



UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Sede Regional Rosario

Carrera de Abogacía

"Transporte Benévolo"

2014

Tutor: Dra. Josefina C. Orzábal

Alumna: Gabriela Silvina Biagini

Título al que aspira: Abogada

Fecha de presentación: Septiembre 2014

Dedicatoria

A mi mamá Clara, que en el lugar donde se encuentre, seguro está orgullosa de mi.

Agradecimientos

A mi familia por acompañarme y apoyarme durante este proceso que fue la universidad.

A mi novio, Guillermo, por su amor incondicional y por creer siempre en mí.

A Mariela, mi amiga y gran compañera de estudio, sin su apoyo, comprensión y cariño no hubiese podido terminar la carrera.

A la Dra. Orzábal y al Dr. Trucco, quienes de manera desinteresada han prestado su enorme colaboración en el desarrollo de este trabajo.

A la Dra. Stella Maris Sciretta, por su enorme generosidad y gran corazón para comprenderme en momentos difíciles.

1. Resumen

El objeto de estudio de este trabajo, fue indagar especialmente sobre el transporte benévolo en cuanto a la responsabilidad del transportador frente al daño causado al transportado durante el trayecto.

El primer capítulo de esta investigación, permitió conocer brevemente la historia del transporte en general a nivel mundial; los diferentes tipos de transportes que existen y las características distintivas de cada uno de ellos.

En el segundo capítulo se expusieron las definiciones que los autores hacen sobre el transporte benévolo; la naturaleza jurídica del mismo y los caracteres que hacen a esta particular figura.

En el capítulo tercero se plantearon las teorías existentes sobre la responsabilidad que surge del transporte benévolo. Se analizaron las distintas tesis, en cuanto a la responsabilidad en los diferentes tipos de transportes.

En el cuarto capítulo analizamos la jurisprudencia referida al tema, principalmente, la proveniente del Alto Tribunal de nuestro país, que brinda pautas a seguir respecto a la responsabilidad del transportador, para dar respuestas a la falta de regulación de la problemática planteada.

Finalmente se expusieron las conclusiones a las cuales abordamos a través del tema con herramientas superadoras que intentaron subsanar el vacío legal referido al transporte benévolo en nuestro país.

2. Estado de la cuestión

El tema elegido para elaborar este trabajo, reviste importancia pues se trata de un hecho habitual, frecuente, que se presenta en nuestra realidad social y cuya consecuencia es desconocida por la mayoría de las personas.

El transporte benévolo no encuentra en el derecho argentino regulación legal propia. Es una figura compleja e imprecisa que por su naturaleza es considerada un transporte “altruista”, de “cortesía”, es decir, este tipo de transporte se encuentra fuertemente unido a una idea de rol social, que supone que el transportador está concediendo algo en favor del transportado.

Tanto la doctrina como la jurisprudencia han encontrado serias dificultades para encuadrar el transporte benévolo en una categoría definida.

En doctrina y refiriéndonos, específicamente, a la responsabilidad del transportador existen diferentes teorías. Autores como Kemelmajer de Carlucci, adhiere a la teoría contractualista; Llambías, Borda, entre otros, adoptan la teoría extracontractualista, y por último una minoría doctrinaria considera que este tipo de transporte no da nacimiento a ningún vínculo jurídico.

Desde el punto de vista jurisprudencial, el Alto Tribunal, puntualiza sobre algunas cuestiones que brindan certeza al momento de considerar la problemática tratada; de lo cual se desprende: que el transporte benévolo debe encuadrarse dentro de la responsabilidad extracontractual; no permite la aplicación de la Teoría de Aceptación de los riesgos y no solo es un problema de falta de legislación sino también de justicia de la norma aplicable al tema.

En cuanto a la jurisprudencia extranjera, algunos países como Suiza han avanzado en el tema del transporte benévolo, aplicando una norma que permite al juez morigerar o suprimir la pena que corresponde al transportador, analizando el caso concreto; otros, como Italia, Portugal y Francia, luego de un largo debate, han arribado a distintas soluciones, pero todos adoptaron una norma general que se aplica a la reparación de daños en la circulación vehicular, sin importar el tipo de transporte que se trate.

Todo lo expuesto anteriormente, ha sido estudiado y ampliado a lo largo de este trabajo.

3. Marco Teórico

El transporte benévolo no encuentra un lugar definido en nuestro ordenamiento jurídico, es por ello que trate de definir a esta figura con la mayor claridad posible, centrándome en los caracteres que deben estar presentes para que se configure:

- Acuerdo de voluntades en cuanto al hecho del transporte;
- Animus beneficiendi del transportador;
- Autonomía en cuanto a que el traslado se efectúa sin la existencia de una relación jurídica subyacente. Existe la voluntad del conductor de llevar en el vehículo a otro, sea por pedido de éste o por invitación de aquel.

Existen tantos conceptos de transporte benévolo como autores tratan esta particular figura.

- Llambías entiende que, “estamos en presencia del transporte benévolo o de complacencia, cuando el conductor de un vehículo por un acto de cortesía y con intención de beneficiar a otro, lo traslada de un punto a otro, sin que la persona favorecida con el transporte se obligue a prestación alguna”.
- Brebbia dice “se comprende bajo la denominación de transporte benévolo, gracioso, o de complacencia aquellos casos en que el conductor, dueño o guardián del vehículo, invita o consiente en llevar a otra persona, por acto de mera cortesía o con la intención de hacer un favor, sin que el viajero se encuentre obligado a efectuar retribución alguna por el transporte”.

- Mosset Iturraspe establece “es aquella modalidad del transporte que una persona realiza para otra gratuitamente, por buena voluntad, transportándola de un lugar a otro”.

A partir del encuadre conceptual del transporte benévolo, intente adentrarme en las distintas tesis que refieren a la responsabilidad que tiene el transportador en caso de que el transportado sufra un daño en su persona durante el trayecto del viaje.

Algunos autores como Kemelmajer de Carlucci, consideran que el transporte benévolo tiene aspectos vinculados a una especie de consentimiento que lo acercan a una relación contractual. Empero, al mismo tiempo, otros autores advierten en aquel, factores propios de una relación extracontractual, en tanto esa especie de consentimiento que existe entre el transportado y el transportador no se concrete en un documento destinado a reglar los derechos de los involucrados. Para la minoría doctrinaria, este tipo de transporte no da nacimiento a ningún vínculo jurídico.

- Tome en cuenta, lo determinado por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, que frente a esta problemática, ha establecido una serie de lineamientos a tener en cuenta al momento de resolver sobre el transporte benévolo ; porque no solo es un problema de falta de regulación legal, sino también de justicia de la norma aplicable al mismo.:
- Debe encuadrarse dentro de la responsabilidad extracontractual ;
- No debe aplicarse la Teoría de la Aceptación de los riesgos.

En este contexto, con la influencia doctrinaria de los diferentes autores que refieren al tema, sumado al aporte de la jurisprudencia, principalmente, de nuestro máximo Tribunal, he dado lugar a esta investigación.

4. Introducción

El tema a tratar en el siguiente trabajo tiene su espacio en el área del Derecho Privado, y dentro de éste se relaciona con las Obligaciones civiles y comerciales.

La motivación de esta investigación se originó como un interrogante personal, surgido al tratar " transporte benévolo", en la materia Obligaciones Civiles y Comerciales.-. Se trata de una figura en la cual aparece no solo el derecho sino también la moral y el actuar desinteresado de las personas y también es una problemática que normalmente configuramos sin darnos cuenta: ¿quién no ha traslado a un compañero hasta el lugar de trabajo, o quién no llevó a un amigo a un lugar determinado, o quién no colaboró con alguien que en una ruta solicitaba traslado hasta un punto específico? Y la hemos configurado, en la mayoría de los casos, sin conocer las consecuencias jurídicas que este "favor" trae aparejadas.

Elegí el tema "transporte benévolo ¿castigo o reparación al tercero transportado?" .A partir de este tema planteado, surge el interrogante: "¿la aceptación de los riesgos del viaje por el transportado benévolamente, exime de responsabilidad al transportador?"

Me he planteado, como hipótesis, la siguiente afirmación, la cual será refutada o verificada al finalizar el trabajo: el hecho de que el transportado en el transporte benévolo asuma los riesgos del viaje, no exime de responsabilidad al transportador por los daños que pueda sufrir aquel durante el trayecto.

Propuse como objetivo general investigar la responsabilidad que asume el transportador, en el transporte benévolo.

Luego me dedicare específicamente a los siguientes objetivos:

- Conceptualizar al transporte benévolo;
- Describir las diferentes posturas doctrinales referidas al tema;

- Analizar su naturaleza jurídica ;
- Definir cuál es la responsabilidad del transportador
- Estudiar a la luz del derecho comparado el transporte benévolo.

En lo que respecta a la cuestión metodológica, la misma consistió en la recopilación, lectura y análisis de leyes, doctrina y jurisprudencia.

Todo lo expuesto anteriormente sirvió para arribar a las conclusiones finales y a la elaboración de una propuesta superadora sobre el tema.

CAPITULO I

Transporte: Antecedentes

Sumario: 1. Introducción. 2.- Breve reseña histórica. 3.-Tipos de transportes: acuático; terrestre; ferrocarril; aéreo; oleoducto. 4.- Conclusión.

1. Introducción

En este capítulo vamos a efectuar una breve reseña de la historia del transporte a nivel mundial. Luego se explicarán los diferentes tipos de transportes y sus principales características, para poder así abordar con mayores conocimientos al transporte benévolo.

2. Transporte: Antecedentes

El transporte es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercaderías lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

La llegada de los europeos —españoles y portugueses— a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos

naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. Con el crecimiento económico de los últimos años se espera que Brasil y Argentina alcancen en poco tiempo cotas de utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados.

3. Tipos de transportes

El transporte acuático

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros teatros de operaciones. La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Con estos cambios, junto con la adopción de la brújula marinera, hizo posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa.

Al igual que sucedía durante la edad antigua en el Mediterráneo y otras zonas del mundo, el hecho de que los asentamientos coloniales en América estuviesen establecidos por lo general en las costas, los ríos o los lagos, fue a causa y consecuencia de que las primeras rutas de transporte en las colonias fueran las vías fluviales naturales, y los modos más eficientes de viaje se realizaran por barco.

Barcos de vapor

Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología producto de la energía a vapor. El *Clermont*, primer barco de vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton. Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson desde la ciudad de Nueva York hasta Albany, que realizó la distancia del viaje de ida y vuelta de casi 483 km en 62 horas. El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense *Savannah* en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, mientras que un barco de vapor podía hacer seis viajes entre América y Europa, en el mismo tiempo un velero podía hacer sólo tres. El conocido clíper, un tipo de velero rápido y elegante, fue el último de los barcos de vela en utilizarse de forma comercial. Se construyó entre 1845 y 1851, pero no pudo competir después de 1851 con los barcos de vapor cada vez más grandes y rápidos.

Durante la década de 1870 llegó a las costas del Río de la Plata el barco francés *Le Frigidaire*, que incluía unas cámaras frigoríficas. Esto produjo un gran avance en el modo de producción del sector de las carnes, las cuales ya no debían salarse para su exportación. Otros productos perecederos se vieron beneficiados con la refrigeración.

Canales

La construcción de los canales creció entre 1815 y 1840, disminuyendo con el avance de los ferrocarriles. El canal del Erie, terminado en 1825, abrió una ruta de bajo coste entre el este y el oeste de Estados Unidos y desvió hacia la ciudad de Nueva York mucho tráfico que anteriormente descendía por el Mississippi hasta Nueva Orleans. La ciudad de Nueva York, por tanto, dispuso de una posición ventajosa respecto a Filadelfia y Baltimore, una situación que llevó a la construcción urgente por parte de las últimas ciudades del Ferrocarril entre Baltimore y Ohio y el Ferrocarril de Pennsylvania.

En España, aparte de la utilización del curso bajo del río Guadalquivir como vía fluvial hasta la ciudad de Sevilla —uno de los puertos principales para las embarcaciones que partían y procedían de América—, en el siglo XVII se procedió a realizar importantes obras públicas hidráulicas. Estas correspondieron al canal de Castilla y al canal Imperial, ambos construidos en el siglo XVIII. El primero se utilizó para transportar el cereal que se producía en Castilla hasta Alar del Rey, donde era desembarcado y llevado por carro y años más tarde por ferrocarril hasta el puerto de Santander, donde era embarcado hacia las colonias de ultramar. El segundo, que discurre en paralelo al río Ebro, prestó un excelente servicio para el tráfico comercial y de viajeros entre los centros urbanos de Tudela y Zaragoza. En la actualidad ambos canales son utilizados para el regadío y el abastecimiento de agua de las poblaciones cercanas.

En América Latina, los ríos Amazonas y Paraná constituyen importantes vías fluviales de navegación, pero sin duda el canal más importante es el canal de Panamá. Éste une el Atlántico con el Pacífico a través del istmo panameño. Tiene 80,5 km de longitud, 91,5 m de anchura y una profundidad que varía entre 12,8 m y 13,7 m, y alcanza una altura máxima de 26 m sobre el nivel del mar. Se inauguró oficialmente el 21 de junio de 1920, con reconocimiento del derecho de libre paso a las naves de todos los países. La duración de la travesía es de unas ocho horas. La apertura de esta importante vía fluvial supuso una reducción considerable del tiempo de viaje en el tráfico de mercancías por vía marítima a escala mundial.

Embarcaciones modernas

El motor diesel ha supuesto para los barcos modernos un funcionamiento más económico que ha reemplazado en gran medida a los motores de vapor. La utilización de la energía nuclear en los barcos en la actualidad está restringida a los navíos militares. Otros desarrollos en la navegación moderna son el aerodeslizador,

embarcación que va sobre un colchón de aire a unos centímetros del agua o del terreno; equipada con reactores o con alas parecidas a las de un avión o montantes que, a una cierta velocidad, levantan el casco del agua para alcanzar velocidades mayores.

Transporte terrestre

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el río Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos. Hacia 1800 se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los árboles de estos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas *turnpikes* (autopistas), en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conectó todas las ciudades principales superando al resto de carreteras.

El transporte terrestre se desarrolló más despacio. Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 km/h. El transporte terrestre mejoró poco hasta 1825, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

Desde tiempos del Imperio romano la península Ibérica contó con una red de calzadas romanas que ha tenido una enorme importancia en la posterior configuración del mapa geográfico y administrativo de Portugal y España. Por ejemplo, más de la mitad de las actuales provincias y casi todas las diócesis históricas españolas figuran como mansiones en el *itinerario de Antonino*. Después de la caída del Imperio romano las calzadas romanas quedaron abandonadas y apenas se realizaron reparaciones ni obras de conservación, quedando como el único sistema viario y de comunicación

peninsular durante diez siglos. No fue hasta la llegada de los Borbones y la planificación de una red viaria radial adaptada a la estructura centralizada de su administración cuando quedaron relegadas al desuso las vías romanas.

Ha sido en el siglo XX cuando más se ha desarrollado la red viaria en España. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías) que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio español con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas.

Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires; la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita. También en Brasil se construyeron carreteras costeras.

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta desidia planificadora.

A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas. En 1928, se acordó entre los países del sector construir una carretera Panamericana que uniera

todo el continente desde Alaska a Tierra de Fuego. Ya en 1940 el 62% del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el 87% de América del Sur.

Transporte ferrocarril

Hacia 1830, poco después de que la línea de ferrocarril de Stephenson empezara a dar servicio en Inglaterra, había en Estados Unidos 1.767 km de ferrocarriles de vapor. En 1839, el trazado se había incrementado hasta 8.000 km y desde 1850 hasta 1910 el crecimiento del ferrocarril fue espectacular. La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

La implantación del ferrocarril en España fue relativamente rápida. En parte estuvo estimulado por la carencia de vías fluviales de navegación interior, a diferencia de otros países del entorno. La primera línea ferroviaria fue inaugurada en 1848 entre las ciudades de Barcelona y Mataró. Hacia 1870 ya se contaba con una red que era la tercera de Europa en extensión, tras Inglaterra y Francia. No obstante, la decisión tomada en 1844 de dotar de un ancho de vía a la red española de ferrocarril distinto al del continente europeo aisló a España del resto del continente por este modo de transporte.

Después de un siglo de explotación privada del ferrocarril, en 1941 se crea la Red de Ferrocarriles Españoles (RENFE), compañía de carácter estatal para la explotación de una gran parte del trazado ferroviario. En las últimas décadas, la mejora de la infraestructura viaria y el incremento de la motorización de las familias y las empresas han supuesto una disminución acusada en el número de viajeros y de mercancías transportadas por el tren. Sin embargo, la implantación de servicios de alta velocidad en los últimos años ha supuesto una considerable recuperación de viajeros en trayectos muy concretos de la red.

A partir de 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria —financiada por capital francés, inglés o estadounidense—, si bien benefició el transporte de mercancías y pasajeros, fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no atendiendo a las necesidades de los países latinoamericanos. En Argentina, las líneas férreas tenían sus terminales en las ciudades portuarias: Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario, en el río Paraná. Lo mismo ocurrió en la ciudad uruguaya de Montevideo. En Brasil, la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de São Paulo, dado que allí se concentraba la producción del preciado café. El caso mexicano es paradójico, dado que los mismos ferrocarriles utilizados para el transporte de productos terminaron siendo, a principios de siglo, la base fundamental del transporte de los revolucionarios de Emiliano Zapata.

Brasil, Argentina y México poseían, ya en 1945, un 75% del tendido ferroviario de la América Latina, lo cual contribuyó a convertirlos en tres países líderes de Latinoamérica; no obstante, fue por aquellos años cuando los ferrocarriles comenzaron a ser deficitarios, dando paso al transporte por carretera, tanto de pasajeros como —y sobre todo— de mercancías. De este modo, y ya no resultándoles beneficiosos a sus dueños, casi todo el sistema ferroviario de Latinoamérica fue estatizado, muchas veces bajo un falso discurso nacionalista.

Transporte aéreo

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte, el año 1903, no fue hasta después de la I Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

Tras la II Guerra Mundial los transportistas aéreos comerciales recibieron incluso un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes. Un avance importante tuvo lugar en 1958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial. Aparte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1970, del Boeing 747, el llamado reactor jumbo, que puede llevar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares.

En España también tiene gran importancia el modo de transporte aéreo, tanto para vuelos nacionales como para los internacionales. El primero es básico para las relaciones entre los territorios insulares de Baleares y Canarias con la Península; además, las distancias existentes en la Península entre la capital y las ciudades costeras han hecho rentables los desplazamientos por avión. Los nudos internacionales han incrementado cada vez más su importancia debido a la situación estratégica de la Península en el mundo, sobre todo en las relaciones entre Latinoamérica y los países europeos, al hecho de que sea un gran destino turístico mundial.

También el transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos 40 años en Latinoamérica. Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares. Las grandes ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, Buenos Aires, São Paulo y Río de Janeiro) son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Extremo Oriente, Próximo Oriente, Europa, Estados Unidos y Canadá. Colombia, en 1919, fue el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales.

Transporte Oleoducto

Aunque las tuberías para la distribución de agua se han usado desde tiempos remotos, los oleoductos no aparecieron hasta después de 1859, con el descubrimiento de petróleo cerca de Titusville, en Pennsylvania. Hacia 1872 eran un elemento principal en los negocios petrolíferos, al proporcionar un transporte especializado para productos licuados, que incluyen el gas y el carbón pulverizado. Aunque sólo transportan esta clase de productos, los oleoductos participaron en un 20% del transporte total de mercancías en Estados Unidos en 1990.

En España este modo de transporte cobra cada vez más importancia debido a la extensión de una red de distribución de gas a escala nacional procedente de Europa y el norte de África.

4. Conclusión

El transporte es sin dudas un elemento esencial para el crecimiento, desarrollo y progreso de cualquier civilización. Ha ido creciendo de acuerdo a los avances presentados por la tecnología, a fin de otorgar a los usuarios mayores beneficios y a los países mayores posibilidades de crecer, en especial, comercialmente.

CAPITULO II

Transporte benévolo

Sumario: 1. Introducción. 2.- Concepto de Transporte Benévolo. 3.-Caracteres. 4.- Naturaleza Jurídica: tesis contractual; tesis extracontractual; tesis negatoria. 5.- Conclusión.

1. Introducción

En el desarrollo de este capítulo se presentarán los distintos conceptos o definiciones que destacados autores hacen del transporte benévolo. De estos conceptos surgen las características que deben presentarse para que tenga lugar este particular tipo de transporte.

Luego se hará referencia a la naturaleza jurídica del transporte benévolo y el análisis que cada corriente presenta sobre el tema.

2. Transporte Benévolo: concepto

El transporte benévolo ha sido denominado altruista, de cortesía, de amistad, de favor, gracioso, de complacencia, de buena voluntad, solidario, desinteresado, etcétera.

Existen numerosas definiciones del transporte benévolo, que reflejan a su vez las distintas posiciones conceptuales al respecto, como por ejemplo:

“Existe transporte benévolo, cuando el conductor dueño o guardián del vehículo consiente en llevar a otra persona por acto de mera cortesía y sin que el viajero efectúe contraprestación alguna”¹.

“Estamos en presencia del transporte benévolo o de complacencia cuando el conductor de un vehículo por un acto de cortesía y con intención de beneficiar a otro, lo traslada de un punto a otro, sin que la persona favorecida con el transporte se obligue a prestación alguna”².

¹ CAZEAUX- TRIGO REPRESAS, Der de las Obligaciones, t. IV, pag 547/548.

² LLAMBIAS, Jorge Joaquín, “Responsabilidad civil originada en el transporte benévolo”. LA LEY. 150-935.

“Es aquella modalidad del transporte que una persona realiza para otra gratuitamente, por buena voluntad, trasladándola de un lugar a otro”³.

“Existe transporte benévolo o de complacencia cuando un conductor de un vehículo por cortesía, solidaridad o sentimiento fraternal hacia un semejante, con intención de beneficiarlo lo traslada de un punto a otro sin pretensiones de contraprestación alguna”⁴.

“Cuando el conductor –dueño o guardián- del vehículo consiente en llevar a otra persona por acto de mera cortesía, con la intención de hacer un favor y sin que el viajero se encuentre obligado a efectuar contraprestación alguna por dicho transporte”⁵.

“Se comprende bajo la denominación de transporte benévolo, gracioso o de complacencia aquellos casos en que el conductor, dueño o guardián del vehículo, invita o consiente en llevar a otra persona, por acto de mera cortesía o con la intención de hacer un favor, sin que el viajero se encuentre obligado a efectuar retribución alguna por el transporte”⁶.

3. Caracteres del transporte benévolo

Como fue expresado anteriormente, el transporte benévolo es un acto de mera cortesía, con intención de hacer un favor. Surge de una concepción basada en la solidaridad humana, de allí que existan ciertas características que definen a esta particular figura. Bianchi⁷ sostiene que la noción de transporte benévolo implica:

- Acuerdo de voluntades en cuanto al hecho del transporte;
- Animus beneficiendi del transportador;

³ MOSSET ITURRASPE, Jorge, “Responsabilidad por daños”, t. I, N° 115 b, Ediar, Buenos Aires, 1971.

⁴ BRIANTI, Felipe Omar, DJ, 1992-2-1172.

⁵ KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, “Naturaleza jurídica de la responsabilidad derivada del transporte benévolo de personas”.

⁶ BREBBIA, Roberto, Problemática jurídica de los automotores, Astrea, Buenos Aires, 2006, t. II, p. 305.

⁷ BIANCHI, Enrique Tomás, “Encuadre jurídico del transporte benévolo”, JA, 1975-29-821.

- Autonomía en cuanto considera que el traslado se efectúa sin la existencia de una relación jurídica subyacente. Existe la voluntad del conductor de llevar en el vehículo a otro, sea por pedido de éste (caso típico del viajero “a dedo”) o por invitación de aquél.

4. Naturaleza Jurídica de la responsabilidad en el transporte benévolo

La naturaleza jurídica de la responsabilidad del transporte benévolo es uno de los temas más discutidos y que por su importancia merece especial atención y dedicación. Respecto a este punto se presentan en la doctrina y en la jurisprudencia diversas posiciones, que van desde la negación de responsabilidad del transportador, por entender que no existe un vínculo jurídico entre éste y el transportado, hasta quienes sostienen que en el supuesto de transporte benévolo se configura un contrato y el pasajero tiene una acción derivada del incumplimiento contractual.

Por su parte, hay quienes sostienen que no se puede ubicar esta figura dentro del género de los contratos, por lo cual, la cuestión de la responsabilidad debe resolverse a la luz de las normas aplicables a la responsabilidad extracontractual, basada fundamentalmente en los artículos 1109 y 1113 del Código Civil.

Otra corriente considera al transporte benévolo de naturaleza mixta y conjuga las normas del contrato de transporte y los principios que rigen la responsabilidad extracontractual a fin de resolver el reclamo de indemnización por los daños causados al transportado durante el trayecto.

En otra posición se enrolan quienes entienden que el transportado asume los riesgos del transporte por el solo hecho de acceder al vehículo, y en consecuencia, la pretensión del transportado debe canalizarse por vía subjetiva, es decir, debe probar la culpa del transportador.

Teniendo en cuenta esta breve reseña de las distintas posiciones, nos adentraremos en el análisis de cada una de ellas.

1. Tesis contractual

La presencia de una relación de tipo contractual entre el transportador y el transportado en el transporte benévolo, sólo ha recibido un apoyo minoritario en nuestra doctrina. En la actualidad Kemelmajer de Carlucci⁸ sostiene la existencia de una relación contractual entre el transportador y el transportado, con importantes consecuencias respecto al modo en que el juez debe legalmente limitar la indemnización a las consecuencias inmediatas y necesarias del hecho por daños causados por una persona que sólo había pretendido hacer un favor, por cortesía, a otra persona en el marco de un encuentro casual.

La tesis planteada por Kemelmajer de Carlucci se sustenta en dos fuentes. Por un lado cuestiona las críticas de la posición contraria, la extracontractual, a la tesis contractual. Señala que la falta del “animus negotis conthahendi” y de contraprestación no son obstáculos insalvables para que exista la configuración de un contrato innominado en el transporte benévolo.

Por otra parte, la autora de esta tesis, introduce las ventajas de esta posición frente a las debilidades de la tesis extracontractual para hacer frente a las dificultades que debe asumir quien reclama una indemnización a una persona que sólo beneficiar a otro con el mero hecho del transporte.

La tesis contractual serviría, entonces, como un método más preciso para superar las limitaciones pretorianas a los montos indemnizatorios que algunos sostenedores de la posición aquiliana, han basado en argumentos tales como la asunción del riesgo o la

⁸ KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, ob. Cit., p 24

responsabilidad del transportador sólo en los casos en que se presenta culpa grave de su parte. La tesis contractual restringe la indemnización a la reparación de las consecuencias inmediatas y necesarias (artículo 520 del Código Civil) del incumplimiento del transportista y por las mediatas del artículo 521 en el supuesto de dolo, sin que sea necesario recurrir a argumentos forzados o de fuente extrajurídica.

2. Tesis extracontractualista

Esta tesis, predominante en la doctrina y en la jurisprudencia, sostiene que la falta de un verdadero y acabado consentimiento en estos casos impone recurrir a los procedimientos propios de la responsabilidad aquiliana.

a. Responsabilidad con culpa

Esta teoría admite que el beneficiario del transporte benévolo sólo podrá acceder a la indemnización de los daños sufridos durante aquél, por parte de quien lo transportaba, si se determina la actuación culposa de este último en la producción del accidente, pues tal resarcimiento encuentra fundamento legislativo en el principio general sentado por el artículo 1109 el cual reza: *“Todo el que ejecuta un hecho, que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio. Esta obligación es regida por las mismas disposiciones relativas a los delitos del derecho civil.*

Cuando por efecto de la solidaridad derivada del hecho uno de los coautores hubiera indemnizado una parte mayor que la que le corresponde, podrá ejercer la acción de reintegro”

Este criterio reproduce la tesis que sostuvo Llambías, siguiendo la jurisprudencia francesa anterior al 1968. El autor sostenía que el transportador participa en la causación

del daño, no es un tercero extraño, y por eso, salvo la prueba del vicio de la cosa, no puede prevalecerse de lo dispuesto en el artículo 1113 del Código Civil⁹.

Dentro de esta corriente también se distingue, el supuesto en que el traslado de la víctima se hace a su pedido (caso en que el transportado tuvo oportunidad de meditar sobre los eventuales accidentes que podría causarle el riesgo donde se le reconoce menos derecho, por lo que debe moderarse y aun quitarse la responsabilidad) del caso en que el transportador lo invita.

En esta hipótesis, suscite la perplejidad para los supuestos en que la cortesía fue realizada por un dependiente o un tercero que tiene la guarda de la cosa, por ejemplo, el adquirente de un automóvil que aún no obtuvo la transferencia a su favor. No resulta sencillo, mantener al nudo-dueño en el ámbito de la culpa extracontractual del artículo 1109, cuando la razón de ser de su responsabilidad objetiva, de acuerdo con la jurisprudencia plenaria del fuero civil, es el carácter de titular del derecho real de dominio que ostenta, simplemente sin distinciones.

En general, la doctrina no se planteó este problema de la responsabilidad del dueño que no participó en el transporta, excepto Borda, que dice que a la vista de la gratuidad del acto no se aplica el artículo 1113 del Código Civil, sino el artículo 1109. No todos coinciden en esta postura con fundamento en que no se puede imputar culpa al propietario que ninguna intervención tuvo en el hecho. En todo caso, sería más coherente declarar que ese propietario es irresponsable y esta solución trastocaría todos los principios de imputación de la responsabilidad al utilizárselos o al prescindir de ellos, sin norma o principio normativo que lo autorice y, en la búsqueda de una solución que si se reputa justa.

⁹ KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, “Nuevamente sobre los daños causados en el llamado transporte benévolo”, en Revista de Derecho de daños, N° 7, Daños en el transporte, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2000, p. 65 y su nota 60.

b. Responsabilidad objetiva

De otro lado la doctrina pregona la aplicación del artículo 1113, 2º párrafo, último apartado, del Código Civil que dice: *“...en los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder...”*

Los que adoptan esta posición han dejado de analizar dos argumentos fundamentales:

- La aceptación de riesgos: busca también atenuar la responsabilidad por parte de quien aprovecha el transporte, cuya objeción se basaría en que estaríamos en presencia de una cláusula de irresponsabilidad, la que sería contraria al orden público, en la responsabilidad derivada de hechos ilícitos, ya que no puede exonerarse por anticipado de las consecuencias de las faltas probadas y asumidas y de otra manera, si la mera aceptación de riesgos basta para excusar en todo o en parte la responsabilidad al autor de un hecho ilícito, se llegaría a suprimir la responsabilidad civil.

Esta teoría ha sido desechada hace más de veinte años, en cualquiera de sus variantes: exclusión del riesgo, artículo 1113, 2º párrafo, último apartado del Código Civil y reconducción a la culpa del artículo 1109, derogación de las presunciones: por ejemplo la culpa, atenuación o derogación del resarcimiento.

Este criterio ha dado lugar a otra propuesta, en virtud de la cual el transportista benévolo sólo responde en caso de “culpa grave”, ya sea por razones de moralidad en el derecho, o por aplicación de un concepto de “guarda común”.

Brebbia afirma que la objeción más grave de esta teoría es que pone en tela de juicio, precisamente, la existencia del fundamento que se invoca como causal de

eximición, o atenuación de la responsabilidad¹⁰; ¿es que realmente puede considerarse que el viajero damnificado ha otorgado, por el mero hecho de subir al vehículo, su aceptación de riesgos provenientes de la culpa?

En rigor de verdad, lo único realmente invocable en estos caos sería la culpa de la víctima, que fracturaría total o parcialmente el nexo causal (ascender a un automóvil conducido por un conductor bajo estado de ebriedad o por alguien que acostumbra conducir a alta velocidad).

- Gratuidad del servicio: no aceptado es aceptado como causa liberatoria o atenuante de la responsabilidad del transportador gratuito, muchos autores han creído encontrar el fundamento para una limitación en la gratuidad del servicio.

Se dice, que al aplicar tales principios responde a un profundo sentimiento de justicia, y que ellos se fundan en cierto equilibrio que debe existir entre el beneficio y la carga que lleva a que quien presta un servicio gratuitamente debe ser obligado menos severamente que quien recibe remuneración.

De más está decir que sólo podría aplicarse en la esfera contractual, ya que no se puede transponer la valla de lo contractual a lo extracontractual, de disposiciones que han sido determinadas en atención a los contratos y aún más tratándose de contratos especiales.

3. Teoría negatoria:

Existen autores que han considerado que este tipo de transporte no da nacimiento a ningún vínculo jurídico, ya que en esta relación ni el transportador ni el transportado tienen derecho a exigir ningún cumplimiento, por lo que se sostiene que no puede entrar en ningún encuadre normativo, salvo que medie comisión de un delito.

¹⁰ ORGAZ, Alfredo, La culpa (actos ilícitos), Lerner, Córdoba, 1981, N° 47, p. 124.

Evidentemente, del análisis de esta teoría surge su falta de andamiaje y su inaplicabilidad ya que cuando ocurre un evento dañoso, surge una obligación de resarcimiento¹¹.

5. Conclusión

Si bien existen varias definiciones del transporte benévolo, todos los autores coinciden en que se trata de un acto de mera cortesía, basado en la solidaridad que nos debemos entre seres humanos.

En cuanto a la naturaleza jurídica, podemos visualizar la oposición determinante que presenta cada tesis y la complejidad de poder ubicar al transporte benévolo, sin embargo, creo conveniente conceptualizar al transporte benévolo dentro de la tesis extracontractual, ya que es consentimiento necesario para perfeccionar un contrato no está presente en esta figura que encuentra fundamento en un acto de mera cortesía.

¹¹ TRIGO REPRESAS, Félix, A. y COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén H. Responsabilidad civil por accidente de automotores, Hammurabi, Buenos Aires, 1986.

CAPITULO III

Transporte benévolo: Responsabilidad

Sumario: 1.- Introducción. 2.- La responsabilidad en el transporte marítimo, aeronáutico y terrestre. 3.- La responsabilidad en el transporte benévolo. Su atenuación. 4.- Vías de atenuación de la responsabilidad del transporte benévolo 5.- Análisis de algunos supuestos. 6.- Conclusión.

1. Introducción

En el presente capítulo analizaremos la responsabilidad que corresponde a cada tipo de transporte, cada uno de los cuales presenta sus propias reglas.

Luego desarrollaremos el tema principal, el de la responsabilidad en el transporte benévolo y por último se expondrán algunos casos prácticos para lograr así, ejemplificar el tema en cuestión.

2. La responsabilidad en el transporte marítimo aeronáutico y terrestre

El transporte en sus tres formas más utilizadas se encuentra regulado por dos ordenamientos jurídicos distintos: el transporte terrestre y el marítimo encuentran su regulación en el Código de Comercio y la tercera en el Código Aeronáutico.

A. El transporte marítimo benévolo

El transporte marítimo está regulado por la ley 20.094, la que se refiere específicamente a la muerte o lesiones corporales de los pasajeros, atribuyendo la responsabilidad al transportador por su culpa o negligencia pero con una indemnización limitada. Surge del artículo 330 declara que *“el transportador es responsable de todo daño originado por la muerte del pasajero o por lesiones corporales, siempre que el daño ocurra durante el transporte por culpa o negligencia del transportador, o por la de sus dependientes que obren en ejercicio de sus funciones”*. Tomando en

consideración que la culpa o negligencia del transportador o de sus dependientes se presume, salvo prueba en contrario, si la muerte o lesiones en el cuerpo han sido causadas por un naufragio, abordaje, varadura, explosión o incendio, o por hecho que se relaciona con alguno de estos eventos.

El límite de la responsabilidad queda establecido en la suma de mil quinientos (1.500) pesos argentinos oro, salvo que exista convenio especial de las partes que fijara uno mayor, tal como surge del artículo 331.

En el artículo 352 se habla específicamente del transporte benévolo aclarando que las disposiciones de la sección que rigen la responsabilidad del transportador son aplicables en todos los casos en que ocasionalmente se transporten personas y equipajes en forma gratuita, por quien, con carácter habitual, desarrolle aquella actividad, mientras que si el transporte de personas y equipajes se realiza en forma gratuita y ocasionalmente por quien no es transportador habitual de pasajeros, su responsabilidad se rige por las disposiciones de esta sección, siempre que el pasajero pruebe su culpa o negligencia. En este caso, los límites fijados de responsabilidad no excederán de la mitad de la suma fijada en esta sección.

El transporte marítimo puede ser oneroso, gratuito o benévolo. En este último supuesto se realizará en forma gratuita, pero por una persona que realiza el transporte en forma ocasional¹².

La jurisprudencia ha determinado que, cuando aquel que transporta a un pasajero gratuitamente, por razones de cortesía o amabilidad, no se dedica de manera habitual al transporte de pasajeros, se está en presencia de transporte benévolo de personas, en cuyo caso si el pasajero prueba la culpa del transportador, su responsabilidad queda

¹² CNFed. CC, sala II, 21-2-2002, "Galeano, Víctor c/Tovo, Roberto Clemente y otros s/Daños y perjuicios varios", E.D. 201-30

subsumida a la sección de la referida a este tipo de transporte, con el límite indemnizatorio del artículo 353 de dicha ley.

B. El transporte benévolo aeronáutico

El transporte aeronáutico presenta una misma regulación para el transporte oneroso y para el gratuito y una diferente para el transporte benévolo.

El transporte benévolo encuentra su regulación en el capítulo III, dentro de los daños causados en el transporte gratuito, aunque existe una distinción claramente marcada entre las dos situaciones. El artículo 263 reza: *“En caso de transporte aéreo gratuito de personas la responsabilidad del transportador será prevista en el capítulo I de este título.*

Si el transporte aéreo gratuito de personas no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador está limitada por persona dañada, hasta trescientos argentinos oro, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Dicha responsabilidad puede eximirse o atenuarse por convenio expreso entre las partes”.

En este caso, es difícil que el transporte benévolo pueda darse en una línea aérea convencional, por ello es que la normativa prefiere dejar el transporte “gracioso” para el supuesto de situaciones entre particulares.

En este sentido la jurisprudencia se expidió en un caso¹³ en que un ingeniero había adquirido un pasaje y debía embarcar en un vuelo de línea de una empresa de aviación, pero debido a la sobreventa de pasajes fue embarcado en un vuelo interno de la empresa, que sufrió un accidente y en el que perdió su vida. Sus herederos demandaron por daños y perjuicios. La Corte Suprema, estableció en primer lugar, que

¹³ CSJN, 24-8-2006, “Ferrari de Grand, Teresa H.M. y otros c/Provincia de Entre Ríos y otros”, D. J 2007-I-236 y L. L Online, AR/JUR/5658/2006.

la acción planteado por los herederos para reclamar los daños que se ocasionan a un transportado, debe encuadrarse en lo extracontractual¹⁴. Luego, por mayoría, se determinó que la responsabilidad debía considerarse a la luz del transporte oneroso, no en el benévolo como había solicitado la demandada; si bien la víctima debió embarcar en el vuelo destinado a directivos de la empresa transportista, el hecho de que la empresa estaba dedicada a la explotación de tales servicios hacía aplicable el límite previsto para el transporte oneroso.

3. La responsabilidad en el transporte benévolo terrestre. Su atenuación

Frente a un daño ocasionado en el transporte benévolo habiendo dolo o culpa del transportista, no hay lugar a discusiones de que éste debe reparar el daño que se ocasionó. Sin embargo teniendo en cuenta la naturaleza del transporte benévolo, basado en un acto de generosidad hacia el prójimo, un acto altruista es que la doctrina y la jurisprudencia han intentado atenuar la responsabilidad que surge de la figura del transporte benévolo, por medio de determinados institutos.

4. Vías de atenuación de la responsabilidad del transporte benévolo

Varias son las vías para sostener la atenuación de la responsabilidad en la figura del transporte benévolo.

¹⁴ En un caso anterior, la Corte Suprema de Justicia ya había sostenido que se trataba de una acción extracontractual, pero consideró aplicable la prescripción del Código Aeronáutico, ya que éste no diferencia.

1. Razones éticas

Según Borda, resulta repugnante a la buena fe y a la lealtad, la conducta de quien recibió un servicio y luego no duda en demandar por las consecuencias dañosas de un evento o acontecimiento en que casi siempre también resulta perjudicado el conductor¹⁵.

Participan de esta postura, aminorando la responsabilidad del conductor en el transporte benévolo, con sustento en las bases éticas del Derecho.

Brebbia critica esta postura porque entiende que no siempre es éticamente injustificable la actitud de la víctima que demanda al conductor o propietario del vehículo que está asegurado contra daños a terceros transportados, pues nada lo une con la compañía aseguradora. Sería injusto otorgar la acción contra quien tiene el auto asegurado y no concedérsela a quien no lo tiene.

La falta en contratar seguros obligatorios para terceros y personas transportadas podría ser una razón para no atenuar la indemnización. Existiendo un asegurador que responda, difícilmente al juez se le presente una cuestión de conciencia para no establecer una reparación integral. Sin embargo, es necesario evaluar ciertas situaciones en las que, existiendo el seguro, finalmente éste no responde. Por ejemplo, en caso de liquidación de la compañía aseguradora, o si hay una cláusula de exclusión de cobertura y el damnificado fuera cónyuge o conviviente en aparente matrimonio, o pariente del asegurado o del conductor en tercer grado de consanguinidad o afinidad.

¹⁵ BORDA, Guillermo, Tratado de Derecho Civil. Obligaciones, 5ª ed., Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1983, t. II, p. 408.

Con relación a los alcances de la cobertura hacia personas transportadas, la responsabilidad asumida por la aseguradora se extiende a cubrir dentro del límite a “los daños corporales únicamente sufridos por terceras personas transportadas en el habitáculo, siempre que su número no exceda la capacidad del mismo, con excepción de los daños sufridos por el cónyuge y los parientes del asegurado o del conductor hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad. Tampoco indemnizará los daños sufridos por las personas en relación de dependencia laboral con el asegurado o conductor, en tanto el evento se produzca en oportunidad o con motivo del trabajo. Asimismo quedan excluidas de esta cobertura las personas transportadas en ambulancias en calidad de pacientes. Todo esto surge de la ley 24.449.

En casos en que la reparación recae totalmente en el transportista, si se plantea un verdadero conflicto para el juez, pues tal vez considere que, al establecer la indemnización, provocará que el transportista se convierta en una segunda víctima.

Frente a un planteo de tipo moral, es probable que se genere un problema de conciencia en los jueces que deben resolver reclamos de daños y perjuicios contra la persona que los transportó o en contra del dueño del vehículo en que fue trasladada la misma, porque consideran que no están autorizados para modificar el ordenamiento legal según los propios sentimientos morales¹⁶.

2. Asunción del riesgo

En el Derecho argentino, la asunción de riesgos puede plantearse como una causal de eximente que elimina la antijuridicidad (no existiendo derecho para demandar) o como culpa de la víctima, que elimina total o parcialmente la causalidad adecuada¹⁷. Sin embargo, es necesario hacer dos precisiones sobre la asunción de los

¹⁶ BRIANTI, Felipe O., “El transporte benévolo”, en D. J. 1992-2-1172.

¹⁷ PIZARRO, Daniel, Responsabilidad civil por el riesgo o vicio de la cosa, Universidad, Buenos Aires, 1983, p.478.

riesgos: a) no es sinónimo de culpa de la víctima, y b) los riesgos genéricos, nos referimos a aquellos que constituyen parte de nuestra vida diaria, a los que necesariamente nos vemos expuestos, por el hecho de vivir en sociedad, no están dentro de la teoría.

El problema real surge de aquellas situaciones que suelen presentarse cuando se afirma que la víctima “va al encuentro del peligro”. La doctrina de la asunción de los riesgos expresa que la víctima ha asumido riesgo si conoció o debió haber conocido un peligro determinado, inherente a una situación y voluntariamente eligió ir a su encuentro, y, sin embargo, no obra con culpa. Implica que la víctima aceptó el riesgo conocido de sufrir un determinado daño, pero no actúa con negligencia, porque tuvo un objetivo determinado, para lo cual ha incrementado los riesgos.

El cuestionamiento clave es determinar: ¿Qué riesgos tiene derecho a correr una potencial víctima en este peligroso mundo? Para responder, se distinguen aquellos supuestos en que la víctima se expone voluntariamente a ciertos riesgos, sin que ello signifique que los asumió, de aquellos en que realmente los asumió. Por ejemplo: si la víctima muere tratando de evitar que una persona sea arrollada por un tren¹⁸.

La decisión de aplicar o no la doctrina de la asunción de los riesgos a un determinado caso depende de determinar tres cuestiones: a) las actividades en las que los individuos pueden participar libremente; b) el consentimiento que se exige, en especial cuando están en juego valores, como la salud, la integridad o la vida, y c) los controles que deben ejercerse para que el consentimiento sea considerado tal. Si analizamos la primera cuestión, si bien se complica el poder determinar cuán libre se

¹⁸ Conf. “Eckert vs. Long Island Railroad Co., 43 N. Y 502. 506. Conf. BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. Teoría general de la responsabilidad civil, 6ª ed. Act., Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1989, nota 394, p 259. El autor pone como ejemplo a un peatón desaprensivo que atraviesa la calzada cuando los automovilistas avanzan con luz verde, entendiendo que comete un acto culposo; sin embargo, si la actitud es la misma, pero intentando salvar a un niño en trance de ser atropellado comete un acto de abnegación, o lo que es lo mismo, asumió tácitamente el riesgo.

está para evitar los accidentes de tránsito, parecería que el transportado tiene mayor libertad para elegir, pedir o aceptar el transporte benévolo. En cuanto al consentimiento, que puede considerarse dudoso cuando se trata de la vida o integridad física, se admite cuando, en relación con el riesgo, quien consiente tiene información disponible, cuando pueda comprender los riesgos y los tipos de presiones (económicas y morales) que ejercen sobre él y también pueda tener el control de la situación. La última cuestión surge precisamente para asegurar la existencia del consentimiento para los casos más difíciles.

Llambías afirma que la situación del transportado en el transporte benévolo, es diferente de la situación del transeúnte, pues el primero ha aceptado ser transportado y participa del riesgo mismo de la cosa, no es ajeno al mismo, no es extraño; no obstante lo cual no acepta la teoría de la asunción de riesgos para liberar de responsabilidad.

Si la responsabilidad del transportador es extracontractual, “no se concibe interpretar que el transportado ha asumido riesgos que pesaban originariamente sobre el transportador, pues ello equivale a admitir la validez de las cláusulas exonerativas de responsabilidad, lo que no se acepta, máxime si se trata de una regulación legal o de orden público, en que no cuenta la autonomía de la voluntad de los particulares”¹⁹.

La teoría de la aceptación de los riesgos tiene varios inconvenientes para ser receptada no sólo por los que participan de la naturaleza extracontractual de la responsabilidad en el transporte benévolo, sino también por quienes apoyan que es contractual. Si se sostiene que el transporte benévolo genera responsabilidad contractual, se estaría frente a una cláusula tácita de irresponsabilidad, mientras que si se sostiene que el transporte benévolo genera responsabilidad extracontractual, tampoco sería válida pues no es posible liberar anticipadamente de las consecuencias de un hecho

¹⁹ LLAMBÍAS, “Responsabilidad civil originada en el transporte benévolo” cit, p 938 y en RCyS 5-2009, p 165.

delictivo y menos aún estando involucrados el derecho a la vida y/o a la integridad física. Se incurriría en un verdadero sin sentido, pues no se admite que haya voluntad para generar una obligación, y sin embargo se la admite para sostener que ha habido una liberación de la obligación de responder.

En 1939, se había rechazado su aplicación al transporte benévolo; sin embargo, con posterioridad, algunos fallos se refirieron a ella como causal de atenuación, siendo finalmente desvirtuada por la Corte Federal.

3. Culpa concurrente

La culpa concurrente, que limita la responsabilidad del transportista, se basa en los artículos 1111 y 901 y siguientes del Código Civil²⁰; estableciéndose además que el solo aprovechamiento que se haga de un transporte benévolo no puede asimilarse a una culpa, a efectos de constituir una causa del daño.

La cuestión que debe analizarse es cómo se valora este tipo de culpa, que puede darse en distintas situaciones: el transportado que advierte el estado de embriaguez manifiesta del conductor, o su falta de pericia, o la edad, o el mal estado del vehículo, la falta de seguridad del mismo, etcétera. La concurrencia de culpas, si así se la admite, funcionará en estos supuestos como concausa.

La jurisprudencia realiza una amplia enumeración indicando que la culpa en el transporte benévolo, podría configurarse en estos supuestos:

- Si se acepta compartir el viaje con un desconocido, o aunque sea conocido, si ignora su pericia en el manejo del vehículo;

²⁰ “No puede considerarse culposo el accionar de la víctima por el solo hecho de haber aceptado ser transportada, por cuanto el pasajero pudo haber aceptado los riesgos propios de todo transporte, pero nunca los riesgos excepcionales de una conducta culpable, negligente o temeraria”. Conf. CCCom, de Bahía Blanca, sala I 2-2-89, “Canella, Daniel H. y otros c/Garmendia, José L. y otros”, E. D 134-243. En el mismo sentido, la misma Cámara, el 16-6-198 y AR/JUR/1313/1996; también en E. D 173-46.

- Si salta a la vista el mal estado de conservación del vehículo, ya sea porque carece de luces, de trabas en las puertas, de cinturones de seguridad;
- Si por la edad del conductor es dable presumir su inexperiencia y falta de idoneidad en el manejo, inclusive si carece de registro habilitante;
- Si se puede verificar claramente que se halla en estado de ebriedad o bajo el efecto de las drogas;
- Si se acepta viajar en condiciones inconvenientes que se traducen en ausencia de seguridad en el traslado, por ejemplo, si se ubican en el asiento delantero tres personas, siendo que la capacidad del vehículo sólo admite dos; si va como acompañante de un ciclista apoyado en el caño; si se aloja en la caja del utilitario que carece de puerta cierre u otro medio de protección, etc.²¹.

5. Análisis de algunos supuestos

1. El caso típico ocurre cuando se imputa culpa concurrente al transportado que asciende a un automóvil conducido por un chofer cuya diligencia se desconoce. Ahora bien: resulta claro que la diligencia o destreza en la conducción de un automóvil difícilmente puede ser conocida antes, de modo que se crea aquí una suerte de patrón negativo respecto de la conducta del transportado benévolo. Si el accidente se produjo por la mala conducción del conductor y esta falta de diligencia es un status habitual que debió haber sido conocido por la víctima con el resultado similar al de la asunción de los riesgos.

En realidad no puede haber culpa concurrente por el hecho de haber ascendido al automóvil. Sólo se presentará en el caso concreto, esto es, si el ascenso al vehículo se

²¹ CNCiv., sala G, 14-5-2010, “Lezcano, José R. c/Cardozo, Nilo y otros s/Daños y perjuicios”, E. D 240-513.

suma al conocimiento o percepción de una circunstancia que importa la presencia de negligencia o imprudencia del transportador, por ejemplo, vehículo en evidente mal estado.

2. El presupuesto básico de la concurrencia de culpa del transportado es que se halle en condiciones lógicas y concretas de verificar la posibilidad de que se configure una negligencia o imprudencia del conductor del vehículo. La dificultad se plantea en estos casos cuando el conductor desarrolla una conducta adecuada en el momento en que el transportado está vigilante y otra muy distinta, por ejemplo, en horas de la noche cuando aquél está dormido. Surge aquí el interrogante de si sería justo imputar a la víctima una culpa concurrente cuando resultaba imposible prever la diligencia del manejo en horas nocturnas y cuando la persona dañada estaba dormida. Parece inadmisibles encuadrar este caso en la concurrencia de culpas.

3. Un caso aparente de culpa concurrente es aquel que se presenta cuando el transportado benévolo no se coloca el cinturón de seguridad. Supongamos un accidente a raíz del cual resulta víctima exclusivamente el transportado benévolo por no haber cumplido con esa regla de seguridad. La cuestión entra todavía dentro del rango de lo discutible cuando todavía la carga de la colocación del cinturón de seguridad no se ha impuesto como obligación legal. De todos modos y dentro del rango actual de conocimientos del individuo medio resulta claro que una diligencia básica para el mantenimiento de la integridad física dentro de un automóvil es el cumplimiento de ese recaudo básico, de manera tal que si el resultado dañoso se ha producido únicamente por la expulsión del vehículo del transportado cabe la liberación total del transportador benévolo.

4. Un ejemplo similar de imprudencia, es el que se produce cuando una persona que viaja en la caja de un vehículo preparada solo para el transporte de mercaderías resulta lesionada. La culpa de la víctima es manifiesta. No se trata de una

asunción de riesgos. Sólo se supone que negligentemente se ha colocado en una situación en la que han omitido los cuidados debidos que no le permitieron tener conciencia de la peligrosidad de su conducta para sí mismo.

La culpa concurrente procederá como liberadora de la responsabilidad del transportador benévolo cuando se presente realmente como negligencia de la víctima en la adopción de estas diligencias mínimas en el cuidado de su propia integridad física. En estos términos, la culpa concurrente será admisible cuando, por ejemplo, el transportado se mueva en el habitáculo del vehículo de un modo tal que produzca el accidente al provocar un movimiento involuntario del conductor.

5. Gratuidad o benevolencia: esta idea de la gratuidad como un argumento para la defensa del transportador benévolo frente a la demanda por daños del transportado había sido planteada por Acuña Anzorena y Cammarota y ha sido recientemente actualizada por algunos fallos y propuestas doctrinarias. El objetivo de este planteo no es desconocer la responsabilidad del transportador, sólo procura buscar la reducción del monto indemnizatorio con sustento en la actividad gratuita desarrollada en este tipo de casos por el conductor del vehículo.

Así se ha dicho que el transportador benévolo justifica que su culpabilidad será apreciada con menor rigor que cuando se trata del transportador o conductor común que ocasiona un daño, por ser aquél un acto gratuito y desinteresado. En este orden de ideas, se ha mencionado también, el altruismo del transportador²², lo que lleva a concluir que se debe tratar “con moderación al individuo que no ha hecho más que cumplir con un acto de pura benevolencia o generosidad, pues el carácter desinteresado y amistoso de la situación en que se originó el daño permite juzgar con menor severidad a su autor en virtud de las bases éticas del Derecho. Incluso Brianti considera al transporte benévolo

²² CNCiv., sala B 27 de agosto del 1968, ED, 24-586.

como un “acto fraternal” que, aparentemente, no daría derecho a reclamar la indemnización de los daños y perjuicios.

El argumento de la gratuidad o la benevolencia de la conducta del conductor resulta insuficiente para modificar el sistema de responsabilidad civil del Código Civil. La ley ha de mirar en estos casos el resultado dañoso producido y no el fuero interno del causante del daño. Es irrelevante que el dueño o guardián de una cosa dañosa desarrolle tareas beneficiosas para la comunidad en general o que, por el contrario, sea una persona despreocupada respecto del bienestar general. Lo único relevante es el daño producido y la obligación legal de repararlo.

6. Conclusión

Es evidente que la falta de regulación legal del transporte benévolo acarrea consecuencias negativas al momento de determinar cuál es la responsabilidad del transportista cuando el transportado benévolamente sufre un daño en sus bienes o en su persona.

Como ocurre con el concepto de esta figura, cada autor sostiene un tipo de responsabilidad de acuerdo a la tesis a la cual adhiere. Es por ello que en cuanto a la responsabilidad en el transporte benévolo, habrá que atender a las escasas reglas que surgen de la jurisprudencia en cuanto al tema, hasta que finalmente, el transporte benévolo encuentre un lugar en nuestra legislación.

CAPITULO IV

Jurisprudencia Argentina y Extranjera

Sumario: 1. Introducción. 2.- Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. 3.- Otras decisiones recientes de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. 4.- Jurisprudencia extranjera. 5.- Conclusión.

1. Introducción

Durante el trayecto de este capítulo se presentarán los principales casos que han llegado nuestro más alto Tribunal. Se enunciarán las distintas pautas que surgen de estos casos.

También se analizará cómo otros Estados tratan en sus leyes al transporte benévolo y las diferencias con nuestro país.

2. La jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación

A) Casos clásicos:

Las posiciones adoptadas por la jurisprudencia federal y provincial para examinar los fundamentos del deber de responder en el transporte benévolo han sido reiteradamente estudiadas y ponderadas en trabajos de la doctrina nacional.

Los principales casos referidos al transporte benévolo son los siguientes:

1. El caso “Tomasetti de Bonicelli”

La Corte Suprema de Justicia de la Nación decidió en la causa “Tomasetti de Bonicelli, María y otra c/ Ferrocarriles Argentinos” del 7 de julio de 1992, declarar arbitrarios los fallos que limitan la responsabilidad en el transporte benévolo fundándose en la asunción de riesgos por parte del transportado. Entiende que el riesgo que asume el transportado benévolamente no alcanza al de perder la integridad físico o

la vida, a menos que debido a las circunstancias del hecho, esa consecuencia hubiere podido habitual y razonablemente sobrevenir, lo que permitiría asimilarlo a la culpa.

El caso trataba de un empleado del ferrocarril que viajaba junto a su hijo menor y a otros compañeros de trabajo en una camioneta propiedad de la empresa Ferrocarriles Argentinos. Se produjo un accidente en el que murieron padre e hijo. El vehículo era conducido por una persona dependiente de la empresa.

La actora inició dos juicios, una para reclamar por la muerte de su marido en tanto dependiente y otra para demandar por la muerte de su hijo. En este último, la Cámara Federal de Mendoza²³ disminuyó la indemnización por el menor en un 50%. El mismo tribunal reconoció que en el otro juicio iniciado por la actora había establecido la culpa exclusiva del conductor de la camioneta, sin embargo en el que se tramitaba la muerte del hijo, atribuye también la culpa al padre, pues éste asumió que su hijo corriera cierto riesgo previsible, aunque no estuviera en su ánimo, en circunstancias en que nada lo obligaba a correr riesgo.

Para revocar el fallo la Corte Suprema de Justicia de la Nación juzgó que el a quo había creado una causal de exención de responsabilidad no contemplada en las normas vigentes. En tal sentido, entendió que el mero aprovechamiento por parte del menor en un transporte benévolo no podía asimilarse a una culpa a los efectos de constituir causa o concausa adecuada en la producción del daño. La aceptación de los riesgos normales del viaje por el menor, o por su padre, no es causal de supresión de la responsabilidad por aplicación de los principios emanados de los artículos 1109 y 1111 del Código Civil.

²³ CFed. de Mendoza, sala B, 13-5-91, “Tomassetti de Bonicelli, María y otra c/Empresa Ferrocarriles Argentinos”, L. L 1991-E-439, con nota de Mosset Iturraspe.

En concreto, la Corte rechazó la teoría de la aceptación de los riesgos porque juzgó que el riesgo que asume el transportado benévolamente no alcanza al de perder la integridad física o la vida a menos que, debido a las particulares circunstancias del hecho del caso concreto esa consecuencia hubiera podido habitual y razonablemente sobrevenir, lo cual permitiría entonces una asimilación a la culpa.

Corresponde señalar, además, que el Tribunal puntualizó que había quedado acreditada la culpa exclusiva del conductor de la camioneta y que el encuadre jurídico dado por la Cámara- responsabilidad aquiliana en los términos del artículo 1109 del Código Civil- no había sido materia de agravio ante dicha alzada.

A la luz de estas consideraciones, la decisión de la Corte Suprema de Justicia de la Nación quedó estructurada en los siguientes términos:

- a. El transportador benévolo no puede alegar la teoría de la asunción de los riesgos por parte del transportado cuando ha quedado acreditada la “culpa exclusiva” de aquél en la producción del accidente de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 1109 del Código Civil.
- b. Resulta improcedente identificar al mero hecho de ascender a un vehículo automotor como un acto culposo que actuaría en el carácter de concausa en la producción de un daño.
- c. La teoría de la aceptación de los riesgos no supone que el transportado benévolo admita la posibilidad de perder la vida o un menoscabo a su integridad física.
- d. La exención de responsabilidad del transportador procede en el caso hipotético de que las consecuencias dañosas hubieran podido habitual y razonablemente sobrevenir. En este caso la supuesta aceptación de los riesgos es asimilable al concepto de culpa del artículo 512 del Código Civil.

Resulta apropiado destacar que la Corte no se expidió en este caso sobre la clasificación jurídica del transporte benévolo. En este sentido, el tribunal fue claro al señalar que el conductor había sido declarado culpable de acuerdo con lo prescripto por el artículo 1109 del Código Civil, razón por la cual nada se expresó sobre la relación del transportado con el transportador en los que se reclama un resarcimiento basado en los principios del artículo 1113 de aquel cuerpo legal.

Asimismo resulta pertinente señalar que la Corte parece haber efectuado una diferenciación entre la aceptación por el transportado de los riesgos normales del traslado (que no liberan al transportador) y la existencia de riesgos anormales (que bien podrían razonablemente sobrevenir). De todos modos, el más alto tribunal asimila este concepto a la culpa con lo que difícilmente pueda considerarse que sostiene la teoría de la aceptación de los riesgos que se dirige, por el contrario, a proteger al transportador benévolo como principio en el examen de este tipo de casos.

2. El caso “Tettamanti”

La Corte Suprema de Justicia de la Nación, reiteró los alcances de su doctrina en la causa “Tettamanti, Raúl Orestes y otros c. Baccino, Orlando Atilio y otros” del 30 de abril de 1996. Este caso produjo la muerte de la hija y hermana de los actores como consecuencia de un accidente ocurrido cuando iba como pasajera en un Renault 18 con otras cinco personas cuando ese vehículo fue embestido por otro automóvil conducido por Orlando Baccino quien fue demandado en la causa conjuntamente con el conductor del automóvil en el que iba la víctima.

El juez de primera instancia hizo lugar a la demanda contra Baccino- a quien consideró culpable exclusivo del accidente- y estimó que no había existido culpa de la víctima ni del conductor del automóvil en que ésta era transportada. Los actores y el

Asesor de Menores de Cámara apelaron la sentencia al considerar que también debió haberse declarado la concurrencia de culpa del conductor del Renault 18.

Ante dicha apelación, la sala K de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil entendió que correspondía eximir de culpa al transportador benévolo- sea que se lo juzgara desde una perspectiva contractual o extracontractual- porque si se considera tal modalidad de transporte como un acto jurídico, en todo lo que ello representa como productor de derechos, no podría dejar de señalarse la aceptación que supone por parte del transportado tal forma de desplazamiento. Se habría producido, en términos de la sentencia de alzada, “una suerte de participar con el otro en la creación de un riesgo al que ninguna de las partes puede considerarse ajena”.

La Corte entendió inadmisibles este criterio porque la Cámara había prescindido, sin dar argumentos suficientes, de la consideración de agravios conducentes para la adecuada solución del litigio. En tal sentido, el tribunal destacó que la alzada había considerado la participación de la víctima en la creación del riesgo cuando ese aspecto de la sentencia de primera instancia- relativo a la ausencia de culpa de Tettamanti- se encontraba firme y reiteró el criterio en punto a la necesidad de distinguir entre la utilización de un transporte benévolo y la culpa concurrente.

De acuerdo con estas consideraciones, el tribunal concluyó que la alzada había introducido en la sentencia una causal de exención de responsabilidad- la participación en la creación del riesgo- no contemplada en las normas vigentes. Por ser ello así, correspondía que los autos fueran devueltos a la segunda instancia para que se examinaran los agravios de los actores en torno a la responsabilidad del conductor del vehículo en el que era transportada la víctima.

La Corte basó su decisión en razones procesales y sustanciales. En efecto, el fundamento principal del pronunciamiento se encuentra en que la Cámara admitió la

culpa de la víctima (participación en la creación de un riesgo) cuando el juez de primera instancia había declarado a Baccino culpable exclusivo del accidente en una sentencia que había quedado firme en ese aspecto. El fallo de la Corte bien podría haber concluido aquí toda vez que esa razón bastaba para descalificar el pronunciamiento apelado.

Sin embargo, el Tribunal optó por profundizar el tema con fundamento en razones de derecho sustantivo. Así, el considerando 6º, párrafos segundo y tercero, pone en claro que no es exacta la asimilación entre el carácter de transportado benévolo con la culpa concurrente con transcripción, en lo pertinente, del fallo Tomasetti antes citado.

El considerando 7º del fallo vuelve a introducir argumentos formales mezclados con argumentos sustanciales. En efecto, la eventual participación en la creación del riesgo por el transportado benévolo no era procesalmente admisible en el caso porque había quedado consolidada la situación jurídica de la exención de la culpa de la víctima, sin perjuicio de lo cual el tribunal descarta la posibilidad de crear una exención de responsabilidad no contemplada por las normas vigentes.

3. El caso “Melnik de Quintana”

El caso “Melnik de Quintana, Mirna Elena y otro c. Carafi, Albero Manuel y otros” del 23 de octubre de 2001, tiene alcances distintos a los precedentes Tomasetti y Tettamanti en donde las salas respectivas habían analizado la cuestión a la luz del artículo 1109 del Código Civil. En efecto, la Corte tuvo que partir de la afirmación de la alzada en el sentido de que en los casos de reclamo por responsabilidad por el riesgo de la cosa en los supuestos de transporte benévolo, no existe responsabilidad del transportador porque en la creación de ese riesgo ha participado el propio transportado.

La reseña de los detalles fácticos del caso resulta imprescindible para comprender los alcances de la decisión del tribunal. El hijo de los actores viajaba con

destino a Punta del Este por la ruta nacional N° 14 con María Guadalupe de All- quien era titular del rodado- y con Juan Manuel Carafi que conducía el automóvil cuando chocó con un camión que transportaba ganado en un semiacoplado jaula. Quintana falleció y Carafi fue condenado en sede penal por lesiones y homicidio culposo.

La sala H de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil confirmó la sentencia que había rechazado la demanda respecto de la propietaria del automóvil con los siguientes argumentos:

a. La responsabilidad extracontractual del transporte benévolo impide que se condene al transportador cuando el daño es causado por el riesgo de la cosa por cuanto su reparación se basa en la creación de aquel en el cual también había participado el transportado.

b. El pasajero sólo puede obtener la reparación de los daños si se determina la actuación culposa del conductor en la producción del accidente en los términos del artículo 1109 del Código Civil.

La Corte desestimó este método de razonamiento con argumentos concluyentes.

En primer lugar, mantuvo la línea jurisprudencial de Tomasetti y Tettamanti en cuanto a que el carácter de transportado benévolo sólo implica la asunción de los riesgos normales del viaje. Esta conducta no es causal de suspensión o disminución de la responsabilidad prevista en los artículos 1109 y 1111 y la aceptación del riesgo no alcanza el de perder la vida o la integridad física salvo que la consecuencia dañosa hubiera podido ser razonablemente prevista.

En segundo término, el tribunal analizó la cuestión desde otra perspectiva porque a diferencia de lo que ocurría en los casos citados, la cuestión giraba en torno a la imputación de responsabilidad efectuada por los actores a la propietaria del automóvil

con sustento en el artículo 1113, segundo párrafo, del Código Civil. En este aspecto la sentencia destacó que en el marco del transporte benévolo debían aplicarse las siguientes pautas jurídicas:

a. La responsabilidad en el transporte benévolo, cuando la imputación del deber de responder del propietario se sustenta en artículo 1113 por la “participación de una cosa riesgosa”, solo requiere de la prueba de la relación de causalidad entre esta situación y el daño demostrado en la causa.

b. Resulta inadmisibles considerar que el transportado benévolo cuando el daño es causado por riesgo de la cosa- participa en la creación del riesgo conjuntamente con el transportador, salvo la demostración de circunstancias excepcionales.

c. El rechazo del factor de atribución basado en el riesgo de la cosa para el transportado supone una clasificación del riesgo no contemplada en el artículo 1113 del Código Civil.

Cabe puntualizar, finalmente, que el tribunal aclaró que esa participación no puede ser usada como asimilación lisa y llana a la culpa de la víctima ni como una causa o concausa adecuada en la producción del daño.

4. El caso “Pardo”

En el caso “Pardo, Rodolfo y otros c/Doscientos ocho transporte automotor y otro”, los actores iniciaron la demanda por los daños y perjuicios que sufrió su hijo menor en un accidente automovilístico en el que participó en su carácter de transportado benévolo. Demandaron al titular del dominio del vehículo particular, a su conductor (menor de edad), a la empresa transportista contra la que impactó el vehículo y a las aseguradoras de ambos automotores. Los actores, previo traslado de la demanda, desistieron de la demanda contra el conductor del automóvil particular, hijo del propietario, quien al momento del accidente era menor. En primera instancia se atribuyó

una responsabilidad del 50% a cada uno de los partícipes en el accidente, se condenó únicamente a la empresa de transporte público Dota S.A. a pagar por los daños y se extendió lo resuelto a las aseguradoras de los accionados en su calidad de citadas en garantía.

La Cámara revocó la sentencia. Llegados los autos a la Corte Suprema de Justicia de la Nación, según dictamen del procurador, se estableció que la sentencia de Cámara resultaba arbitraria, pues rechazó la demanda respecto del titular del vehículo que efectuó el transporte benévolo basándose en el desistimiento de la acción con relación a su conductor. Tal solución importa un apartamiento del sistema de responsabilidad objetiva que consagra el artículo 1113 del Código Civil. Se establece que la responsabilidad del dueño de la cosa y del autor del hecho dañoso es concurrente, pues mediando diversidad de título contra cada deudor, ha de estar en libertad el acreedor para dirigirse contra uno u otro obligado, o contra ambos, con el único límite de no poder cobrar doblemente, ya que el primer pago que se hiciera dejaría al otro sin causa. Cabe a su vez recordar que se estaría desvirtuando el concepto del artículo 1113 del Código Civil si se varía tal criterio, desde que al damnificado sólo le basta con establecer la relación de causalidad entre la cosa riesgosa y el daño.

Luego de la exposición de todos estos casos, se habla de una trilogía en los fallos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación con los precedentes “Tettamanti”, “Pardo”, y “Melnick”, en que consagra la responsabilidad objetiva del dueño o guardián en el transporte benévolo y la inexistencia en nuestro Derecho de la llamada “teoría de la aceptación de los riesgos”.

3. Otras decisiones recientes de la Corte Suprema de Justicia de la Nación sobre el transporte benévolo

a. Las costas

La Corte ha examinado la cuestión del modo en que debe enfrentar las costas la víctima de un transporte de este tipo en una situación en la cual resulta dificultoso determinar la mecánica del accidente. El Tribunal devolvió los autos a la alzada para que se examinara nuevamente la cuestión de las costas que habían sido impuestas al transportado benévolo que había demandado a su transportador. Existió disidencia de los doctores Nazareno, Belluscio, Petracchi y Boggiano que desestimaron el planteo por la vía del artículo 280 del Código Procesal²⁴.

b. Dueño y guardián como obligados concurrentes

Más relevante es la reciente decisión, a partir del caso “Pardo”, sobre el hecho de que no era óbice para condenar a la propietaria del automóvil el hecho de que el actor hubiera desistido de la demanda contra el conductor en un caso de transporte benévolo. En tal sentido el Tribunal estimó que en estos casos, la responsabilidad del dueño de la cosa y del autor del hecho dañoso con la cosa ajena es concurrente, pues mediante diversidad de título contra cada deudor, ha de estar en libertad el acreedor para dirigirse contra uno u otro obligado, o contra ambos, con el único límite de no poder cobrar doblemente.

Al damnificado sólo le basta probar- en el caso del artículo 1113 del Código Civil- la relación de causalidad entre la cosa riesgosa y el daño y la responsabilidad del dueño o del guardián son dos obligaciones independientes por cuanto cada uno responde por un título distinto frente al damnificado.

²⁴ Causa “Cherra, Patricia Viviana c. Jouan, Luis Alberto y otros”. 4 de mayo de 2000.

Teniendo en cuenta el enfoque de nuestra Corte Suprema de Justicia de la Nación, cabe preguntarse: ¿es justa la solución que diera respecto de la aplicación del artículo 1113, párrafo segundo, al transporte benévolo?, ¿Cuál de las funciones de la responsabilidad civil es la que prevalece, la compensación, la distribución, la eficiencia o la justicia?

Expone María Josefina Tavano, que analizando las distintas funciones de la responsabilidad civil podemos encontrar algunas respuestas a los interrogantes que genera este tipo de transporte.

1. Función de compensación

El artículo 184 del Código de Comercio es una norma de protección a los pasajeros, sin embargo, no fue una solución uniforme al momento de su sanción. En los Estados Unidos de América, las empresas ferroviarias respondieron sólo en caso de dolo o culpa. Es más, ni siquiera respondieron en caso de daños producidos a personas que se encontraban en el andén.

En nuestro país, el daño ocasionado en un accidente fue un costo empresario. Esta atribución se extendió a todo el transporte terrestre incluyendo al transporte de personas en automóvil, el que finalmente quedó abarcado por interpretación y aplicación del artículo 1113 del Código Civil. La atribución de costos que haga el sistema de responsabilidad civil en una determinada sociedad tiene importancia al momento de alentar o no ciertas actividades, así, las subsidia o no.

El criterio que se utilizó para otros tipos de transportes, como el marítimo y el aeronáutico, fue distinto; la responsabilidad adoptada fue subjetiva, con algunos supuestos de presunción de culpa, o subjetiva con inversión de la carga de la prueba y límites a la reparación, que ceden sólo frente a la existencia de dolo del transportador.

Se las consideró actividades riesgosas, menos rentables, vinculadas a legislaciones internacionales, pero lo cierto es que se estableció un régimen más favorable a las empresas para facilitar la contratación de seguros.

2. Función de distribución

Para esta postura el transportado debería ser asistido por el Estado y conforme a nuestro sistema constitucional, podría incluso demandar por la vía del amparo tutelado por el artículo 43 de la Constitución Nacional. Por tanto aparecería evidente que la benevolencia del transportador no es más que una forma por la cual la sociedad asume que los costos de quien sufre algún daño serán dispersados en el conjunto social respectivo. Las consecuencias del transporte benévolo son asumidas por el resto de la comunidad y la benevolencia del transportador es asegurada por los sistemas de seguridad social.

Si el Estado subsidia constantemente el transporte público, en manos de empresas privadas, con sumas millonarias y resultados que muchas veces no son los esperados, y puede incluso llegar a ser responsable por los daños que esas empresas causen por su falta de control, también podría subsidiar a un particular por un acto de solidaridad.

Si se subsidia a otros particulares, por qué no a un individuo que ha cumplido una función en una zona donde, tal vez, no llegue el transporte público, por qué no colaborar en una situación en que tal vez sea el único medio de llegar a cumplir una función pública (educación, salud o seguridad), o sea la buena voluntad, el don de gente de un particular.

Por otra parte, aun cuando se fije una responsabilidad integral, si ésta no puede hacerse efectiva por cualquier circunstancia, por ejemplo, la insolvencia, corresponderá igualmente al Estado asistir a la víctima.

1. Compensar

Una distribución de los daños, que aminore la responsabilidad del transportista benévolo, tiene la ventaja de que producido un daño, al momento de compensar no se produzca tal vez un daño mayor. La función de la responsabilidad civil no es sólo compensar si como contrapartida se produce un daño mayor, por ejemplo, dejar en la indigencia a quien actuó por solidaridad, o intentar proteger a la víctima con un responsable que carece de solvencia. Frente al dilema de proteger a la víctima y la injusticia de que repare integralmente quien actuó solidariamente hay que intentar no dejar una segunda víctima.

2. Eficiencia

Partiendo de la premisa de que el artículo 1113 se aplica al transporte benévolo, sin hacer otras distinciones, sino que la única diferenciación prevista para impedir la responsabilidad del dueño o guardián son las causales establecidas de caso fortuito, culpa de la víctima o de un tercero por quien no deba responder, sin que pueda invocarse la teoría de la asunción de riesgo, se la formule bajo la fórmula que sea, cabe preguntarse si es eficiente. Por todo ello muchos sostienen que es necesaria la norma que prevea la atenuación de la responsabilidad en este tipo de transporte.

3. Justicia

Una de las funciones básicas de la responsabilidad civil es la justicia, y a ella se recurre cuando se pretende aminorar la responsabilidad civil del dueño o guardián no

conductor, es decir, para limitar la aplicación del artículo 1113, para lo cual se expone diversos argumentos.

En primer lugar, sería necesario distinguir situaciones que son tratadas igual por la legislación, pero que en su naturaleza son bien distintas: el transporte comercial, oneroso, prestado por profesionales y el benévolo. Parece injusto responsabilizar por igual, en razón de su relación con la cosa, a un propietario transportista oneroso que a un propietario transportista benévolo, el cual actuó movido por la solidaridad.

4. Jurisprudencia extranjera

Francia

En Francia, en un primer momento, los tribunales se inclinaron por aceptar la teoría contractualista, aunque con posterioridad fue dejada de lado. Así es que en cierto tiempo se habló dentro de la doctrina de la culpa aquiliana de tres posiciones diferentes: algunos jueces consideraron que debía acreditarse la culpa del transportador para atribuirle responsabilidad en un evento dañoso, con fundamento en la aplicación de lo dispuesto en el artículo 1382 del Código Civil francés; para otros se requería de la existencia de una culpa grave, y en otros se aplicó la presunción de responsabilidad que adopta el artículo 1384.

Ante dicha situación, fue la jurisprudencia administrativa la que a través de una resolución del Consejo de Estado dictada el día 23 de julio del año 1926 estableció que la presunción de culpa que pesa sobre el automovilista no es aplicable en la hipótesis del transporte gratuito, criterio que luego fue adoptado por la Corte de Casación, ya que consideró que la presunción contenida en el artículo 1384 se estableció para proteger a las víctimas del daño causado por una cosa en el uso en que no les ha cabido ninguna participación. Si se sigue esta posición no podrían aplicarse las mentadas presunciones

en los casos de tratarse de un acto de cortesía, ya que la persona que consiente dicho transporte tuvo conocimiento o lo debió tener de los peligros a los que se exponía.

Estos fallos no aludían a una graduación de culpas, se hablaba de la culpa del guardián, por lo que se entendía que se trataba de la culpa común y no de la culpa grave.

Sin embargo, hubo criterios doctrinarios que seguían manteniendo el criterio basado en las presunciones, y se cree que debido a ello la Corte de Casación, en un pronunciamiento del año 1968, dictado por la Cámara Mixta, cambió su jurisprudencia, adoptando el criterio establecido por el artículo 1384 del Código Civil francés.

En Francia, regía la ley “Bidanter” que reguló los accidentes de circulación terrestre bajo un régimen unificado y sin hacer una distinción entre transporte benévolo u oneroso. Ubiría dice que esa norma fue innovadora y que encontró razón de ser en la necesidad de lograr mayor celeridad en los procesos de daños.

Italia

En la jurisprudencia italiana se puede hablar de un quiebre, de un antes y un después del año 1998. Entre los años 1951 y 1998 los fallos de la Cámara de Casación consideraban que si bien en el transporte benévolo se podía invocar la presunción de responsabilidad contra el dueño del vehículo implicado en el accidente, no se podía ir contra el propietario o conductor del vehículo donde él era transportado.

Es que hasta ese momento, el tribunal declaró la inaplicabilidad del artículo 2054. Se indicaba que el transportado benévolamente no era precisamente un tercero, basando esta idea en tres argumentaciones: 1) la posibilidad del transportado de apreciar preventivamente el riesgo de todos los daños que podían derivarle de la conducta culposa del conductor, cuya capacidad tenía que evaluar; 2) la exigencia de tutelar con mayor cuidado a aquellos que no viajando en el automotor encuentran mayor dificultad

en probar la culpa del conductor y en conseguir el debido resarcimiento, y 3) la iniquidad de esa presunción de culpa en contra de quien ha transportado por cortesía a otra persona que ha recibido un beneficio.

En el año 1998, en oposición a lo determinado con anterioridad, se estableció que el artículo 2054 del Código Civil italiano es una norma general que se aplica a todos los sujetos que han sufrido daños a causa de la circulación, incluido el transportado, cualquiera sea el título del transporte.

Kemelmajer estima que los argumentos utilizados para establecer la inaplicabilidad del artículo 2054 del Código Civil italiano no eran de acogida frente, a lo prescripto por dicha norma. La calidad de tercero no es un requisito exigido por dicho artículo. Esta autora afirma que aun cuando se aceptara que la ley efectúa la diferenciación, ella no puede ser evaluada fuera de la época en que se efectivizó. En el momento actual, según esta posición, no hay razón alguna para distinguir entre peatón y transportado. Ha pasado más de medio siglo desde la sanción del Código Civil de 1942, momento en que había una escasa circulación, circunstancia que hoy no se da, pues ha aumentado considerablemente la misma. Existen evoluciones en la persona, como asimismo en los riesgos, pues la situación que imperó en esa época no es la misma situación que se presenta en la realidad actual.

La Corte ha afirmado que la solución anterior desconocía la función social de las normas sobre los hechos ilícitos, cuya finalidad era la distribución del daño producido por la circulación de vehículos. Esta finalidad se ha acentuado con la incorporación de la ley de seguro obligatorio que incorpora la Directiva 5/84 del 29 de diciembre de 1983 de la Comunidad Europea.

Alemania

La jurisprudencia alemana ha decidido negar la existencia de un contrato en este tipo de transporte, porque considera que el solo hecho de tratarse de un transporte de cortesía no significa que el pasajero asuma el riesgo del mismo, ni su renuncia a la responsabilidad de quien lo conduce, para lo cual precisa un acuerdo previo que manifieste la voluntad de ambas partes.

Suiza

En este país, la ley federal sobre circulación indica que cuando el lesionado es transportado gratuitamente en el vehículo y su detentador no ha consentido ninguna falta, el Juez puede suprimir o reducir la indemnización.

Portugal

El Código Civil portugués de 1967 reza expresamente en su artículo 504, apartado 2º, que en el supuesto de contrato gratuito, el transportador responde por los daños causados culposamente, excluyendo, por tanto, el funcionamiento de la presunción de responsabilidad que el artículo 503 establece contra el guardián del vehículo.

5. Conclusión

Luego de haber analizado la jurisprudencia referida al transporte benévolo, es evidente que el encuadre de esta particular figura debe hacerse en la responsabilidad objetiva, y surge también la inaplicabilidad de la teoría de la asunción del riesgo en nuestro derecho.

CAPITULO V

Conclusiones y propuesta

Sumario: 1) Conclusiones finales. 2) propuesta

1) Conclusiones finales

El traslado solidario de familiares, amigos, desconocidos que se hallaban a la vera de los caminos es una actividad que precedió al transporte comercial. El transporte benévolo es considerado un transporte “altruista”, “de amistad”, “de favor”, “gracioso”, “desinteresado”. Aparece en esta figura la idea de solidaridad, de buena fe de los individuos que formamos parte de una sociedad.

Se encuentra en el transporte benévolo el ánimo de beneficiar por parte del transportador al viajero, que no está obligado a retribución alguna por el viaje. Es aquí donde surge el interrogante de la responsabilidad del transportador. Es por esto que hace ruido que el transportador benévolo que realiza un transporte con las características antes mencionadas, hace lo que cotidianamente llamamos un “favor” deba responder en forma integral frente al daño que sufre el transportado, incluso cuando la verdadera razón del accidente permanezca ignorada.

Pese a esta descripción del transporte benévolo, y las consideraciones de orden moral que podemos plantearnos, la única solución es que frente al daño que se ocasiona alguien debe responder por él. Sin embargo como ya vimos, varios autores intentan dar una solución intermedia al transporte benévolo. Algunos se apoyan en las razones éticas del derecho, otros en el criterio del juez al momento de resolver sobre un caso referido al transporte benévolo. Todos reparan en el origen de esta particular figura, que es simplemente brindar colaboración a otra persona frente a una necesidad.

Si bien en materia de transporte benévolo la única solución definitiva y completa del cuestionamiento sólo puede provenir de la ley, mientras tanto, es necesario

encontrar soluciones. Una de esas soluciones es la sostenida por Borda, quien entiende que resulta repugnante a la buena fe y a la lealtad, la conducta de quien recibió un servicio y luego no vacila en demandar por las consecuencias dañosas de un infortunio en que casi siempre resulta también perjudicado el conductor. El autor aminora la responsabilidad del conductor del transporte benévolo en virtud de las bases éticas del Derecho.

Luego de haber abordado el tema del transporte benévolo, haber analizado sus diferentes conceptos, su naturaleza jurídica, los caracteres que lo definen como tal, la responsabilidad que corresponde tanto al transportador como al transportado benévolo, podemos arribar a las siguientes conclusiones, que pueden dar un poco de luz a un tema que presenta oscuros y dudas:

1. El transporte benévolo debe encuadrarse dentro de la responsabilidad extracontractual. Transitar el camino de la responsabilidad contractual resulta mucho más fácil, pero no se puede encuadrar en el camino más fácil sino en aquel que realmente corresponde. Además, si se aceptara el encuadre del transporte benévolo en la órbita de la responsabilidad contractual, siempre le queda al actor la posibilidad de invocar la extracontractual en el supuesto del artículo 1107;

2. El fundamento de la responsabilidad extracontractual puede hallarse sustentado en las fuentes principales:

- La actitud culposa del conductor del vehículo que causa el daño transportado y se inserta en el artículo 1109 del Código Civil. En este caso corresponde a la víctima la prueba de la negligencia o imprudencia del conductor del automóvil quien, a su vez, puede invocar la culpa del transportado en los términos del artículo 1111 del Código Civil.

- El factor de atribución objetivo respecto del dueño o guardián de la cosa riesgosa o viciosa (artículo 1113, segunda párrafo, segunda parte del Código Civil) que sólo requiere la prueba de la relación de causalidad entre ella y el daño invocado por el transportado. En este supuesto, el transportador sólo puede liberarse si demuestra la culpa total o parcial de la víctima, la intervención de un tercero por quien no debe responder o el caso fortuito.

3. El transporte benévolo terrestre no se encuentra regulado en el Derecho argentino, a diferencia del la Ley de la Navegación y del Código Aeronáutico, que regulan el transporte benévolo marítimo y aéreo.

4. Los problemas que plantea el transporte benévolo terrestre no son sólo un problema de falta de legislación, sino también de justicia de la norma aplicable al tema.

5. La doctrina y la jurisprudencia han tratado de atenuar la responsabilidad del transportador benévolo invocando razones éticas, la teoría de la asunción del riesgo, la culpa concurrente.

6. La Corte Suprema de Justicia de la Nación ha examinado recientemente el tema del transporte benévolo con las siguientes consecuencias:

- Resulta inaceptable la concepción que impone al transportado la carga de asumir los daños sufridos en el transporte benévolo en virtud de teorías basadas en su participación en la creación del riesgo.

- El Tribunal estima que la aceptación de los riesgos en situaciones en las que pueda razonablemente sobrevenir un perjuicio para el transportado deben ser asimilados al concepto de culpa.

Otra solución encuentra sustento en el artículo 1069²⁵, por el cual se le permite al juez considerar la situación patrimonial del deudor en materia de daños, atenuando la

²⁵ El daño comprende no solo el perjuicio efectivamente sufrido, sino también la ganancia de que fue privado el damnificado por el acto ilícito, y que en este Código se designa con las palabras, "pérdidas e

indemnización de considerarlo necesario, con la salvedad de que no exista dolo del responsable del hecho.

Llambías²⁶ sostenía la conveniencia de una enmienda legislativa que alivie equitativamente la situación del responsable, y para ello proponía una modificación del artículo 1069, que en un segundo párrafo dijera: “cuando el daño fuese causado en la ejecución de una actividad practicada benévolamente a favor del damnificado, sin dolo del responsable, la indemnización será reducida equitativamente”.

2) Propuesta

Por todo lo expuesto, entiendo que es necesario en el caso del transporte benévolo, la incorporación de un nuevo párrafo en el artículo 1113 del Código Civil en el que expresamente se consagre la atenuación del transportador benévolo.

En consecuencia la mencionada norma queda redactada de la siguiente manera:

Artículo 1113: “La obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren los que están bajo su dependencia, o por las cosas de que se sirve, o que tiene a su cuidado.

En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiese sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder.

intereses”. Los jueces, al fijar las indemnizaciones por daño, podrán considerar la situación patrimonial del deudor, atenuándola si fuese equitativo, pero no será aplicable esta facultad si el daño fuera imputable al dolo del responsable.

²⁶ LLAMBIAS, Jorge Joaquín, “Responsabilidad civil originada en el transporte benévolo”.

Si la cosa hubiese sido usada contra la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián, no será responsable.”

El Juez tendrá facultad para morigerar sustancialmente el quantum indemnizatorio cuando el daño fuese causado por un transportador benévolo, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho.

Bibliografía General

- BREBBIA, Roberto, “Problemática jurídica de los automotores”, T. II Astrea, Buenos Aires, 2006.
- BORDA, Guillermo, “Tratado de Derecho Civil. Obligaciones”, T.II, 5ª ed., Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1983.
- CAZEAUX- TRIGO REPRESAS, “Derecho de las Obligaciones”
- KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, “Naturaleza Jurídica de la responsabilidad derivada del transporte benévolo de personas”
- KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída, “Nuevamente sobre los daños causados en el llamado transporte benévolo”, en Revista de Derecho de daños, N° 7, Daños en el transporte, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2000.
- LLAMBIAS, Jorge Joaquín, “Responsabilidad Civil originada en el Transporte Benévolo”
- MOSSET ITURRASPE, Jorge, “Responsabilidad por daños”, T. I, Ediar, Buenos Aires, 1971

Bibliografía Específica

- Código Civil de la República Argentina, con legislación Complementaria Ed. La Ley – Enero 2011.
- Constitución de la Nación Argentina, comentada, Ed., Bonum, 1994.

Jurisprudencia

- C. FED. de Mendoza, sala B, 13-5-91, “Tomassetti de Bonicelli, María y otra c/Empresa Ferrocarriles Argentinos”, L. L 1991-E-439, con nota de Mosset Iturraspe.
- “Cherra, Patricia Viviana c. Jouan, Luis Alberto y otros”. 4 de mayo de 2000.
- “Tettamanti, Raúl Orestes y otros c. Baccino, Orlando Atilio y otros”
- “Melnik de Quintana, Mirna Elena y otro c. Carafi, Albero Manuel y otros”

Índice

1- Resumen.....	3
2- Estado de la cuestión.....	4
3- Marco teórico.....	6
4- Introducción.....	9

Capítulo I

Transporte: Antecedente

I) Introducción.....	10
II) Transporte: antecedentes.....	10
III) Tipos de transportes.....	12
IV) Conclusión.....	19

Capítulo II

Transporte Benévolo

I) Introducción.....	21
II) Transporte benévolo: concepto.....	21
III) Caracteres del transporte benévolo.....	22
IV) Naturaleza jurídica de la responsabilidad del transporte benévolo.....	23
V) Conclusión.....	29

Capítulo III

Transporte benévolo: Responsabilidad

I) Introducción.....	31
II) La responsabilidad en el transporte aeronáutico y terrestre.....	34
III) La responsabilidad en el transporte benévolo terrestre: su atenuación.....	34
IV) Análisis de algunos supuestos.....	40
V) Conclusión.....	43

Capítulo IV

Jurisprudencia Argentina y Extranjera

I) Introducción.....	45
II) La jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación.....	45
III) Otras decisiones relevantes de la Corte Suprema de Justicia de la Nación sobre el transporte benévolo.....	54
IV) Jurisprudencia extranjera.....	58
V) Conclusión.....	62

Capítulo V

Conclusiones y Propuesta

I) Conclusiones finales.....	66
II) Propuesta.....	69

Bibliografía

I) Bibliografía general.....	70
II) Bibliografía específica.....	70
III) Jurisprudencia.....	70