

Responsabilidad del transportista en el marco del nuevo Código Civil

Por Sabrina Palma

I. A manera de introducción: Principios de doctrina. II- Jurisprudencia III-. La responsabilidad del transportista en el marco del Código Civil y Comercial avanza por sobre el sistema del artículo 184 del Código de Comercio y se aproxima a la jurisprudencia de vanguardia, por la remisión de los artículos 1757 y siguientes.- IV- Conclusión.

I. Introducción. Principios de doctrina:

La responsabilidad por daños sufridos por los pasajeros transportados, constituyó uno de los primeros supuestos en los cuales estuvo en tela de juicio si tal responsabilidad era contractual o extracontractual.

Luego de un amplio debate doctrinario se ha sostenido la responsabilidad del transportista, es una responsabilidad objetiva; la esencia de esta responsabilidad es contractual y su anclaje normativo lo brinda el artículo 184 del Código de Comercio.

En nuestro país, el derecho positivo consagró normas expresas derivadas del transporte: El artículo 184 del Código de Comercio **“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 artículo 40 de la Ley de Defensa al Consumidor estableció que: **“El transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio.”**

En tal sentido, el fallo plenario de Junio de 2012; **“Sáez González, Julia del Carmen c. Astrada, Armando Valentín y otros s/ daños y perjuicios (Acc. Trán. c/ Les. o Muerte)”**; resolvió como nueva doctrina obligatoria que: **“...resulta aplicable a las acciones de daños y perjuicios originadas en un contrato de transporte terrestre de pasajeros el plazo de prescripción establecido por el artículo 50 de la ley 24.240 modificada por la ley 26.361. Es decir, de tres años. Para así decidirlo, el voto de la mayoría dijo que no cabían dudas en la actualidad de que en las acciones de daños y perjuicios originadas en el contrato de transporte terrestre de personas resultaba de aplicación la ley 24.240, integrada con la obligación de seguridad legalmente asumida por el transportador en virtud de lo dispuesto por el art. 184 del Código de Comercio.”**-

La doctrina mayoritaria ha sostenido, entonces, que el art. 184 del Código de Comercio, ha plasmado una verdadera responsabilidad objetiva contractual, típica de la actividad de transporte terrestre de personas, lo cual favorece a la víctima porque se elimina el requisito de la culpa en el transportador (artículo 1109 del Código Civil) y se impone a éste la carga de la prueba si pretende

eximirse de resarcir.[1]

La responsabilidad derivada del transporte de personas se produce por el incumplimiento o deficiente cumplimiento de un contrato de transporte, que el pasajero y la empresa transportista han celebrado de hecho o instrumentado a través de un pasaje. Esta cuestión está regida, imperativamente, por el art. 184 del Código de Comercio, que siendo de orden público no puede desplazarse convencionalmente.[2]

Podemos decir que la responsabilidad del transportista es severa, por cuanto tiende a asegurar el derecho de indemnidad del pasajero desde la salida hasta el arribo, y en principio sólo puede desvirtuarse por una ruptura de causalidad adecuada: a) Falta grave imputable a la víctima; 2) Razones de fuerza mayor; 3) Caso fortuito.

Por cierto, esto provoca una inversión de la carga probatoria, ya que quién debe alegar alguna de estas eximentes frente a una demanda es el transportista, dado que su responsabilidad civil es presunta.-[3]

II.- Obligación tacita de seguridad:

La empresa transportista tiene a su cargo una obligación de resultado emergente del contrato de transporte, deber de seguridad en virtud del cual se compromete a conducir a otro contratante sano y salvo a su lugar de destino.-

En caso particular del transporte, si el transportista no resguarda la integridad psicofísica del pasajero, no existe incumplimiento parcial sino verdadero incumplimiento, al ser esencial el cumplimiento de la obligación de seguridad para tener por cumplida la obligación.-[4]

Las características generales de dicho contrato es: i) **bilateral**; ii) **oneroso**; iii) **de consumo**: en tanto reúne los elementos que tipifican un contrato de consumo, ello determina la aplicación normativa tutelar especial consagrada en la ley 24.240 de defensa del consumidor; iv) **de adhesión**, pues el pasajero no puede discutir las condiciones que fija la empresa transportista; v) **conmutativo**, y vi) **de ejecución continuada**; tiene riesgos específicos por ser un contrato de resultado, aceptar la teoría del riesgo creado; no solemne sino consensual.[5]

III.- Jurisprudencia

La Corte Suprema de la Nación en un reciente fallo ha sostenido que:

“Los daños personales sufridos por el viajero – debió decir pasajero- se rigen por el artículo 184 del Código de Comercio, por lo que al actor le incumbe la prueba del hecho y la relación de causalidad con el daño sufrido, mientras que para eximirse de responsabilidad la demandada – el transportista- debe acreditar la existencia de fuerza mayor, culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder” (autos **“Montoya Mauricio c/ Transportes Metropolitanos General San Martín S. A. s/ Daños y Perjuicios”**, Corte Suprema de Justicia de la Nación , Fallo del 26 de marzo de 2013. Rubinzal Culzoni on line, RC J 8160/13).-

En la misma línea de pensamiento, la Cámara de Apelaciones de Mendoza, resolvió que:

“Corresponde confirmar la sentencia de grado que condena a la empresa de transportes demandada a resarcir los daños y perjuicios sufridos por la actora cuando, en su calidad de pasajera, terceros extraños arrojaron piedras al colectivo en el que viajaba, provocando la rotura de dos ventanillas, toda vez que una interpretación no solo armónica y sistemática de las normas en juego, sino especialmente teleológica, debe partir de la ponderación de los valores del artículo 42 de la C. N , impone que las causales de exoneración de responsabilidad del porteador previstas en el artículo 184 del Código de Comercio, deben ser analizadas a la luz y dentro del marco que dimana del artículo 40 Ley 24240. De este modo, en estricto rigor lógico-jurídico las causales “culpa de la víctima o de un tercero por quien no se debe responder” sólo podrán liberar la responsabilidad objetiva del transportista si reúnen los caracteres de imprevisible e inevitable típicas del caso fortuito, única eximente mencionada en esta última norma. Y en tal sentido, se coincide en que ante una práctica reiterada y frecuentes en los últimos años de actos de vandalismo de inadaptados sociales que atacan con elementos contundentes el paso de formaciones ferroviarias o de transporte automotor, no puede pretenderse que dichos hechos puedan encuadrarse en el caso fortuito. Además, pueden las empresas transportistas evitar este tipo de daño que no es, a esta altura, imprevisible y obligar a los pasajeros a mantener los vidrios cerrados y las cortinas corridas”.- (Autos “C. E. L. C/ NUEVA CHEVALIER S. A. S/DAÑOS Y PER-JUICIOS”, Cámara Segunda de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario de Mendoza. Datado el 25 de marzo de 2015. Rubinzal Culzoni. REC J 1995/15).-

Y a mayor abundamiento, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala F, resolvió que:

“Corresponde confirmar la sentencia que rechaza la demanda de daños y perjuicios interpuesta por los actores a raíz del fallecimiento de su hija al ser atropellada por una formación ferroviaria, toda vez que conforme las constancias de autos el accidente se produjo como consecuencia del propio accionar de la víctima, desvirtuándose totalmente la presunción legal de responsabilidad. Ello así, pues no es un dato menor que la víctima intentó efectuar el paso a nivel alcoholizada, a punto tal que de los informes científicos que se le practicara a fin de medir el alcohol en sangre que pudiera haber tenido, surge que ascendía a 2,58g/l, lo cual fue determinante en el desencadenamiento del accidente, ya que sus sentidos y reflejos se encontraban claramente alterados, desde que el porcentual detectado afectaba su coordinación, en un estado de delirio y que se acercaba a la inconsciencia. Ese alto grado de intoxicación que se acredita a través de los estudios realizados, se ve también corroborado por el material fílmico aportado a la causa respecto a los instantes previos y al momento fatal del desenlace. Y en cuanto a las medidas de seguridad, no es cierto que al momento en que la víctima emprendió el cruce, estas no existiesen, puesto que los videos reflejan que la víctima transpuso el paso a nivel, cuando la barrera se encontraba baja, es decir, antirreglamentariamente. Además, dan cuenta que el tren tenía las luces encendidas y se escuchaba la bocina de advertencia antes de arribar al cruce” (Autos “V., C. R. y otro C/UGOFE Y OTRO S/DAÑOS Y PERJUICIOS”. Sentencia dictada el 27 de junio de 2014 por la CAMARA NACIONAL CIVIL, SALA F. Fuente Rubinzal Online. CITA RCJ 5820/14).

IV- La responsabilidad del transportista en el marco del Código Civil y Comercial:

Este Código, que entrará en vigor el 1º de agosto de 2015, avanza por sobre el sistema del artículo 184 del Código de Comercio y se aproxima a la jurisprudencia de vanguardia, por la remisión de los artículos 1757 y siguientes.

Con la sanción de la Ley 26.994, promulgado por Decreto N° 1795/2014, se ha aprobado un nuevo

Código Civil y Comercial de la Nación.

Regula en materia responsabilidad del transportista en su sección 7°, titulada, “**Responsabilidad derivada de la intervención de cosas y de ciertas actividades**” en el siguiente articulado:

Art.:1286: “Responsabilidad del transportista. La responsabilidad del transportista por daños a las personas transportadas está sujeta a lo dispuesto en los artículos 1757 y siguientes. Si el transporte es de cosas, el transportista se excusa probando la causa ajena. El vicio propio de la cosa transportada es considerado causa ajena”.

Art. 1757: “Hecho de las cosas y actividades riesgosas. Toda persona responde por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización. La responsabilidad es objetiva. No son eximentes la autorización administrativa para el uso de la cosa o la realización de la actividad, ni el cumplimiento de las técnicas de prevención”.

Art. 1758: “Sujetos responsables: El dueño y el guardián son responsables concurrentes del daño causado por las cosas. Se considera guardián a quien ejerce, por sí o por terceros, el uso, la dirección y el control de la cosa, o a quien obtiene unprovecho de ella. El dueño y el guardián no responden si prueban que la cosa fue usada en contra de su voluntad expresa o presunta. En caso de actividad riesgosa o peligrosa responde quien la realiza, se sirve u obtiene provecho de ella, por sí o por terceros, excepto lo dispuesto por la legislación especial”.

Reiterada jurisprudencia sostuvo que: “La responsabilidad del transportista ferroviario – ampliado a todo el transporte terrestre- de pasajeros se debe juzgar por los principios fijados en la ley comercial (artículo 184 del Código de Comercio). En consecuencia si se han acreditado la existencia del contrato de transporte de personas y las lesiones del pasajero, para excluir su responsabilidad el transportista debe demostrar “**fuerza mayor, culpa de la víctima o de un tercero por quien la empresa no sea civilmente responsable**”.-

De modo tal que el sistema no se modifica por la sanción del Código Civil y Comercial (artículos 1286, 1287, 1291/1293, 1309/1313 y 1757), **norma que asimila al transporte a las actividades riesgosas o peligrosas.**

IV-Conclusión

Consideramos que si tenemos en cuenta la jurisprudencia citada no se ha agravado, ni ha sufrido grandes cambios la responsabilidad del transportista.

Aunque si ha habido importantes modificaciones en el plano legislativo, porque si bien no sea exacto, con toda claridad se le aplicarán al transporte las reglas de la teoría del riesgo de los daños causados por las cosas peligrosas o las actividades riesgosas.

El nuevo plexo normativo deja de lado el debate sobre la responsabilidad objetiva o subjetiva que

algunos autores lo siguen sosteniendo sólo para caso de transporte benévolo por su carácter gratuito, sostenido esto en que el transportador no debe cargar con la exoneración de la responsabilidad teniendo que acreditar la causa ajena al hecho ilícito sino que debe el actor cargar con dicho "onus probandi" en términos del art. 1.109 del CC.[6]

De modo que el nuevo código recoge la reiterada jurisprudencia, dándole –al contrato de transporte- un marco contractual dentro del derecho del consumo y dejando explícita la responsabilidad objetiva donde el damnificado debe acreditar el hecho ilícito, el nexo de causalidad aparente entre el hecho y el daño, y el factor de atribución objetivo (el carácter de generadora de riesgo de la cosa o que padecía de vicio).

Por su parte, el demandado, para exonerarse de responsabilidad, debe acercarse al proceso de daños la prueba de una causa ajena al hecho hábil para cortar el nexo de causalidad (hecho de la víctima, hecho de un tercero por el que no debe responder civilmente o el caso fortuito).

[1] CN. Civ. , Sala B,4/2/2008 " Abalos Daniel Raúl c. Trenes de Buenos Aires S.A.y otro.", LL on line AR JUR/1039/2008

[2] GREGORINI CLUSELLAS Eduardo L. "Daños al pasajero y su acción de responsabilidad frente al transportista y al conductor en relación de dependencia ." en LL1992- B, 201.

[3] LOPEZ MEZA , MARCELO J. " Tratado de Responsabilidad Civil (autores Felix Trigo Represas y López Mesa Marcelo J, Cap. "Transporte Oneroso de personas y responsabilidad por daños". Segunda Edición (2011)

[4] LOPEZ MEZA , MARCELO J. " Tratado de Responsabilidad Civil (autores Felix Trigo Represas y López Mesa Marcelo J, Cap."Transporte Oneroso de personas y responsabilidad por daños". Segunda Edición (2011)

[5] El contrato de transporte se perfecciona por mero acuerdo de las partes intervinientes, no es un contrato solemne, ni requiere para su existencia la entrega previa de una cosa (art. 1140 CC) , ni el cumplimiento de otras formalidades (C Ira CC Mar del Plata Sala Ira 17/8/95 "DrpicNilda E C/ Empresa de transporte el Libertador SRL "

[6] TRANSPORTE ~ TRANSPORTE BENEVOLO ~ RESPONSABILIDAD CIVIL. Título: La doctrina y la jurisprudencia sobre transporte benévolo: Sagarna, Fernando Alfredo. Publicado en: DJ1997-1, 591

Citar: elDial DC1EFF

Publicado el: 08/05/2015

copyright © 1997 - 2015 Editorial Albrematica S.A. - Tucumán 1440 (CP 1050) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina