EXPRESA AGRAVIOS. FORMULA ADHESIÓN. MANTIENE CASO FEDERAL.

Excma. Cámara:

FEDERICO MARTÍN MANIAS, abogado, T°68 F°232 CPACF, CUIT 20-22511410-3, **por la representación acreditada en autos del ESTADO NACIONAL (MINISTERIO DE TRANSPORTE)**, con domicilio electrónico en 20-22511410-3, en los autos caratulados: **"LOBOS, MABEL MARIANA c/ CORREDORES FERROVIARIOS S.A. s/ DAÑOS Y PERJUICIOS"**, Expediente CCF 169/2016, a V.S. respetuosamente digo:

I. OBJETO.

Siguiendo expresas instrucciones de mi mandante vengo en tiempo y forma a expresar agravios de la apelación oportunamente impetrada contra la sentencia dictada el 09 de diciembre de 2024, obrante a fs. 633 (Conf. art. 242 inc. 1, 243, 244, 245, 259 y ccdtes. del CPCCN), cuyo recurso de apelación fue concedido libremente a fs. 637.

II. ANTECEDENTES.

La Sra. Lobos promovió las presentes actuaciones a raíz de los daños que habría sufrido en un hecho ocurrido el 07 de diciembre de 2014 cuando se encontraba intentando ascender a una formación en la estación de Pte. Derqui de la Línea General San Martín, siendo que a la fecha de la ocurrencia del mismo la línea férrea referida era operada única y exclusivamente por la empresa CORREDORES FERROVIARIOS S.A.

A raíz de ello, la accionante inició la presente demanda a los fines reclamar la indemnización respecto de los presuntos daños y/o lesiones que habría padecido con motivo del hecho objeto de autos, por la suma total de $400.000.-

La acción fue promovida contra: 1) CORREDORES FERROVIARIOS S.A., 2) ESTADO NACIONAL (MINISTERIO DE TRANSPORTE) y 3) COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

Cabe mencionar que, conforme ha sido probado, mi mandante no tenía ni la prestación ni la operación ni la dirección del servicio ferroviario al momento del acaecimiento del presunto hecho de autos, siendo que al 07 de diciembre de 2014 la Línea General San Martín era prestada y operada exclusivamente por la firma

Como consecuencia de ello, esta parte tomó intervención en autos oponiendo la excepción de falta de legitimación pasiva de para ser traída a juicio en autos, con fundamento en la Ley de responsabilidad del Estado 26.944, en la inexistencia de relación contractual y/o de consumo, en la culpa de la víctima y/o un tercero por quien no se debe responder.

Asimismo, mi mandante adujo que el accidente se produjo por culpa exclusiva de la víctima quien actuó de forma negligente y temeraria, asumiendo y exponiéndose a un riesgo extremo innecesario.

Para el caso de que se pruebe que la víctima haya sido empujada por un tercero, invoco la culpa de un tercero por el cual mi mandante no debe responder.

Ello, por sí sólo basta para eximir al ESTADO NACIONAL de toda responsabilidad y determinar el rechazo de la demanda en su contra.

Sin perjuicio de los fundamentos esgrimidos por mi mandante, con fecha 09 de diciembre de 2024 el Sr. Juez de primera instancia dictó sentencia definitiva:

*"**I.-** Haciendo lugar parcialmente a la demanda. En consecuencia, condeno en forma concurrente a la Corredores Ferroviarios S.A., Estado Nacional -Ministerio de Transporte-, Comisión Nacional Reguladora del Transporte (CNRT), Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) a pagarle a Mabel Mariana Lobos la suma de $550.000.- (pesos quinientos cincuenta mil), en el término de diez días de quedar firme la presente y bajo apercibimiento de ejecución, con más sus intereses según lo dispuesto en el considerando respectivo.*

***II.-** La condena se hace extensiva a Nación Seguros S.A.*

***III.-** Las costas del proceso se imponen a los vencidos, conforme el criterio objetivo de la derrota (art. 68 del Código Procesal)."*

III. AGRAVIOS.

Siendo que el memorial requiere una articulación seria, fundada, concreta y objetiva que patentice el error o la injusticia de la decisión apelada es que pasaré a explayarme en forma separada sobre cada uno de los agravios.

PRIMER AGRAVIO: LA FALTA DE LEGITIMACIÓN PASIVA DEL ESTADO NACIONAL.

a) **El encuadre normativo y jurídico de la situación fáctica. El Acuerdo de Operación con CORREDORES FERROVIARIOS S.A., única operadora al momento del hecho objeto de autos.**

Resulta conveniente ilustrar a V.E. sobre el marco jurídico y normativo de la explotación de los ferrocarriles de la Línea FFCC Gral. San Martín al 07 de diciembre de 2014 -momento del acaecimiento del supuesto hecho objeto de la litis- a los fines de que tenga una referencia temporal y del marco normativo que sustenta y convalida las defensas y planteos efectuados por esta parte.

A través de los **Decretos Nros. 798 del 23 de junio de 2004, 591 del 22 de mayo de 2007 y 592 del 22 de mayo de 2007** se rescindieron los Contratos de Concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros correspondientes a las Líneas GENERAL SAN MARTÍN, GENERAL ROCA y BELGRANO SUR.

Los mencionados Decretos facultaron a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE entonces dependiente del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, a convocar a la UNIDAD DE GESTIÓN OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANÓNIMA (UGOFE S.A.) para la operación integral de los servicios ferroviarios y para aquellos aspectos complementarios y colaterales de los contratos de concesión correspondientes a las Líneas GENERAL SAN MARTÍN, GENERAL ROCA y BELGRANO SUR, a los efectos de garantizar la continuidad del mencionado servicio público, hasta tanto se definiera la modalidad para su operación.

A posteriori, el **Decreto N° 861 del 12 de julio** de **2006** ratificó el *"Acuerdo de Gerenciamiento Operativo de Emergencia para la Operación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros – Grupo de Servicios 5 Línea SAN MARTÍN"* -de fecha 27 de octubre de 2004- suscripto entre la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS y la UNIDAD DE GESTIÓN OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANÓNIMA (UGOFE S.A.).

Mediante las **Resoluciones Nros. 354 y 355, ambas del 28 de junio de 2007,** la SECRETARÍA DE TRANSPORTE convocó a la UNIDAD DE GESTIÓN OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANÓNIMA (UGOFE S.A.) para la operación integral del servicio público de transporte ferroviario urbano de pasajeros en orden a lo previsto en los Decretos Nros. 591/2007 y 592/2007.

Con fecha **5 de julio de 2007** se firmaron, entre la SECRETARÍA DE TRANSPORTE y la UNIDAD DE GESTIÓN OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANÓNIMA (UGOFE S.A.), los Acuerdos de Operación de Emergencia de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros, correspondientes a las Líneas GENERAL ROCA y BELGRANO SUR.

Por otra parte, con fecha **27 de marzo de 2008** se dictó la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352, por la cual el Estado Nacional asume la responsabilidad de generar las condiciones para el establecimiento definitivo del sistema ferroviario.

Mediante el artículo 7° de la mencionada Ley se crea la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante encuadrada bajo la figura jurídica de las Sociedades del Estado, que se encuentran incluidas en el régimen de la Ley N° 20.705 y las disposiciones pertinentes de la Ley N° 19.550 (T.O. 1984).

Mediante el acuerdo suscripto entre el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y la UNIDAD DE GESTIÓN OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANÓNIMA (UGOFE S.A.), con fecha 10 de abril de 2013 se sustituyeron los Acuerdos de Operación de Emergencia de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros vigentes para las Líneas GENERAL SAN MARTÍN, GENERAL ROCA y BELGRANO SUR, adecuándolos a la actual política gubernamental en materia ferroviaria.

La UNIDAD DE GESTIÓN OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANÓNIMA (UGOFE S.A.) aceptó la gestión de la operación integral, la administración, la explotación por cuenta y orden del ESTADO NACIONAL de los servicios ferroviarios de pasajeros correspondientes a las Líneas GENERAL SAN MARTÍN, GENERAL ROCA y BELGRANO SUR, así como la explotación de los servicios colaterales y la realización de las obras de inversión que se autorizaran.

A través de la **Resolución N° 848 de fecha 14 de agosto de 2013** del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE se le asignó a la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO (SOFSE) la prestación de los servicios de transporte ferroviario correspondientes a las Líneas GENERAL ROCA, GENERAL SAN MARTIN y BELGRANO SUR en los términos del artículo 7° de la Ley N° 26.352, transfiriéndosele el Acuerdo de Operación celebrado con la UNIDAD DE GESTION OPERATIVA FERROVIARIA DE EMERGENCIA SOCIEDAD ANONIMA (UGOFE S.A.), de conformidad con lo previsto en el artículo 8°, inciso a), y artículos concordantes de la Ley N° 26.352 y su normativa modificatoria y complementaria.

Es decir que desde ese momento SOFSE pasó a ocupar el lugar del ESTADO NACIONAL, es decir pasó a ser contraparte en el acuerdo suscripto con UGOFE S.A.

Mediante la **Resolución N° 31 de fecha 24 de octubre de 2013,** el Presidente de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO (SOFSE) rescindió el citado Acuerdo de Operación.

En razón de ello es que conforme el modelo de acuerdo de operación aprobado por el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE **a través de la Resolución 41/2014 se suscribió el Acuerdo de Operación De los Servicios Ferroviarios Urbanos De Pasajeros Línea San Martín entre la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y CORREDORES FERROVIARIOS S.A. (suscripto en fecha 10 de febrero de 2014), por la cual la firma CORREDORES FEROVIARIOS S.A asumió el control y la responsabilidad en la operación prestación del servicio ferroviario de dicha línea, hasta el día 01 de marzo de 2015, inclusive.**

Por todo lo expuesto, es notoria la falta de legitimación pasiva del ESTADO NACIONAL ya que no fue guardián de la cosa ni tenía a su cargo ningún deber de fiscalización al momento del supuesto evento dañoso como pretende adjudicarle la accionante.

b) **La Ley de Responsabilidad del Estado N° 26.944.**

En primer lugar, debo señalar al caso de autos no se aplican las disposiciones del Código Civil; sino únicamente el articulado de la ley 26.944, vigente al momento del hecho, que son los que determinan el marco de responsabilidad del Estado Nacional y sus reparticiones.

Así es que la ley 26.944 en su artículo 6° establece que *el Estado no es responsable ni aún en forma subsidiaria por los perjuicios que se ocasionaran por contratistas o concesionarios de servicios públicos (aquí ferroviario) a los cuales se les hubiera encomendado una función estatal*.

Así, de dicho artículo se desprende sin más la falta de legitimación pasiva, la cual es manifiesta desde el mismo momento en que CORREDORES FERROVIARIOS S.A. y la actora reconocieron que la primera era operadora y prestadora de la línea donde sucedió el hecho y tenía a su cargo el mantenimiento (conf. Cláusula 3° del Acuerdo de Operaciones) de la estación y del andén donde habría sucedido el supuesto siniestro de autos, por lo que se solicita a V.S. que la presente excepción sea admitida y rechazada la demanda respecto de mi mandante.

En el artículo 2°, inciso b, la ley 26.994 establece que *el Estado no responderá cuando el hecho se produjo por culpa de la víctima o de un tercero por quien no se debe responder.*

El resto de los artículos, acogiendo los lineamientos jurisprudenciales que ya fueran fijados por los tribunales del país, determinan los requisitos que deben estar presentes en el caso sometido a juzgamiento para que al Estado deba responder, sea por actos ilícitos o lícitos.

Pero podría decirse que la ley de Responsabilidad del Estado resulta más desfavorable o perjudicial para la actora que la normativa anterior; cuestión que como se verá, lejos está de ser cierto por cuanto los artículos de la misma encuentran fundamento en la pacífica jurisprudencia y doctrina que se venía sosteniendo desde hace tiempo en la materia.

Así, *tanto la doctrina como la jurisprudencia ya sostenían la inexistencia de responsabilidad del Estado por los perjuicios ocasionados por contratistas y/o colaboradores de la administración externa, criterio que ahora es recogido en la nueva ley 26.944 (artículo 6°).*

Entonces, es dable mencionar que de ese mismo modo se venía manifestando la jurisprudencia de manera uniforme desde tiempo atrás.

Por ello, **el Estado no debe responder, ni aún en forma subsidiaria por los perjuicios ocasionados por aquellos sujetos genéricamente denominados "colaboradores externos de la Administración", tales como los contratistas, los notarios y, por supuesto, los prestadores de servicios públicos, cualquiera sea el título habilitante que ostenten.** (conf. Pierino Pablo E. "La responsabilidad de la Administración por su actividad ilícita. Responsabilidad por falta de servicio", ED 185-781; CNACiv., Sala H, 16/11/2009, "Sierra Raúl Ernesto c/Transportes Metropolitanos Gral. San Martín y otro s/ Daños y Perjuicios; postura que también fuera sostenida en innumerables causas, entre ellas, CNACiv., Sala J, 28/11/2013, "Nogueira María Natalia y otro c/Trenes de Buenos Aires y otros s/Daños y Perjuicios").

En ese orden y habida cuenta la exención que se plantea, es imperioso traer a colación los argumentos que propiciaron el dictado de la norma, toda vez que rebaten expresamente los dichos que se podrían exponer sobre este punto cuando, ante los hechos, se pretende atribuir responsabilidad al Estado en un caso como el de autos.

En tal sentido, en el seno de los antecedentes parlamentarios se sostuvo que:

"La postura de negar responsabilidad directa o subsidiaria por los daños provocados por el concesionario que presta servicios como consecuencia de la prestación es al lugar donde se inclina el proyecto. Más allá de las distintas posturas doctrinarias y jurisprudenciales, la solución que adopta el proyecto es la que tiene mayor cantidad de adeptos: Comadira, Laura Monti, Pérez Hualde, Gordillo, Perrino, los españoles García Enterría, Muñoz Machado, Beladiez Rojo. Esta postura se funda en que el concesionario no es un órgano estatal y tampoco un dependiente del Estado sino una persona jurídica distinta que actúa a su cuenta y riesgo y dentro de los riesgos que asume el concesionario, se encuentran los eventuales resarcimientos por los perjuicios que cause la ejecución del servicio." (Conf. Senador Guinle, parágrafo 726), pág. 190, Antecedentes Parlamentarios, Ley N° 26.944 – agosto de 2014 – N° 7, ed. La Ley).

Resulta manifiestamente improcedente atribuirle responsabilidad alguna al ESTADO NACIONAL, toda vez que como se dijo, la existencia de una empresa (CORREDORES FERROVIARIOS S.A.) a la cual se le trasladó la explotación del servicio público y la guarda jurídica de los bienes muebles e inmuebles a cambio de una suma dineraria, conjuntamente con la inexistencia en la causa de los requisitos fijados por la norma para atribuir responsabilidad al Estado Nacional, configuran la falta de legitimación de ésta para permanecer y/o soportar las consecuencias del hecho que se denuncia en la presente causa.

Resulta clara la falta de legitimación pasiva con fundamento en el artículo 3° de la Ley 26.944, en cuanto contempla legislativamente la doctrina y jurisprudencia que se venía sosteniendo en el país desde hace años atrás en relación a la responsabilidad del Estado por actos omisivos.

Así, los requisitos de la responsabilidad del Estado Nacional por actividad e inactividad ilegítima conforme al art. 3° de la ley 26.944 son los siguientes:

-Falta de servicio que consista en una omisión irregular por parte del Estado; la que se configura cuando se verifica la inobservancia de un deber normativo de actuación expreso y determinado.

En el precedente "Mosca" el Tribunal sostuvo que *"La falta de servicio es una violación o anormalidad frente a las obligaciones del servicio regular, lo cual entraña una apreciación en concreto que toma en cuenta la naturaleza de la actividad, los medios de que*

dispone el servicio, el lazo que une a la víctima con el servicio y el grado de previsibilidad del daño (Fallos: 321:1124)" (Fallos 330:563).

Agregó que *"…resulta relevante diferenciar las acciones de las omisiones, ya que, si bien esta Corte ha admitido con frecuencia la responsabilidad derivada de las primeras, no ha ocurrido lo mismo con las segundas"*.

Respecto del último supuesto corresponde distinguir entre los casos de omisiones a mandatos expresos y determinados en una regla de derecho, en los que puede identificarse una clara falta del servicio, de aquellos otros casos en los que el Estado está obligado a cumplir una serie de objetivos fijados por la ley solo de un modo general e indeterminado, como propósitos a lograr en la mejor medida posible" Y continuó diciendo que, *"la determinación de la responsabilidad civil del Estado por omisión de mandatos jurídicos indeterminados debe ser motivo de un juicio estricto y basado en la ponderación de los bienes jurídicos protegidos y las consecuencias generalizables de la decisión a tomar…"* (Fallos 330:563). Esta postura fue reafirmada recientemente por la Corte in re "Carballo de Pochat c/ ANSES s/ Daños y Perjuicios, letra C, Nro. 127, año 2011, tomo 47, sentencia del 8 de octubre de 2013.

Se debe tener en cuenta, que según el relato de los hechos que realiza la actora en su reclamación, al momento de ocurrir el siniestro, el andén no contaba con las condiciones de seguridad y mantenimiento necesarias.

En relación a este punto, la actora acusa al operador de faltar a su deber de vigilancia respecto de su obligación de trasladar a los pasajeros sanos y salvos a su destino.

Podemos afirmar que la conducta reprochada por la actora se manifiesta ante el incumplimiento de las obligaciones asumidas por el operador Corredores Ferroviarios S.A. en tanto se desprende de la cláusula 14.1 del Acuerdo de Operación en trato:

"La seguridad del servicio, la de los pasajeros, terceros y la del personal afectado es un objetivo prioritario del presente Acuerdo. El Operador deberá disponer de todos los medios de su organización y prever en los supuestos anuales de operación los recursos necesarios para dar estricto cumplimiento a la legislación y normas técnicas vigentes y las que se pudiesen dictar en el futuro, en relación a dicho objetivo".

Por tal motivo, no podría determinarse la existencia de falta de servicio como requisito esencial de la configuración de la responsabilidad por un presunto incumplimiento de los deberes

genéricos que impone al Estado el poder de policía de seguridad, cuando ese obrar resulta ajeno a su intervención directa o bien, a la de sus órganos o dependencias, como acontece en el caso.

-Imputabilidad material de la acción u omisión a un órgano estatal.

En lo que respecta a este requisito cabe mencionar el criterio sentado por la Corte en el fallo "Vadell" (Fallos 306:2030), en virtud del cual se establece que el Estado en tanto persona jurídica no puede ser responsabilizado a la ligera, sino que es menester efectuar un análisis detallado de las conductas dañosas, el daño producido, el nexo causal y como corolario efectuar una correcta imputación de dichas conductas a un órgano estatal.

Se debe recordar en este punto, que **en virtud de la vigencia de la ley 26.944 no son aplicables a la responsabilidad del Estado las normas del Código Civil, motivo por el cual la única manera de imputar una conducta dañosa al Estado es a través de la teoría del órgano.**

Podría decirse entonces que en el caso de autos no resulta posible efectuar dicha imputación ya que el personal encargado del mantenimiento de las estaciones no resulta ser agente ni órgano del Estado Nacional sino dependiente del operador Corredores Ferroviarios S.A., quien a su vez se constituye como una empresa con personalidad jurídica propia ajena a la estructura estatal, encontrándose inscripta como una sociedad anónima en virtud de lo dispuesto por la ley 19.550 (modificada por ley 26.944).

A partir de los acuerdos suscriptos nace en cabeza del operador la responsabilidad de llevar adelante el cumplimiento de las cláusulas contractuales (entre las cuales se encuentran las obligaciones de mantenimiento), por lo que no resulta posible endilgarle a mi mandante responsabilidad alguna por el hecho dañoso presuntamente acaecido.

Por otro lado, y sin perjuicio de lo expuesto, no se puede soslayar que la LRE en su artículo 6° precisa que: "El Estado no debe responder, ni aun en forma subsidiaria, por los perjuicios ocasionados por los concesionarios o contratistas de los servicios públicos a los cuales se les atribuya o encomiende un cometido estatal, cuando la acción u omisión sea imputable a la función encomendada".

Adviértase que la norma hace referencia a "*concesionarios o contratistas del servicio público*", y por ende, Corredores Ferroviarios S.A. se encuentra plenamente comprendida.

- **Relación de causalidad adecuada.**

La relación de causalidad resulta ser un requisito ineludible para la configuración de la responsabilidad estatal en el marco de la ley 26.944, entendiendo a la misma como el vínculo fáctico que conecta el daño jurídico con el obrar de los poderes públicos.

Así las cosas, en lo que respecta a la responsabilidad del Estado no basta con probar la existencia del daño ni con justificar que la autoridad administrativa incumplió sus obligaciones, sino que exige la demostración de que la lesión es una derivación secuencial de la actuación positiva o negativa de un órgano estatal determinado.

En efecto, si la actora imputa responsabilidad por un –supuesto- defectuoso mantenimiento del andén, y según el Acuerdo de Operaciones (cláusula 3°) el mantenimiento estaba a cargo de una empresa privada, mal puede considerarse que exista nexo de causalidad alguno entre la actora y esta empresa del Estado.

En algunos supuestos de responsabilidad del Estado, la CSJN afirma que debe existir una relación de causalidad "Directa" entre la conducta estatal impugnada y el daño cuya reparación se persigue (Fallos 334:476 "Baeza", de 2011; 331:1690 "Reynot", de 2008). Así, el vínculo directo entre el daño y la conducta impugnada excluye aquellos resultados dañosos que son una derivación indirecta del actuar estatal.

Conforme la jurisprudencia concordante ("Cohen" Fallos 329:2088) corresponde a quien alega el daño, efectuar las probanzas del nexo causal entre el obrar dañoso y la conducta (omisiva) de los órganos estatales, cuestión que no ha sido efectivamente dilucidada por la actora en su escrito de demanda.

Asimismo, la ausencia de relación causal trae como consecuencia la no configuración del supuesto de hecho que genera responsabilidad estatal.

Cabe destacar, que la demandante se limita a manifestar someramente las circunstancias en las que supuestamente habría sucedido la caída.

A tal efecto, nada hace suponer que el lugar se encontrara en las condiciones señaladas por la actora, dado que ella habría sido la única persona damnificada por el supuesto hueco.

En caso de que la actora pueda probar el hecho, no podrá probar la relación de causalidad entre el hecho que dice haber sufrido y el accionar de mi mandante.

Como corolario, la relación de causalidad ha sido considerada como uno de los elementos fundamentales de la responsabilidad civil, ello es dado que no puede existir responsabilidad sin causalidad, es decir que, si no existe una causa que origine un daño por el cual ser responsable, no existe razón por la cual responder.

En consecuencia, el Estado Nacional no resulta pasible de ser imputado de responsabilidad alguna.

- **Daño cierto debidamente acreditado y mensurable en dinero.**

En lo que respecta a los daños reclamados en autos, la actora se limita a solicitar montos elevados y abusivos según cada rubro indemnizatorio mencionado en la demanda, sin detallar ni aportar pruebas del daño alegado. Sus pretensiones no se sustentan en constancia alguna.

Dado que es la victima quien sufre el daño, a ella le corresponde la prueba de los diferentes ítems que lo componen y su estimación en dinero, más allá de lo que pudiera surgir de las probanzas de autos, ya que es esta quien está en mejor condición de detectar y evaluar los daños que ha sufrido.

c) **La inexistencia de relación contractual y/o de consumo de la actora con el ESTADO NACIONAL.**

Tanto las acciones como las omisiones en la explotación del servicio no pueden serle imputadas al Estado Nacional porque no era el prestatario ni el operador de la línea ferroviaria al momento del supuesto hecho. Ni siquiera suscribió el Acuerdo por el cual Corredores Ferroviarios S.A. operaba el servicio.

Desde este miraje, **la relación jurídica sustancial se habría configurado entre el transportista y el transportado, es decir entre CORREDORES FERROVIARIOS S.A. y la Sra. Lobos; siendo mi representada totalmente ajena a esa relación contractual.**

Justamente, **es la propia actora quien en su escrito de inicio imputa la responsabilidad de los presuntos daños sufridos al transportista y operador del servicio de trenes del ramal San Martin, quien resultaba ser CORREDORES FERROVIARIOS S.A.**

En efecto, la actora imputa la responsabilidad a la empresa demandada CORREDORES FERROVIARIOS S.A. con fundamento en la relación contractual y/o de consumo que existiría entre ellos.

En tal sentido, el art. 184 del código de comercio dice: "*en caso de muerte o lesiones 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*".

Sobre esta base normativa, el Estado Nacional resulta ser un "*penitus extranei*" a dicha presunta relación contractual ya que no operaba el servicio al momento del hecho.

Es decir, que **una vez asumida por CORREDORES FERROVIARIOS S.A. la operación del servicio, el deber de seguridad se encuentra en cabeza del transportista, quien asume la obligación de llevar a los pasajeros sanos y salvos a destino y, en el caso específico, éste debió arbitrar los mecanismos necesarios para evitar el acaecimiento del hecho de autos.**

Asimismo, las circunstancias que aparentemente determinaron el accidente pudieron ser evitadas, si el transportista hubiera adoptado una conducta apropiada y diligente.

Amén de lo expuesto, **no existe posibilidad alguna de imputarle jurídicamente el daño al Estado Nacional, quien resulta ser totalmente ajeno a la relación de consumo supuestamente existente entre el usuario y el transportista, conforme la doctrina sentada por nuestra CSJN en el sentido de que la relación entre el concesionario y el usuario es de naturaleza contractual y le impone el cumplimiento de un obrar objetivo de seguridad al prestar el servicio,** cuya recepción normativa se encuentra en el artículo 5° de la ley 24.240 que viene a reglamentar razonablemente la manda constitucional (in re "Ferreira Víctor c/VICOV S.A. s/Daños y Perjuicios").

La Constitución Nacional en su art. 42 expresa que: "*…Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de la salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno…".*

La cláusula constitucional en cuestión impone al prestador del servicio la obligación de otorgarle seguridad al usuario, la que se encuentra únicamente en cabeza del prestatario del servicio público.

Así es que la jurisprudencia en uniformes y reiteradas decisiones lo ha resuelto:

"…El Estado Nacional debe ser eximido de responder por los daños que sufrió un usuario del servicio ferroviario, dado que cuando se atribuye responsabilidad al concesionario por los daños y perjuicios causados por terceros en razón del servicio concedido está situación es en principio ajena al concedente ***si no se demuestra claramente las omisiones o fallas que puedan responsabilizarlo en forma directa o a través de las dependencias pertinentes, y esto no ocurrió en el caso****. Toda vez que, la explotación del servicio público la hace el concesionario a su propia costa y riesgo, toda responsabilidad que derive de hechos que concreten el ejercicio de la concesión, le corresponde a aquél, sin obligar directamente al Estado concedente,* ***de modo que no existe una relación de consumo entre el usuario y este último que torne aplicable la ley 24.240 (…) No sería en ningún caso aplicable la responsabilidad objetiva por riesgo de la cosa prevista en el art. 1113 del Código Civil, porque la preexistente relación jurídica contractual con la concesionaria excluye la responsabilidad extracontractual*** *(conf. Bustamante Alsina, Jorge "Responsabilidad por el daño que el estado de una autopista provoca al vehículo que circula por ella" en LA LEY, 1992-D, 196) (…) Por tanto,* ***entiendo que no resulta admisible que se pretenda extender una responsabilidad al Estado, fundándose en el deber genérico que pesa sobre éste de garantizar la seguridad.****" (conf.: CNCiv.* ***Sala "A"*** *en autos "Sayago, Andrés Ireneo y otros c/Transportes Metropolitanos General San Martín y otros s/daños y perjuicios" del 05/03/2009; CNCiv.* ***Sala "C"*** *en autos "Sixto, Nora E. y otro c/Trenes de Buenos Aires S.A. y otros s/daños y perjuicios" del 01/12/2010; CNCiv.* ***Sala "D"*** *en autos "Lescano, Rubén Darío c/Trenes de Buenos Aires s/daños y perjuicios" del 01/03/2010; CNCiv.* ***Sala "E"*** *en autos "Hoyos Tobar, María de los Ángeles c/Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia y otros s/daños y perjuicios" del 10/06/2010; CNCiv. Sala "G" en autos Kubitz, Herta c/Transportes Metropolitanos General Roca S.A. y otros s/daños y perjuicios" del 10/10/2008; CNCiv.* ***Sala "H"****, en autos "Gauna, Valentín c/Estado Nacional y otro s/daños y perjuicios" del 28/12/2009; CNCiv.* ***Sala"L"*** *en causa libre n° 513.372 del 13/08/2009)"* (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala "M", "Silva, Vanesa Lorena y otro c/Transportes Metropolitanos General Roca S.A. y otros s/daños y perjuicios", 15/11/2011).

En este contexto es que debe hacerse lugar a la excepción de falta de legitimación pasiva toda vez que **la demanda contra mi representado carece de fundamento fáctico y jurídico ya que no debe responder por los hechos que tuvieron lugar cuando la operación estaba en cabeza de CORREDORES FERROVIARIOS S.A.**, persona jurídica independiente con todos los derechos y obligaciones que el marco legal le otorga, y por consiguiente responsable por todos los daños que se ocasionaran como consecuencia de dicha actividad.

d) **La titularidad de los bienes. El guardián jurídico de la cosa al momento del hecho.**

A la fecha de supuesto accidente objeto de autos, la empresa CORREDORES FERROVIARIOS S.A. detentaba la guarda jurídica de los bienes afectados a la prestación del servicio ferroviario, así como se encontraba a su cargo el mantenimiento del lugar y el personal destinado a tales fines.

En el mismo sentido, se ha establecido que *"…la transferencia de la guarda jurídica de una cosa a una empresa privada responsable de la conservación y mantenimiento de ella, libera al Estado de toda obligación en ese sentido…"* (Abba, Miguel y otra c/ Huarte S.A. y otros, CNCiv Sala F LL 1992-D-194).

El Estado Nacional puede ser propietario, pero la guarda jurídica se encontraba en cabeza de CORREDORES FERROVIARIOS S.A., por ello que cualquier daño o perjuicio que pudiera producirse como consecuencia de la mala operación del servicio no puede ser imputado a mi mandante.

En definitiva, puede advertirse con claridad meridiana que mi mandante no tiene ninguna relación con los hechos invocados, ni puede entablarse con él ningún nexo de causalidad del que derive su responsabilidad, por cuanto la prestación del servicio, uso y custodia de los bienes, como asimismo la responsabilidad frente a terceros por la prestación del servicio, se encuentra a cargo de la operadora CORREDORES FERROVIARIOS S.A. Por tales motivos, reiteramos, mi mandante no tiene responsabilidad alguna en los presentes actuados.

Asimismo, es dable mencionar que en lo que respecta a la responsabilidad del hecho que se denuncia, no existen diferencias sustanciales entre el Acuerdo de Operaciones celebrado con CORREDORES FERROVIARIOS S.A y un contrato de concesión, toda vez que, como V.S. podrá advertir, en cualquier caso, mi representada no posee la guarda de los bienes, la que se encuentra en cabeza de la empresa ferroviaria como así también el mantenimiento del lugar y la explotación de los servicios de ferrocarriles.

Por lo tanto, mal puede considerarse que existan diferencias entre uno y otro en lo que aquí puntualmente incumbe resolver, toda vez que en ambos casos (contrato de concesión y de operación) las empresas ferroviarias responden por los hechos ocasionados por su culpa y dolo como asimismo ejercen la explotación del servicio a cambio de una suma dineraria por el cual obtienen una ganancia o

lucro teniendo bajo su guarda todos los bienes muebles e inmuebles sometidos a la explotación.

A su vez, como podrá observarse, según arts. 11, 65, 91 y ssgtes. de la ley de Ferrocarriles 2873 es responsabilidad de las empresas velar por la seguridad de los pasajeros y en su caso ellas son las que deben probar que la causa del daño se debe a un factor externo a su actividad.

Entonces y si incluso tomáramos como ciertos los dichos de la actora, se evidencia que CORREDORES FERROVIARIOS S.A. no ha cumplido con sus deberes a cargo a efectos de evitar la ocurrencia del supuesto hecho dañoso, en el marco de lo dispuesto por los artículos 11 y 35 de la Ley 2.873 que le impone la obligación de proveer a sus empleados de las instrucciones y medios necesarios a fin de que el servicio se haga con regularidad, sin tropiezos y sin peligro de accidentes.

Más allá de que CORREDORES FERROVIARIOS S.A. pueda sostener que no lleva a cabo la actividad ferroviaria por su propia cuenta, no puede dejarse de lado que ello no alcanza para eximirlo de la responsabilidad que la actora le imputa, toda vez que como se dijo se ha transferido la guarda de los bienes y la totalidad de la explotación a cambio de una suma dineraria.

En efecto, el puntual análisis del concepto jurídico "guardián" impone considerar que el propietario de la cosa no responde por los daños causados con ella, porque cuando se entrega la guarda jurídica de la formación ferroviaria al transportista, se ha desplazado la guarda y, con ella, la responsabilidad que a ese tercero compete.

Por ello, Jorge Joaquín Llambías sostiene que "Cuando alguien recibe una cosa ajena para practicar en ella un "opus" o resultado convenido pasa a ser guardián de la cosa, con independencia del dueño" (Tratado de derecho civil – Obligaciones T° IV-A, Ed. Perrot pág. 518)

Como bien lo ha expresado la jurisprudencia, la transferencia de la guarda y de la explotación de la cosa reviste particular transcendencia a los efectos de delimitar el ámbito de atribución de responsabilidad, en tal sentido se ha afirmado que *"el Estado no tiene la guarda de la cosa, siendo necesario establecer la responsabilidad del explotador, por más que el Estado conserve el dominio de los bienes, respondiendo exclusivamente aquél en su calidad de guardián y explotador de la cosa…"* (Roa García Oscar Luis y otro c. TBA S.A. y otro s/daños y perjuicios Exp. 79.210/01 Juz. Nac. 1era. Inst. Civil 47).

Asimismo, se ha dicho: *"Lo expuesto no puede sino llevar a la conclusión de que a la fecha del accidente Ferrocarriles Argentinos ningún poder de dirección conservaba en el tramo ferroviario donde se produjo aquél, como así tampoco lo tenía sobre las cosas que produjeron el daño. Por otra parte, tampoco revestía el carácter de principal respecto de las personas que intervenían en la operación y conducción del convoy interviniente en el siniestro, quienes declararon ser dependientes de la otra codemandada. Así las cosas, aparece, entonces, nítida la ausencia de legitimación de la excepcionante en estos actuados."* (García Teresa M. c. Unidad Ejecutora Programa Ferroviario Provincial" LL Online, AR/JUR/8167/2005.

Así las cosas, debe concluirse que CORREDORES FERROVIARIOS S.A. es la titular de la relación jurídica con los usuarios del servicio, resultando ser la única legitimada pasiva para ser traída al presente pleito.

e) **La exclusiva responsabilidad del operador al momento del hecho, CORREDORES FERROVIARIOS S.A.**

Oportuno es señalar que CORREDORES FERROVIARIOS S.A. es una sociedad comercial; la cual, como cualquier sociedad comercial ha sido constituida con fines de lucro.

Con tal fin desarrolla su objeto, que en este caso se trata de la operación y explotación de la Línea San Martín.

Así las cosas: **mi mandante sería responsable si no hubiera transferido la guarda, mantenimiento del lugar y operatoria del servicio a empresa alguna; es decir, si lo hubiera ejercido en forma directa y por cuenta propia.**

Pero aquí tanto la guarda de los bienes como la operatoria y correcto funcionamiento de los mismos fue transferido a una empresa, la cual amén de ser responsable por ello recibió una ganancia por la explotación encargada. Por ende, mal puede ahora pretender eximirse de la responsabilidad que le incumbe.

De este modo, al residir en cabeza de CORREDORES FERROVIARIOS S.A. todos los beneficios inherentes a la explotación de la actividad comercial resulta lógico concluir que de la misma forma será ésta quien soporte todos los costos de su negocio a su propia costa y riesgo. Rige aquí el principio "*ubi emolumentun, ibi onus*" quien goza de las ventajas, no puede excluir su responsabilidad por las pérdidas.

De otra manera, CORREDORES FERROVIARIOS S.A. sólo obtendría ganancias por la prestación del servicio y estaría eximida de correr con las pérdidas cuando, como sucede en el presente, media culpa de su parte. En tal sentido, el mismo articulado del acuerdo suscripto entre la empresa y mi SOFSE se encuentra orientado a evitar este tipo de solución contraria a nuestro ordenamiento jurídico.

Es por ello que cualquier daño o perjuicio que pudiera producirse como consecuencia de la mala operación del servicio o de la falta de cumplimiento de medidas de prevención para evitar ilícitos por parte de CORREDORES FERROVIARIOS S.A., no puede ser imputado al ESTADO NACIONAL.

En definitiva: a partir de la vigencia del acuerdo de operaciones, la responsabilidad del ESTADO NACIONAL se encontró sustituida por aquella que con carácter exclusivo asumió CORREDORES FERROVIARIOS S.A.

Ello así en los términos de la cláusula vigésimo novena del acuerdo en cuestión, que dice:

"1. El operador deberá responder por todos los daños y perjuicios causados por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de cualquiera de las obligaciones asumidas en el Acuerdo. 2. En el ejercicio de la operación de la Línea, el Operador será responsable de los daños y perjuicios que se produjeren como consecuencia de hechos que le sean directamente imputables en el desarrollo de dicha actividad, o por la utilización o riesgo de los bienes muebles e inmuebles afectados a la Línea, o por sus dependientes, el Personal Afectado, o personas o cosas de las cuales se sirve, con sujeción a lo establecido en las clausulas 18 y 30 del presente".

En el caso de la operación para la que fue contratada CORREDORES FERROVIARIOS S.A., si bien no se encuentra taxativamente establecido en la normativa contractual cuál es el estándar aplicable a la conducta debida por el operador, resulta claro que éste asume un abanico complejo de obligaciones entre las que se cuentan obligaciones de medios y de resultado.

Así, cuando el citado Artículo 512 C.C. refiere a "*las circunstancias de las personas" es necesario llevar ese concepto al caso concreto del acuerdo que nos ocupa. "La medida de la diligencia exigible para juzgar sobre la previsibilidad del resultado, se obtiene con un criterio subjetivo u objetivo; tiene en cuenta la persona concreta del deudor, en cada caso*" (Mosset Iturraspe, cit.).

Podemos afirmar que las características que presenta la actividad del operador en cuanto se trata de un administrador de bienes ajenos, lo acerca claramente a la actividad desarrollada por los administradores societarios. Allí, la normativa aplicable (art. 59 Ley 19550 de Sociedades Comerciales) establece que *"Los administradores y los representantes de la sociedad deben obrar con lealtad y con la diligencia de un buen hombre de negocios. Los que faltaren a sus obligaciones son responsables, ilimitada y solidariamente, por los daños y perjuicios que resultaren de su acción u omisión*".

La vara con que se puede medir el accionar de CORREDORES FERROVIARIOS S.A. sería el del "*buen hombre de negocios*".

La jurisprudencia y la doctrina han delineado el concepto del "*buen hombre de negocios*", como "*aquel que actúa con capacidad, prudencia, atención, conocimiento, etc. (diligencia); y sobre la base de la confianza depositada en él al momento de ser designado (…) se trata de una verdadera diligencia profesional*" ("La responsabilidad de administradores societarios y los daños punitivos", Ferrer, Germán Luis, LL 2011-F, 737).

"*La disposición del art. 59 de la ley de sociedades es inderogable, (…) pues aquella norma consagra un stándard jurídico clásico, variante mercantil del bonus paterfamilias de alto contenido moral. Por ello, la omisión de la diligencia propia de un buen hombre de negocios hace responsable al administrador societario por los daños y perjuicios causados, lo que constituye la culpa leve in abstracto y la responsabilidad por los daños y perjuicios causados por la omisión de los cuidados más elementales, lo que configura la responsabilidad por la culpa grave y, obviamente, el dolo.*" (CNCom, sala D "Phonotone Co. S.R.L., quiebra", 10/09/1992, LL 1993-B,280, DJ 1993-1, 935 Cita online: AR/JUR/430/1992).

"La noción de 'buen hombre de negocios' importa una auténtica responsabilidad profesional - capacidad técnica, experiencia y conocimiento" (CNTrab Sala V, "Martínez, Isabel c/Body Magic S.A. y Otro s/Despido, 05-12-2005 - Cita: IJ-XXIV-115)

El cumplimiento con la normativa laboral, impositiva, de seguridad social, de seguridad operativa ferroviaria, se encuentra entre las pautas a mensurar al momento de determinar si CORREDORES FERROVIARIOS alcanzó el estándar del "buen hombre de negocios", o asumió una conducta negligente en el manejo de los bienes que le fueron confiados por la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado.

Vemos así que en la improbable hipótesis de prosperar la demanda, en los términos en que ha sido propuesta, y respetando el

principio de congruencia y del art. 18 de la Constitución Nacional en cuanto al debido proceso, la responsabilidad de CORREDORES FERROVIARIOS S.A. resultaría de su culpa por el incumplimiento de las obligaciones establecidas a su cargo.

En otros términos, la responsabilidad de dar el servicio recae en el transportista y es quien debe realizar los controles necesarios para que dicha operación sea efectuada en condiciones mínimas de seguridad para sus empleados y usuarios, siendo responsable por la acción y/u omisión en la prestación del servicio.

En tal sentido nos encontramos con el art. 1109 del Código Civil indicando que: *"Todo el que ejecuta un hecho que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio…".*

En definitiva y sin perjuicio de la culpa de la víctima que también se invocará, para el caso de que prospere la demanda se deberá encontrar responsable a CORREDORES FERROVIARIOS S.A., y no al Estado Nacional/Ministerio de Transporte.

A mayor abundamiento nótese que la señalada precedentemente es la interpretación correcta, ya que de excluir al operador de los daños por su culpa y negligencia, generaría el desinterés de CORREDORES FERROVIARIOS S.A en la correcta prestación del servicio, como así un abandono de las mínimas condiciones de seguridad de las personas poniendo en riesgo la integridad física y moral de los pasajeros, como también la vida de los mismos.

Cabe destacar también que el Art. 184 del Código de Comercio Argentino indica: *"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."*

Al respecto, y sin perjuicio de la culpa de la víctima y/o de terceras personas por las que mi mandante no debe responder, que son invocadas en el presente, para el caso que prospere la demanda la responsabilidad sería de manera exclusiva de CORREDORES FERROVIARIOS S.A. por la figura de la culpa del operador, como se señalara precedentemente.

En tal sentido fue resuelto por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil Sala J de la Capital Federal, en la causa **"Lensina Anselmo Simeón c/ Estado Nacional s/ daños y perjuicios"**

en fecha el 06/03/2012, en un caso en el que un automóvil había sido embestido por una locomotora en el cruce ferroviario del ex Ferrocarril San Martín. Quien sufrió el accidente inició una demanda por daños y perjuicios contra el Estado Nacional y la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia S.A. (Ugofe). En tal precedente, con respecto a la responsabilidad del Estado Nacional, se sostuvo que:

"Toda la responsabilidad que derive de hechos que concreten el 'ejercicio' de la ***concesión, le corresponde al concesionario, aunque dicha responsabilidad se limita a los daños que causare en "ejercicio" de la concesión".***

"El Estado no debe responder, ni aun en forma subsidiaria, por los perjuicios ocasionados por aquellos sujetos genéricamente denominados "colaboradores externos de la Administración".

Se ha dicho también que *"Cierto es que a la Administración concedente la queda la titularidad del servicio y un deber general de supervisión del cumplimiento de los términos del contrato… pero no un deber específico de seguimiento de la total actividad del contratista, verificando todas las opciones que sigue y controlando previamente las decisiones que adopta. Aquella obligación nada tiene que ver con un deber de vigilancia continua sobre la actividad ordinaria del concesionario. Poca organización ahorraría la Administración y menos agilidad ganaría la gestión si tales fueran sus obligaciones ordinarias"* (Confr. Tomás Hutchinson, "Breve análisis de la responsabilidad del Estado…", en Revista de Derecho de Daños, Accidentes de tránsito- III, pág. 323).

En este punto nos preguntamos, ¿podría el Estado ser responsable por el hecho de autos? La respuesta negativa es evidente.

El Estado Nacional, a través de la Operadora Ferroviaria Sociedad el Estado (SOFSE), ha trasladado a la empresa gerenciadora tanto la prestación del servicio de transporte ferroviario, como la guarda jurídica de los bienes, por lo cual, asumiendo esta una explotación monopólica con fines de lucro tiene mayores razones para ser el único responsable de los hechos que realiza.

Existiendo un acuerdo entre la Operadora Ferroviaria S.E (SOFSE) y Corredores Ferroviarios S.A, esta última ha asumido la obligación de prestar un servicio lo que conlleva una serie de deberes de mantenimiento en todos sus aspectos, el cumplimiento de deberes colaterales, con fundamento en la buena fe y un deber de seguridad integrado en la relación contractual.

f) **La normativa aplicable al caso respecto de la responsabilidad de CORREDORES FERROVIARIOS S.A.**

En el caso de autos, de debe endilgar la responsabilidad a CORREDORES FERROVIARIOS S.A. pero no al Estado Nacional/Ministerio de Transporte, por no haber llevado a cabo la prestataria las diligencias a cuyo cumplimiento se encuentra sujeta, y consecuentemente, haber cumplido las obligaciones que le son inherentes.

Ley General de Ferrocarriles Nacionales N° 2873

Artículo 11°: "*Toda empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en todo el trayecto del camino de día y de noche, desde que empiece hasta que termine el movimiento diario,* ***el número de empleados que fuese necesario para que el servicio se haga con regularidad, y sin tropiezo ni peligro de accidentes.*** *(...).*"

Artículo 65: "Es deber de las empresas velar porque todos sus empleados sean diligentes e idóneos. Su responsabilidad hacia los pasajeros y cargadores por daños resultantes de faltas de sus empleados, se extiende a todos los actos ejecutados por éstos en el desempeño de sus funciones. En casos de accidentes, incumbe a las empresas probar que el daño resulta de caso fortuito o fuerza mayor."

Incluso la ley en su artículo 83 prevé, para el caso de accidentes, que "Si el causante de accidente fuera empleado de la empresa, ésta responderá por los daños y perjuicios causados, de acuerdo con el artículo 65"

Artículo 91° dice: "*Las empresas de ferrocarriles son responsables por los actos u omisiones contrarios a la presente ley y a los reglamentos dictados en su consecuencia, sin poder declinar su responsabilidad en sus empleados.*"

Reglamento General de Ferrocarriles

Artículo 2° "*Es deber de las empresas velar porque todos los empleados sean diligentes e idóneos. Su responsabilidad hacia los pasajeros y cargadores, por daños resultantes de faltas de aquellos, se extiende a todos los actos ejecutados en el desempeño de sus funciones.*"

Artículo 10° "*Todo tren en marcha estará bajo el mando y la responsabilidad de un jefe, el que tendrá a su cargo la seguridad, la policía y la vigilancia del tren, el servicio de transporte y el cumplimiento de los reglamentos concernientes …*"

Reglamento Interno Técnico Operativo

Artículo 1 *"a) Todo el personal debe ser idóneo para sus funciones, poniendo en ellas mayor interés y diligencia a fin de obtener seguridad, eficacia y celeridad necesarias"*

Artículo 21 "Todos los empleados están en el deber de velar por la seguridad del público"

Artículo 252 *"Durante la marcha, el tren está bajo el mando y responsabilidad del guarda – jefe, que tendrá a cargo la seguridad y vigilancia del mismo"*

Artículo 330 *"a) 1. Toda vez que ocurra un accidente en el que resulte obstruida la vía general y pueda afectar la circulación de los trenes, la Oficina de Control ordenará de inmediato la preparación de un tren de auxilio, el cual debe salir si en el momento de hallarse listo no se hubiera recibido aviso de que la vía ha sido liberada"*

Artículo 474° Inciso a) *"Los empleados, cualquiera sea su categoría, deben hacer todo lo posible y recurrir a todos los medios a su alcance para evitar que se produzcan accidentes".*

Una eficaz prevención por parte de la transportadora, en arreglo a la normativa citada precedentemente, disponiendo del personal suficiente dentro de los vagones o en los andenes para evitar este tipo de sucesos, hubiese acotado sensiblemente la posibilidad de acaecimiento del siniestro aquí tratado, por lo que deberá V.S. analizar la responsabilidad de las prestatarias al abrigo de dichas cláusulas.

Lo dicho encuentra respaldo por una sentencia emanada del Juzgado Nacional de 1era. Instancia en lo Civil 46 Exp. 63.284/2006 en donde se dejó sentado al referirse a la responsabilidad:

"De tal modo ha de concluirse que la demandada tuvo a su alcance la posibilidad de evitar la producción del siniestro, toda vez que – como reiteradamente lo ha destacado el citado tribunal – su personal debió adoptar las diligencias del caso… Dicha omisión viola lo dispuesto por el art. 11 de la ley 2873 que establece la obligación de proveer a sus empleados de las instrucciones y medios necesarios a fin de que el servicio se haga con regularidad, sin tropiezos ni peligros de accidentes (Fallos 311: 1227; 312:2414; 316:2774; 317:768; 321:1462; 323:2930, 3215; 327:5082)"

Por ello se solicita que al momento de dictar sentencia definitiva se excluya al Estado Nacional y que, **indudablemente, de ser ciertos los hechos de demanda, es una decisión empresaria de**

CORREDORES FERROVIARIOS S.A de costo beneficio prestar el servicio en tales condiciones, es evidente que, por tal motivo, culpa del operador, mi mandante debe ser excluido de la demanda.

Por todos los fundamentos expuestos, es que se solicita a V.S. que haga lugar a la excepción de falta de legitimación pasiva planteada, como de previo y especial pronunciamiento, rechazando sin más, la demanda respecto de mi representada y con expresa imposición de costas a la actora.

Para el improbable caso de que V.S. no tratare la excepción de falta de legitimación pasiva planteada como de previo y especial pronunciamiento, subsidiariamente solicito que sea considerada al momento de dictar sentencia definitiva como defensa de fondo de falta de acción de la parte actora, rechazando la demanda respecto de mi representada y con expresa imposición de costas a la parte actora.

IV. FORMULA ADHESIÓN.

En mérito de la celeridad y economía procesal, esta parte manifiesta la adhesión en su totalidad a los argumentos esgrimidos por la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) en el punto III de su libelo de expresión de agravios, presentado en autos con fecha 23.04.2025.

V. CONCLUSIÓN.

Conforme ha sido cabalmente acreditado en autos, al 07 de diciembre de 2014 la Línea General San Martín era prestada y operada exclusivamente por la firma CORREDORES FERROVIARIOS S.A.

La actora no ha probado efectivamente la mecánica y circunstancias del hecho conforme fuera relatado por ella en su demanda.

Fue la propia Sra. Lobos quien se dispuso a ascender a la formación ferroviaria, haciéndolo en forma desaprensiva y sin la debida atención, por lo que las presuntas lesiones en su pierna izquierda habrían ocurrido por su exclusiva culpa.

Según ha quedado probado en la causa, el hecho ocurrió por culpa de la propia Sra. Lobos y/o de la prestadora y operadora del servicio ferroviario CORREDORES FERROVIARIOS S.A. y/o por culpa de un tercero por el cual mi mandante no debe responder.

Tampoco han probado las partes que existiera responsabilidad y/o normas incumplidas por parte del Estado Nacional conforme la doctrina y los precedentes de la CSJN para hacerla responsable por falta de servicio.

Finalmente, la accionante no ha probado "in totum" los perjuicios y consecuencias dañosas reclamados en los diferentes rubros analizados ut supra, ni su relación causal con los hechos objeto del presente proceso judicial.

En tal sentido, debe V.E. revocar la sentencia apelada y rechazar la demanda promovida contra mi mandante, con expresa y ejemplar imposición de costas de ambas instancias a la accionante.

VI. MANTIENE RESERVA DEL CASO FEDERAL.

Para el supuesto de que V.E. adoptara un criterio contrario al requerido por mi mandante en relación a la falta de legitimación pasiva invocada, la improcedencia de la demanda por culpa exclusiva de la víctima, la impertinencia de los rubros sostenidos en la sentencia en crisis, la tasa de interés aplicada y demás consideraciones expuestas en el presente y en el escrito inicial, mantengo reserva del Caso Federal, para ocurrir ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación por conculcar los derechos de propiedad y defensa en juicio amparados por la Constitución Nacional.

Igual reserva hago para el caso de darse sentencia arbitraria y/o gravedad institucional.

VII. PETITORIO.

Por todo lo expuesto, solicito a V.E.:

a) Se tenga por fundado el recurso de apelación oportunamente impetrado contra la sentencia definitiva dictada el 09 de diciembre de 2024.

b) Se tenga presente la adhesión formulada en el punto IV del presente libelo respecto a los argumentos esgrimidos por la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) su expresión de agravios, presentada en autos con fecha 23.04.2025.

c) Se revoque la sentencia apelada y se haga lugar a la falta de legitimación pasiva opuesta por mi mandante.

d) Se revoque la sentencia apelada y se rechace la demanda por culpa exclusiva de la víctima y/o se contemple la culpa concurrente de la actora.

e) Se rechace la procedencia de los rubros solicitados en demanda, o en subsidio, se los reduzca de acuerdo a las consideraciones expresadas ut-supra.

f) Se impongan las costas a la actora de ambas instancias, o en subsidio sean fijadas en el orden causado.

g) Se modifique la tasa de interés aplicable, con el alcance mencionado supra.

h) Se tenga presente la reserva de caso federal.

Sírvase V.E., proveer en conformidad que,
SERÁ JUSTICIA.

Signature Not Verified
Digitally signed by FEDERICO MARTIN MANIAS
Date: 2025.04.24 09:40:39 ART