

Voces: UNIFICACION CIVIL Y COMERCIAL ~ CODIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACION ~ CONTRATO ~ TRANSPORTE ~ PLAZO ~ CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO ~ OBLIGACIONES ~ TRANSPORTISTA ~ OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA ~ TRANSPORTE DE PASAJEROS ~ PASAJERO ~ RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA ~ LEY APLICABLE ~ RESPONSABILIDAD CIVIL ~ CLAUSULA ~ LIMITACION DE RESPONSABILIDAD ~ EQUIPAJE ~ PERDIDA DE EQUIPAJE ~ TRANSPORTE SUCESIVO

Título: El transporte de personas en el Código Civil y Comercial

Autor: Barbado, Patricia B.

Publicado en: Sup. Esp. Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Contratos en particular 2015 (abril), 21/04/2015, 113

Cita Online: AR/DOC/1140/2015

Sumario: I. Introducción. II. Análisis del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.

I. Introducción

El Código de Comercio regulaba exclusivamente el transporte terrestre en el Capítulo V de los acarreadores, portadores o empresarios de transportes (título correspondiente a los agentes de comercio) (1), salvo el art. 206 (2) que contemplaba el transporte mediante pequeñas embarcaciones.

Además, todas las formas del transporte por tierra que trataba estaban relacionadas con el transporte de cosas, con excepción de lo dispuesto por el art. 8º, inc. 5º (3), el art. 173 (4) que regía el del equipaje de los pasajeros y el art. 184 (5) que contemplaba el transporte de personas por ferrocarril pero que se aplicaba por extensión y analogía a todos los transporte terrestres. (6) Esta última norma estaba referida sólo al transporte ferroviario de personas para distinguirlo del transporte de tracción "a sangre" que era el otro medio de transporte por tierra empleado a fines de 1800, época en que se sancionó el Código de Comercio. (7)

En el aspecto contractual, el régimen legal se completaba con las disposiciones del Código Civil, en tanto que las normas destinadas a regular específicamente los otros tipos de transporte fueron dictadas a posteriori.

Hay que tener en cuenta que en el siglo XIX era impensable que los caminos pudieran ser competidores del ferrocarril. No obstante, la industria automovilística empezó a competir fuertemente en los años 20 al irrumpir el automóvil como medio de locomoción más veloz que el ferrocarril. Luego, a partir de los años 60, se hizo predominante en el transporte de personas debido a la extensión de las redes viales y a la fabricación de vehículos cada vez más cómodos y potentes.

En la segunda mitad de la década de los '90 emergió una moderna economía, la cual junto con la globalización y el crecimiento económico, contribuyó a acrecentar la importancia de la industria del transporte. A su vez, con la reforma del Estado que se inició en 1989 se intentó modernizar algunos aspectos del régimen del transporte automotor de pasajeros y de carga.

Por otro lado, el régimen jurídico aplicable del servicio público (como lo es transporte), que se integra con las reglamentaciones y los marcos regulatorios y las normas de defensa de la competencia, lealtad comercial y defensa del consumidor, fue receptado en el art. 42 de la Constitución Nacional reformada en 1994.

Esta disposición constitucionalizó el servicio público y dejó de lado la posibilidad de que sea una actividad reservada exclusivamente al propio Estado, por lo que debe ser prestado en competencia, siguiendo las reglas del mercado y evitando cualquier distorsión, para proteger la calidad de vida no sólo desde el ambiente y para hacer efectivos también los derechos de los consumidores. Desde entonces, la responsabilidad del transportista no se basa exclusivamente en criterios economicistas de costos en tanto sobre estos criterios, debe prevalecer la protección de la persona humana en toda su proyección.

Es por ello que los transportistas están obligados a brindar un trato digno a los pasajeros transportados, adoptando las medidas necesarias para asegurar su integridad física, no sólo durante el trayecto, sino también al tiempo del ascenso y descenso a los vehículos.

II. Análisis del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación

Si bien el reformador ha unificado el régimen de los contratos de derecho privado, ello no implica la desaparición del derecho mercantil ni la pérdida de tal carácter de sus instituciones.

En materia de contratos se preservan muchas de las normas precedentes sin desatender la tradición jurídica y se incorporan algunas mejoras que reclamaba la doctrina y que fueron reconocidas —en ocasiones— por la jurisprudencia. (8)

En lo relativo al contrato de transporte, los arts. 162 a 206 del Código de Comercio han sido reemplazados por los arts. 1280 a 1318 contenidos en el Título IV de los "Contratos en particular" del Libro Tercero de los "Derechos Personales".

Gran parte de los institutos se mantienen en el nuevo código, aunque ahora éste les da un tratamiento pleno a los temas que les son inherentes al contrato de transporte y lo hace con una redacción clara y más moderna y, por ende, adecuada a la realidad actual del servicio generada por los cambios tecnológicos, las nuevas

tendencias económicas y la evolución de sus políticas.

El transporte de personas aparece legislado en forma particularizada por lo cual la regulación actual completa el escaso tratamiento que el código anterior le daba en los arts. 162 (9), 173 y 184. Ello se debió a que para esa época se discutía la índole del contrato, esto es, si era civil o comercial. Según la doctrina, aunque el contrato de transporte de personas tiene características que lo diferencian del transporte de cosas y no existan las figuras del remitente y del destinatario, su naturaleza comercial encontraba fundamento en la categorización del art. 8º, inc. 5º, que consideraba actos de comercio a los realizados por las empresas de transporte. (10)

A continuación, nos dedicaremos a analizar la nueva regulación legal, anotándola con los criterios doctrinarios y jurisprudenciales elaborados durante la vigencia del código anterior que se receptan y que, consecuentemente, mantienen actualidad.

a. Concepto de transporte

La omisión del anterior código de definir el contrato, quedó suplida con el Código Civil y Comercial que establece que existe transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete (art. 1280).

La disposición recoge las directrices jurisprudenciales que conceptualizaban en tales términos al transporte terrestre de cosas (11) y de personas (12) y destacaban como elementos tipificantes del contrato, el desplazamiento (de cosas o personas), la retribución (flete o precio) y el medio utilizado. (13) En cuanto este último, se ha dicho que puede ser tanto público como privado, y comprende no sólo al automóvil sino también al ferrocarril, alambre carril, silla aérea, funicular, etcétera. (14)

El art. 1281 dispone que las reglas del capítulo V se aplican a los transportes cualquiera sea el medio empleado, excepto lo dispuesto en las leyes especiales (como el Código Aeronáutico y la Ley de la Navegación) y la ley 24.921 que rige el transporte multimodal de mercaderías. (15)

El actual código contempla entonces el contrato en general, pero deja la regulación de las particularidades del medio utilizado para el transporte, a las leyes especiales que los contemplan. Para la interpretación contractual corresponde acudir al orden de prelación que en materia de contratos contemplan los arts. 963 y 964 del código unificado y las normas pertinentes de los contratos de adhesión y de consumo, en tanto el transporte involucra un consumidor. (16)

Por otro lado, el transporte gratuito está excluido en art. 1282, por cuanto la onerosidad es un elemento necesario, tal como tradicionalmente lo había declarado la jurisprudencia. (17) Sin embargo, aun cuando no exista precio, se establece que no se considerará gratuito si es realizado por quien tiene por actividad habitual la realización del transporte.

La norma agrega, pues, la nota de la habitualidad, excluyéndose el transporte gratuito ocasional o aislado. Y deja de lado también el concepto de "empresariedad" (18) que estaba presente en el Código de Comercio (19), lo que no importa, obviamente, desconocer que la prestación del servicio requiere la existencia de operadores, equipo, móvil, infraestructura y sistemas de información (llamados superestructura). (20)

b. Oferta al público

El art. 1283 del Código Civil y Comercial contempla obligaciones correlativas y recíprocas de los contratantes y, al propio tiempo, regula la oferta.

Dispone que el transportista que ofrece sus servicios al público está obligado a aceptar los pedidos compatibles con los medios ordinarios de que dispone, excepto que exista un motivo serio de rechazo. A su vez, el pasajero (y el cargador) están obligados a seguir las instrucciones dadas por el transportista conforme a la ley o los reglamentos. Prevé también que los transportes deben realizarse según el orden de los pedidos y, en caso de que haya varios simultáneos, establece que debe darse preferencia a los de mayor recorrido.

El art. 1283 es similar al art. 204 del Código de Comercio que obligaba al transportista de recibir la carga y transportarla.

La obligatoriedad de la prestación del servicio encuentra su fundamento en la propia naturaleza del contrato de transporte. Si bien se rige, básicamente, por el Derecho Privado, la naturaleza híbrida que presenta está dada por la importante predeterminación de reglamentaciones administrativas, aunque la impronta publicística se hace más evidente en el transporte de personas. En éste, el objeto del contrato consiste en una prestación de servicio público que debe ser cumplido en la forma prevista por la normativa que protege y garantiza los derechos del usuario. En efecto, la valoración de la dignidad del pasajero como persona humana, su seguridad, la posibilidad de encontrarse en estado de necesidad por ser la parte más débil de la relación frente al eventual abuso de la posición dominante del operador, requiere garantizar la prestación obligatoria, regular, continua, general e igualitaria del servicio y, asimismo, de manera eficiente, segura y confiable. (21)

Aun cuando para los empresarios del transporte, la actividad desarrollada sea meramente comercial, ésta presenta los rasgos propios del servicio público además de una naturaleza económico-social tendiente a dar satisfacción necesidades básicas y directas de la población. Es por esa naturaleza y las características especiales

del servicio, que se prevé la obligatoriedad de la prestación.

Tal como la doctrina y la jurisprudencia lo habían percibido durante la vigencia del código anterior, en el transporte de cosas y en el de personas existe una limitación de la libertad contractual por razones de interés colectivo. (22)

Si bien el art. 1009 del nuevo código contempla la libertad de contratar en términos amplios, también comprende las prácticas vedadas por las leyes de libre competencia que importen rehusar al consumidor la prestación de un servicio sin motivo legítimo. (23)

Finalmente, cabe apuntar que el serio motivo de rechazo de los pedidos de transporte que tiene en cuenta el art. 1283 debe estar contemplado en la ley o en los reglamentos y constituir un motivo grave, importante y de consideración. (24)

c. Plazo del contrato y retardo en el cumplimiento

El art. 1284 obliga al transportista a realizar el traslado convenido en el término pactado o en los horarios establecidos y, en defecto de ambos, de acuerdo a los usos del lugar en que debe iniciarse el transporte.

El código anterior reglaba este aspecto de manera similar obligando al transportista a entregar fielmente la carga en el tiempo convenido (art. 162), o según lo establecido por las leyes o reglamentos, y a falta de éstos, por los usos comerciales (art. 187). Si no se había estipulado un plazo para la entrega, estaba obligado a conducir los efectos en el primer viaje que hiciera al punto de destino (art. 190).

La jurisprudencia consideró que el plazo es un elemento básico de la relación (25), el cual integra el plexo de las obligaciones del transportista que le exigen una particular diligencia en la ejecución de la prestación. Como es obvio, es un elemento que tiene especial gravitación en el contrato de transporte de personas y en el de cosas perecederas.

El retraso en el traslado de las cosas transportadas, está contemplado en el art. 1285 que impone como sanción la pérdida total o parcial del flete si no prueba la causa ajena. La disposición indica que se pierde el total del flete si el tiempo insumido es el doble del plazo en el que debió cumplirse la prestación y que ello no impide reclamar los mayores daños causados por el retraso. El flamante código reproduce parcialmente la solución del art. 188 del código anterior (26), según el cual la jurisprudencia consideró que aunque el retardo no produzca daño alguno el porteador, la responsabilidad por la demora incurrida se presume iure et de iure (27) y, en su caso, producirá la pérdida total o parcial del flete. (28) Al respecto, se puso de relieve que el flete carece de causa si se ha incumplido la obligación esencial del contrato, salvo que se hubiese pactado que sería ganado a todo evento. (29) Para la procedencia de la obligación de resarcir el mayor daño, la jurisprudencia aclaró que debe probarse su existencia. (30)

Relativamente al transporte de personas, el retardo en la ejecución está previsto en el art. 1291, norma en la cual se enumeran las obligaciones del transportista.

d. Comienzo y fin del contrato

El art. 1288 dispone que el transporte de personas comprende el traslado y las operaciones de embarco y desembarco.

De tal forma, la relación contractual abarca no sólo el período de transporte efectivo, sino también las etapas de ascenso, descenso, trasbordo y estada del pasajero en los lugares de espera de los vehículos de que se trate. (31)

Han quedado zanjadas, pues, las diferencias que se habían suscitado en los casos de daños ocurridos en esas instancias al ser receptado el criterio doctrinario y jurisprudencial que extendía la responsabilidad a los momentos previos cuando el pasajero se dispone a subir al vehículo y a los posteriores al traslado, esto es, cuando desciende de él. (32)

Al respecto, la jurisprudencia había dicho que el contrato quedaba perfeccionado, con referencia al transporte ferroviario y subterráneo, cuando el pasajero accedía a la estación y a sus instalaciones comprendiendo las etapas previas o posteriores vinculadas con el movimiento en los andenes y en las escaleras de ascenso y descenso a las estaciones (33), o mientras se encontraba en las estaciones de partida o de destino —sala de espera, andén, baños, etc.—. (34)

También se interpretó que la puerta abierta de un ómnibus o micro ómnibus de transporte público de pasajeros, significaba que el porteador, estando el vehículo detenido, invitaba a celebrar el contrato de transporte admitiendo al eventual pasajero, con lo cual adquiría esa calidad sin otra formalidad que ingresar al ómnibus, a la par que éste expresaba igualmente su voluntad de celebrar el contrato al ascender (35) o al asirse al pasamanos. (36)

Este criterio tiene consideración la naturaleza consensual del contrato que se perfecciona por el solo consentimiento de las partes. El billete o boleto que recibe el pasajero del porteador obra como elemento probatorio del contrato y su pago no hace a la esencia del acuerdo de voluntades, sino al cumplimiento por parte del pasajero de una de las obligaciones a su cargo. (37)

Por lo tanto, no es necesario que el viajero tenga en su poder el boleto. La sola circunstancia de encontrarse en el vehículo implica que el transportista prestó su consentimiento tácito para que viaje, a menos que pruebe lo contrario, ya que habida cuenta de que el contrato de transporte no es formal, para su validez no se requiere la existencia de un instrumento escrito. (38) En idéntico sentido se ha dicho que se presupone la calidad de pasajero si se prueba que viajaba en forma ostensible. (39)

e. Obligaciones de las partes

e.1. Las obligaciones del transportista

Dijimos antes que el art. 1283 establece la obligación del transportista de ofrecer sus servicios al público, de aceptar los pedidos compatibles con los medios ordinarios de que dispone, excepto que exista un motivo serio de rechazo, previendo que los transportes se realicen según el orden de los pedidos. En caso de que hubiera varios pedidos simultáneos, debe dar preferencia a los de mayor recorrido.

Por su parte, el art. 1284 dispone que debe realizar traslado convenido en el término pactado o en los horarios establecidos y, en defecto de ambos, de acuerdo a los usos del lugar en que debe iniciarse el transporte.

Aparte de estas obligaciones aplicables también al transportista de cosas, el art. 1289 le impone al transportista de personas las siguientes:

- 1) proveerle al pasajero el lugar para viajar que se ha convenido o disponible reglamentariamente habilitado;
- 2) trasladarlo al lugar convenido;
- 3) garantizar su seguridad; y
- 4) llevar su equipaje.

Al efectuar dicha enumeración, la disposición pone de relieve que el objeto principal del contrato es el traslado de las personas —y de su equipaje— al lugar convenido, como se había admitido durante la vigencia del Código de Comercio. (40)

Se debe destacar aquí la importancia de la garantía de seguridad, tema que desarrollaremos al analizar la responsabilidad del transportista.

e.2. Las obligaciones del pasajero

Estas obligaciones no estaban reguladas en el anterior régimen.

Ahora el art. 1283 obliga al pasajero a seguir las instrucciones dadas por el transportista conforme a la ley o los reglamentos, mientras que el art. 1290 del Código Civil y Comercial prevé que debe:

- 1) pagar el precio pactado;
- 2) presentarse en el lugar y momentos convenidos para iniciar el viaje;
- 3) cumplir las disposiciones administrativas;
- 4) observar los reglamentos establecidos por el transportista para el mejor orden durante el viaje y obedecer las órdenes del porteador o de sus representantes impartidas con la misma finalidad (se reitera lo ya establecido en el art. 1283); y
- 5) acondicionar su equipaje, el que debe ajustarse a las medidas y peso reglamentarios.

La percepción del precio del pasaje es el derecho principal del transportista y también un elemento natural del contrato. (41) En caso de que no exista precio, tal como lo vimos al analizar el art. 1282, no se excluye la existencia del transporte si se trata de una actividad habitual de quien lo ejecuta.

Por otro lado, la adecuada colaboración del pasajero para posibilitar el cumplimiento de los deberes de su contraparte, es esencial para la ejecución del contrato y debe existir al tiempo del inicio viaje presentándose en el lugar y hora convenido, además de cumplir las normas, reglamentos y órdenes del transportista y acondicionar y ajustar su equipaje a lo dispuesto en los reglamentos respectivos.

La jurisprudencia ha tenido oportunidad de remarcar que el porteador está facultado para dirigir la conducta del pasajero con el fin de concretar la garantía de seguridad del pasajero (42), quien, por lo tanto, debe obedecer las instrucciones impartidas a este respecto por el transportista, por ej.: viajar sentado, colocarse cinturón de seguridad en los casos en que los medios de transporte lo dispongan, no bajarse cuando no corresponde, no realizar maniobras peligrosas. (43)

f. La responsabilidad del transportista

f.1. Régimen aplicable

El art. 1286 dispone que la responsabilidad del transportista de personas está sujeta a lo dispuesto por los arts. 1757 y siguientes.

A su vez, el art. 1291 lo hace responsable por el incumplimiento del contrato o el retraso en su ejecución, y por los siniestros que afecten a la persona del pasajero y por la avería o pérdida de sus cosas.

Con referencia al art. 1757, se ha dicho que viene a reemplazar el art. 1113 del Código Civil y contempla la responsabilidad derivada de la intervención de cosas y de ciertas actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización, como lo es el transporte. (44)

Relativamente a la garantía de seguridad que expresamente consagra el art. 1289 como una de las obligaciones del transportista, interesa poner de relieve que es equiparable al concepto de obligación de seguridad que tanto la doctrina como la jurisprudencia elaboraron sobre la base de lo establecido en el art. 184 del Código de Comercio, en virtud de la cual el porteador debe conducir o trasladar sanas y salvas a las personas transportadas hasta el lugar convenido. (45)

Se trata de una obligación que dimana de la naturaleza del contrato como un elemento natural (46) y que, en base al criterio aleatorio, fue calificada como de resultado por estar presente en el entramado de las obligaciones contractuales y en los deberes de protección que se relacionan con la obligación subyacente de velar por la integridad personal del pasajero frente a los daños eventuales que puede sufrir durante la ejecución de la prestación. (47)

En tal orden de ideas, se sostuvo asimismo que según la correcta télesis de la norma contenida en el art. 184, la responsabilidad del transportista era de naturaleza objetiva (48), tal como ahora lo contempla expresamente el art. 1757, por lo cual el mero incumplimiento contractual hacía presumir la culpa del deudor. (49) Se dijo también que el factor objetivo de imputación de responsabilidad del transportista se proyectaba en la distribución de la carga probatoria que se invierte (50), bastando que el damnificado demuestre la producción del daño sufrido durante el transporte. (51)

En el caso de que los pasajeros sufrieran lesiones quedaba configurado un incumplimiento definitivo del deber del transportista de llevarlas sanas y salvas a destino, por lo que la mora se opera sin necesidad de interpelación. (52)

En cuanto al resarcimiento, éste debe ser pleno, quedando a cargo de la víctima probar las consecuencias que relacionen el daño con la causa. (53)

Los pronunciamientos dictados durante la vigencia del código anterior, establecieron asimismo que ya sea que se aplique el art. 1113 del Código Civil (54) o el art. 184 del Código de Comercio (55), la obligación de seguridad derivaba del derecho de la persona transportada de ser puesta "puntualmente e incólume", o sea, sin daños, en el lugar de destino, contra su obligación de pagar el precio del viaje. (56)

Asimismo, se fundó en el riesgo de la actividad (57) y se consideró impuesta por razones de política legislativa, para inducir a las empresas a extremar las precauciones respecto de la buena calidad, perfecto estado y funcionamiento del material, la capacitación y el buen desempeño del personal y el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos y, por otra parte, para amparar a las posibles víctimas para quienes el resarcimiento resultaría ilusorio en la mayoría de los casos si tuvieran que probar la culpa del transportador. (58)

En corredor paralelo, se entendió que el transportista asumía el riesgo profesional en razón de los intereses sociales y económicos involucrados en el contrato, los cuales excedían los intereses individuales de las partes (59), aparte de que las empresas de servicios públicos crean un riesgo por medio de la realización de una actividad con la que lucran y obtienen beneficios. (60)

En la actualidad, se trata de una obligación que está presente en el derecho del consumo y en el art. 42 de la Constitución Nacional, por el que la transportista debe extremar al máximo las precauciones para evitar que los usuarios del transporte sean sometidos a situaciones de riesgo, pues confían adecuadamente en que el transportista se ha ocupado razonablemente de su seguridad. (61)

La Corte Suprema ha enmarcado asimismo el contrato de transporte público de personas dentro de la órbita de los derechos del consumidor, destacando 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. La incorporación de este vocablo en el artículo 42 de la Constitución Nacional, es una decisión valorativa que obliga a los prestadores de servicios públicos desempeñar conductas encaminadas al cuidado de la vida y la salud de los habitantes. El Alto Tribunal destacó puntualmente 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. (62)

Desde otro ángulo, no ha perdido actualidad lo decidido por la jurisprudencia en innumerables precedentes dictados durante la vigencia del Código de Comercio, al responsabilizar al transportista por las lesiones sufridas por el pasajero. Sin agotar el catálogo de los casos en los que los tribunales condenaron al transportista, se pueden mencionar, a título de ejemplo, los siguientes: 1) el siniestro que tuvo lugar por una brusca frenada del conductor (63), comprometió la responsabilidad del transportista pues debió ejercer el debido control de la pericia de sus dependientes (64); 2) el transportista fue considerado responsable de la caída del pasajero que viajaba en el primer escalón del tren, pues no evitó que las puertas se accionen manualmente, delegando el cierre a los transportados (65); 3) la caída del viajero, que no obstante que fue empujado por los otros pasajeros, se comprometió la responsabilidad del transportista porque el hecho sucedió en tanto las puertas del vagón estaban abiertas (66); y 4) la caída del pasajero que viajaba en los escalones del ómnibus y agarrado del

pasamanos, determinó la condena del transportista ya que aconteció por estar abierta la puerta del vehículo. (67)

f.2. Cláusulas limitativas de responsabilidad

El art. 1292 tiene por no escritas las cláusulas limitativas de la responsabilidad del transportista de personas por muerte o daños corporales.

En el régimen anterior, el art. 184 del Código de Comercio establecía la responsabilidad plena del transportista, no obstante cualquier pacto en contrario. Si bien el alcance de la norma no estaba limitado al transporte ferroviario porque también se aplicaba al transporte automotor. (68)

La jurisprudencia ha afirmado categóricamente que dichas cláusulas eran abusivas y las declaró nulas y de ningún valor (69), solución que encontraba justificación en la naturaleza del interés jurídico protegido, que consiste, precisamente, en la integridad del pasajero. Es por ello que se destacó la existencia de un indudable interés general y superior al principio de la autonomía de la voluntad, que impone desechar la posibilidad de que una de las partes, el transportista, quien generalmente es la parte preponderante, pueda convenir en su favor una cláusula que lo libere de todo tipo de responsabilidad ante el incumplimiento y el daño sufrido por el pasajero. (70)

En esta línea, se estableció que el transportista debía responder por los daños y perjuicios, aunque cumpliera con sus obligaciones, por el solo hecho de haberse comprometido a realizar el transporte, encontrándose impedido de imponer cláusulas limitativas de su responsabilidad, en cuyo caso los tribunales les negaron validez. (71)

Asimismo se juzgó que la cláusula genérica de limitación de responsabilidad carecía de eficacia jurídica frente a la directiva general que torna de orden público el régimen de responsabilidad en el transporte, por lo que si bien estaban autorizadas para ciertos supuestos, como los de los arts. 174 (72), 177 (73) y 178 (74), debían ser interpretadas con criterio restrictivo. (75)

f.3. Causales exculpativas

La responsabilidad objetiva del transportista no es absoluta, por cuanto si bien el art. 1286 no indica expresamente las causales de eximición de responsabilidad del transportista de personas, como lo hace respecto del transportista de cosas (causa ajena o vicio propio de la cosa transportada), se debe recurrir, pues, a los principios generales de la responsabilidad establecidos en los arts. 1716 a 1736 —en especial, en los arts. 1722 y 1723—. Además, corresponde tener en cuenta que el art. 1757 estatuye que no son eximentes de responsabilidad la autorización administrativa para el uso de la cosa o la realización de la actividad riesgosa de que se trate, ni el cumplimiento de las técnicas de prevención,

Durante la vigencia del código anterior y sin ánimo de agotar el repaso jurisprudencial, diversos pronunciamientos declararon que en virtud de la presunción de responsabilidad del transportista que consagraba el art. 184 (76), a él le incumbía la prueba de las eximentes de responsabilidad (77), es decir, que el accidente provino de un hecho extraño al transporte —caso fortuito o de fuerza mayor— (78), o bien, que acaeció por culpa de la víctima o por el hecho de un tercero del cual no era civilmente responsable. (79)

En particular, se precisó que la interpretación de las causales de exculpación era severa (80), debiendo el transportista probar la imprevisibilidad e irresistibilidad del hecho (81) y no ser imputable a su acción u omisión. (82)

En función de tales premisas, al pasajero le incumbía probar su carácter de tal y la lesión padecida durante el viaje, mientras que al transportista le competía alegar y probar algunas de las eximentes previstas, sin que fuera suficiente demostrar la falta de culpa del subordinado que conducía el vehículo. (83)

Al analizar la culpa de la víctima la jurisprudencia sostuvo que ella no relevaba totalmente de responsabilidad al transportista por cuanto contempla el daño causado por el riesgo o vicio de la cosa (84), aunque la imprudencia podía agravar ese riesgo (85), en cuyo caso la responsabilidad debía ser distribuida entre los responsables. (86)

Algunos precedentes tuvieron por verificada la existencia de culpa concurrente: 1) en tanto la víctima, a fin de recuperar el bolso que le había sido arrebatado por terceros, se arrojó del tren en movimiento, evidenciando una manifiesta imprudencia (87) y 2) habida cuenta de que el pasajero, aun cuando había subido al convoy en marcha, lo hizo en hora pico de un día laboral, extremo que colocaba a los viajeros en la alternativa de abordarlo en condiciones deficientes. (88)

En otros supuestos, se consideró que el daño se produjo por el obrar negligente del pasajero al descender sin estar debidamente tomado del pasamanos (89), o por haberse ubicado en un lugar del tren que no estaba habilitado (90), o que era peligroso (91), tal como lo es el estribo o la escalerilla de un vagón. (92)

Como regla, el transportista no es responsable si el hecho del tercero que reúne los requisitos de imprevisibilidad e inevitabilidad propias del "casus". (93) Así, se declaró en un caso en que el ómnibus se detuvo ocupando parte de la calzada debido a que la banquina no ofrecía seguridad y el accidente se produjo por la culpa del chofer del camión embistente. (94) También se eximió de responsabilidad al transportista por las

conductas temerarias de los pasajeros en tanto se colocan en una situación tal que el daño inevitablemente debe producirse. (95)

Dentro de la categoría de hechos de terceros por los que el transportista no debe responder, se encuentran las tan comunes agresiones a los pasajeros, tema que ha sido analizado largamente por la jurisprudencia poniendo de manifiesto un problema que no es nuevo y que no parece tener perspectiva de solución. (96)

Si bien la jurisprudencia es frondosa al respecto, mencionaremos sólo algunos precedentes en los que se condenó al transportista: 1) si la piedra o el proyectil había sido arrojado desde el exterior por un tercero, en tanto se trata de un acto frecuente de vandalismo que le imponía al transportista demostrar que había encarado estudios y medidas tendientes a impedirlos (97), por lo cual debía responder aun cuando el pasajero hubiera viajado con las ventanillas abiertas, ya que no existe ninguna disposición legal que imponga el cierre de ellas —o de la ventanilla metálica— como medida de precaución, por lo que no se le podía atribuir a aquél una conducta culpable (98); 2) cuando los daños fueron provocados por el disparo de un arma de fuego y no se demostró que hubiera sido un episodio irresistible e imprevisible (99) o bien por haber recibido el pasajero el impacto de un proyectil desde adentro del convoy (100); 3) si la caída del pasajero del convoy se produjo tras un forcejeo con unos ladrones, pues el transportista no había cumplido con el deber de seguridad, habida cuenta que los agresores pudieron acceder al tren por falta de vigilancia adecuada (101); 4) en tanto el robo al pasajero se produjo durante el transporte, pues era un hecho frecuente que lo convierte en previsible y evitable mediante una adecuada implementación técnica (102); 5) cuando el pasajero fue víctima del accionar de un tipo de delincuente como el "ratero" que tiene carácter corriente y asiduo en los medios de transporte de la ciudad y es públicamente conocido (103); y 6) por la caída del pasajero que fue empujado por otros pasajeros, ya que el transportista incumplió su obligación de circular con las puertas cerradas hasta la total detención del tren en la estación para el descenso de los pasajeros, lo cual comportaba un acto de extrema peligrosidad para la seguridad de las personas. (104)

En sentido contrario, algunos tribunales resolvieron que el transportista no era responsable por los hechos de terceros: 1) habida cuenta de que los delincuentes se hicieron pasar por usuarios comunes del servicio de transporte colectivo, adquiriendo el boleto y sentándose entre los pasajeros, siendo sorpresivo su accionar por lo que el pasaje no lo pudo resistir y, presentó —por ende— las notas de imprevisibilidad o irresistibilidad que caracterizaron el hecho, sin que se pudiera atribuir culpa o negligencia alguna al conductor (105); 2) por cuanto se demostró que el daño fue producido por culpa exclusiva de un tercero extraño, dado que el ataque se perpetró en un lugar ajeno al ámbito de vigilancia ferroviaria y el transportista había realizado estudios y aplicado medidas destinadas a evitar o disminuir su repetición, tales como las siguientes: determinación de zonas desde las que suelen producirse los ataques, colocación en esos puntos de cercas de alambre tejido, requerimiento de vigilancia especial en esas zonas en horarios de riesgo, advertencia a los pasajeros para que bajen las persianas de las ventanillas al acercarse el tren a tales lugares, colocación de vidrios irrompibles, etc. (106); 3) si los actos vandálicos —y aunque reiterados— son sorpresivos, en tanto su imprevisibilidad estaba dada por la incertidumbre sobre las circunstancias de su concreta ocurrencia (107); y 4) toda vez que el hecho delictivo de patotas debía ser considerado imprevisible e inevitable para la transportista, por cuanto no se le podía exigir que se constituyese en guardián del orden social y sustituya la acción policial en la prevención y represión de los delitos. (108)

f.4. Pérdida o demora en la entrega del equipaje

La responsabilidad por pérdida o deterioro del equipaje que contempla el art. 1293, remite a las disposiciones relativas a la responsabilidad del transportista por la pérdida o deterioro de las cosas transportadas.

Por lo tanto, el transportista se exime de responsabilidad probando la causa ajena o el vicio propio de la cosa (art. 1286) y, también en caso de cosas de valor extraordinario que el pasajero lleve consigo y cuyo valor no hubiere declarado (art. 1294).

Asimismo, el art. 1294, dispone que la transportista se exime por la pérdida del equipaje de mano y de los demás efectos que hayan quedado bajo la custodia del pasajero, a menos que éste pruebe la culpa de aquél.

Aquí se advierte la diferencia del tratamiento de la responsabilidad según se trate de equipaje registrado o facturado (que viaja en la bodega) o del equipaje de mano que queda bajo la custodia del pasajero. En el primer caso, la responsabilidad es objetiva, en tanto que en el otro, es subjetiva. (109)

Durante la vigencia del código anterior, los arts. 173 (110) y 179 (111) establecían las pautas de la responsabilidad del transportador por la pérdida o deterioro del equipaje.

Al respecto, diversos pronunciamientos destacaron que para determinar el valor de los objetos transportados en el equipaje, había que meritar que no eran nuevos, que no habían sido distinguidos con precisión, por lo que correspondía aplicar el art. 165 del Código Procesal que exige que la estimación se practique con prudencia. (112)

En otro supuesto, como no se había demostrado qué elementos integraban el equipaje, se acudió a la presunción de lo que razonablemente pudo llevar el viajero de acuerdo a su posición social y económica. (113)

También se estimó que la nómina aportada por el pasajero en su denuncia policial, en virtud de su espontaneidad, era un elemento a ser valorado. (114)

La reparación del daño moral por la pérdida del equipaje fue admitida en tanto se juzgó que no se estaba en presencia de cualquier molestia o inconveniente que se derive casi normalmente de las conductas inapropiadas, sino de angustias que por mínimas que sean representaban una verdadera lesión espiritual que en modo alguno queda comprendida y reparada por el reconocimiento de una suma destinada a compensar el daño patrimonial. (115) Además, se consideró aplicable al transporte terrestre, el criterio seguido en materia de pérdida de equipaje en el transporte aéreo, por el cual el tope de responsabilidad, concebido para atender a la pérdida de efectos materiales, no se extiende al daño moral. (116)

En el supuesto de equipaje despachado sin declaración de valor y que resultó destruido por el fuego, se juzgó que, conforme lo establece el inc. 2º del art. 62 del decreto 27911/1939, reglamentario de la ley 12346, la transportista debía pagar por su pérdida una indemnización que en ningún caso podía exceder el límite de responsabilidad allí fijado. (117)

Sin embargo, en otro precedente se consideró que no correspondía atender a esa limitación, aunque no hubiera mediado previa declaración del valor, si de las pruebas rendidas resultaba la existencia de un perjuicio mayor. Ello así, porque tales disposiciones no podían prevalecer sobre toda la economía y las normas específicas del Código de Comercio. (118)

f.5. La responsabilidad en el transporte sucesivo o continuado

Está regulada en el art. 1287 del Código Civil y Comercial, tal como antes lo hacía el art. 171 del Código anterior. (119)

La disposición prevé que cuando el transporte es ejecutado por varios transportistas, cada uno de ellos responde por los daños producidos durante su propio recorrido. Pero si el transporte es asumido por varios transportistas en un único contrato, o no se puede determinar dónde ocurre el daño, todos ellos responden solidariamente sin perjuicio de las acciones de reintegro.

Se establece con precisión el criterio para deslindar la responsabilidad de cada transportista que, como regla general es de cada uno y por su propio recorrido, salvo que exista un único contrato o bien no se pueda determinar donde ocurrió el daño, en cuyo caso la responsabilidad será solidaria.

Asimismo, el art. 1295 aplicable al transporte de personas, dispone que en caso de interrupción y, sin perjuicio de la aplicación del art. 1287, primer párrafo, los daños originados por interrupción del viaje se deben determinar en razón del trayecto total.

Durante la vigencia del anterior código, la jurisprudencia tuvo ocasión de considerar que la obligación que surge para cada transportista por el incumplimiento de contrato es indivisible y los convierte en responsables solidarios por sus hechos y los de los anteriores y posteriores, sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder entre ellos o contra los causantes del perjuicio. (120) Es decir, se establecía una sola y única responsabilidad de carácter solidaria; los diversos intervinientes eran considerados como uno sólo para todos los efectos del transporte contratado y el transporte como ejecutado por uno solo. (121)

En cambio, cuando intervenían un transportista contractual y otro de hecho a quien el primero subcontrató el transporte, se declaró que ambos deudores aparecían debiendo la totalidad, sin ser solidarios, porque la fuente de su obligación no era la misma. (122)

(1) Las reseñas de la jurisprudencia elaborada bajo la vigencia del Código Civil se pueden consultar en: BARBADO, Patricia B., Manual de jurisprudencia del transporte, LexisNexis, año 2004, revista Derecho de Daños, "Daños en el transporte", nro. 8, 2000, p. 359; Derecho de Daños 2012-1, "Daños en el Transporte-II", secc. Jurisprudencia nacional sobre transporte terrestre, ps. 343 y ss.; íd., Derecho de Daños 2012-2, "Daños en el Transporte-II", secc. Jurisprudencia nacional sobre daños en el transporte, ps. 423 y ss.; "Transporte terrestre", RDCO 2003-1105; "Transporte", ll 1979 D, p. 378).

(2) "Art. 206.— Las disposiciones de este título (De los acarreadores, porteadores o empresarios de transportes)son aplicables a los transportes efectuados por medio de barcas, lanchas, lanchones, falúas, balleneras, canoas y otras pequeñas embarcaciones de semejante naturaleza".

(3) "Art. 8º.— La ley declara actos de comercio en general:... 5. las empresas de fábricas, comisiones, mandatos comerciales, depósitos o transportes de mercaderías o personas por agua o por tierra".

(4) "Art. 173.— El porteador no será responsable del dinero, alhajas o efectos de gran valor y documentos de crédito, si al tiempo de la entrega los pasajeros o cargadores no hubieren declarado su contenido y acordado las condiciones del transporte. En caso de pérdida o avería no estará obligado a indemnizar más del valor declarado".

(5) "Art. 184.— 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".

(6) PREVOT, Juan M., "El derecho del usuario de un servicio de transporte subterráneo a ser tratado dignamente", LL 2008-C, p. 572 y auts. cit. en nota 1; C. Nac. Com., sala D, 21/5/1997, causa "Cadenas, Manuel c/ Troina, Roberto".

(7) El Código de Comercio fue redactado en 1857, aprobado como ley provincial en 1859 y como ley nacional en 1889.

(8) HERNÁNDEZ, Carlos A., "Aspectos relevantes de la regulación de los contratos civiles en el Código Civil y Comercial de la Nación", La Ley, Supl. Especial Nuevo Código Civil y Comercial 2014 (noviembre), p. 113, AR/DOV.3871/2014.

(9) "Art. 162.— Las empresas de ferrocarriles, los troperos, arrieros y, en general, todos los que se encargan de conducir mercaderías o personas, mediante una comisión, porte o flete, deben efectuar la entrega fielmente en el tiempo y en el lugar del convenio; emplear todas las diligencias y medios practicados por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren; haciendo a tal fin, por cuenta de quien pertenecieren, los gastos necesarios; y son responsables a las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas o daños que les resultaren por malversación u omisión suya o de sus factores, dependientes u otros agentes cualesquiera".

(10) ANAYA, Jaime A. — PODETTI, Humberto A., Código de Comercio y leyes complementarias, ed. 1967, t. III, p. 337; VÁZQUEZ FERREYRA, Roberto A., Responsabilidad civil en el transporte oneroso de personas; JA 1992-IV-812.

(11) C. Nac. Com., sala A, LL 1987-A, p. 146; C. Civ. y Com. Rosario, sala 2ª, 30/7/1993, causa "Reales, Ángel c/ Transportes El Progreso"; C. Nac. Com., sala A, 18/10/2007, causa "Apaz, Sergio D. c/ La Lácteo S.A.", AP nro. 35021831.

(12) VÁZQUEZ FERREYRA, Roberto A., op. y loc. cit.; C. Nac. Civ., sala C, 18/8/1992, LL 1993-E, p. 299; íd., sala F, LL 1998-F, p. 9.

(13) Jaime A. ANAYA - Humberto A. PODETTI, op. cit., p. 234

(14) Roberto A. VÁZQUEZ FERREYRA, op. y loc. cit.

(15) Según el art. 2.a) de la ley 24.921, "el transporte multimodal de mercaderías es el que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenada, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes".

(16) PIEDECASAS, Miguel A., "El contrato de transporte en el Proyecto de Código Civil y Comercial", Derecho de Daños, "Daños en el transporte-II", 2012-2, p. 347; GHERSI, Carlos A., "La defensa de los derechos de los usuarios en el transporte de pasajeros", APBA 2010-3-279, AP nro. 0003/800842; VIRAMONTI, Carlos I., "Responsabilidad civil por daños en el transporte terrestre de personas. Primera parte", LNC 2008-6-612, Lexis nro. 0003/70045295-1.

(17) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala I, causa 4812, del 16/10/1987.

(18) Miguel A. PIEDECASAS, op. y loc. cit.

(19) Art. 8º, inc. 5º; C. Nac. Com., sala B, LL 1997-D, p. 859; C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, LL 1998-F, p. 197; íd., sala 1ª, 14/8/2003, causa "Compañía de Investigaciones Geofísicas Pro. Schlumberger S.A. c/ Empresa de Transportes Don Pedro S.R.L.".

(20) Jaime A. ANAYA - Humberto A. PODETTI, op. cit., ps. 236 y ss., nro. 18; sobre el tema de la empresa de transporte se puede consultar BARBADO, Patricia B., "La empresa de transporte terrestre", Tratado de la empresa, obra colectiva dirigida por Ana PIAGGI, t. II, ed. 2010, p. 69.

(21) Corte Sup., causas "Ledesma María L. c/ Metrovías S.A.", del 22/4/2008 (Fallos 331:819), y "Uriarte Martínez, Héctor V. c/ Transportes Metropolitanos Gral. Roca S.A." (Fallos 333:203).

(22) Jaime A. ANAYA - Humberto A. PODETTI, op. cit., p. 228 y nota 49, p. 230 y fallo de la C. Nac.

Com., sala B, JA 1955-II, p. 121.

(23) KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, "Prácticas abusivas en los contratos de consumo. Código Civil y Comercial de la Nación. Contratos", Suplemento Especial La Ley, p. 237.

(24) Miguel A. PIEDECASAS, op. y loc. cit.

(25) C. Civ. y Com. Santa. Fe, sala 1ª, 22/11/1991, causa "Junco D. c/ Aceitera Chabas".

(26) "Art. 188.— En caso de retardo en la ejecución del transporte por más tiempo del establecido en el artículo anterior, perderá el porteador una parte del precio del transporte, proporcionado a la duración del retardo, y el precio completo del transporte, si el retardo durase doble tiempo del establecido para la ejecución del mismo, además de la obligación de resarcir el mayor daño que se probare haber recibido por la expresada causa. No será responsable de la tardanza el porteador, si probare haber provenido ella de caso fortuito, fuerza mayor, o hecho del remitente o del destinatario. La falta de medios suficientes para el transporte, no será bastante para excusar el retardo".

(27) C. Civ. y Com. Rosario, sala 2ª, JA 1995-I, síntesis

(28) C. Nac. Com., sala A, LL 1987-A, p. 656, (37.513-S).

(29) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, LL 1998-C, p. 174.

(30) C. Civ. y Com. Rosario, sala 2ª, 30/7/1993, JA 1995-I, síntesis.

(31) Roberto A. VÁZQUEZ FERREYRA, op. y loc. cit.; Corte Sup., Fallos 313:995; C. Nac. Civ., sala D, 7/8/2000, "Álvarez, Víctor H. c/ Devoto S.A.T.I.yC."; C. N. Com., sala E, causa "Fuentes, Jorge c/ Ferrovías S. A.", del 10/6/2005.

(32) C. Nac. Esp. Civ. y Com., sala 5ª, 13/5/1988, LL 1989-A-23 - DJ 1989-1-464.

(33) Jaime ANAYA - Humberto PODETTI, op. cit., nro. 128; C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, causas 1159, del 4/6/1982; 6389, del 28/3/1989; 7299, del 22/6/1990. C. Nac. Civ., sala C, LL 1992-B, p. 246; íd., sala G, JA 2001-I, síntesis; íd., sala H, LL 1998-E, p. 820, Jurisp. Agrup., caso 13.160, íd., sala K, LL 1997-E, p. 678.

(34) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, causas 7299 cit. y 5559/93 del 5/12/1995.

(35) C. Nac. Civ., sala F, 21/8/1997, causa "Paradela, Miguel Ángel c/ Empresa de Transportes Mariano Moreno S.A."; C. Nac. Civ., sala K, 4/5/2000, causa "Concha Pardo, Juan A. c/ La Primera de Martínez S.A.".

(36) C. Nac. Civ., sala C, JA 1990-III, p. 464; íd., sala M, 26/3/1997, causa "Sololovsky de Schojet, Rebeca c/ Empresa de Microómnibus 25 Com. Ind. S.A. y otro".

(37) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, JA 1984-II-631; C. Nac. Civ., sala D, 28/9/2000, causa "N., M. M. c/ Transportes Metropolitanos General San Martín".

(38) C. Nac. Civ., sala D, 28/9/2000, causa "N., M. M. c/ Transportes Metropolitanos General San Martín"; C. Nac. Civ., sala D, 7/8/2000, causa "Álvarez, Víctor H. c/ Devoto S.A.T.I.yC."; C. Nac. Civ., sala H, 13/4/2000, causa "Zapata, Jorge E. c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A.".

(39) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, causa 8384, del 20/10/1979.

(40) C. Nac. Civ., sala C, LL 1993-E-299; C. Civ. y Com. Rosario, sala 1ª, 15/6/1992, JA 1993-II-451.

(41) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, causa 50836/95, del 28/10/1997.

(42) C. Nac. Civ., sala F, 1/9/1994, causa "Miño, Héctor L. c/ Ferrocarriles Argentinos".

(43) Carlos I. VIRAMONTI, op. y loc. cit.

(44) Se ha dicho que en tanto el art. 1289 consagra la obligación de seguridad a cargo del transportista, se considera que no era necesario entonces acudir a la responsabilidad por el riesgo o vicio de las cosas; conf. Dora M. GESUALDI, "La obligación de seguridad en el Proyecto del Código Civil y Comercial de la Nación", Derecho de Daños 2012-2, "Daños en el transporte-II", p. 379.

(45) Corte Sup., Fallos 322:140; C. Nac. Com., sala B, 27/5/1993, causa "Toronczyk, Julio c/ Gómez, Sergio"; íd., sala H, 5/4/2000, "Conditti, Susana H. c/ La Nueva Metropól S.A."; C. Nac. Civ., sala B, 28/11/1997, causa "González, Joaquín A. c/ Transportes Metropolitanos"; íd., íd., 4/5/2000, causa "Serna, Luis

María c/ Ferrocarriles Argentinos"; íd., sala D, 24/4/1998, "Domínguez, Ramona D. y otro c/ Ferrocarriles Argentinos y otro"; íd., sala E, 30/3/2000, causa "Gómez, Pedro Antonio c/ Ferrovías S.A.C."; íd, sala H, 27/10/1997, causa "Zurita Sainz, Raquel c/ Femesa"; íd., íd., 13/4/2000, causa "Zapata, Jorge E. c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A."; íd., sala G, 10/7/2000, causa "Murúa, José A. c/ Transportes Metropolitanos Roca S.A.".

(46) Roberto A. VÁZQUEZ FERREYRA, op. y loc. cit.

(47) SAUX, Edgardo I., "La obligación de seguridad en el contrato de transporte ferroviario de personas", LL del 18/2/2015, AR/DOV.376/2015; ALFERILLO, Pascual E., "El factor de atribución en la responsabilidad del transporte de personas en ferrocarril", Derecho de Daños 2012-1, "Daños en el transporte-I", p. 23; C. Nac. Civ., sala K, 4/5/2000, causa "Concha Pardo, Juan A. c/ La Primera de Martínez S.A.".

(48) GALDÓS, Jorge M., "La responsabilidad civil (parte general) en el Anteproyecto", LL 2012-C, p. 1254; GESUALDI, Dora M., "La obligación de seguridad en el proyecto de Código Civil y Comercial de la Nación", Derecho de Daños 2012-2, "Daños en el transporte-II", p. 379.

(49) PREVOT, Juan M., "Los daños en el transporte subterráneo por falta de servicio", Derecho de Daños 2012-1, "Daños en el transporte-I", p. 245; C. Nac. Civ., sala K, 4/5/2000, causa "Concha Pardo, Juan A. c/ La primera de Martínez S.A."; C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, causa 18278/96, del 14/6/2001; íd., sala 2ª, causa 7033/91, del 19/12/1995.

(50) C. Nac. Civ., sala F, LL 1976-C-345: íd., sala D, LL 1997-B-791 (39.324-S); íd., sala B, 14/7/2000, causa "B. V., V. V. c/ Transportes Metropolitanos Roca S.A."; íd., sala D, 11/2/2004, causa "Salas Fariña, Sulma c/ Trenes de Buenos Aires"; íd., sala J, 26/8/2010, causa "Muñoz, Gabriela Evangelina c/ Transporte Automotor Riachuelo S.A. y otro".

(51) C. Nac. Civ., sala K, 4/5/2000, causa "Concha Pardo, Juan A. c/ La Primera de Martínez S.A."; C. Nac. Civ., sala J, 23/8/2000, causa "T., J. M. c/ Línea 213 S.A. de Transportes Línea 53".

(52) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, JA 1984-I-641.

(53) C. Nac. Civ., sala A, 27/8/1991, JA 1992-I, síntesis

(54) C. Nac. Esp. Civ. y Com., sala 3ª, JA 1989-II, síntesis; C. 2ª Civ. y Com. La Plata, sala 1ª, 16/3/1995, causa "Catadora Poggi c/ Compañía de Transportes Río de la Plata"; C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, 7/2/1995, causa "Cabeza, Juan Francisco y otro c/ Ferrocarriles Metropolitanos"; C. Nac. Com., sala B, 21/7/1995, "Gómez, Cirilo c/ Pizzatti, Carlos y otros"; C. Nac. Civ., sala K, LL 2000-C-745.

(55) LOVECE, Graciela, "Daños en el transporte subterráneo", Derecho de Daños 2012-2, "Daños en el transporte-II", p. 71; Corte Sup., 8/6/1993, Fallos 316:1237.

(56) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, LL 1985-D-382.

(57) C. Nac. Civ., sala D, 7/8/2000, causa "Álvarez, Víctor H. c/ Devoto S.A.T.IyC.".

(58) C. Nac. Civ., sala C, 25/8/1996, causa "Rositto, Carlos y otro c/ Bellanzoni, Juan Alberto y otro"; íd., sala D, 28/9/2000, causa "N., M. M. c/ Transportes Metropolitanos General San Martín"; íd., íd., 5/3/1998, causa "Cudina, Antonio c/ Viva, Hugo"; íd., sala K, 4/5/2000, causa "Concha Pardo, Juan A. c/ La Primera de Martínez S.A."; íd., íd., 27/10/1998, causa "Martínez, Demetrio c/ S.A. Expreso Sudoeste"; íd., sala H, 5/4/2000, causa "Condit, Susana H. c/ La Nueva Metropól S.A. y otro"; C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, 14/11/2000, causa "Rolleri, Olga B. c/ Empresa Línea 216 SAT".

(59) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, 6/11/2003, causa "Imdelco Española S.A. c/ Mundo Grúa S.A."; íd., sala 3ª, 30/12/1998, causa "Pelaye de Vildoza, Silvia del V. y otro c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y otro".

(60) Corte Sup., 30/5/2001, causa "Décima, Carlos A. c/ Ferrovías S.A.C.", del voto en disidencia del Dr. Vázquez.

(61) Edgardo I. SAUX, op. y loc. cit.; C. Nac. Civ., sala H, 8/4/2009, causa "Seara Nora c/ Transportes Metropolitanos General Roca S.A.".

(62) Corte Sup., causa "Ledesma María L. c/ Metrovías S.A.", del 22/4/2008 (Fallos 331:819).

(63) C. Nac. Civ., sala K, 31/5/2000, causa "P. S. N. c/ Miranda Víctor y otro".

(64) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, causa 5384, del 7/9/1988.

(65) C. Nac. Com., sala E, DJ 2007-II, p. 640; íd., sala A, 22/2/2010, causa "González, María T. c/ Transportes Metropolitanos General San Martín y otro".

(66) C. Nac. Civ., sala B, 4/2/2008, causa "Ábalos, Daniel R. c/ Trenes de Buenos Aries S.A.".

(67) C. Nac. Civ., sala K, 4/5/2000, causa "Concha Pardo, Juan A. c/ La Primera de Martínez S.A.".

(68) ESBORRAZ, David F., "Los contratos celebrados por adhesión a cláusulas generales predispuestas en el Proyecto de Código civil y comercial (algunas reflexiones comparativas con el derecho italiano)", RCyS 2014-VII, p. 15, AR/DOV.1896/2014; ZAVALA RODRÍGUEZ, Carlos J., Código de comercio y leyes complementarias comentados y concordados, ed. 1964, t. I, p. 229; C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, causa 7033/91, del 19/12/1995.

(69) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, 22/12/1998, causa "Rolón, Virgilio Ignacio c/ Ferrocarriles Argentinos".

(70) Carlos I. VIRAMONTI, op. y loc. cit.

(71) C. Nac. Civ., sala L, 30/10/1990, JA 1991-II-177.

(72) "Se refiere a las cosas que por su naturaleza se hallan sujetas a una disminución de peso o de medida; si la merma no proviene de la naturaleza de las cosas, para eximirse de responsabilidad el transportista debe probar que se hallaba en algunos de los supuestos del art. 513 del Cód. Civil, ya que el contrato genera una presunción que obliga al porteador a acreditar la causa de su liberación" (C. Nac. Com., sala B, LL 1999-B, p. 549).

(73) "Cosas frágiles o sujetas a fácil deterioro, animales, o bien de transportes hechos de modo especial" (C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, causa 6780/93, del 27/4/1994).

(74) "Se trata de los bultos que se presentan mal acondicionados para el transporte y el cargador insiste en que sean transportados".

(75) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, causas 7522, del 12/10/1990, y 18278/96, del 14/6/2001; íd., sala 3ª, causa 13990/94, del 31/3/1998.

(76) C. Nac. Com., sala B, 7/8/1997, causa "Treffinger Sinesia, Élida c/ Transportes Martínez S.A.".

(77) C. Nac. Civ., sala F, 30/7/1979, causa "Nicolosi, Juan C. c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos y otro"; íd, sala C, 10/10/1989, "Taca, Dora E. c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos", LL 1990-B-191 - DJ 1990-2-420C; C. Civ. y Com. Fed. Mendoza, sala 1ª, 30/5/1980, causa "Nastri, María C. c/ Empresa Transportes Pedro de Mendoza S.A. -Línea 29- y otros".

(78) C. Nac. Civ., sala B, 7/4/2009, causa "Madeo Alejandro Martín c/ Transportes Metropolitanos General San Martín".

(79) Corte Sup., Fallos 322:140; C. Nac. Civ., sala B, 3/12/2007, causa "C., G. I. y otro c/ Metrovías S.A."; íd., sala D, 7/8/2000, causa "Álvarez, Víctor H. c/ Devoto S.A.T.IyC."; íd., sala J, 23/8/2000, causa "T., J. M. c/ Línea 213 S.A. de Transportes Línea 53"; íd., íd., 28/8/2003, causa "Cantenys, Olga Aurora c/ Metrovías S.A."; íd., sala K, 4/5/2000, causa "Concha Pardo, Juan A. c/ La Primera de Martínez S.A."; íd., sala H, 5/4/2000, causa "Conditti, Susana H. c/ La Nueva Metropól S.A.", íd., íd., 13/4/2000, causa "Zapata, Jorge E. c/ Ferrocarriles Metropolitanos"; íd., sala L, 27/7/2007, "Farías, Daniel R. c/ Transportes Avenida Bernardo Ader S.A.".

(80) C. Nac. Civ., sala M, LL 1998-C-957, J. Agrup., caso 12.700; íd., sala K, LL 1993-A-440; íd., íd., 4/5/2000, causa "Concha Pardo, Juan A. c/ La Primera de Martínez S.A.".

(81) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, 26/3/1996, causa "Cuba de Fera, Ada Beatriz c/ Ferrocarriles Argentinos".

(82) C. Nac. Civ., sala H, 13/4/2000, causa "Zapata, Jorge E. c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A.".

(83) C. Nac. Civ., sala H, 5/4/2000, causa "Conditti, Susana H. c/ La Nueva Metropól S.A.".

(84) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, 7/2/1995, causa "Cabeza, Juan Francisco y otro c/ Ferrocarriles Metropolitanos".

(85) C. Nac. Civ., sala D, 24/4/1998, causa "Domínguez, Ramona D. y otro c/ Ferrocarriles Argentinos y otro"; C. Nac. Civ., sala H, 13/4/2000, causa "Zapata, Jorge E. c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A.".

(86) C. Nac. Civ., sala A, JA 1995-I, síntesis: íd., sala A, 3/2/1997, causa "Quintana, Lorenzo c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A.", LL 1997-D-300; íd., sala H, LL 1998-C-978. C. Nac. Com., sala D, 5/3/1998, causa "Cudina, Antonio c/ Viva, Hugo".

(87) C. Nac. Civ., sala K, 20/10/1994, JA 1995-III-655 [J 953217].

(88) C. Nac. Civ., Sala L, 22/9/1997, causa "Maidana, Marcelo c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A."; C. Nac. Civ., sala A, 3/7/1998, causa "Bustamante, Domingo y otros c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A."; C. Nac. Civ., sala A, 22/4/1998, causa "Yance, Sarvelio y otro c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A.".

(89) C. Nac. Civ., sala H, 5/4/2000, causa "Conditti, Susana H. c/ La Nueva Metropól S.A.".

(90) C. Nac. Civ., sala C, 16/3/1999, causa Farías, "Isidoro Marcos y otro c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A.".

(91) C. Nac. Civ., sala B, 28/11/1997, causa "González, Joaquín A. c/ Transportes Metropolitanos".

(92) C. Nac. Civ., sala G, 27/5/1997, causa "Gómez, José y otro c/ Ferrocarriles Argentinos"; C. Nac. Civ., sala C, 20/2/1997, causa "Sosa, Tomás c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos"; C. Nac. Civ., sala H, 13/4/2000, causa "Zapata, Jorge E. c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A.".

(93) Edgardo I. SAUX, op. y loc. cit.

(94) C. Nac. Com., sala E, 21/4/1999, causa "Gutiérrez de Durante, Alicia c/ Almafuerte Empresa de Transportes S.A.V.I.".

(95) C. Nac. Civ., sala G, 30/3/1998, causa "A., I. R. c/ Ferrocarriles Metropolitanos".

(96) BARBADO, Patricia B., "La responsabilidad del transportista ferroviario por los daños sufridos por pasajeros agredidos por terceros", JA 2005-III-817, AP nro. 0003/011645; KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, "La responsabilidad de la empresa de transporte terrestre no ferroviario interurbano y el daño causado a un pasajero por delincuentes armados", Derecho de Daños, 2006-2, "Eximentes de responsabilidad-II", p. 7; DE VEDIA, Soledad - RIBERA, Carlos E., "La responsabilidad por accidentes del servicio de trenes en la jurisprudencia", Derecho de Daños 2012-2, "Daños en el transporte-II", p. 33; MÜLLER, Enrique C., "Los daños causados por terceros en el contrato de transporte ferroviario", Derecho de Daños 2012-2, "Daños en el transporte-II", p. 181.

(97) C. Nac. Civ., sala B, JA 1999-I, síntesis, C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, 26/3/1996, causa "Cuba de Fera, Ada B. c/ Ferrocarriles Argentinos"; íd., íd., 16/7/1998, causa "Castaño, Carlos A. c/ Ferrocarriles Argentinos"; C. Nac. Civ., sala D, 9/2/2000, causa "Ojeda, Leonor V. c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos".

(98) C. Nac. Com., sala E, 25/8/1994, causa "Benítez, Hernán c/ Ferrocarriles Argentinos"; C. Nac. Civ., sala E, 30/3/2000, causa "Gómez, Pedro Antonio c/ Ferrovías S.A.C.".

(99) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, 31/8/2000, causa "R., O. A. c/ B., S. L. y otros".

(100) C. Nac. Civ. y Com. Fed., Sala I, 26/3/1996, causa "Cuba de Fera, Ada Beatriz c/ Ferrocarriles Argentinos".

(101) C. Nac. Civ., sala A, 8/10/1998, LL 1999-B-848, J. Agrup., caso 13665; íd., sala G, 10/7/2000, causa "Murúa, José A. c/ Transportes Metropolitanos Roca S.A."; C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, 15/10/1998, causa "Cabe Alfonso, Teresa de Jesús c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A."; C. Nac. Civ., sala B, RCyS 2011-VIII, p. 194.

(102) C. Nac. Civ., sala B, LL 1998-C-957, J. Agrup., caso 12695, DJ 1998-1-312; íd., sala H, 18/5/2010, causa "Larroza Jorgelina y otro c/ Trenes de Buenos Aires S.A.".

(103) Corte Sup., Fallos 322:1975.

(104) C. Nac. Civ., sala M, 8/8/1991, causa "Laura Choque, Gregorio c/ Ferrocarriles Argentinos, línea Sarmiento".

(105) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, 14/11/2000, causa "Rolleri, Olga B. c/ Empresa Línea 216 S.A.T.".

(106) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, LL 1993-B-54, DJ 1993-2-380, JA 1993-II-348.

(107) C. Nac. Civ., sala E, 30/3/2000, "Gómez, Pedro A. c/ Ferrovías S.A.C.".

(108) C. 2ª Civ. y Com. La Plata, sala 3ª, 15/9/1994, causa "Alurralde, Adela y otra c/ TA La Plata S.A. y otra"; C. Nac. Civ., sala M, 23/2/1998, causa "Muche, Ramón O. c/ Ferrocarriles Argentinos", del voto en disidencia del Dr. Gárgano; Corte Sup., 16/2/1999, LL 1999-E, p. 454.

(109) Miguel A. PIEDECASAS, op. y loc. cit.

(110) "Art. 173.— El porteador no será responsable del dinero, alhajas o efectos de gran valor y documentos de crédito, si al tiempo de la entrega los pasajeros o cargadores no hubieren declarado su contenido y acordado las condiciones del transporte. En caso de pérdida o avería no estará obligado a indemnizar más del valor declarado".

(111) "Art. 179.— La indemnización que debe pagar el conductor en caso de pérdida o extravío, será tasada por peritos según el valor que tendrían los efectos en el tiempo y lugar de la entrega, y con arreglo a la designación que de ellos se hubiese hecho en la carta de porte. En ningún caso se admite al cargador la prueba de que, entre los efectos designados en la carta de porte, se contenían otros de mayor valor o dinero metálico".

(112) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, JA 1995-I-682; íd., sala 1ª, 22/10/1996, causa "Rojas Forenciáñez, Lidia y otro c/ Empresa de Ferrocarriles Argentinos".

(113) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, causas 6778, del 19/6/1978, y 5863/93, del 23/11/1993.

(114) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, causa 5863, del 23/11/1993.

(115) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, JA 1995-I-682.

(116) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, 11/5/1999, causa "Quiroga, Paulina B. c/ Cooperativa de Trabajo Transporte Auto de Cuyo Tac. Ltda.".

(117) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 3ª, JA 1995-I-682.

(118) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 2ª, 11/5/1999, causa "Quiroga, Paulina B. c/ Cooperativa de Trabajo Transporte Auto de Cuyo Tac. Ltda.".

(119) "Art. 171.— El acarreador responde por los acarreadores subsiguientes encargados de terminar el transporte. Éstos tendrán derecho de hacer declarar en el duplicado de la carta de porte, el estado en que se hallan los objetos del transporte, al tiempo de recibirlos, presumiéndose, a falta de tal declaración, que los han recibido en buen estado y conforme a la carta de porte." Los acarreadores subsiguientes quedan subrogados en los derechos y obligaciones del primer acarreador".

(120) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, causa 7555, del 27/4/1979.

(121) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, causa "Cenit Cía. de Seguros Generales S.A. c/ Ferrocarril Trasandino de Chile y otro", del 6/4/1984; íd., sala 2ª, causa 10099/94, del 14/2/1995.

(122) C. Nac. Civ. y Com. Fed., sala 1ª, causa 479/97, del 11/11/1997.