

**LXV ENCUENTRO DE INSTITUTOS DE DERECHO COMERCIAL DE COLEGIOS DE ABOGADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.-  
San Isidro, mayo de 2017.-**

**AUTOR: HORACIO P., GUILLERMO H. y ANDRES A. GARAGUSO**

**TEMA: CONTRATOS- TRANSPORTE- RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA**

**PONENCIA**

Para tener por demostrada la existencia del contrato de transporte urbano de pasajeros, no es imprescindible la tenencia del boleto o la información de SUBE de la existencia del uso de la tarjeta en la oportunidad del evento dañoso. La responsabilidad del transportista de pasajeros se debe juzgar por los principios fijados en los artículos 1291 y 1757 del Código Civil y Comercial. 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”, tal como antaño establecía el artículo 184 del Código de Comercio.-

**JURISPRUDENCIA:**

1) “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.-

“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”.-

2) In re: “B., D. vs. Empresa San Vicente (Línea 506) y otro s. Daños y perjuicios”. Fallo del 22/11/2016- Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil Sala J - Rubinzal Online.. Cita: RC J 7351/16.-

“Corresponde confirmar la sentencia de primera instancia que condenó a la empresa de transportes demandada a resarcir los daños y perjuicios sufridos por la actora, en su calidad de pasajera, toda vez que ha logrado acreditar el evento dañoso y la relación de causalidad, en tanto, de la causa penal se desprende la denuncia que efectuara el mismo día del accidente, en donde su relato coincide con la narración efectuada tiempo después al entablar la presente demanda civil; asimismo, obra el examen del cuerpo médico forense en el que se detallan las lesiones, las que resultan compatibles con la descripción de los hechos acontecidos y, de la presente causa, emergen los dos testimonios brindados que acreditan los dichos de la actora por cuanto sostiene, la primer deponente, que viajaba en la misma unidad y que vio a la actora descender por la puerta delantera y escuchó el grito, ya que el colectivo le había agarrado y apretado el brazo con la puerta y, el segundo deponente, que estaba en la vereda, ve bajar por la puerta delantera a la actora quejándose que le dolía el brazo y manifiesta haber visto que el chofer abrió, cerró y volvió a abrir la puerta de la unidad. Y en cuanto al fundamento del que intenta valerse para eximirse de responder, cual es que de la prueba informativa dirigida a SUBE no emerge que, en el día y horario del evento, la tarjeta de titularidad de la actora haya registrado un pago de boleto de la línea indicada, cabe destacar que el hecho de que la víctima no posea boleto o no se haya acreditado que pagó el boleto con su tarjeta, no resulta impedimento alguno para tener por acreditada el vínculo contractual. Ello, por cuanto, en primer lugar, el boleto no constituye una prueba formal e insalvable a efectos de demostrar el contrato de transporte, en la medida que su inexistencia no hace por sí perder el carácter de pasajero y menos libera a la empresa transportista de la responsabilidad. En segundo lugar, es sabido que es viable la utilización de la tarjeta SUBE de otra persona, o sacar pasajes con una misma tarjeta para distintos pasajeros, por lo que el hecho de no registrarse el pago del boleto con la tarjeta de su titularidad no implica que la actora no haya abordado el colectivo”.

### **FUNDAMENTOS**

Sostuvimos en Quilmes al analizar el primero de los precedentes que la CSJN reiteraba una doctrina casi centenaria en nuestro país, es decir la natural inversión en la carga de la prueba, establecida por el artículo 184 del Código de Comercio. La obligación de seguridad que compete al transportista es propia del contrato y hoy se ha enfatizado pues se inserta en el sistema de defensa del consumidor y del usuario que garantiza la Constitución Nacional y la ley 24240 conforme el texto reformado por la ley 26361. Así lo reconoce la CSJN en el precedente que se citara:

*“No encontrándose controvertida la calidad de pasajero del actor, ni que las lesiones sufridas por este último han sido consecuencia de su caída a las vías del tren, le corresponde a la empresa de transportes ferroviarios demandada demostrar las eximentes para poder interrumpir el nexo causal y exonerarse de responsabilidad, ya que por la obligación de seguridad que le compete, debe trasladar al pasajero sano y salvo al lugar de destino, derecho previsto por la Constitución Nacional para los consumidores y usuarios”.-*

En el segundo caso la empresa demandada niega la existencia del siniestro y del contrato de transporte y abona su posición con la prueba informativa que establecía que la actora, titular de una tarjeta SUBE, no activó la misma ni se emitió pasaje en el día y en los momentos previos al incidente, en el caso el cierre de la puerta del ómnibus atrapando el brazo de la pasajera. Pero queda totalmente probada la calidad de pasajera de la víctima no solo en la denuncia y proceso penal sino por las declaraciones de dos testigos que aparecen conforme las reglas de la sana crítica como “veraces”. Por otra parte no se demostró que la pasajera no haya actuado conforme las reglas que regulan la seguridad en el ascenso y descenso de pasajeros. Lo que el transportista debió hacer es instruir a su personal de información y formación suficiente para que las puertas del ómnibus cierren después que el pasajero ha descendido o a la inversa ha ascendido. El pasajero no se había colocado en situación de peligro, sino que el daño se debe a la impericia del dependiente por el cual el transportista debe responder.-

La Corte Suprema de Justicia aporta su criterio en la valoración del deber de seguridad:

*“La interpretación de la obligación de seguridad que tiene causa en el contrato de transporte de pasajeros, debe ser efectuada con sustento en el derecho a la seguridad previsto para los consumidores y usuarios en el artículo 42 de la Constitución Nacional. La incorporación del vocablo seguridad en la Carta Magna, es una decisión valorativa que obliga a los prestadores de servicios públicos a desempeñar conductas encaminadas al cuidado de lo más valioso: la vida y la salud de los habitantes ricos o pobres”.-*

La profesora Graciela Messina cita fallos concordantes de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires:

*“En el transporte oneroso de personas el transportista no sólo tiene el deber de no ocasionar un daño que pesa indeterminada y genéricamente sobre todos, sino que sobre aquél recae una obligación que se extiende a la carga de realizar todas las acciones que exija la naturaleza del contrato tendientes a evitar el daño”<sup>[1]</sup>.*

*“Frente al pasajero que resulta víctima de un accidente, en principio, la consecuente responsabilidad del transportista ha de ser enmarcada dentro del ámbito contractual. Ello así, claro está, siempre que el daño provenga de la inexecución de la obligación de seguridad creada por el contrato, quedando a salvo aquellas hipótesis ajenas al marco cognoscitivo de esta Corte, tal como se ha estructurado la litis en que efectivamente el hecho dañoso sea extraño al contrato no obstante su producción en ocasión del mismo”<sup>[2]</sup>.*

Se ha resuelto asimismo y de manera coincidente que:

*“La obligación de seguridad tiene siempre fuente contractual, ya sea porque las leyes expresamente lo previeron o porque la ley en su función integradora lo impone a cierto tipo de contratos, o porque ha ingresado a la órbita contractual de la mano del principio de la buena fe”<sup>[3]</sup>.*

Consideramos en consecuencia acertado el pronunciamiento de la Corte y de la Cámara Nacional de Apelaciones Civil pues consolidan una doctrina predominante también en nuestra Provincia de Buenos Aires.-

Mar del Plata, marzo de 2017.-

---

<sup>[1]</sup> SCBA, 3/3/2010, causa C. 88.599, "C., O. N. y otro contra Transporte Ideal San Justo S.A. Daños y perjuicios JUBA SUM. B32591

<sup>[2]</sup> SCBA, 3/3/2010, causa C. 88.599, "C. , O. N. y otro contra Transporte Ideal San Justo S.A. Daños y perjuicios". JUBA SUM. B32591

<sup>[3]</sup> CCC. San Martín, sala 2, 21-8-2008 Crispens, Clara Julia c/ Trenes de Buenos Aires S.A. y otro s/ Daños y Perjuicios JUBA SUM. B2004176