.

A fs. 732/737, a través de la Resolución Interlocutoria N° 154/10, se declaran admisibles sendos recursos por Inaplicabilidad de Ley por las causales previstas en el Art. 15°, incs. a) y b), de la Ley 1.406.

A fs. 743 y vta. contesta la vista conferida el señor Fiscal ante el Cuerpo, quien considera que el objeto procesal de las impugnaciones planteadas resulta ajeno a las cuestiones que debe resguardar dicho Ministerio Público o que -atento la jurisprudencia de este Alto Cuerpo sentada a partir del Acuerdo Nº 3-, giren en torno a temas “de interés público que justifique el requerimiento del dictamen fiscal al respecto”.

Firme la providencia de autos, efectuado el pertinente sorteo, se encuentra la presente causa en estado de dictar sentencia. Por lo que este Tribunal resolvió plantear y votar las siguientes

CUESTIONES: a) ¿Resulta procedente el recurso por Inaplicabilidad de Ley? b) En caso afirmativo, ¿qué pronunciamiento corresponde dictar? c) Costas.

VOTACIÓN: Conforme al orden del sorteo realizado, a la primera cuestión planteada el Dr. **RICARDO T. KOHON,** dijo:

I. En primer término, considero pertinente efectuar una síntesis de los extremos relevantes de la causa, de cara a la impugnación extraordinaria deducida.

1. A tal fin, cabe reseñar que MARÍA RAQUEL MUÑOZ, demandó por daños y perjuicios a la empresa PEHUENCHE S.A., a Luis Hugo BRAVO (conductor del colectivo); Oscar Alberto LARRONDO (conductor y titular del camión) y Estela Noemí GONZÁLEZ (titular del camión), por la suma de $544.268,43.- Citó en garantía a SEGUROS BERNARDINO RIVADAVIA COOPERATIVA LIMITADA (de PEHUENCHE S.A.) y a LA HISPANO ARGENTINA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. (de LARRONDO y GONZÁLEZ).

Manifestó que su cónyuge Luis Esteban González, era un próspero comerciante que explotaba los supermercados "Doña Grego I" y "Doña Grego II", ubicados en la ciudad de Cipolletti. Que el 15/6/93 por motivos de trabajo subió en dicha localidad con destino a Capital Federal, en el colectivo de la empresa PEHUENCHE S.A. Que a las 7hs. del 16/6/93, a la altura de la localidad de French, Provincia de Buenos Aires -a escasos kilometros de la ciudad de 9 de Julio- el causante pierde la vida con motivo del terrible accidente que lo tuvo como víctima fatal junto a otras tres personas.

Aseveró que surge de las constancias del preventivo que: la ruta se encontraba en perfectas condiciones; el choque se produjo en plena recta; el asfalto se hallaba correctamente demarcado y en buen estado; la visibilidad era buena y el pavimento estaba seco, sin que –dice- ninguno de los vehículos haya tenido las luces encendidas, a pesar de la hora (7 en pleno invierno).

Expuso que el terrible infortunio se produjo al chocar el ómnibus con el camión tractor Mercedes Benz Mod. 1112 del año 1974, que tiraba un semi jaula marca Golondrina. Además, que el impacto se produjo en el carril que ocupaba el colectivo, y que tanto Bravo como Larrondo “sacaron” la trompa de los vehículos al "volantear" los dos para su derecha, por lo que se estrellaron a más de 190km/hora los flancos izquierdos de ambos vehículos. Asimismo, que la velocidad a la que se desplazaban era de 105km/hora el ómnibus y de 85 km/hora el camión; por lo que resultó la velocidad de impacto -suma de ambas- de 190km/hora.

Mencionó que dependían exclusivamente del aporte alimentario del señor González, al no tener otro medio de vida. Por lo que desde su fallecimiento se ha modificado su situación económica, y se vio obligada -toda la vida ama de casa- a desempeñarse como empleada doméstica para solventar sus gastos. Que, además, el daño psicológico y moral sufrido

por los pequeños hijos de González es total, por cuanto a la falta de apoyo económico del padre y la imposibilidad material de lograrlo por su escasa edad, se sumó la pérdida de la figura paterna, con los miedos, angustias e inseguridades que tal acontecer conlleva.

Señaló la responsabilidad contractual de PEHUENCHE S.A., conforme el contrato de transporte celebrado entre el causante y la empresa. También refirió a la responsabilidad extracontractual de **Bravo, Larrondo, González** y PEHUENCHE S.A. respecto de la excesiva velocidad impresa a ambos rodados al momento del evento dañoso, y del riesgo o vicio del colectivo, del camión y del acoplado jaula, que fueron los productores del daño.

2. Por su parte, en la causa acumulada, INÉS DEL CARMEN LOBOS BARRA (concubina de la víctima al momento del siniestro) en representación de sus hijos menores de edad: J.G.G. y L.E.L. –reconocido por los herederos con posterioridad al deceso- demandó por daños y perjuicios a la Empresa de Transporte PEHUENCHE S.A., y a Seguros BERNARDINO RIVADAVIA Cooperativa Limitada, por la suma de $187.620.

Relató que hasta el 16/6/93 conformaba junto a la víctima una familia tipo. Que ayudaba a su esposo en todo lo que fuera trámites para el comercio, además de sus quehaceres domésticos. Que su pareja era comerciante y desde 1984 titular de una despensa, y que poco antes del fallecimiento había abierto otro negocio minorista del mismo rubro. Dijo que en razón de su actividad, mes a mes y, fundamentalmente, desde comienzos de 1993, a efectos de obtener mejores precios, realizaba viajes a Buenos Aires a efectuar compra de mercaderías. Y que el 15 de junio de 1993, emprendió un viaje con ese destino por la empresa de ómnibus PEHUENCHE S.A. Respecto de los hechos del accidente relató lo acontecido en el mismo sentido que la señora Muñoz.

Responsabilizó a las demandadas por la celebración del contrato de transporte, con fundamento en los Arts. 184 y cctes. del Código de Comercio, y en tal tesitura y dadas las características del accidente -dijo- no serían aplicables a este caso las escasas eximentes de responsabilidad allí contenidas.

Aseveró que la pericia del conductor de la empresa demandada (quien con su obrar evitó que esta catástrofe tuviera como saldo una mayor cantidad de muertos) o la brusca invasión del carril opuesto atribuido al conductor del camión jaula que arrancó el lateral izquierdo del ómnibus, son irrelevantes dada la existencia de una relación contractual que vinculaba al pasajero fallecido con la empresa transportista.

3. Conferido el pertinente traslado, contestaron la empresa PEHUENCHE S.A. y el codemandado Luis Hugo BRAVO.

Esgrimieron que el infortunio alegado en la demanda y sus consecuencias no les son imputables. Que el accidente fue provocado exclusivamente por la culpa o negligencia del conductor del camión jaula (Larrondo) al haber invadido antireglamentariamente el carril de circulación del colectivo propiedad de la Empresa Pehuenche S.A. y conducido por Luis Hugo Bravo. Alegaron que el factor causal del desgraciado accidente fue el obrar imperito desplegado por Larrondo.

Afirmaron que el accidente se produjo cuando el microómnibus fue violentamente embestido por un camión Mercedes Benz, modelo 1112, con semi-remolque jaula marca Golondrina que circulaba en sentido contrario hacia la localidad de Carlos Casares, conducido por Oscar Alberto Larrondo. Que el camión invadió intempestiva y sorpresivamente la mano de circulación del microómnibus, se interpuso en su marcha y lo colisionó violentamente en su lateral delantero izquierdo, además de arrasarlo desde el inicio hasta

prácticamente el final, y que la colisión se produjo sobre el carril por donde circulaba reglamentariamente el colectivo.

Aseveraron que el codemandado Bravo, gracias a su pericia de manejo, logró desviar la unidad hacia la banquina derecha, dominar el rodado, mantener su sentido de circulación originaria, hasta detenerlo, y sorteó un posible vuelco y mayores daños, lesionados o víctimas que los finalmente sufridos, y que evitó frenar bruscamente luego del impacto, de ahí que detuvo el colectivo de manera suave e intermitente, hasta detenerlo en forma total, a 150mts. del lugar de impacto.

Dijeron que el croquis elaborado por los funcionarios policiales que tuvieron a su cargo la instrucción corrobora su versión y que los testimonios obrantes en la causa penal son coincidentes en señalar que el codemandado mantuvo en todo momento el control del colectivo y que la maniobra temeraria realizada por Larrondo se constituyó en un accionar totalmente inesperado e imprevisible para el conductor del colectivo.

Concluyeron que no resulta lógico ni razonable extender el deber de previsibilidad por la maniobra abrupta, sorpresiva y antirreglamentaria efectuada por Larrondo, que la autoría y culpabilidad corresponde a este último por el obrar negligente, imprudente y antirreglamentario, y que ello configura la causal prevista en el Art. 184 Código de Comercio, para eximirlos de responsabilidad.

Peticionaron que se cite a este proceso en calidad de tercero interesado a Oscar Alberto Larrondo, conductor del camión embistente y autor exclusivo –a su criterio- del siniestro que provocó la muerte de Luis Esteban González, por considerarlo imprescindible para eximir a su parte de toda responsabilidad, como también para que la sentencia definitiva le sea oponible al tercero en cuestión.

A su turno, la citada en garantía SEGUROS BERNARDINO RIVADAVIA COOP. LTDA., tomó intervención con el alcance establecido en la Ley de Seguros N° 17.418. Por razones de economía procesal, adhirió a la contestación de demanda realizada por la empresa Pehuenche S.A. y Luis Hugo Bravo, hizo suyos todos los términos de dicho responde, y solicitó se los tenga por reproducidos en tal acto.

En tanto que LA HISPANO ARGENTINA Cia. De Seguros S.A., reconoció que aseguraba al señor Larrondo, con cobertura de la responsabilidad emergente del uso del camión Mercedes Benz y la jaula. Por lo que respondería en la medida del seguro y en tanto el asegurado fuera traído a juicio y condenado en consecuencia.

Formuló su versión de los hechos. Sólo agregó que Larrondo hizo una señal de luces a otro vehículo que se aproximaba, el que le respondió del mismo modo, pero que, en forma súbita, las luces se le vinieron encima y solo atinó a pegar un "volantazo" hacia la derecha, ingresó en la banquina, pero dejó la jaula en el pavimento, donde fue a embestir al ómnibus de Pehuenche, el que circulaba a alta velocidad y no pudo evitar llevarse por delante el "pecho" de la jaula y todo su lateral.

Adjudicó la responsabilidad exclusivamente al conductor del ómnibus de pasajeros por la impericia evidenciada, la distracción y la excesiva velocidad. Agregó que el ómnibus repleto de pasajeros circulaba a 105 Km./h y que recién pudo ser detenido a 100 mts. del lugar del hecho; y destacó la debilidad estructural del transporte de pasajeros que virtualmente "se abrió" en todo su lateral; y que de haber tenido la resistencia adecuada, solo se habrían producido daños materiales y no víctimas.

Finalmente, los demandados Oscar Alberto Larrondo y Estela Noemí González, contestaron demanda y solicitaron su rechazo. Conforme la presentación efectuada por su aseguradora

LA HISPANO ARGENTINA CIA. DE SEGUROS S.A. adhirieron en un todo, en forma expresa, a las negaciones formuladas en su responde por la Cía. de Seguros mencionada y a las pruebas ofrecidas.

4. A fs. 501/515 obra sentencia de Primera Instancia, la que, con respecto a la responsabilidad de la codemandada PEHUENCHE S.A., expone que el marco legal adecuado para la resolución de este caso es el Art. 184 del Código de Comercio.

Aclara que, si bien la doctrina judicial comenzó vacilante respecto de la subsunción de los casos de transporte público de personas realizado por automotores en la citada norma, con posterioridad, los pronunciamientos jurisprudenciales se mostraron uniformes.

En punto a la eximente de responsabilidad alegada por esta codemandada -culpa del conductor del camión Oscar Alberto Larrondo- considera que, más allá de la condena que recayó sobre este último en sede penal, en el ámbito de la responsabilidad objetiva del transportista éste no se libera demostrando su falta de culpa, es decir, la diligencia prestada, sino sólo mediante la evidencia de que no existió nexo causal, esto es, que hubo caso fortuito, hecho de la víctima o de un tercero por el cual no es responsable. En cuanto al caso fortuito, se requiere que sea imprevisible, inevitable y ajeno a la actividad. La imprevisibilidad debe ser juzgada conforme al estándar profesional y a la experiencia exigible a una empresa, por lo cual concluye que su juzgamiento es estricto.

Asimismo, considera que en punto a la ajenidad del riesgo, la jurisprudencia ha dicho reiteradamente que no constituye un caso fortuito el accidente con otro vehículo. Y que el hecho del tercero sigue también las reglas generales descriptas.

Juzga que el transportista está obligado a trasladar a los pasajeros brindándoles seguridad hasta su llegada al lugar de destino y descenso del medio de transporte. Y que si la reparación por los daños irrogados debe ser plena, de accederse a la postura de la parte demandada ante la colisión de un transporte público de pasajeros, con conductores insolventes, dicha reparación se volvería ilusoria.

Argumenta que la responsabilidad que contrae el transportador por el daño que sufran sus pasajeros durante el transporte tiene un matiz definitivamente humano y de servicio, que nace del deber jurídico y ético de protección de las personas, cuyo valor es innegable. Debe preverse y su fundamento encuadrarse no solo en las leyes sino en la solidaridad que la vida en comunidad conlleva y exige. Y que el Art. 184 del Código de Comercio compromete severamente la responsabilidad del transportista, porque impone una obligación resarcitoria, con o sin culpa de ella, salvo la demostración de que el accidente provino de fuerza mayor o sucedió por culpa de la propia víctima.

También considera que esta responsabilidad es *ex lege*, de naturaleza objetiva, impuesta por el legislador para inducir a los transportistas a extremar precauciones en orden a la calidad y estado del material, capacitación y desempeño del personal y el estricto cumplimiento de los reglamentos. Y que la finalidad perseguida es el amparo de las presuntas víctimas, para quienes el resarcimiento resultaría ilusorio en la mayoría de los casos si tuviera que demostrar la culpa del transportador.

Encuentra que en el contrato de transporte la responsabilidad legal y objetiva tiene fundamento jurídico en la teoría del riesgo profesional, que en materia de empresa tiene una sólida base de solidaridad social, de justicia y equidad, pues desde el momento que el empresario obtiene con

su actividad un beneficio, debe correr con los riesgos inherentes que crea para quienes usan sus servicios o para terceros e indemnizarlos si fueren daños, análogamente a lo que ocurre en materia de accidentes de trabajo. Y que dada su finalidad, quien legisló ha dado al Art. 184 del Código Comercial el carácter de orden público, disponiendo su inderogabilidad por las partes, lo cual demuestra, a *fortiori*, que se trata de una obligación legal. Y que la falta de responsabilidad de la empresa de transporte debe ser juzgada con criterio estricto, ya que el mentado artículo compromete severamente su responsabilidad, al imponer una obligación resarcitoria con o sin culpa, con las únicas eximentes de fuerza mayor, culpa de la víctima o de un tercero por quien no deba responder.

También fundamenta que si bien el transportista puede demostrar la culpa en el accidente del conductor de otro rodado debe condenárselo por el ilícito cometido y citar al culpable y al titular registral, de no ser ellos demandados o citarlos como terceros para luego efectuar una acción revérsica, lo cual –adiciona- no implica que las empresas de transporte y sus aseguradoras no deban responder ante los pasajeros o los herederos del transportado. En este supuesto, podrán repetir estas últimas, en su caso, al culpable del accidente y/o al titular registral del rodado; mas –reitera- en supuestos como el de autos, no se configuran las eximentes de caso fortuito ni de hechos de terceros.

Por ello, entiende que la Empresa PEHUENCHE S.A. y la Aseguradora BERNARDINO RIVADAVIA Coop. Ltda., deben responder por el resarcimiento que demandan los actores en ambas causas.

En consecuencia, hace lugar a la demanda promovida por MARÍA RAQUEL MUÑOZ, ANDREA JAQUELINE, SILVIA BEATRIZ, LUIS GABRIEL y HUGO SEBASTIÁN, todos estos últimos de apellido GONZÁLEZ, y en su mérito condena a la firma PEHUENCHE S.A.,

Compañía de “SEGUROS BERNARDINO RIVADAVIA COOP. LTA.”, OSCAR ALBERTO LARRONDO, ESTELA NOEMI GONZÁLEZ, y a la compañía LA HISPANO ARGENTINA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A. a abonar a los actores la suma de $308.455,40, con más los intereses a la tasa promedio del B.P.N.

Desestima la demanda deducida contra LUIS HUGO BRAVO, con costas a los actores vencidos (Art. 68 del Código Procesal).

Asimismo, hace lugar a la demanda promovida por la señora Inés del CARMEN LOBOS BARRA, en representación de sus hijos LUIS ESTEBAN y JUAN GUILLERMO GONZÁLEZ, y en su mérito condena a la firma PEHUENCHE S.A., COMPAÑÍA DE SEGUROS BERNARDINO RIVADAVIA COOP. LTA., OSCAR ALBERTO LARRONDO, y a la compañía LA HISPANO ARGENTINA, a abonar a los actores la suma de $150.633, con más los intereses a la tasa promedio del B.P.N.

5. Esta decisión es apelada por los demandados -PEHUENCHE S.A. y SEGUROS BERNARDINO RIVADAVIA- quienes expresan agravios, a fs. 547/555. Ellos son contestados a fs. 558/562 vta. por la señora Muñoz, y a fs. 565/569 vta. por la señora Lobos.

6. A fs. 592/595 vta. obra sentencia de la Cámara de Apelaciones –Sala III-.

En primer término, sus integrantes aclaran que el tratamiento de los recursos será limitado a los agravios formulados (Art. 277 del C.P.C. y C.).

Luego, coinciden en que es de aplicación a la resolución del caso el Art. 184 del Código de Comercio, en función del contrato de transporte que unía a la víctima con la empresa PEHUENCHE S.A.

Explican que se trata de una responsabilidad objetiva impuesta por la legislación a los fines de inducir a las empresas a extremar las precauciones en orden a la calidad, capacitación y desempeño del personal y a que den

estricto cumplimiento de los reglamentos pertinentes pero –señalan-, dicha obligación frente al pasajero no tiene carácter absoluto.

A su entender, ello no implica que ante cualquier accidente de tránsito la empresa de transporte de pasajeros deba responder por los daños producidos, pues ésa no ha sido la intención de quien legisló, debido a que en el mismo dispositivo legal consagra de manera clara las eximentes de responsabilidad.

En función de tales premisas, exponen que corresponde determinar si PEHUENCHE S.A. se encuentra o no en alguna de las excepciones consagradas en el referido artículo.

Advierten que tanto en la causa penal como en estos actuados ha quedado debidamente acreditada la culpa exclusiva del conductor del camión embistente, circunstancia –acotan- que no se encuentra controvertida en autos, lo que ha llevado a la señora Jueza de Grado a rechazar la demanda dirigida contra el conductor del colectivo.

También observan que la conducta del tercero fue la que interrumpió el nexo causal que existía entre el pasajero y el transportador. Adicionan que esta circunstancia constituye una de las causales que eximen a la empresa de transporte de pasajeros de responsabilidad en el evento dañoso motivo de estos actuados.

Concluyen que responsabilizar a la demandada por los daños provocados exclusivamente por un tercero, cuando no ha existido concurrencia de culpas o alguna omisión de su parte, implica apartarse de las claras disposiciones contenidas por los artículos 184 del Código de Comercio y 1113 del Código Civil, desconociéndose las eximentes consagradas en ellos.

Continúan diciendo que el hecho del tercero condenado en autos asume los caracteres de imprevisibilidad e inevitabilidad constituyendo una eximente de responsabilidad

en los términos del Art. 513 del Código Civil, y que al no ser el caso de concurrencia de culpas, en la que el porteador estaría obligado al pleno resarcimiento de los daños, no puede imputarse al transportista algún defecto en el vehículo, falta de previsión o error en la conducción por la que deba responder.

Finalmente, juzgan que al acreditarse debidamente la culpa exclusiva del Sr. Larrondo y al determinarse que el Sr. Luis Hugo Bravo adoptó la conducta más prudente al producirse el impacto, evitó de esta forma mayores daños a los pasajeros, es más que suficiente para exonerar a la empresa demandada y a su aseguradora de la responsabilidad que se les reclama.

También dicen que una interpretación contraria a la propiciada implicaría dejar sin efecto las eximentes de responsabilidad ya referidas.

Y que tampoco resulta viable condenar a la empresa PEHUENCHE S.A. bajo el argumento de que ésta, en todo caso, puede llegar a repetir en un futuro la indemnización de la que ha sido solidariamente condenada, pues al haber quedado determinada de manera fehaciente -no solo en la causa penal sino en la presente - la culpa exclusiva del conductor del camión, no hay imputación de responsabilidad que sirva de sustento para fundar la de la empresa demandada ni la de su aseguradora, por lo que revoca el fallo en tal sentido.

En cuanto a las costas, consideran que corresponde que sean impuestas por su orden. Ello, fundado en que válidamente los actores pudieron creerse con derecho a demandar a todos y a cada uno de los participantes del evento dañoso que motivó estos actuados.

En consecuencia, se modifica la sentencia de Primera Instancia y se rechaza la demanda deducida contra la empresa PEHUENCHE S.A. y su aseguradora SEGUROS BERNARDINO RIVADAVIA.

6. Contra este fallo, la parte actora deduce recurso por Inaplicabilidad de Ley, Art. 15º, inc. a) y b), de la Ley 1.406.

A fs. 603/617 Inés del Carmen Lobos manifiesta que dicho pronunciamiento ha violado la ley, en punto a las reglas que regulan el efecto y aplicación de las eximentes de responsabilidad consagradas en el artículo 184 del Código de Comercio, respecto de la Transportista PEHUENCHE S.A., la relación contractual que la vinculó con la víctima del accidente de tránsito y el riesgo creado en la actividad y empleo de la cosa riesgosa.

En igual senda, expone que el fallo atacado violó la ley al fundar e interpretar en forma incongruente y lesiva el régimen de responsabilidad de las compañías aseguradoras en los contratos de seguro obligatorio para el pasajero transportado.

Expresa que, al revocar la sentencia de grado, la Cámara introdujo un modo anormal en la consideración de las eximentes de la responsabilidad objetiva impuestas por la ley de fondo. Considera que se desviaron conceptos rectores en materia de responsabilidad objetiva y riesgo creado o profesional.

Alega que la Alzada, no obstante analizar el artículo 184 del Código de Comercio y la responsabilidad objetiva que compromete al transportista, consideró en forma literal las eximentes que dicha norma señala.

Expone que se alteraron y trastrocaron conceptos y presunciones respecto del nexo de causalidad en la producción del daño, forjados tanto en la doctrina como en la jurisprudencia.

Continúa diciendo que en el contrato de transporte la responsabilidad legal y objetiva encuentra su fundamento jurídico en la teoría del riesgo profesional, que –dice- en materia de empresa tiene una sólida base de solidaridad

social, de justicia y equidad. Pues –considera-, desde el momento que el empresario obtiene con su actividad un beneficio debe correr con los riesgos inherentes. Por su finalidad, agrega, quien legisló ha dado al artículo 184 del Código mercantil el carácter de orden público.

Explica que el decisorio cuestionado violó el deber de garantizar el traslado del pasajero sano y salvo a su lugar de destino, en tanto, de haberse interpretado adecuadamente las eximentes de responsabilidad, se hubiese confirmado la sentencia de Primera Instancia.

Agrega, que la Alzada revisó las causales de producción del daño a título de culpabilidad cuando debió administrar justicia a título de responsabilidad objetiva. De tal forma –refiere-, se otorgó al tercero Larrondo cualidades y caracteres de extraordinaria previsibilidad en el acaecimiento de los daños que se deben asumir en la actividad del transporte, cuando en realidad –acota- se trata de un tercero inherente al desarrollo del transporte.

Indica que este tercero embistente carece de las características que la norma prescribe por no reunir los requisitos de imprevisibilidad, inevitabilidad, ajenidad al presunto responsable o extraño a la cosa o actividad que produjo la muerte del padre de los coactores.

Postula que el recaudo de exterioridad constituye un aspecto fundamental en materia de responsabilidad por riesgo creado. Así, el suceso o el hecho del tercero debe ser totalmente ajeno al riesgo o vicio de la cosa o de la actividad riesgosa y –puntualiza- que es ése el centro del yerro del fallo que ataca.

También argumenta que, en el sistema de responsabilidad objetiva previsto en el artículo 184 del Código de Comercio, el transportista responde con o sin culpa, y no se libera demostrando diligencia o falta de culpa, sino que debe probar la ausencia absoluta de nexo causal.

Considera que el pronunciamiento atacado es grave y lesivo a la seguridad de todo pasajero asegurado en razón del contrato de transporte, ya que eximir a la aseguradora y a su asegurado llevaría a la virtual falta de cobertura de casi la totalidad de los daños ocurridos en los accidentes de tránsito, los que –agrega- en su mayoría involucran en su etiología el acaecimiento de colisiones y conductas prohibidas por la ley a manos de cualquier tercero.

7. A fs. 623/636 María Raquel Muñoz y sus hijos, exponen que el decisorio cuestionado ha violado la ley al vulnerar las reglas que regulan el efecto y aplicación de las eximentes de responsabilidad dispuestas por el artículo 184 del Código de Comercio, respecto de la empresa PEHUENCHE S.A., la relación contractual que la vinculó directamente con la víctima del accidente de tránsito y el riesgo creado en la actividad y empleo de la cosa riesgosa.

Por otro lado, alegan que la sentencia funda e interpreta, en forma incongruente y lesiva, el régimen de responsabilidad que a las compañías aseguradoras corresponde en los contratos de seguros obligatorios para el pasajero transportado.

Fincan su recurso en la necesidad de aplicar, en forma estricta y con el rigor que impone los artículos 184 del Código de Comercio y 1113 del Código Civil. Lo cual –dicen- se funda en la intención de quien legisló de inducir a las empresas a extremar las precauciones respecto de la buena calidad, perfecto estado y funcionamiento del material, la capacitación y buen desempeño de su personal, y el cabal cumplimiento de las leyes y reglamentos, en amparo de las víctimas.

Aseguran que está probado en autos, que la empresa PEHUENCHE S.A. incumplía, al momento del accidente, con los reglamentos y leyes de tránsito y con las medidas mínimas de seguridad, como para que pueda determinarse que el siniestro

fue por exclusiva culpa del tercero. Enumeran que la unidad de transporte público era conducida con cubiertas de los ejes traseros “recapadas”, gastadas en un 90%, a lo que suman el exceso de velocidad (102 km7h) y las luces reglamentarias apagadas.

Afirman que la transportista no puede ser eximida de responsabilidad en los términos establecidos en el referido artículo del Código de Comercio, porque no están dadas las circunstancias probatorias que así lo determinen. Puntualizan: no se ha acreditado la falta absoluta de nexo causal.

Agregan, que se viola el deber de la empresa de transporte de garantizar el traslado del pasajero sano y salvo a su lugar de destino.

Acotan que este tercero embistente no reúne los caracteres de imprevisibilidad, inevitabilidad, ajenidad al presunto responsable o extraño a la cosa o actividad que produjo el daño.

Adicionan, que el fallo atacado desconoce el derecho esencial a la vida, a la integridad física, a su conservación, a su goce pleno, y que su alteración repercute no sólo sobre su titular (víctima del daño), sino sobre otros: su núcleo familiar y la sociedad toda, al dejar sin sanción a la transportista (existiendo pruebas que dan cuenta que no tomó los recaudos de seguridad que la ley exige), y eximirla de toda responsabilidad hacia sus pasajeros.

A las argumentaciones resumidas, agregan que el decisorio atacado infringe el régimen del seguro del pasajero transportado, en tanto el punto central de éste lo constituye el riesgo. Mencionan que se desvirtúa el artículo 109 de la Ley 17.418. Además, dicen que se genera una incertidumbre para los transportados que estarían desprotegidos ante un accidente de tránsito por la mera prueba de alguna conducta de un tercero.

II. De conformidad con el devenir de la causa, la cuestión a resolver se centra en determinar si la Alzada ha interpretado correctamente el Art. 184 del Código de Comercio en punto a la responsabilidad que cabe (a la transportista PEHUENCHE S.A.) en el evento dañoso que costó la vida de Luis Esteban González.

1. En primer término, se considera necesario referir que las publicaciones periodísticas dan cuenta numérica de un fenómeno que se percibe diariamente: la Argentina es uno de los países con mayor cantidad de accidentes de tránsito.

Durante 1994 las muertes por esta causa sumaron 9.120, es decir un promedio de 1.475 fallecimientos por cada millón de vehículos (cfr. ROSATTI, HORARIO DANIEL, *"La Ley 24.449 y la unificación normativa",* Revista de Derecho de Daños, Accidentes de Tránsito – III, Rubinzal Culzoni Editores, Santa Fe, 1998, pág. 139/155).

Según la Asociación Civil Luchemos por la Vida, los accidentes que tuvieron víctimas fatales fueron: durante 2010, 7.659; 2009, 7.885; 2008, 8.205; 2007, 8.104; 2006, 7.557; 2005, 7.138, por sólo citar algunos (www.luchemos.org.ar).

La contundencia de estas cifras refleja la magnitud del problema de la seguridad vial en nuestro país.

Debemos considerar que el problema del tránsito es tan complejo que no admite una única estrategia de ordenamiento. Resulta necesario operar desde las normas jurídicas pero, también, en las conductas: es apremiante trabajar en la prevención.

Ello así, las consideraciones formuladas en el transcurso del presente, a fin de proponer una justa solución, tendrán a la vida del ser humano como epicentro de todo análisis y regulación en esta materia.

2. Sentado lo expuesto, cabe una vez más reiterar que una de las funciones de la casación consiste en el control

nomofiláctico, es decir, el control del estricto cumplimiento de la ley. Ésta es la más antigua misión que lleva a cabo este instituto, e implica cuidar que los tribunales de grado apliquen las disposiciones normativas sin violarlas, sin desinterpretarlas ni aplicarlas erróneamente. Es decir, su específica aspiración es la de controlar la exacta observancia de las leyes (cfr. Juan Carlos HITTERS, *Técnicas de los recursos extraordinarios y de la casación*, 2ª Edición, Librería Editoria Platense, La Plata, 1998, pág. 166 y 259 citado en Acuerdo Nº 6/2011 "GARCÍA DE SABATTOLI").

Por otra parte, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha indicado que el razonamiento judicial debe partir de la ponderación de los valores constitucionales, que establecen la guía fundamental para solucionar los conflictos de fuentes, de normas, o de interpretación de la ley.

También, que dicha decisión valorativa obliga a los prestadores de servicios públicos a desempeñar conductas encaminadas al cuidado de la vida y la salud de sus habitantes.

Conforme los lineamientos dados por el Máximo Tribunal de la República, interpretar cuánto se extiende la obligación de seguridad que tiene causa en el contrato de transporte de pasajeros debe efectuarse con sustento en el derecho previsto constitucionalmente para los consumidores y usuarios por el artículo 42 de la Constitución Nacional (FALLOS: 331:819).

Desde allí, el transportista debe adoptar las medidas atinentes a la prevención de los riesgos que la prestación prometida acarrea para el usuario, pues el ciudadano común que accede al servicio de transporte, tiene fundada confianza en que el organizador se ha ocupado razonablemente de su seguridad.

La idea de que estamos frente a una empresa que explota una actividad comercial, que fue constituida con un

sentido absolutamente profesional, que posee una organización técnica, económica y jurídica preparada para producir determinados resultados preestablecidos, también nos lleva a considerar que debe reunir en los conductores y en los vehículos las cualidades necesarias para circular en forma segura y profesional.

En atención a lo expuesto, los límites a este deber de seguridad se encuentran en la normalidad de los sucesos, ya que son los hechos extraordinarios que no pueden evitarse, resistirse o preverse -teniendo en consideración la pauta de valoración de una empresa organizada para ese servicio que demuestre que no lo pudo prever, evitar o resistir- los que operan como eximentes de la responsabilidad de que se trata.

3. Ahora bien, sobre la base de dicho esquema cabe ingresar en concreto al examen del artículo 184 del Código de Comercio. Éste dispone:

> *"En caso de muerte o lesión de un viajero, acaecida durante el transporte en ferrocarril, la empresa estará obligada al pleno resarcimiento de los daños y perjuicios, no obstante cualquier pacto en contrario, a menos que pruebe que el accidente provino de fuerza mayor o sucedió por culpa de la víctima o de un tercero por quien la empresa no sea civilmente responsable."*

El régimen allí establecido -con o sin culpa del transportador o sus agentes y con las solas eximentes que en él se determinan- establece una responsabilidad *ex-lege*, de naturaleza claramente objetiva, impuesta por el legislador por razones de política en materia de transporte.

Se consagra, según la doctrina y jurisprudencia mayoritarias, una responsabilidad fundada en el denominado riesgo empresarial, apoyada en el factor objetivo de atribución de responsabilidad, donde el damnificado sólo debe demostrar el daño y la calidad de pasajero, y que aquél

ocurrió durante el transporte, para que, en principio, sea responsable la empresa porteadora.

Pues, si bien es cierto que la responsabilidad del transportista no es absoluta, no es menos cierto que ésta sólo reconoce eximentes basadas en la ruptura del nexo de causalidad cuya prueba incumbe de manera exclusiva a la transportadora. A tal fin, no es suficiente demostrar su propio obrar diligente, sino que debe acreditar el caso fortuito o la culpa de la víctima o de un tercero por el cual no debe responder.

En efecto, una vez establecido que la víctima viajaba en el colectivo y que sufrió un daño, surge una doble presunción: de causalidad, en cuanto queda inferido *prima facie* que el daño sufrido tuvo conexión adecuada con el transporte, y de responsabilidad de la empresa en la producción del perjuicio (cfr. DARAY, Hernán, *Derecho de daños en accidentes de tránsito, T. I, e*ditorial Astrea, 2° edición actualizada y ampliada, Buenos Aires, 2008, pág. 564).

Por otra parte, la norma transcripta impone a la transportista asumir el pleno resarcimiento de los daños y perjuicios que ha sufrido el pasajero durante el transporte. Este enunciado debe entenderse como reparación plena; es decir, la reparación de todos los daños jurídicos conforme la relación de causalidad adecuada con el incumplimiento obligacional.

En atención a su finalidad, quien legisló ha dado al mentado artículo 184 el carácter de orden público, y ha dispuesto su inderogabilidad por las partes, lo cual confirma que se trata de una obligación legal.

Una vez perfeccionado el contrato de transporte de pasajero por el consentimiento de las partes, la responsabilidad por el incumplimiento de las obligaciones es de carácter contractual frente al pasajero dañado. Por ello, en estos casos, el transportista es responsable por el

incumplimiento del deber contractual de seguridad con fundamento en la buena fe. (cfr. LORENZETTI, Ricardo Luis, *Tratado de los Contratos*, T. III, Rubinzal Culzoni Editores, Santa Fe, 2000, pág. 733 y s.s.).

Lo cierto es que, tanto en caso de muerte como de lesión, se produce el incumplimiento de la obligación de trasladar al pasajero sano y salvo a destino, esto es, de la garantía de seguridad. Y debido al fundamento de esta responsabilidad no es necesario probar el riesgo o vicio de la cosa, sino la frustración del plan prestacional acordado.

Finalmente, también cabe reflexionar que si bien la redacción del citado artículo sólo menciona al transporte en ferrocarril, la doctrina y jurisprudencia son pacíficas y unánimes en sostener que esta norma resulta aplicable a la responsabilidad del transportista frente al pasajero por los daños que éste sufra durante el transporte oneroso, cualquiera sea el medio de transporte utilizado (cfr. TRIGO REPRESAS, Félix A. *Responsabilidad del transportista frente al pasajero, en el contrato oneroso de personas*. La Ley 1996-D, 667; TRIGO REPRESAS, Félix A. – LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Tratado de la Responsabilidad Civil,* T II, Editorial La Ley, Buenos Aires, 2004, pág. 232).

4. Que, de esta manera, se impone un marco interpretativo de la norma, que debe tener en cuenta su finalidad.

Ahora bien, está fuera de toda duda que entre las obligaciones del transportista es principal la de llevar al pasajero sano y salvo a destino, o sea, en las mismas condiciones en las cuales el transportado ascendió al vehículo. Esta obligación de seguridad impuesta al transportista es clasificada como una obligación de resultado que hace a la esencia del contrato que vincula al porteador con el pasajero, en parte, por el riesgo que crea la actividad de la que las empresas obtienen beneficios lucrativos (cfr.

TRIGO REPRESAS, Félix A. – LÓPEZ MESA, Marcelo J., *ob.cit.*, pág. 215; DARAY, Hernán, *ob.cit.*, pág. 14/15.).

Dicho deber legal del transportador puede caracterizarse como una prestación implícita en la celebración del contrato de transporte, que comprende de manera genérica todos aquellos cuidados, prevenciones y precauciones, y la disposición de todos los medios, materiales y humanos idóneos, que resulten necesarios a fin de alcanzar eficazmente el resultado objetivo. Tales recaudos le imponen obrar en todo tiempo con sumo cuidado y pleno conocimiento de las cosas que emplea en su actividad, deberes específicos cuyo incumplimiento acarrea una responsabilidad apreciable con criterio más severo que en el común de los casos, por imperio del artículo 902 del Código Civil (cfr. DARAY, Hernán, *ob.cit.*, pág. 572).

Por tal motivo, el daño sufrido por el pasajero durante el transporte implica una violación por parte del transportista de su obligación tácita de seguridad, en tanto el resultado de trasladar al pasajero en forma segura no se ha cumplido, lo cual configura –se reitera- un incumplimiento contractual (AGOGLIA, María Marta, BORAGINA, Juan Carlos, y MEZA, Jorge Alfredo, *"La obligación de seguridad en el contrato de transporte",* LA LEY 1999-D, 58).

Este compromiso ha observado en materia de transporte, fundamentalmente, una evolución que se orienta a la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos (cfr. MOSSET ITURRASPE, Jorge –PIEDECASAS, Miguel A., *"La obligación de seguridad en el transporte"* en Accidentes de Tránsito Doctrina – Jurisprudencia, Rubinzal Culzoni Editores, Santa Fe, 2010, pág. 337/346).

Los citados autores reflexionan que en materia de accidentes derivados del tránsito y del transporte se observa una saludable evolución hacia el reconocimiento de los paradigmas consagrados en el artículo 42 de la Constitución

Nacional, que hacen al deber de seguridad y trato digno a los ciudadanos que utilizan servicios comerciales como es el transporte público de pasajeros.

5. Por otro lado, resulta trascendental puntualizar en este examen que, en el orden procesal, la presunción de responsabilidad contenida en la norma bajo examen invierte la carga de la prueba.

Por ello, para dirimir la responsabilidad del transportista es suficiente para el damnificado con demostrar la producción del daño sufrido durante el transporte. Mientras que se exige a quien invoca la concurrencia de alguna de las causales de exoneración de tal responsabilidad, la acreditación eficaz y concluyente de la existencia de los supuestos que tal disposición legal prevé como eximentes. Pues de otro modo, quedará firme la liminar y objetiva responsabilidad impuesta por ella.

En cuanto a las eximentes y como corresponde a la responsabilidad objetiva, el transportista sólo se libera mediante la evidencia de que no existió nexo causal, esto es, que hubo fuerza mayor, hecho de la víctima o de un tercero por el cual no es responsable.

El hecho de un tercero es el actuar de un sujeto extraño a las partes, que se constituye en condición adecuada del perjuicio produciendo la ruptura de la relación de causalidad.

Tanto la doctrina como la jurisprudencia -de modo uniforme- afirman que para que el hecho del tercero ajeno sea eximente de responsabilidad del porteador, la conducta de tal sujeto debe adquirir los elementos característicos del caso fortuito, es decir, debe ser imprevisible e inevitable (cfr. Art. 514 del Código Civil), y debe ser causa exclusiva y excluyente del perjuicio, pues en los supuestos de concurrencia de éste con el proceder del demandado, el transportista debe resarcir integralmente a la víctima, al

margen de que pueda o no corresponderle, posteriormente, una acción revérsica contra aquél.

En cuanto al primer carácter, cabe precisar que se alude a la razonable previsibilidad, evaluada conforme a las circunstancias de persona, tiempo y lugar. De allí puede colegirse entonces, que la norma exige que el acontecimiento rebase lo ordinario. Y debe ser juzgada conforme al estándar profesional y a la experiencia exigible a una empresa, con lo cual su juzgamiento es estricto (Art. 909 del Código Civil).

Por ello, se exige que la empresa prevea: los eventos derivados del transporte en sí mismo: los daños que puede sufrir el pasajero al subir o bajar de las escaleras, durante movimientos bruscos, la caída de elementos del techo o de los lugares en que se guardan cosas, los accidentes. Al respecto se ha decido que la habitualidad del hecho le quita el carácter de imprevisible (cfr. LORENZETTI, Ricardo Luis, *ob.cit.*, pág. 733 y s.s.).

En el supuesto de accidentes no se exige una conducta más allá de las previsiones humanas, sino que se deben instrumentar todos los elementos necesarios para evitar sus consecuencias más gravosas. Ello debe ser principal objeto de prueba por parte del porteador.

Además, se ha exigido que, para constituir una causal exculpatoria, el hecho del tercero debe ser externo o extraño al riesgo que crea la actividad del transportista, no siendo excusa la diligencia probada ni la buena atención a los pasajeros ni, en general, la ausencia de culpabilidad por parte del obligado al traslado. Por lo tanto, el caso fortuito llamado interior o interno no puede ser computado a estos fines, ya que está dentro del riego propio o específico de la actividad (cfr. TRIGO REPRESAS, Félix A. – LÓPEZ MESA, Marcelo J., *ob.cit.*, pág. 214 y s.s.).

De tal forma, para excluir su responsabilidad el transportista está obligado a demostrar que es ajeno al daño

recibido por el pasajero. Vale decir, tiene que acreditar que aquél proviene exclusivamente de una causa extraña.

Sobre este punto se ha dicho que no constituyen un caso fortuito los accidentes con otro vehículo, el vuelco, el descarrilamiento, el estallido de un neumático, la rotura de ejes o elásticos o el desprendimiento de una rueda (cfr. LORENZETTI, Ricardo Luis, *ob.cit.*, pág. 733 y s.s.).

Las eximentes de responsabilidad en el ámbito del transporte han sido juzgadas con un criterio restrictivo, ya que no es lo mismo la culpa de la víctima o el hecho del tercero en un accidente vinculado al transporte público de pasajeros que en un accidente común del tránsito. En el primer caso, nos encontramos con que existe una empresa que lucra con este servicio de transporte y, por lo tanto, su deber de previsibilidad, prevención y evitabilidad es mucho mayor que para el ciudadano común que se involucra en un accidente de tránsito (cfr. MOSSET ITURRASPE –PIEDECASAS, *ob. cit.*).

Sobre el tópico, la C.S.J.N. también tiene dicho que, si no se demuestra de modo fehaciente que la culpa ha sido exclusiva de la víctima o de un tercero, no puede liberarse totalmente a la empresa transportista por los daños causados. Ello, sin perjuicio de la eventual responsabilidad que pudiera corresponder a otro en función de la concurrencia de culpas de encontrarse ellas efectivamente probadas (FALLOS: 323:3251; 324:1344; 326:3089, entre otros).

Al respecto, tampoco resulta suficiente demostrar la falta de culpa en el subordinado que conducía la unidad, porque –cabe reiterar- esta responsabilidad es objetiva y fundada en el riesgo del transporte. Por lo que resulta extraña a ella toda idea de culpa, sea del transportista o de sus empleados.

En síntesis, la culpa de un tercero por el que la empresa no sea civilmente responsable -eximente invocada en la especie- constituye un supuesto particular de caso fortuito y,

en consecuencia, para ser admitido como causa de exoneración de responsabilidad, quien lo alega debe probar inequívocamente su configuración, en miras de la trascendental obligación de seguridad asumida en este tipo contractual.

En suma, hay severidad y criterio amplio para la responsabilidad del transportista; en cambio, las eximentes deben ser analizadas con criterio restringido -ya que se intenta enervar los efectos de una presunción legal (FALLOS: 333:203)- y en beneficio de la víctima o pasajero (cfr. DARAY, Hernán, *ob.cit.*, pág. 546).

6. Sentado lo expuesto, cabe precisar que en el presente caso, no se discute ninguno de los múltiples problemas típicos de este tipo de procesos.

En efecto, las partes no han puesto en duda que el cónyuge y padre de los coactores fue transportado por la empresa PEHUENCHE S.A., que el contrato de transporte terrestre se rige por el Art. 184 del Código de Comercio, que el señor González fue víctima fatal del accidente que protagonizó la unidad de la coaccionada.

En suma, la cuestión puntual a resolver, entonces, es si puede considerarse que la intervención en el siniestro del codemandado Larrondo –conductor del camión con semijaula que colisionó con el colectivo que transportaba a la víctima- puede ser considerada como eximente de responsabilidad de la empresa PEHUENCHE S.A. Por ello, no emitiremos pronunciamiento sobre la responsabilidad del conductor del camión, en tanto ella llega firme, consentida y en autoridad de cosa juzgada a esta instancia.

En consecuencia, con los límites señalados, cabe preguntarse: ¿El hecho de este tercero era imprevisible, inevitable y externo a la actividad de la transportista, en un contexto de razonabilidad según la realidad que marcan las circunstancias de persona, tiempo y lugar?

Luego de una exhaustiva y detenida lectura de ambos procesos, de los expedientes y copias acompañados, surge que el supuesto de autos no puede, válidamente, encuadrarse dentro de la eximente invocada, pues la accionada no ha agotado su actividad probatoria a fin de acreditar que el hecho del tercero Larrondo era para ella imprevisible ni exterior o extraño a su actividad, como tampoco que extremó todas las medidas de seguridad a su cargo.

El deber de seguridad le exigía adoptar todo lo conducente para evitar lesiones a la integridad de los pasajeros durante el viaje, en la medida en que, supuesto el adecuado conocimiento de las condiciones en que se realiza el transporte, tales daños pudieran ser objeto de previsión y prevención.

En el caso, la demandada debió acreditar que tomó -en cumplimiento de su obligación de trasladar a los pasajeros sanos y salvos a destino- las medidas de seguridad adecuadas para evitar la muerte de diversos pasajeros, entre los que se encontraba el cónyuge y padre de los accionantes, quien cabe recordar murió en forma instantánea por destrucción total del cráneo ante el violento politraumatismo sufrido (dato éste que surge de la partida de defunción acompañada).

Sin embargo se advierte que la accionada no probó que el ómnibus reunía todas las condiciones de seguridad inherentes al contrato de transporte, de forma tal de resguardar la integridad de los pasajeros y no exponerlos a situaciones peligrosas, aún en caso de colisión con otro vehículo. Ello hacía a la esencia de su obligación de seguridad para con los viajeros. Por el contrario, surge de fs. 154 de los autos acumulados que ella se opuso a la prueba pericial mecánica ofrecida por la actora y solicitó que se excluya el punto de pericia relacionado con el material de la carrocería del ómnibus por no tratarse de un hecho controvertido como tampoco conducente y relevante –a su

criterio- para la solución de esta litis. Finalmente la mentada probanza no se realizó.

Por otra parte, de las copias de la causa penal que se tienen a la vista, y no han sido cuestionadas por las partes, surge:

> *"Estas huellas […] y es producto del arrastre de la plancha que conformaba el lateral del colectivo la cual fue desprendida durante el impacto y quedó plegada sobre la baranda de la jaula de camión"* (cfr. informe del perito oficial de Tribunales, Prov. de Bs. As., que si bien no se encuentra foliado se corresponde con la foja 13 de las copias).

Por su parte, el estado en que quedó el colectivo es un hecho reconocido al contestar la demanda.

Así que surge que el colectivo quedó con su lateral totalmente descubierto y, en consecuencia, los pasajeros expuestos a sufrir los daños de que dan cuentan las actuaciones labradas.

Además, cabe considerar que la accionada fue declarada negligente en la producción de la prueba testimonial ofrecida (fs. 303), que en la pericia accidentológica (fs. 250/259) se informa que el colectivo tenía las ruedas traseras recapadas con un 10% de vida útil.

Por ello, estimo que, en el caso, la demandada no agotó su actividad probatoria a fin de liberarse de la responsabilidad que objetiva y legalmente le ha sido impuesta, pues no ha acreditado en forma indudable la ruptura total del nexo causal entre su obligación de seguridad y el daño sufrido por los herederos de Luis Esteban González.

Repárese que el transportador no cumple su deber jurídico con el mero desplazamiento del viajero, sino que al asumir esa obligación de seguridad y vigilancia garantiza que éste no ha de sufrir menoscabo alguno en su integridad personal; por consiguiente, es a su cargo extremar las

precauciones respecto de la buena calidad y perfecto estado o funcionamiento del material rodante.

Y si bien es cierto que la obligación que asume el transportista frente al pasajero no tiene carácter absoluto, es la empresa la que debió probar acabadamente la configuración de la eximente invocada y prevista por el Art. 184 del Código de Comercio, como así también el cabal cumplimiento de su obligación de seguridad.

La objetivación legal de la responsabilidad en el contrato de transporte no puede ser dejada de lado por cualquier elemento o inducción no muy claros y definidos, pues no cabe así entenderlo sin elementos de ponderación que cierta y seriamente la demuestren, puesto que las presunciones legales sólo cabe que se levanten con verdaderas pruebas convincentes y que no den lugar a duda.

A ello se suma que, conforme los datos que nos brinda la realidad, un accidente de tránsito no puede ser considerado hoy como un suceso extraordinario, teniendo en miras las estadísticas de público conocimiento que resultan elocuentes al respecto.

Por tal motivo, al porteador, en su calidad de empresario, cabe exigir un mayor deber de actuar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, lo cual le impone una mayor obligación por las consecuencias posibles de los hechos (cfr. Art. 902 del Código Civil).

Precisamente, se debe remarcar que estamos en presencia de una empresa que explota una actividad riesgosa y, en tanto presta un servicio público, debe cumplir con sus obligaciones de buena fe que, en el caso, exige un comportamiento que proyecta las expectativas razonables que se crean en la otra parte, entre las cuales está la de adoptar los mecanismos mínimos que impidan sucesos infortunados como el ocurrido en los presentes (FALLOS: 333:203).

En síntesis, al no haber demostrado PEHUENCHE S.A. que la causa del daño a su pasajero Luis Esteban González provenga, en forma exclusiva, del hecho de un tercero por el cual no deba responder, como tampoco la ruptura del nexo causal entre el hecho y el perjuicio sufrido por la familia González, no puede liberarse de la responsabilidad por el deceso del cónyuge y padre de los actores durante el curso del contrato de transporte que con él celebrara.

7. Sentada la doctrina expuesta, cabe referir que de la lectura de la sentencia cuestionada surge que la Sala de la Cámara sentenciante interpretó en forma errónea la ley vigente, pues no analizó debidamente el caso a la luz de la Constitución Nacional que otorga especial protección a la seguridad de los consumidores y usuarios.

A esta altura, no puede soslayarse que el deber de la accionada de extremar al máximo las precauciones para evitar situaciones de riesgo para los usuarios, no fue un tema evaluado en debida forma por la Alzada que prescindió del criterio regular previsto normativamente, que impone a las empresas el deber de extremar las previsiones para el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados en amparo de las posibles víctimas.

Por ello, atento a las pautas interpretativas expuestas se advierte configurada la infracción legal en punto al artículo 184 del Código de Comercio, ya que no se acreditó en debida forma la eximente de responsabilidad invocada.

En esto radica la infracción legal en la que incurre el pronunciamiento de Cámara, que justifica la procedencia del remedio intentado, y que las recurrentes han logrado demostrar.

Por otro lado, cabe precisar, en lo atinente a los rubros indemnizatorios pretendidos, que los argumentos volcados en la expresión de agravios de los demandados (fs. 547/555), no logran conmover los fundamentos brindados por la

sentenciante a fs. 511/515 para su determinación. Lo decidido sobre el particular contiene un desarrollo lógico y apoyatura legal, con indicación razonada de las pautas concretas de ponderación, conforme a las circunstancias particulares del caso.

8. Que en virtud de las consideraciones vertidas, la sentencia en crisis deberá casarse, por haber mediado infracción legal -Art. 15°, inc. b), de la Ley 1.406- en relación con el artículo 184 del Código de Comercio.

Por ello, he de proponer al Acuerdo se declaren procedentes los recursos por Inaplicabilidad de Ley deducidos a fs. 603/617 por INÉS DEL CARMEN LOBOS y a fs. 623/636 por MARÍA RAQUEL MUÑOZ, SILVIA BEATRIZ GONZÁLEZ, ANDREA JAQUELINE GONZÁLEZ, LUIS GABRIEL GONZÁLEZ y HUGO SEBASTIÁN GONZÁLEZ, y se case la sentencia recurrida.

Consecuentemente, a la luz de lo establecido en el Art. 17°, inc. c), de la Ley Casatoria y en función de que los elementos sopesados precedentemente son suficientes para fundar el dictado de un nuevo pronunciamiento en los términos del citado precepto, corresponde recomponer el litigio, mediante el rechazo de la apelación deducida a fs. 520 y fundada a fs. 547/555, y, por ende, la confirmación de lo resuelto sobre el tópico recurrido en Primera Instancia –fs. 501/515-, en un todo conforme a lo considerado en forma precedente.

9. A la tercera cuestión planteada, emito mi voto en el sentido que por la acción seguida por la parte actora contra la Empresa PEHUENCHE S.A. y su citada en garantía, deben adecuarse las costas al nuevo pronunciamiento e imponerse las de Alzada y de esta etapa a las codemandadas perdidosas (Arts. 68 y 279 del C.P.C. y C. y 12º de la Ley 1.406). Además, regular los honorarios generados en la apelación y en esta etapa. Asimismo, disponer el reintegro del

depósito efectuado según constancia obrante a fs. 710 (Art. 11º L.C.). **MI VOTO**.

La señora vocal doctora **LELIA G. MARTÍNEZ DE CORVALÁN,** dijo: Por compartir los fundamentos expresados y la solución propiciada por el distinguido colega preopinante doctor Ricardo T. Kohon, es que emito mi voto en el mismo sentido que el suyo. **MI VOTO.**

De lo que surge del presente Acuerdo, oído el Sr. Fiscal ante el Cuerpo, por unanimidad, **SE RESUELVE**: **1°) DECLARAR PROCEDENTES** los recursos de Casación por Inaplicabilidad de Ley interpuestos a fs. 603/617 por INÉS DEL CARMEN LOBOS y a fs. 623/636 por MARÍA RAQUEL MUÑOZ, SILVIA BEATRIZ GONZÁLEZ, ANDREA JAQUELINE GONZÁLEZ, LUIS GABRIEL GONZÁLEZ y HUGO SEBASTIÁN GONZÁLEZ; y **CASAR**, en consecuencia, el decisorio dictado, a fs. 592/595vta. por la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Laboral y de Minería de esta ciudad, Sala III, por haber incurrido en la causal prevista en el inc. b), del Art. 15°, de la Ley 1.406, en relación con el Art. 184 del Código de Comercio. **2°)** En virtud de lo dispuesto por el Art. 17°, inc. c), de la ley ritual, y sobre la base de los fundamentos vertidos en el presente pronunciamiento, **RECOMPONER** el aspecto casado, mediante el rechazo de la apelación deducida a fs. 520, y fundada a fs. 547/555, y, por ende, confirmar lo resuelto, sobre el tópico recurrido, en Primera Instancia –fs. 501/515-, en un todo conforme a lo considerado en forma precedente. **3°)** Adecuar las costas por la acción seguida por la parte actora contra la Empresa PEHUENCHE S.A. y su citada en garantía al nuevo pronunciamiento e imponer las de Alzada y de esta etapa a las demandadas perdidosas (Arts. 68 y 279 del C.P.C. y C. y 12º de la Ley 1.406). A tal fin, por su actuación en la Alzada, se fijan los honorarios, correspondientes a las doctoras: .... Y regular los correspondientes a esta etapa, (Arts. 6º, 7º, 10º, 12º, 13º, 15º, 20º, 35º de la L.A.). **4°)** Disponer la

devolución del depósito efectuado a fs. 710, conforme a lo establecido por el Art. 11° de la Ley 1.406. **5°)** Regístrese, notifíquese y oportunamente devuélvanse los autos a origen.

Con lo que se dio por finalizado el acto, que previa lectura y ratificación firman los señores Magistrados por ante la Actuaria, que certifica.

Dr. RICARDO T. KOHON - Dra. LELIA G. MARTINEZ DE CORVALÁN
Dra. MARIA T. GIMÉNEZ de CAILLET-BOIS - Secretaria