

Poder Judicial de la Nación

En Buenos Aires, a los 29 días del mes de junio de dos mil veinte, se reúnen por vía remota los Señores Jueces de Cámara *Doctora María Elsa Uzal* (Vocalía N° 3) y el *Doctor Alfredo Arturo Kölliker Frers* (Vocalía N° 2), con asistencia de la Señora Prosecretaria Letrada de Cámara, para entender en los autos caratulados “**RODRIGUEZ HERMANOS TRANSPORTES S.A. C/ CAR SECURITY S.A. Y OTRO s/ Ordinario**” (*Expediente N° 4.081/2017*), originarios del Juzgado del Fuero N° 30, Secretaría N° 59, en los cuales, como consecuencia del sorteo practicado de acuerdo con lo establecido en el art. 268 CPCC, resultó que los Sres. Jueces de esta Sala habrán de votar en el siguiente orden: Vocalía N° 2, Vocalía N° 1 y Vocalía N° 3. Solo intervienen el *Doctor Alfredo Arturo Kölliker Frers* (Vocalía N° 2) y la *Doctora María Elsa Uzal* (Vocalía N° 3) por encontrarse vacante el restante cargo de Juez de esta Sala (art. 109, Reglamento para la Justicia Nacional).

Estudiados los autos se planteó la siguiente cuestión a resolver:

¿Es arreglada a derecho la sentencia apelada?

A la cuestión propuesta, el Señor Juez de Cámara *Doctor Alfredo Arturo Kölliker Frers* dijo:

I.- LOS HECHOS DEL CASO

(1.) “*Rodriguez Hermanos Transportes S.A.*” promovió demanda por daños y perjuicios contra “*Car Security S.A.*” y contra “*Oleiros S.A.*” procurando el cobro de la suma de pesos *doscientos ochenta y ocho mil cuatrocientos* (\$ 288.400), con más sus correspondientes intereses y costas.

En respaldo de su pretensión, la actora comenzó explicando que su actividad consistía en la prestación de servicios de transporte, traslado y distribución de encomiendas y cargas en general en la totalidad del territorio nacional, indicando que poseía prestigio en el rubro, destacándose por su responsabilidad, eficiencia y alto grado de compromiso con la satisfacción de las necesidades de su clientela.

Continuó señalando que con el objeto de brindar un servicio de mejor calidad a sus clientes, y a fin de garantizar un mayor nivel de seguridad, evaluó distintas ofertas de servicios de seguimiento satelital y bloqueo de vehículos, a fin de evitar, en la mayor medida posible, los episodios delictivos conocidos como de “*piratería del asfalto*”.

Luego de referirse a la antedicha modalidad delictual, precisó que la misma generaba pérdidas millonarias para las empresas transportadoras y sus aseguradoras, lo que llevó a su mandante a contratar los servicios publicitados por las firmas demandadas, -que giraban en plaza bajo la denominación “*LoJack*”- quienes se “jactaban” de contar con suficiente tecnología como para contrarrestar y neutralizar los



Poder Judicial de la Nación

mecanismos utilizados por las bandas delictivas dedicadas al robo de cargas transportadas.

Señaló concretamente que contrató el *Servicio de GPS Satelital Integral* con las demandadas para dos (2) camiones, uno marca *Scania*, modelo 250 93, dominio BPW 214, y otro marca *Ford*, modelo cargo 1730, dominio FCL 420; indicando que entre los dispositivos ofrecidos por ambas demandadas se destacaba el sistema "*antijamming*".

Explicó que a tenor de la publicidad efectuada por las requeridas, dicha modalidad de prevención, consistía en un sistema que detectaba la inhibición de las señales (efectuado por los piratas del asfalto), tanto GPS como GSM, con el fin de generar una alarma temprana y así comenzar el operativo de rastreo y localización antes que el robo suceda, a través de la red propia de antenas que captaban las señales de los VLU ubicados en todos los transportes, las cuales eran recibidas por la central de operaciones ante la detección de irregularidades.

Prosiguió su relato mencionando que ambas demandadas hicieron amplia difusión de dicho sistema, por lo que, con el propósito de brindar una mejor prestación a sus clientes, decidió la instalación en sus unidades de los sistemas de rastreo satelital, dentro de los cuales entre otras prestaciones, contaban con el referido servicio "*antijamming*".

De seguido, afirmó directamente que el sistema no funcionó, ello, a tenor de las circunstancias que relató, consistentes en el robo de la carga transportada en los dos (2) camiones de su propiedad, los cuales tenían contratado dicho servicio, ilícitos respecto de los cuales se explayó en forma separada para cada uno de los rodados.

En lo atinente al camión marca *Scania*, modelo 250 93, dominio BPW 214, manifestó que el 20.04.2015, este último, junto con el semirremolque marca Maldonado, modelo SR-CA, dominio JEQ 900, ambos de su propiedad, fueron objeto de un robo, el cual acaeció en la Autopista Perito Moreno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a la altura del estadio de Vélez Sarsfield. Señaló que el semirremolque se encontraba cargado con mil ochocientos (1.800) bultos de paquetes de cigarrillos los que totalizaban un valor de *un millón doscientos noventa y nueve mil setecientos quince con 45/100* (\$ 1.299.715,45).

Precisó que el camión *Scania*, contaba con diversos dispositivos de seguridad, provistos por las demandadas (que operaban comercialmente bajo el nombre "*Lo Jack*") entre las que enumeró: el dispositivo *antijamming*, botón de pánico, corte de



Poder Judicial de la Nación

combustible, llave o botón de inhibición, sensor de apertura de puertas de cabina, sensor desenganche del semirremolque y equipo de rastreo (VLU).

Postuló que, tal como le había sido referido por las demandadas y como surgía de la profusa publicidad que aquellas habían efectuado, el dispositivo *antijamming*, debía “disparar” una alarma a la central de monitoreo al momento de detectar la acción de artefactos que generasen ruido en frecuencias, (esto con el objetivo de bloquear el sistema de GPS necesario para rastrear la ubicación del rodado), precisando que al momento de producirse el robo, dicho dispositivo nunca funcionó.

Mencionó asimismo, que el sistema *antijamming* debería haber cortado el paso de combustible del camión, y enviar señales de alerta a través de la red de antenas propias de “*Car Security S.A.*”, de modo tal que el vehículo robado siguiese siendo pasible de rastreo y recupero a través de la fuerza policial (red de recupero vehicular asociada a los equipos VLU), mecanismo que tampoco se activó, lo que derivó en que, pese a que el vehículo disponía de todos esos dispositivos, el robo se perpetró sin que las demandadas lo detectasen, indicando que tampoco fueron capaces de establecer el recorrido y paradero del camión, del semirremolque y de la carga.

Afirmó que dicho episodio le ocasionó cuantiosas pérdidas. Indicó que el seguro contratado por su mandante por robo, tenía una franquicia, de modo tal que debió hacer frente con sus propios fondos a fin de resarcir a la dueña de la mercadería transportada -“*Tabacalera Sarandí S.A.*”- el daño ocasionado.

Describió de manera bastante pormenorizada lo acaecido una vez ocurrido el robo, postulando que si los sistemas contratados con las demandadas no hubiesen fallado -tal como ocurrió- se hubiese evitado el hecho delictual motivante del reclamo aquí efectuado.

Se explayó indicando que la señal de rastreo fué interferida, lo que evidenció una falla del dispositivo “*antijamming*”, cuya función reiteró, consistía -precisamente- ante la sustracción de la unidad protegida, en impedir de modo inmediato que los delincuentes interfieran la señal de localización necesaria para rastrear el vehículo en tiempo real, y que a su vez se activaran las restantes alarmas instaladas en el rodado.

Así, manifestó que a las 13:33 hs. del día 20.04.2015, se activó el rastreador, y diez (10) minutos después partió el vehículo con su carga desde la calle Gral. Hornos 200/250, del Partido de Avellaneda, Provincia de Buenos Aires. Que a las 14:15 del mismo día (momento del robo), el sistema contratado ubicó el vehículo en la Avenida Juan B. Justo al 9700-9800 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires,



Poder Judicial de la Nación

procediéndose a denunciar el siniestro a las 15:16, por intermedio de la firma “*Assist-Cargo*”, proveedora del servicio de custodia de camiones. Que el sistema de rastreo instalado en el vehículo, desde las 14:15 (momento del hecho delictual) hasta las 17:56 (3 horas y 41 minutos) informó que el mismo permaneció detenido en la señalada dirección sobre la Avenida Juan B. Justo. Que, cuatro (4) minutos después del último reporte en dicha ubicación, a las 18:00, el rodado “apareció” en el sistema en una posición en la ruta provincial n° 6, Km. 61, una ubicación distante a *sólo seis (6) kilómetros* de la localidad de Cañuelas, Provincia de Buenos Aires. Calificó tal circunstancia de “materialmente imposible”, en tanto ello implicaría que el camión sustraído hubiere efectuado *más de 40 kilómetros en sólo cuatro (4) minutos*.

Por ello, sostuvo que la señal de posicionamiento del rodado fue interferida, lo que implicaba que el sistema “*antijamming*” contratado específicamente para impedir dicha interferencia-, no funcionó de la manera pactada al momento de contratar su implementación, haciendo referencia a que la información suministrada al momento de colocar los sistemas hacía especial mención que, ante el uso de inhibidores de señal GPRS por parte de los “*piratas del asfalto*”, la propia red de antenas permitiría a través de los sensores “VLU”, ubicar igualmente la posición del rodado.

Mencionó asimismo que el sensor de apertura de puertas del rodado también falló, pues no activó alarma alguna pese a haber abierto los delincuentes las puertas de la cabina para desalojar al chofer y tomar el volante del camión.

En lo atinente a la reparación económica originada como consecuencia de la sustracción de la carga transportada, señaló que el valor de esta última ascendía a la suma de *pesos un millón doscientos noventa y nueve mil setecientos quince con 45/100* (\$ 1.299.715,45), tal como debidamente se consignara mediante la factura 005-00058124 de fecha 29.05.2015 emitida por *Tabacalera Sarandí S.A.*

Así, y en tanto la aseguradora, efectuó un pago en concepto de indemnización, por la suma de *pesos novecientos cincuenta mil* (\$ 950.000); y, que en tanto la accionante canceló íntegramente el valor de la mercadería siniestrada, por la suma de *pesos un millón veinte un mil trescientos cincuenta y ocho* (\$ 1.021.358), la diferencia correspondiente entre el valor de la carga y lo percibido por el seguro -*pesos setenta y un mil trescientos cincuenta y ocho* (\$ 71.358)-, fue afrontado por la accionante “RHT S.A.”.

A continuación, se refirió a las circunstancias que rodearon la sustracción del camión marca *Ford*, modelo cargo 1730, dominio FCL 420. Comenzó por señalar que con fecha 09.01.2014, suscribió con las demandadas la solicitud de servicios para el dicho rodado, y, en virtud de la cláusula I del contrato, “*Car Security S.A.*” se



Poder Judicial de la Nación

comprometió “... a la activación de medios tendientes al rastreo del vehículo, en el caso que el mismo sea objeto de robo o hurto, y a la atención de las alarmas en las situaciones que se definen como tales...”, precisando también que los servicios contratados bajo la modalidad “solución cargas full”, consistieron en la instalación de un equipo GPS Satelital que incluía: botón de pánico; apertura de puerta; desenganche de semi/acoplado; corte automático de combustible; desconexión de batería; llave inhibidora; y, como servicio adicional, el ya indicado sistema antijamming. Prosiguió relatando que su mandante cumplió con la contraprestación establecida en la cláusula VII del contrato, esto es, el pago mensual en concepto de precio por la prestación del servicio, el cual era “prestado mediante su tercerización por “Car Security S.A.” y facturado por “Oleiros S.A.”.

Indicó que con fecha 06.07.2015, es decir con posterioridad al hecho delictivo, la codemandada “Car Security S.A.” certificó que el rodado dominio FCL 420 poseía el sistema de monitoreo *GPS satelital Lo Jack Secure Logistics*, y que el mismo se encontraba en perfecto estado de funcionamiento, controlando las siguientes variables: plaqueta antijamming, botón de pánico, corte de combustible, llave o botón de inhibición, sensor de apertura de puertas de cabina, sensor de desenganche de semi, VLU (equipo de rastreo).

Continuando con el relato del siniestro, refirió que con fecha 07.06.2015, el camión, como así también el semirremolque marca Maldonado, dominio NDD 793, fueron objeto de un robo, el cual acaeció en la ruta nacional N° 7, a la altura de la localidad de Justo Daract, Provincia de San Luis, señalando que a pesar de que el vehículo disponía de todos los dispositivos a los que hiciera referencia, el robo se perpetró sin que las demandadas atinasen a detectarlo y, una vez perpetrado el mismo, no fueron capaces de establecer ni el recorrido ni el paradero del camión, del semirremolque y de la carga, razón por la cual siendo que no fue hallado sino hasta la oportunidad en que el chofer del mismo y los custodios, que fueron reducidos por los delincuentes al momento del ilícito, se reportaron desde la localidad de Achiras, Provincia de Córdoba.

Agregó que la carga, compuesta de 30 pallets que contenían *mil ochocientas (1.800) cajas de cigarrillos* por un valor de pesos un *millón cuatrocientos doce mil ciento veinte* con 82/100 (\$ 1.412.120,82) fue íntegramente robada, lo que le ocasionó importantes pérdidas pecuniarias, ello en tanto el seguro contratado para tales siniestros, poseía una franquicia a cargo del asegurado, por lo que debió abonar a la propietaria de la carga transportada el costo de la misma.



Poder Judicial de la Nación

Así, indicó que los dispositivos contratados suponían la facilitación del pronto hallazgo del rodado, con la consecuente posibilidad de impedir la sustracción de la carga; y que, tal como ocurriera con el otro rodado sustraído (el camión marca Scania), el sistema probó ser ineficaz, todas vez que ninguno de los dispositivos funcionó como debía, lo que implicó un “vaciamiento de la prestación”, toda vez que los medios contratados para la protección de los vehículos y su carga transportada, fueron la causa fin de la contratación del servicio en cuestión.

Continuó señalando que con fecha 08.06.2015, la gerencia de operaciones de “Car Security S.A.” y “Oleiros S.A.” realizó un informe referido a la sustracción del vehículo, confirmando que la última verificación técnica había resultado normal y el móvil poseía equipo GPS con todos sus accesorios, y que a tenor del “recorrido histórico” del vehículo provisto por la codemandada Car Security S.A., se observaba que el día 07.06.2015 a las 21:16 hs., se produjo el último reporte de posición del mismo, el cual lo ubicó en la ruta nacional n° 7, km. 638, situado dicho punto a 12,19 kilómetros al noroeste de la localidad de Justo Daract, del Departamento de General Pedernera, Provincia de San Luis, desconociéndose posteriormente su paradero, afirmando que a partir de dicho reporte, el sistema GPS dejó de funcionar, reactivándose el servicio a las 0:19 del día siguiente (08.06.2015), luego de *más de 3 (tres) horas*, y que el sistema *antijamming*, jamás se activó, hallándose el rodado siniestrado en la localidad de Achiras, Provincia de Córdoba, sin rastros de la carga transportada.

Tal como ocurriera con el restante vehículo siniestrado, en lo atinente a la reparación económica originada como consecuencia de la sustracción de la carga transportada, señaló que en tanto la aseguradora, efectuó un pago en concepto de indemnización, por la suma de *pesos novecientos cincuenta mil* (\$ 950.000); y, que en tanto la accionante canceló íntegramente el valor de la mercadería siniestrada, la diferencia correspondiente entre el valor de la carga y lo percibido por el seguro que ascendió a la suma de *pesos doscientos diecisiete mil cuarenta y dos* (\$ 217.042), fue afrontado por la accionante.

Relatadas entonces las circunstancias relativas a la sustracción de los vehículos y su carga, prosiguió la accionante refiriendo el profuso intercambio epistolar que se dio entre las partes con motivo de los ilícitos acaecidos, que dio comienzo el día 14.07.2015, con la intimación a las demandadas al pago de las sumas que dijo haber afrontado la parte actora a raíz de los ilícitos referidos, concluyendo el intercambio epistolar, sin haber arribado a acuerdo alguno.



Poder Judicial de la Nación

Así las cosas, la accionante le endilgó a las demandadas la responsabilidad por los perjuicios económicos sufridos, en base al incumplimiento contractual en el que habrían incurrido.

Para sustentar tal afirmación, señaló que entre las partes se celebró un contrato bilateral, escrito, oneroso en conformidad con lo dispuesto por el art. 957 sigs. y conchs. del Código Civil y Comercial de la Nación. A través de él, las partes se comprometieron, por un lado, a brindar servicios de alarmas, rastreo y bloqueo de marcha de vehículos de carga, y por el otro, a abonar mensualmente el precio de tales servicios, fijado a voluntad por las proveedoras. Que a tales efectos, las demandadas se obligaron a la activación de medios tendientes al rastreo de los vehículos, en el caso que los mismos fueran objeto de robo o hurto.

Agregó que cumplió rigurosamente con la contraprestación establecida en la cláusula VII del contrato celebrado, esto es, el pago de los cánones mensuales en concepto de precio y como retribución por la prestación del servicio contratado, y, que, los dispositivos contratados fallaron en el momento indicado para evitar los robos de los rodados.

Y en cuanto al factor de atribución de la responsabilidad endilgada, postuló que el incumplimiento contractual se extendía a todas las prestaciones ofrecidas y publicitadas por las demandadas, ello en tanto, como ya señalara, no funcionaron ninguno de los servicios contratados.

Postuló de seguido que la acción u omisión de las demandadas era por sí misma apta para ocasionar el daño ocurrido, según el curso ordinario de las cosas, volviendo a insistir en que el contrato celebrado entre las partes tuvo como finalidad la de proteger y asegurar los vehículos y las cargas transportadas, y que si se hubieran activado adecuadamente los sistemas instalados, los agentes policiales podrían haber interceptado los rodados durante el recorrido, razón por la que las requeridas estaban obligadas a resarcir el perjuicio causado.

Cuantificó por último el daño reclamado, fijándolo en la suma de *pesos doscientos ochenta y ocho mil con cuatrocientos* (\$ 288.400), o lo que en más o en menos resultare de la prueba a producirse en estas actuaciones, con más sus intereses.

(2.) Corrido el pertinente traslado de ley, las accionadas “*Car Security S.A.*” y “*Oleiros S.A.*” –quienes comercialmente operan en el mercado con el nombre “*Lo Jack*”, comparecieron simultáneamente al juicio mediante la presentación que corre agregada a fs. 174/185, mediante la cual contestaron la demanda incoada y solicitaron el rechazo de ella, con costas. Tras efectuar una pormenorizada negativa de los extremos



Poder Judicial de la Nación

invocados por la accionante en su escrito inaugural, procedieron a brindar su versión de los acontecimientos. En ese sentido señalaron que la realidad de los hechos resultaba ser distinta a la relatada por la parte actora y que no resultaban ser responsables por los supuestos daños y perjuicios que habría sufrido el actor en ocasión de los supuestos robos, ocurridos los días 20.04.2015 y 07.06.2015, resistiendo asimismo la procedencia de tener que soportar la restitución de la suma de dinero pretendida por la parte actora.

Comenzaron por señalar los alcances del servicio contratado, al que describieron compuesto esencialmente por tres (3) prestaciones distintas: i) la posibilidad de que el cliente, mediante el uso de Internet, efectuase por su cuenta el seguimiento satelital del vehículo afectado al servicio, ii) la atención de ciertas alarmas en la central de operaciones de las accionadas (sensor de botón de pánico, sensor de apertura de puertas, sensor desenganche de acoplado, antijamming), y iii) que ante denuncia por parte del cliente de un evento de robo o hurto del vehículo, se activasen los medios con que cuenta la empresa demandada tendientes a rastrear y localizar el vehículo, indicando que, por una cuestión meramente operativa las prestaciones indicadas como i) y ii) eran prestadas por “*Oleiros S.A.*”, mientras que la iii) era brindada por la restante codemandada “*Car Security S.A.*”.

Indicó que, para la efectiva prestación de tales servicios, se valía de diferentes tecnologías y aparatología, que eran colocadas previamente en los vehículos. Prosiguió señalando que el seguimiento satelital de la ruta trazada por el vehículo que podía realizar el cliente a través de internet (prestación i) se hacía mediante tecnología conocida comúnmente como GPS, refiriendo que dicho equipo permitía a su vez la configuración de ciertas alarmas que son recibidas en su central de operaciones, señalando que al detectar que alguna de estas alarmas se dispara, de forma inmediata su mandante debía de comunicarse con los teléfonos de contacto entregados oportunamente por el cliente y le informaba a este último de dicha situación; y que, ante un caso de denuncia de robo o hurto del vehículo, procedía a activar el equipo de radiofrecuencia instalado a fin de que la señal que emitiese el equipo pudiera ser captada por los distintos medios propios de rastreo que poseía: antenas fijas y móviles rastreadores (prestación iii).

De seguido refirió que el accionante optó por no contratar los servicios específicos a los fines de proteger mercadería transportada, tales como el "geolocalizador" y el "monitoreo activo", los cuales permitían monitorear permanentemente la flota por parte de su central de operaciones.

Prosiguió analizando los siniestros denunciados por el accionante, indicando en primer término -y respecto del siniestro de fecha 20.04.2015 que habría involucrado al rodado dominio BPW-214- que reconocía que el actor había contratado



Poder Judicial de la Nación

respecto de dicho rodado diversos servicios, tales como: equipo de seguimiento satelital 24hs, dispositivo VLU *antijamming*, botón de pánico, corte de combustible, sensor de apertura de puertas de cabina, sensor de desenganche de semirremolque y llave inhibidora o botón, indicando que los servicios que brindaban las accionadas eran herramientas que tenían como finalidad intentar disminuir las posibilidades de ocurrencia de un siniestro pero de ningún modo garantizaban que las accionadas efectivamente impidieran la perpetración de un ilícito, siendo la obligación que asumieron aquellas una de medios y no de resultado.

Detalló puntualmente el funcionamiento de los dispositivos instalados en el rodado dominio BPW-214, precisando que el equipo de seguimiento satelital funcionó perfectamente, y al no detectarse inhibición alguna no se activó ninguna alarma en la central de operaciones; que el botón de pánico –que disparaba una alarma en la central de operaciones al ser presionado- no fue accionado por el chofer del camión y por lo tanto no se disparó alarma alguna; que el sensor de apertura de puertas de cabina no se activó, por lo que tampoco se prendió ninguna alarma; que el sensor de desenganche que disparaba una alarma en el centro de operaciones de las requeridas, se activó una sola vez a las 12:15hs. del día del robo, pero habiéndose comunicado con la accionante, informándole esta última que el rodado se encontraba en el interior de su base y por lo tanto se procedió a desactivar la alarma y suspender el corte de combustible, habiendo ocurrido lo mismo con el corte de combustible –el cual se activaba juntamente con la alarma de desenganche; y respecto de la llave inhibidora o botón, la cual producía la inhabilitación de los sensores de apertura de puertas y desenganche, señaló que el mismo no fue presionado razón por la cual el sistema no fue activado.

Señaló que, por todo ello, la codemandada “*Oleiros S.A.*” cumplió con su obligación respecto de cada servicio contratado y que en ningún momento se obligó a impedir el siniestro y/o el robo del vehículo. Añadió que los servicios contratados tenían como finalidad disminuir las posibilidades de ocurrencia de robo de los rodados, no de su carga, precisando que el objeto del rastreo era el vehículo y eventos relativos al mismo. Y en cuanto a la restante codemandada “*Car Security S.A.*”, indicó que con fecha 14.07.2015, negó la existencia del siniestro y su responsabilidad respecto del mismo, aduciendo que apenas de recibida la denuncia de robo del semirremolque marca Maldonado, modelo SR-CA, dominio JEQ 900 – remolcado por el camión Scania- se procedió a activar los medios de rastreo situación que motivara el hallazgo del rodado a las 18.15 hs. del día 20.04.2015 en la Autopista Ezeiza - Cañuelas, bajada de la Ruta N° 6, lo que implicó que el vehículo fue efectivamente recuperado, reiterando en consecuencia que dio cabal cumplimiento con la obligación contractual asumida.



Poder Judicial de la Nación

Con respecto al siniestro de fecha 07.06.2015, que habría involucrado al rodado dominio FCL-420, señaló que “*Car Security S.A.*”, mediante la carta documento N° 688189296 de fecha 29.09.2015, negó que le proveyera servicio alguno al camión marca Ford modelo Cargo 1730 dominio FCL-420, pues el servicio de activación de medios de rastreo provisto a través de un equipo de radiofrecuencia denominado VLU se instaló en el acoplado/semirremolque dominio NDD-793, y no en el camión dominio FCL-420. Postuló al igual que en el caso del otro siniestro, que el servicio instalado de ningún modo impedía que se perpetrara un robo, sino que se activaba en función de la denuncia ante el robo o hurto ya ocurridos, a fin de determinar la localización del vehículo, no suponiendo la prevención de hechos delictivos, ni el impedimento de sustracción de cargas.

Indicó que ante la denuncia de robo del dominio acoplado/semirremolque dominio NDD-793 efectuada el día 07.06.2015 a las 00.17 hs. procedió a activar, a las 00.19 hs. todos los medios de rastreo que poseía (antenas fijas del país y rastreadores móviles de Mendoza y de Córdoba y el piloto avión grupo halcón), lo que daba cuenta que “*Car Security S.A.*” dió cumplimiento con su obligación activando todos los medios a su alcance a los fines de intentar localizar el vehículo robado. Expuso que también la codemandada “*Oleiros S.A.*” también cumplió con las obligaciones asumidas conforme el servicio contratado insistiendo en que en ningún momento se obligó a impedir el siniestro, asegurando -nuevamente- que los servicios contratados tenían como finalidad disminuir las posibilidades de ocurrencia de robo del vehículo, no así de la carga que este último transportase.

En cuanto a la relación contractual que las unió con la accionante, las demandadas señalaron que la misma tuvo por objeto la prestación de un servicio con la diligencia apropiada independientemente de su éxito, ello de conformidad con lo normado por el art. 774 CCyCN, reiterando en tal sentido que el servicio prestado incluía más de una prestación, las que se complementaban entre sí para lograr mayor eficiencia, por lo cual, contrariamente a lo postulado por la parte actora no garantizaron las accionadas los recupero de los vehículos robados, como así tampoco la posible mercadería que en los mismos fuera transportada.

Reiteraron las prestaciones que garantizaron, refiriendo asimismo que el demandante sabía que las mismas consistían en que -ante la denuncia de robo por parte del cliente- se efectúen los rastreos para intentar recuperar el vehículo. Refirió que la parte actora basaba su demanda en el supuesto no funcionamiento del servicio adicional conocido como “*antijamming*”, presuponiendo que la señal GPS fue inhibida, no aportando ningún elemento probatorio de dicho extremo.



Poder Judicial de la Nación

Indicaron que dicho servicio de “alerta temprana” era una herramienta que ofrecía blindaje a las flotas en caso de haberse detectado una inhibición de la señal GPRS la cual posibilitaba el monitoreo de éstas últimas, afirmando que en ninguno de los dos casos objeto de la presente “*litis*” hubo registros de que la aparatología instalada en los vehículos afectados al servicio, hubieran sido inhibidos en las señales que emitían, y el sistema “*antijamming*” no disparó la alarma en la central de operaciones tal como consecuencia de una hipotética falta de la señal GSM-GPS, pues tal extremo, en el caso de autos, no ocurrió.

No obstante lo afirmado, postularon seguidamente que los motivos por los cuales los dispositivos GPRS y/o VLU podrían no haber emitido señales de alarma eran numerosos y no todos estos se correspondían con errores de las demandadas, señalando que los delincuentes han desarrollado numerosas formas para intentar burlar dichos sistemas, como por ejemplo averiar la antena del propio dispositivo o bien desconectarlo. Por ello afirmaron que el objeto del contrato que la unió con la accionante fue cumplido, pues ambos rodados fueron recuperados.

Insistieron en la existencia de distintos servicios para proteger las cargas o mercaderías que se transportan denominados “*geolocalizador*” y “*monitoreo activo*”, los cuales debieron de ser contratados por su contraria, extremo que no fue configurado en la especie.

Postularon en consonancia con todo lo expuesto, que el servicio contratado por la parte actora fue eficaz en el cumplimiento de su objeto, cual era el de recuperar los vehículos, reiterando que los servicios instalados no garantizaban el no robo de los vehículos afectados al servicio como así tampoco el de las mercaderías transportadas; y que las obligaciones asumidas por las demandadas constituyeron obligaciones de medios consistentes en la puesta en marcha de los medios adecuados para permitir el rastreo y la eventual localización y recupero de los vehículos robados y atención de las alertas recibidas, no habiendo asumido en momento alguno que ante la intervención de terceros causantes de hechos delictuales, no terminaría configurándose el robo y/o hurto intentado por aquellos. Agregaron que la parte actora era conocedora de tal extremo, al punto que contrató un seguro contra robo de la mercadería que transportaba. Por lo que, si contrató un seguro sobre la carga con una franquicia, no podía pretender trasladar a las demandadas la obligación de reparar al no asegurar el total del valor transportado, o sea, sin franquicia.

A continuación, refirieron que la demanda tenía como objeto que se abone a la actora la suma de *pesos doscientos ochenta y ocho mil cuatrocientos* (\$



Poder Judicial de la Nación

288.400), suma que se correspondería con la diferencia que en más aquella le habría abonado al propietario de la carga supuestamente sustraída.

Entendieron improcedente el reclamo, precisando que además de haber puesto la mayor diligencia y de no haber incumplido con ninguna obligación que estuviese a su cargo, los rodados finalmente fueron hallados y que las alarmas y/o alertas funcionaron perfectamente, prueba de ello era que a las 12:15 hs. del mismo día de uno de los siniestros, 20.04.2015, se activaron tanto el sensor de desenganche como el de corte de combustible lo que motivara que personal de la empresa se comunicara con el actor quien informó que el vehículo estaba en la base desestimándose el suceso. Postuló que la no emisión de alarmas al momento de perpetrarse los supuestos robos no implicaba necesariamente el mal funcionamiento del servicio, pues podía haber obedecido tal acontecer a la no producción del evento en cuestión, a la intervención de terceros, a la existencia de un empleado infiel, a la negligencia propia del actor en el uso de los servicios, etc.

Señalaron asimismo que los pagos efectuados por el actor al supuesto propietario de la mercadería sustraída fueron voluntarios, pues no existió obligación legal ni contractual, ni orden judicial alguna, que lo compeliere a realizarlos y, por ende, no podía exigirse su repetición, citando a tales efectos lo dispuesto por el art. 1.286 CCyCN que dispone que si el transpone es de cosas, el transportista se excusa probando la causa ajena, tal como aconteció según el propio relato de la actora.

Refirieron asimismo la ausencia del correspondiente contrato de transporte de la mercadería, como así también de su facturación, por parte de “*Tabacalera Sarandi S.A.*” supuesta dueña de la carga transportada. Mencionaron también que no existía constancia del efectivo pago de la mercadería transportada a su propietaria, habiendo adjuntado únicamente la accionante, los recibos de pago de la mercadería en cuestión, cuando tales constancias se mostrarían insuficientes para comprobar que la accionante transportó la carga supuestamente sustraída, al no haber incorporado a las actuaciones las “cartas de porte” correspondientes, ni el contrato de transporte entre el actor y el dueño de la mercadería, ni ninguna otra documental respaldatoria de la operación entre estos últimos, más allá de los recibos antes mencionados.

Luego de ofrecer la prueba que estimaron necesaria a fin de abonar su postura, indicaron que por todos los motivos expuestos no debían las demandadas responder frente al actor por los pagos realizados por este último, solicitando que como consecuencia de ello se rechazara en todas sus partes la demanda interpuesta con costas a cargo de la parte actora.



Poder Judicial de la Nación

(3.) Integrada la “litis” del modo que fue expuesto precedentemente, se resolvió abrir la causa a prueba y habiéndose producida esta última del modo que dan cuenta las certificaciones actuariales obrantes a fs. 405 y a fs. 408, se pusieron los autos para alegar, habiendo hecho uso de tal derecho tanto la accionante como la demandada mediante las presentaciones que obran agregadas a fs. 416/421 y a fs. 423/425, respectivamente, dictándose finalmente sentencia definitiva en fs. 429/438.

II.- LA SENTENCIA APELADA

En el fallo apelado, el Sr. Juez de grado tuvo por probados los robos acaecidos en función de los cuales se vieron involucrados los vehículos de la actora, como así también tuvo por cierto que no se activaron, ni las alertas correspondientes ni los restantes sistemas de rastreo satelital instalados en los rodados, por lo que consideró que las accionadas incumplieron con el contrato celebrado con la accionante. En función de ello, entendió que aquellas debían de asumir los daños sobrevinientes y, por ello, hizo lugar a la demanda, condenando a “Car Security S.A.” y a “Oleiros S.A.”, a abonar a la accionante la suma de *pesos doscientos ochenta y ocho mil cuatrocientos (\$ 288.400)*, con más sus respectivos intereses a calcularse según la tasa que cobra el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones ordinarias de descuento a treinta (30) días sin capitalizar, con más las costas del proceso.

Para así decidir, el sentenciante tuvo por acreditada en primer término la relación contractual habida entre las partes en litigio, como así también que la accionante fue víctima de dos (2) robos que involucraron sendos rodados de esta última, tal como esta última lo denunciara como base de su demanda.

Señaló que de las constancias obrantes en la causa surgía de modo incontrastable, que el 20.04.2015 se iniciaron las pertinentes actuaciones por el robo de un camión marca Scania, modelo 250 93, dominio BPW-214, con semirremolque marca Maldonado, modelo SR-Ca, dominio JEQ-900, color blanco y rojo, con la inscripción “*Trans Rodríguez y Hnos*”, cargado con *mil ochocientos (1.800) bultos* (paquetes de cigarrillos), acaecido en la autopista Perito Moreno a la altura del estadio del Club Atlético Vélez Sarsfield, en el barrio de Liniers de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, precisando que en el informe de la gerencia de operaciones de “Lo Jack” se consignó que el mismo día 20 de abril de 2015, a las 15:16 hs., un empleado de la firma “Assist Cargo” informó la sustracción del rodado en cuestión.

Y, en torno al restante ilícito denunciado por la accionante, tuvo por probado, que la policía de la localidad de Achiras, Provincia de Córdoba, certificó que se labraron actuaciones sumariales el día 07.07.2015, con intervención de la Fiscalía de Instrucción de Tercera Nominación a raíz de la denuncia como *robo calificado por el uso de arma de fuego*. También precisó que el informe de la gerencia de operaciones de “Lo Jack” daba cuenta de las circunstancias que rodearon el robo del camión marca



Poder Judicial de la Nación

Ford, modelo cargo 1730, dominio FCL-420, surgiendo de dicho instrumento, y que el 06.07.2015 se comunicaron de la empresa accionante informando que la custodia de dicho rodado, había perdido contacto en la Ruta Nacional n° 7, a la altura de la localidad de Justo Daract, Provincia de San Luis, dejando de reportar el sistema GPS a las 21:16 hs. del mencionado día.

Establecido lo anterior, señaló que si bien era cierto que mediante la suscripción del contrato las accionadas asumieron únicamente una obligación de medios y no de *resultado*, al establecer los alcances del servicio en la cláusula primera de la propuesta que consistiría “*en la activación de medios pendientes de rastreo del vehículo, en el caso que el mismo sea objeto de robo o hurto, y la atención de alarmas de las situaciones que se definen como tales...*” afirmó que las demandadas se obligaron a activar los medios de rastreo del vehículo y a atender las alarmas, precisando también que el denominado servicio de *antijamming*, hubo de haber suscitado una razonable expectativa por parte de la accionante, de que el rastreo funcionaría frente a la inhibición del sistema de GPS.

El Señor Juez “*a quo*” realizó luego un *racconto* de la actividad probatoria desarrollada en el marco de las actuaciones. Señaló en primer lugar, que al momento de prestar declaración “*testimonial*”, el presidente de la actora, declaró que las accionadas le ofrecieron el sistema *antijamming*, precisamente, para solucionar los problemas generados por la “*piratería del asfalto*”, toda vez que tal servicio *no podía ser inhibido por los sistemas que utilizan estas bandas para romper la comunicación entre el camión y la central de “Lo Jack”*, indicando dicho testigo que le aseguraron que si hubiera inhibición se cortarían el combustible y se mandarían las alertas correspondientes, extremos que fueron ratificados por los demás testigos incluidos los propuestos por las demandadas.

En torno a la prueba pericial de ingeniería electrónica, señaló el Magistrado que el experto evaluó los informes generados a través de los sistemas informáticos de las requeridas, detallando los dispositivos que tenían instalados los camiones de la accionante y describiendo sus características, haciendo referencia el perito al sistema GPS utilizado para detectar posición y velocidad, el VLU que utiliza medios alternativos al GPS para conocer la posición del vehículo, y el VLU *Antijamming*, que utiliza medios alternativos al GPS para conocer la posición del vehículo, con sensor de puertas de cabina, llave inhibidora, sensor de desenganche acoplado, corte de combustible y botón de pánico.

Indicó también el perito, respecto del rodado dominio BPW-124, que observó un comportamiento anómalo del dispositivo GPS con fecha 20.04.2015 entre las 14:15 hs. y las 17:56 hs., señalando que durante ese lapso, el GPS transmitió a la central los datos de posición y velocidad, con inconsistencia en dichos datos, en tanto el



Poder Judicial de la Nación

dispositivo informó una posición fija y una velocidad constante de 32 km/h, lo cual no resultaba físicamente posible. Añadió que el informe de ubicación y velocidad del dispositivo GPS reportó a las 18:00 hs. que el vehículo circulaba por la ruta provincial 6 a la altura del km. 61 al 67. Es decir, que cuatro (4) minutos después el vehículo se había desplazado a una distancia mayor a 60 km respecto de la última posición, lo cual tampoco resultaba posible ya que implicaría que el camión se hubiese desplazado a una velocidad mayor a los 900 km/h. Por ello, el experto concluyó, entonces que durante el lapso indicado, el dispositivo GPS se desempeñó en forma anómala.

En lo atinente al vehículo dominio FCL-420 el experto observó que el dispositivo GPS dejó de notificar datos a central a partir de las 21:16 hs. del día 06.07.2015, informando que el equipo no reportó alarmas en dicho plazo.

En función de ello y en base a la referida actividad probatoria desplegada en el marco de las actuaciones, entendió probada la denuncia de la actora en punto a que se registró una falla en el sistema *antijamming*, el cual, frente a una inhibición de la señal de GPS, debía disparar una alarma en la central de operaciones de las demandadas, reiterando las conclusiones del experto en torno al comportamiento anómalo de los dispositivos GPS en ambos rodados involucrados en los ilícitos en cuestión, postulando en consecuencia que los dispositivos emitieron reportes falsos o dejaron de funcionar en el momento de producirse los robos, sin que el sistema *antijamming* hubiese cumplido su objetivo.

Refirió que en tanto las requeridas basaron su defensa en que tal acontecer no se debió a ninguna falla del sistema, les incumbía a estas últimas la carga de producir la prueba destinada a obtener esa eximición de responsabilidad que pretendieron, sin que aquellas hayan aportado ningún elemento en orden a acreditar los motivos por los cuales no se disparó la alerta a la central de alarmas, pese a las anomalías y la falta de funcionamiento del GPS.

Por ello, entendió que al haber asumido las demandadas la obligación contractual de activar los medios de rastreo de los vehículos y a atender las alarmas, la omisión de detectar la anomalía del funcionamiento del sistema GPS y la falta de alerta de eventos en la estación de control implicó el *incumplimiento* de la prestación asumida y posibilitó la concreción de los hechos delictivos que terminaron con el robo de las cargas transportadas, por lo que concluyó en que las accionadas omitieron cumplir con la obligación básica de medios oportunamente contraída, debiendo en consecuencia, responder por dicho incumplimiento.

Desestimó de seguido lo postulado por las accionadas en torno a que el objeto de su prestación fueron los rodados y no la mercadería transportada, pues señaló que el propósito de contratar los servicios, era lograr, frente al robo de las unidades, que el sistema de alarma monitoreado envíe en forma oportuna avisos y/o señales a la



Poder Judicial de la Nación

estación de control, a fin de permitir la inmediata presencia de la demandante y eventualmente de la policía en el lugar y desalentar así a los potenciales delincuentes, protegiendo, en definitiva al conjunto transportado.

Establecida la responsabilidad de las accionadas y su obligación de responder frente a los perjuicios generados por los ilícitos que involucraron a los rodados de propiedad de la accionante, se abocó el Señor Juez de Grado a delimitar la extensión del resarcimiento. Con respecto del robo del camión Scania BPW-214 ocurrido el 20.04.2015 tuvo por acreditados los elementos transportados, el valor de los mismos y el pago a la propietaria de la carga “Tabacalera Sarandí S.A.” por la mercadería siniestrada. Reconoció en consecuencia, la suma que tuvo que ser afrontada por la accionante en función del ilícito, ello por la suma de *pesos setenta y un mil trescientos cincuenta y ocho* (\$ 71.358). Respecto del robo del camión Ford FCL-420 tuvo también por acreditados los elementos transportados, el valor de los mismos y el pago a la propietaria de la carga “Tabacalera Sarandí S.A.”, por lo que reconoció en consecuencia la suma que tuvo que ser afrontada por la accionante en función del ilícito, ello por la suma de *pesos doscientos diecisiete mil cuarenta y dos* (\$ 217.042).

Por último y en punto al planteo de las accionadas en torno a que los pagos efectuados por la accionante al propietario de la mercadería robada fueron voluntarios, pues no mediaba obligación legal ni contractual ni orden judicial que lo compeliere a realizarlos -por lo que no correspondería su repetición en los términos del CCyCN 1.286- el Señor Juez “*a quo*”, señaló que en el caso los hechos que motivaron la demanda se produjeron antes de la vigencia del ya señalado nuevo plexo legal (01.08.2015), por lo que no correspondía su aplicación, sino la normativa del ya derogado Código de Comercio; y, en tal contexto, juzgó que la causa de la obligación por la que la actora pagó a la propietaria el valor de la mercadería transportada emergía de lo dispuesto por los arts. 162, 170 y 172 del Código de Comercio, normas que permitían atribuir responsabilidad objetiva al transportista por la sustracción de la mercadería transportada, circunstancia por la que consideró que la accionante resultaba acreedora de las sumas de dinero que resultaban de la sumatoria de los importes que abonó a “Tabacalera Sarandí S.A.”.

Por todo ello, admitió la demanda interpuesta por “Rodríguez Hermanos Transportes S.A.” contra “Car Security S.A.” y contra “Oleiros S.A.” a quienes condenó a abonar a la accionante la suma de *pesos doscientos ochenta y ocho mil cuatrocientos* (\$ 288.400), estableciendo como fecha de mora los días en que la actora efectuó los pagos a la propietaria de la mercadería transportada; esto es el día 14.08.2015, que se corresponde con la suma de *pesos setenta y un mil trescientos cincuenta y ocho* (\$ 71.358), y el día 09.10.2015 respecto de la suma de *pesos doscientos diecisiete mil cuarenta y dos* (\$ 217.042), todo ello, con más sus intereses a



Poder Judicial de la Nación

calcularse según la tasa que cobra el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones ordinarias de descuento a treinta (30) días sin capitalizar, con más las costas del proceso.

III.- LOS AGRAVIOS

Contra el pronunciamiento precedentemente descripto se alzaron únicamente las accionadas “Car Security S.A.” y “Oleiros S.A.” a fs. 451, quienes fundaron conjuntamente sus recursos mediante el memorial obrante a fs. 547/551, el que fue replicado a través de la presentación de la accionante de fs. 555/562.

i. Se agraviaron en primer término las accionadas de que el anterior sentenciante haya tenido por probada la omisión de reporte de los sistemas instalados en los vehículos de propiedad de la accionante, infiriendo de ese modo la configuración del incumplimiento de la obligación asumida por aquellas al momento de contratar con la accionante la instalación de los sistemas y dispositivos de rastreo satelital.

En sustento de su queja, precisaron que la no emisión de alarmas al momento de perpetrarse los robos, no implicaba necesariamente el mal funcionamiento del servicio, señalando que tales omisiones pudieron haber obedecido a la no producción del evento en cuestión, a la intervención de terceros, a la existencia de un empleado infiel, a la negligencia propia del actor en el uso de los servicios, causas todas estas que resultaban ajenas a su parte. Refirieron que la conclusión a la que arribara el Señor Juez de Grado, resultaba carente de fundamento, reputando que la existencia de las anomalías detalladas en la pericia técnica brindada en estos actuados tampoco implicaba que los sistemas instalados no hayan funcionado.

Continuaron señalando que, aún en el hipotético caso de que haya habido un incumplimiento, no resultaba cierto que debiera de responder por la proporción pagada por la actora a la dueña de la carga sustraída, postulando que en la sentencia atacada se confundían el objeto de los diferentes servicios por ella ofrecidos, puesto que en los vehículos de la accionante la aparatología instalada tenía como único y/o final objetivo rastrear y/o localizar los rodados y no la carga, respecto de la cual, señaló que existían otros servicios específicos y adicionales que no fueron contratados por el actor. Por ello, señaló que el magistrado de la anterior instancia confundió “*el bien protegido*” con el “*servicio contratado*”, al condenar a las demandadas a reintegrar el valor de la supuesta carga transportada, respecto de la cual, no tenía obligación contractual alguna. Entendiendo entonces que los servicios contratados por la parte actora tuvieron como finalidad la protección de los rodados y no de la carga –respecto de la cual la accionante había contratado un seguro- resultaba carente de sustento lo concluido por el magistrado de grado, en torno a que resultaba irrelevante que el objeto de la prestación fueran los rodados y no la mercadería transportada.

ii. Cuestionaron también en segundo término que el magistrado de grado haya sustentado la sentencia en la pericia en ingeniería electrónica, respecto de la cual



Poder Judicial de la Nación

indicaron fue merecedora de impugnaciones y críticas, las que no fueron tenidas en cuenta al momento de emitirse el pronunciamiento atacado.

Postularon en tal sentido, que no resultaba correcto que “el VLU sea una unidad que utilice medios alternativos al GPS”, puesto que dicho sistema funcionaba por radiofrecuencia, utilizando su mandante una red propia para comunicarse con la central de monitoreo, reputando también como falsa la premisa de que, con el VLU se pudiera conocer la posición de los vehículos, situación que siquiera fue advertida por el sentenciante que hizo suyo las conclusiones del dictamen efectuado por el profesional desinsaculado. Estimaron notorias las distintas características que poseen el VLU y el GPS, precisando que el VLU se activaba solo frente a denuncia de robo y que el mismo no podía ser utilizado para conocer el recorrido de los vehículos, mientras que el GPS podía activarse sin denuncia de robo y era apto para que los clientes pudieran seguir el recorrido de sus rodados. Por ello entendieron que la decisión de grado se basaba en un informe pericial que no poseía las consideraciones técnicas correctas como para fundarla, por lo que solicitaron se hiciera lugar al agravio y se revocara la sentencia de la anterior instancia.

iii. Se agravieron también de que el Señor Juez “*a quo*” tuviese por acreditados los valores de la mercadería que, según la actora, esta última transportaba en los camiones supuestamente robados, en tanto señalaron que en las actuaciones no obraba documentación respaldatoria idónea de tal extremo, señalando la inexistencia de facturas que lo respaldaran, afirmando que estas últimas no existían en realidad, por lo que en modo alguno podía establecerse el valor de la carga que transportaba. Manifestaron que el único documento idóneo para acreditar el valor de las mercaderías eran las *facturas*, las cuales no fueron acompañadas en autos, habiendo aportado la accionante solamente los recibos con los cuales pretendió tener por acreditado el valor de la mercadería supuestamente robada. Refirieron que, aún cuando la documental aportada por su contraria fuese “cierta”, resultaba inidónea para acreditar el valor de las mercaderías transportadas, pues se consignaron fechas posteriores a la de sus traslados, lo que revelaba que las mercaderías supuestamente facturadas no se correspondían con las que estaban supuestamente cargadas en los camiones siniestrados.

Cuestionaron también el pronunciamiento de grado por entender, que no fue debidamente acreditado el transporte de la mercadería, en tanto no se adjuntó a la causa, remito, hoja de ruta y/o cualquier otra documentación que lo corroborara, no acreditándose tampoco la efectiva prestación del servicio de transporte, ni la titularidad de la mercadería, por lo que en el entendimiento de que el único medio probatorio adecuado para acreditar el valor de las mercaderías eran las facturas, el Señor Juez de grado, tuvo por cierto el valor y el transporte de las mismas en base a los dichos de la



Poder Judicial de la Nación

actora, por lo que solicitaron se hiciera lugar al agravio, revocándose con costas, el pronunciamiento recurrido.

iv. Se quejaron también de lo afirmado por el anterior sentenciante en punto a que las accionadas no aportaron ninguna prueba idónea que acreditase algún eximente de responsabilidad, como ser el “*caso fortuito*” o “*fuera mayor*”, pues al haberse tenido por acreditada la intervención de los delincuentes en los robos, debió de haberse considerado tal extremo como un eximente de responsabilidad conforme lo dispuesto en el art. 514 del derogado Código Civil, que -por la fechas de los siniestros- resultaba de aplicación al caso de autos, circunstancia que determinaba la revocación de la sentencia apelada.

v. Se agraviaron, por último, por cuanto en la sentencia recurrida se tuvo por acreditado el pago al dueño de la mercadería “*Tabacalera Sarandí S.A.*”, señalando la inexistencia de requerimiento de parte de esta última, por lo que entendió que el pago constituyó una liberalidad de la actora por la cual dichas partes no debían ser responsables. Indicaron al respecto que los dos (2) recibos aportados a la causa por la accionante no cumplían con las formalidades legales necesarias, pues los suscriptores de dichos documentos no acreditaron la representación correspondiente, no habiéndose tampoco acompañado ningún respaldo contable de la verificación de esos pagos. Cuestionaron también los medios probatorios tendientes a acreditar tal extremo (prueba informativa) señalando que dado que la efectiva existencia de los pagos resultaba dudosa, no correspondía que se respondiera frente al actor por los pagos que este último dijo haber realizado.

IV.- LA SOLUCIÓN PROPUESTA

(1.) *Thema decidendum.*

A tenor de los agravios vertidos por las recurrentes, el *thema decidendum* en esta instancia se centra en determinar, en primer lugar, si de acuerdo con las pruebas rendidas en la causa, resultó acertada, o no, la decisión del Señor Juez de grado consistente en atribuir responsabilidad a las demandadas, sobre la base del mal funcionamiento de los dispositivos de rastreo satelital instalados en los rodados de propiedad de la accionante, incumpliendo de tal modo la prestación de los servicios comprometidos en el marco de la relación jurídica que las ligara con la actora; y luego, y sólo en el caso de que la respuesta fuera afirmativa, decidir respecto de la procedencia de la repetición dispuesta en el pronunciamiento recurrido.

Al esclarecimiento de tales cuestiones corresponde -entonces- pasar a abocarse seguidamente, comenzando por efectuar una breve descripción de los antecedentes del caso. Veamos.

(2.) *Breve descripción de los antecedentes fácticos del sub-lite.*



Poder Judicial de la Nación

Las partes están contestes en que la actora contrató con las demandadas “Car Security S.A.” y “Oleiros S.A.” la prestación de una serie de servicios de alarmas monitoreadas para dos (2) vehículos de propiedad de la accionante “Rodríguez Hermanos Transportes S.A.”, empresa dedicada al servicio de transporte, traslado y distribución de encomiendas y cargas en general en todo el territorio nacional.

Del mismo modo, ambas partes coincidieron en que, en el marco de dicha contratación, la reclamante acordó con la contraria la instalación y mantenimiento del sistema de Monitoreo GPS Satelital LoJack Secure Logistics, el cual brindaba esencialmente tres (3) prestaciones diferenciadas: a) la posibilidad de seguimiento del vehículo en donde estuviere mediante la instalación de un sistema de rastreo satelital a través de internet; b) la atención de ciertas alarmas en la central de operaciones de las accionadas, a saber: sensor de botón de pánico, sensor de apertura de puertas, sensor de desenganche de acoplado, corte de combustible y dispositivo inhibidor *antijamming*; y c) por último la activación, ante una denuncia de robo y/ o hurto del vehículo, de los medios con que contaban la empresas prestadoras tendientes a rastrear y localizar los vehículos en cuestión.

A tales efectos, la accionante autorizó la instalación en comodato en los vehículos de su propiedad de los dispositivos de GPS de rastreo satelital, con los siguientes elementos: plaqueta *antijamming*, botón de pánico, corte de combustible, llave o botón de inhibición, sensor de apertura de puertas de cabina, sensor de desenganche de “semi”, equipo GPS de rastreo satelital y equipo de radiofrecuencia (VLU).

Tampoco está discutido que el accionante denunció que los sistemas y dispositivos de seguridad instalados en sus unidades no funcionaron, por cuanto padeció el robo de la carga transportada en los dos (2) camiones de su propiedad, los cuales tenían contratado dicho servicio, precisando que: i) el camión marca Scania, modelo 250 93, dominio BPW 214, junto con el semirremolque marca Maldonado, modelo SR-CA, dominio JEQ 900, -cargado con mil ochocientos (1.800) bultos de paquetes de cigarrillos los que totalizaban un valor de *un millón doscientos noventa y nueve mil setecientos quince con 45/100* (\$ 1.299.715,45),- fueron objeto de un robo, el cual acaeció en la Autopista Perito Moreno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a la altura del estadio de Vélez Sarsfield el día 20.04.2015, y que dicha mercadería no fue recuperada; y que: ii) el camión marca Ford, modelo cargo 1730, dominio FCL 420, como así también el semirremolque marca Maldonado, dominio NDD 793, fueron objeto de un robo el 07.06.2015, el cual acaeció en la ruta nacional N° 7, a la altura de la localidad de Justo Daract, Provincia de San Luis, y que la carga transportada, compuesta de 30 pallets que contenían *mil ochocientas (1.800) cajas de cigarrillos* por



Poder Judicial de la Nación

un valor de pesos un *millón cuatrocientos doce mil ciento veinte* con 82/100 (\$ 1.412.120,82) fue íntegramente robada.

Tampoco resulta controvertido que, como consecuencia de ambos ilícitos y dado que los seguros contratados para tales siniestros poseían una franquicia a cargo del asegurado, debió abonar a la propietaria de la carga transportada el costo de esta última.

Efectuada esta breve descripción de los antecedentes del caso, cabe ahora determinar si, en el marco de la contratación celebrada entre las partes, resultó acertado atribuirles a las accionadas –como lo entendió el Señor Juez de grado en el pronunciamiento recurrido- la responsabilidad por las consecuencias de los ilícitos padecidos por la actora, debiendo especificarse, en ese marco, si las demandadas incumplieron las obligaciones que sobre ellas recaían de acuerdo con dicho contrato, consistentes en brindar adecuadamente el servicio de seguridad contratado por la accionante. Veamos.

(3.) La configuración -o no- de la responsabilidad contractual atribuida a las demandadas.

A los efectos de la elucidación de este central aspecto de la controversia, cuadra comenzar por precisar que los sistemas de rastreo y alarma instalados en los camiones siniestrados comprendían por un lado el seguimiento satelital de la ruta trazada por el vehículo, el cual se efectuaba mediante la tecnología conocida como “GPS”, además de la instalación de un conjunto de dispositivos de alarmas cuyas señales eran captadas por la central de operaciones de las accionadas, central que al detectar que alguna de las alarmas se activaba o “*se disparaba*”, debía comunicarse en forma inmediata con los teléfonos de contacto entregados oportunamente por el usuario-cliente a fin de informarle del siniestro en cuestión, además de motorizar el inmediato aviso a la autoridad policial de la novedad suscitada. También preveía el sistema instalado que, ante un caso de denuncia de robo o hurto del vehículo, se procedía a la activación del equipo de radiofrecuencia, a fin de que la señal que emita el equipo pueda ser captada por los distintos medios de rastreo que las requeridas poseían (antenas fijas y móviles rastreadores), así como la activación del denominado sistema “*antijamming*”, que servía para detectar los casos en los cuales las señales emitidas por los equipos instalados en los vehículos eran “*inhibidos*” por parte de los delincuentes mediante un dispositivo denominado “*jammer inhibidor*” -mandando alertas tempranas- para dar comienzo con los operativos de rastreo, localización del vehículo y activar los mecanismos de seguridad también previstos como el de corte del suministro de combustible en los vehículos.

Pues bien, a los efectos de dilucidar si las demandadas dieron -o no- cabal cumplimiento a los compromisos a los que se obligaron, resulta ineludible comenzar por



Poder Judicial de la Nación

indagar lo que a ese respecto surge de las probanzas colectadas a lo largo del litigio, comenzando por la *peritación en ingeniería electrónica* rendida en autos.

De dicho informe pericial se desprenden -en lo que aquí interesa- las siguientes conclusiones brindadas por el experto en punto al funcionamiento de los equipos instalados en los rodados de la actora (véanse fs. 279/283): **I)** Que el vehículo marca Scania, modelo 250, dominio BPW-214 tenía instalados a la fecha de ocurrencia del siniestro denunciado por la accionante (20.04.2015), los siguientes dispositivos: *i) Dispositivo GPS*, el cual estaba compuesto por los siguientes módulos: *a) Módulo GPS* propiamente dicho. Este módulo es el encargado de detectar la posición y velocidad a través del *Sistema de Posicionamiento Global*, más conocido como GPS (por sus siglas en idioma inglés correspondientes a *Global Positioning System*); *b) Módulo GSM*. Responsable de la comunicación con la central de operaciones a través de la red celular; y *c) Unidad Central de Procesamiento*. Este módulo tiene la función de solicitar al módulo GPS los datos de posición y velocidad y remitirlos a la central de operaciones -a través del módulo GSM- para que aquella analice la información brindada por los distintos sensores realizando las acciones configuradas previamente. Un ejemplo de estas últimas sería -según explicó el experto-, que ante la detección de apertura del *Sensor Desenganche Acoplado* el sistema procediera al *corte de combustible*;

ii) VLU: O sea la Unidad de Localización de Vehículos, denominada así por sus siglas en idioma inglés: *Vehicle Location Unit*. Esta unidad utiliza medios alternativos al GPS para conocer la posición del vehículo así como medios de comunicación distintos a la red celular para conectarse con la central de operaciones de las requeridas;

iii) VLU Anti Jamming: Con similar característica que el dispositivo precedente, y comandado por el módulo GPS ante una detección de Jamming;

iv) Plaqueta Anti Jamming: plaqueta de Interconexión GPS – VLU Anti Jamming.

Además, según informó el perito *Diego Ariel Groll*, el vehículo de referencia tenía instalados otros dispositivos, a saber: sensor de puertas de cabina, llave inhibidora, sensor de desenganche de acoplado, corte de combustible y botón de pánico.

II.) Que el vehículo marca Ford, modelo cargo 1730, dominio FCL-420 tenía a la fecha de ocurrencia del siniestro denunciado por la accionante (06.07.2015, *rectius*: 07.06.2015), instalados los siguientes dispositivos con las mismas funcionalidades a las que se hiciera referencia con relación al vehículo Scania, a saber: *i) Dispositivo GPS*; *ii) VLU Anti Jamming*; *iii) VLU*: Unidad de Localización de Vehículos; *iv) Plaqueta Anti Jamming*; contando además con los dispositivos: sensor de puertas de cabina, sensor de desenganche acoplado, corte de combustible y botón de pánico.



Poder Judicial de la Nación

En función de todos estos antecedentes, y respecto del funcionamiento de los dispositivos instalados en las unidades de la accionante al momento de los ilícitos denunciados, el perito ingeniero electrónico destacó que le fueron exhibidos por las requeridas los sistemas “SOU” y “GIS” que mostraban los registros de actividad de *Sensores de GPS y Alertas de Anti Jamming* respectivamente, y sobre la base de esos registros, se expidió respecto del funcionamiento de tales dispositivos, concluyendo que no se habían comportado correctamente.

Respecto del funcionamiento de los dispositivos instalados en el vehículo marca Scania, modelo 250, dominio BPW-214, a partir de los registros evaluados, concluyó que el equipamiento instalado no reportó anomalías en el lapso “20.04.2015 01:59:34 – 20.04.2015 20:08:48”, no obstante lo cual, observó el experto un comportamiento anómalo del dispositivo GPS en el lapso “20/04/2015 14:15:41 – 20/04/2015 17:56:20”. En dicho lapso el dispositivo GPS continuó transmitiendo a la central los datos de posición y velocidad. Sin embargo, observó incoherencia en los datos informados, puesto que el dispositivo GPS informó *una posición fija y una velocidad constante de 32 km/h*, lo que no resultaba físicamente posible en tanto, no podía un vehículo encontrarse en una misma posición durante dicho plazo si la velocidad del mismo era mayor a cero -en el caso 32 km/h-. Continuó revelando el experto, que el informe de ubicación y velocidad de dispositivo GPS reportó a las 18:00:25, que el vehículo circulaba por la ruta provincial n° 6, kms. 61 al 67. Es decir que 4 minutos después, el vehículo se había desplazado a una distancia mayor a los sesenta (60) kilómetros respecto a la última posición informada, lo que equivaldría a afirmar –según precisó el perito-, que el camión se hubiera desplazado durante esos cuatro (4) minutos a una *velocidad mayor a los 900 km por hora*.

Por ello, concluyó en que durante el lapso “20.04.2015 14:15:41 – 20.04.2015 17:56:20” el dispositivo GPS se desempeñó de forma anómala, añadiendo el experto que observó que el equipo no reportó alarmas en dicho período de tiempo.

En cuanto al funcionamiento de los dispositivos instalados en el vehículo marca Ford, modelo cargo 1730, dominio FCL-420, también a partir de los registros evaluados, concluyó el experto que el equipamiento instalado no reportó anomalías en el lapso “06/07/2015 18:02:34 - 06/07/2015 21:16:24”. No obstante ello, observó que el dispositivo GPS dejó de notificar datos a la central a partir de la hora 21:16:24, y, que, en cuanto al reporte de alarmas, observó que el equipo no reportó ninguna dentro de dicho lapso temporal.

A su vez, y analizados los informes de rastreo de los vehículos involucrados a la luz de los datos registrados en la central de operaciones, el experto señaló, con respecto al rodado Scania, que encontró congruencia entre ambos, aunque observó diferencias, tales como respecto de la Alerta de Desenganche con relación a la



Poder Judicial de la Nación

cual precisó que en los registros existentes en la base de operaciones se indicaba que el operador interviniente era *Fernando Martínez* a las 11:59, mientras que el informe de rastreo obrante en estos actuados, indicaba que el operador era *Christian Hurcade* a las 12:15; y en cuanto a la Activación del sistema, señaló que en los registros existentes en la base de operaciones se indicaba que la activación a través de antenas fijas se realizó a las 15:17, mientras que el informe de rastreo en autos indicaba que dicha operación se realizó a las 15:18.

Por su parte y en lo atinente al vehículo marca Ford, comparó los datos emergentes del informe generado por el sistema con los del informe de rastreo obrante en las actuaciones, señalando que si bien encontró congruencia entre ambos, observó también diferencias en torno a la Activación del sistema, pues mientras que en los registros existentes en la base de operaciones se indicaba que la activación a través de antenas fijas se realizó a las 00:08, en el informe de rastreo acompañado a esta causa, se indicó que dicha operación se realizó a las 00:19.

También se pronunció el experto respecto de la existencia de denuncias de robo en la central de operaciones de las demandadas. Puntualmente señaló que, para el vehículo BPW-124 –Scania–, según constaba en el informe generado por el sistema “*Open Smartflex*” existía denuncia de robo efectuada el día 20.04.2015 a las 15:16 hs. donde se informaba como fecha de acaecimiento del ilícito las 14:00 hs. de ese día. Con respecto a las acciones desplegadas por las demandadas, las mismas fueron según esos mismos registros y lo informado por el experto: i) Activación del VLU 20/04/2015 15:17 hs. “Se activa el sistema por las antenas fijas de todo el país y se Irradia alerta”; ii) Carrera E. 20/04/2015 15:26 hs. “Se le da aviso a piratería del asfalto, Sra. Marcela, quien ya se encontraba al tanto de los datos suministrados”; iii) Carrera E. 20/04/2015 15:27 hs. “Se le brindan los datos a la aeronave grupo halcón con quien se acopla el rastreo”. La denuncia se resuelve con la descripción “*Aeronave grupo Halcón bloquea el código buscando en ruta 205 y ruta 6 sobre ruta 6 en dirección a Campana. Informa que se observa al mismo y se encuentra abandonado a un costado de la ruta totalmente vacío*”. Y en cuanto al vehículo FCL-420, –Ford– afirmó que, según constaba en el informe generado por el sistema “*Open Smartflex*”, existía denuncia de robo efectuada el día 07.07.2015 a las 00:17:04 hs. donde se informó como fecha del robo el 06.07.2015 a las 21:30 hs. y que las acciones realizadas por las demandadas de acuerdo a los registros presentados fueron: i) Activación del VLU 07.07.2015 a las 00:08:06; ii) 07.07.2015 a las 02:34:33 Aviso a “*Transporte Rodríguez Hermanos*” quienes informan que se comunicaron con la comisaría de Villa Mercedes y les indicaron que habían ubicado el vehículo de la custodia del camión vacío en el kilómetro 686 de la ruta 7; iii) 07.07.2015 a las 03:10:19. “Se les informa a los móviles de Córdoba y Mendoza del Robo”. La denuncia se resuelve con la ubicación del vehículo de acuerdo con operación



Poder Judicial de la Nación

de las 03:59:39 que cita “Nos comunicamos con “Luciano” de “*Transporte Rodríguez Hermanos*” quien informó que el vehículo fue ubicado por personal policial junto a los choferes y personal de custodia en Achiras, Córdoba, no se pudo especificar QTH exacto ya que se encuentran en un camino de tierra, se aguarda obtener comunicación con choferes de la unidad”.

No se pasa por alto que la peritación en ingeniería electrónica fue impugnada por la parte demandada a fs. 293/294; impugnaciones que merecieron la contestación del perito a través de su presentación de fs. 296/297. Sin embargo, tales impugnaciones, no alteraron en modo alguno las conclusiones del experto, correspondiendo aclarar que para que estas últimas no sean tenidas en cuentas por los tribunales es de menester arrimar evidencias capaces de convencer de que los datos proporcionados por el especialista son insuficientes, erróneos o infundados. Es sabido que aún cuando los resultados del dictamen pericial no obligan a los jueces en la ponderación de la prueba, para prescindir de ella se requiere, cuando menos, que se le opongan otros elementos no menos convincentes (CSJN, 13.08.1998, *in re “Soregaroli de Saavedra, María Cristina c/ Bossio, Eduardo César y otros”*, Fallos, t. 321, pág. 2118). Es que la amplia libertad de los magistrados para apreciar dictámenes como el que nos ocupa, no implica la concesión de una facultad para apartarse arbitrariamente de la opinión fundada del perito idóneo; máxime existiendo razones más que suficientes para inferir que los extremos arrojados por el experto no son alejados de la realidad, al haber sido constatados en base a material instrumental provisto por las partes.

Síguese de lo hasta aquí expuesto que de acuerdo con lo informado por el experto en electrónica existen evidencias concluyentes en torno a la existencia de una *deficiente prestación del servicio* por parte de la accionada ya que, como expresara el perito en su dictamen, y respecto del funcionamiento de los dispositivos instalados en el vehículo marca Scania, modelo 250, dominio BPW-214, y a partir de los registros que compulsó –los que fueron puestos a su disposición por las demandadas–, dicho experto observó un comportamiento *anómalo* del dispositivo GPS en el lapso temporal transcurrido entre las 14:15:41 hs. y las 17:56:20 hs. del día 20.04.2015, a punto tal que entre los horarios supra consignados, o sea durante más de tres (3) horas y media, el dispositivo GPS transmitió a la central de las demandadas los datos de posición y velocidad de ese rodado de un modo *incoherente*, pues, informó durante ese lapso una posición fija a una *inverosímil velocidad constante de 32 km/h*.

Tal como lo concluyó el experto en su dictamen, esa información no puede sino reputarse como *físicamente imposible*, pues si se enviaron datos a la central reportando que el vehículo estaba en un lugar fijo, ello debió llamar la atención de la central de alarmas, puesto que el vehículo monitoreado por las accionadas no pudo



Poder Judicial de la Nación

encontrarse en una misma posición durante dicho plazo si se desplazó –según los propios registros de las demandadas- a una velocidad de 32 km/h.

Puntualizó también que el informe de ubicación y velocidad del dispositivo GPS reportó a las 18:00:25, que el vehículo circulaba por la ruta provincial n° 6, a la altura de los kilómetros 61 al 67. Es entonces, que teniendo en cuenta lo apuntado en el párrafo anterior, en el sentido de que se reportó una ubicación fija del vehículo a las 17:56:20 hs. del día 20.04.2015, sólo *cuatro (4) minutos después*, el rodado fue reportado a una *distancia mayor a los sesenta (60) kilómetros respecto a la última posición informada*. Ello, tal como señalara el experto en su informe, resultaba –nuevamente- *físicamente imposible*, pues el vehículo debería de haberse desplazado a una velocidad mayor a los 900 km por hora durante esos cuatro (4) minutos.

Por ello, a la luz de lo informado por el experto, y teniendo en consideración asimismo lo consignado por este último en torno a que observó que el equipo no reportó alarmas en dicho plazo, cuadra compartir la conclusión de este último en punto a que durante el lapso temporal que transcurrió entre las 14:15:41 hs. y las 17:56:20 hs. del día del denunciado siniestro (20.04.2015), el dispositivo GPS instalado en el vehículo marca Scania, modelo 250, dominio BPW-214 se desempeñó de forma anómala.

Por su parte y respecto del funcionamiento de los dispositivos instalados en el vehículo marca Ford, modelo cargo 1730, dominio FCL-420, concluyó el experto, a partir de los registros evaluados, que el equipamiento instalado no reportó anomalías en el lapso temporal transcurrido entre las 18:02:34 hs. y las 21:16:24 hs. del día del reportado robo del rodado, (07.06.2015) pero estableció que a partir de este último horario 21:16:24 hs. el dispositivo GPS dejó de notificar datos a la central, añadiendo que en cuanto al reporte de alarmas, observó que el equipo no reportó alarmas en dicho lapso temporal.

En este caso también, a tenor de lo informado por el experto, y teniendo en consideración asimismo lo consignado por este último en cuanto a que observó que el equipo no reportó alarmas en dicho plazo, se puede concluir que a partir de las 21:16:24 hs. del día del denunciado siniestro (07.06.2015), el dispositivo GPS instalado en el vehículo marca Ford, modelo cargo 1730, dominio FCL-420, dejó de emitir y/o notificar datos a la central de las accionadas.

Lo precedentemente reseñado da clara cuenta de la configuración de una conducta antijurídica por parte de las demandadas, quienes, en virtud del funcionamiento defectuoso de los equipos instalados en los rodados de la accionante, incumplieron de ese modo la principal obligación asumida contractualmente por dicha parte, cual era la de efectuar un seguimiento satelital de los vehículos de propiedad de la accionante y –en caso de ocurrencia de siniestro-, proceder a reportar de modo inmediato tal circunstancia



Poder Judicial de la Nación

y accionar los dispositivos instalados en los rodados –entre ellos el corte del combustible, que tampoco funcionó- a fin de tender a evitar la efectiva sustracción de los mismos.

Dichos incumplimientos se ven corroborados –a su vez- por otra vital actividad probatoria desarrollada en el marco de estas actuaciones, cuales son las pruebas testimoniales colectadas a lo largo del litigio.

Véase que, tal como señaló el Señor Juez “*a quo*”, los testigos que declararon en el expediente señalaron coincidentemente, que los servicios instalados en los vehículos de la accionante suscitaron expectativa en esta última en cuanto a que los mismos funcionarían incluso, frente a la inhibición del sistema de GPS a través del denominado sistema “*antijamming*”. Así lo aseveró el deponente *Juan Andrés Rodríguez*, en su declaración transcripta a fs. 316/318, al precisar que les fue ofrecido disco sistema “*antijamming*” para solucionar el problema de la *piratería del asfalto*, pues aquel “no podía ser inhibido” por los sistemas que utilizan los delincuentes para romper la comunicación entre el camión y la central de “*Lo Jack*”, y precisó que las accionadas aseguraron que “*si hubiera inhibición se cortarían el combustible y mandarían las alertas correspondientes*”.

Asimismo, el testigo *Daniel Alberto Loza*, empleado de la actora, en su declaración obrante a fs. 322/323, expuso que el sistema *antijamming* fue un dispositivo adicional que se contrató porque ofrecía cortar el combustible a la unidad cuando se inhibía la señal, haciendo lo propio el testigo *Diego Delfino*, también empleado de la accionante, quien en su declaración de fs. 384/386, señaló que los denominados “*piratas del asfalto*” se valen de la inhibición de la señal satelital de rastreo y precisó que “*Lo Jack*” ofrecía un servicio que consistía en “*inhibir al inhibidor de viaje*” (*sic*).

Estos dichos de los empleados de la actora se vieron ratificados por las declaraciones de los restantes testigos ofrecidos por las accionadas, quienes de modo bastante coincidente declararon que el sistema *antijamming* era un detector de inhibidores de frecuencia que registraba cualquier anomalía o ruido dentro de una frecuencia GPS, lo que hacía activar una alarma que derivaba en una llamada por parte de un operador de las accionadas al cliente usuario del servicio instalado para ponerlo en conocimiento del hecho (ver declaraciones de los testigos *Edgardo Ariel Ibaló*, obrantes a fs. 319/321, de *Guillermo Leonardo Añaños*, de fs. 324/326, y de *Luis Ángel Zunino*, a fs. 382/383).

De todos los elementos probatorios precedentemente reseñados se infiere con palmaria claridad el incumplimiento incurrido por las accionadas, puesto que al haber fracasado los mecanismos de seguridad prometidos al contratar con la aptitud suficiente para boquear toda posibilidad de concreción de las maniobras delictivas de



Poder Judicial de la Nación

“piratería del asfalto”, como las que aquí se vieron verificadas, aquellas incumplieron con su deber de proveer los mecanismos adecuados para evitarlos.

No es que se trate aquí de una obligación de resultado, sino de que los medios suministrados por las accionadas en cumplimiento de su obligación fracasaron en su objetivo de proveerle a la actora los medios para evitar los perjuicios que el contrato celebrado procuró conjurar.

Adviértase que ningún sentido tendría contratar a una empresa de servicios de seguimiento satelital como las aquí demandadas si, frente a algún siniestro, no se activan los medios y las alarmas instaladas y -de ese modo- intentar desalentar a los potenciales delincuentes en la materialización de hechos de “piratería del asfalto” hasta el arribo de las fuerzas de seguridad.

Cierto resulta que las requeridas, no son compañías aseguradoras en el sentido de que deben hacerse cargo de todo el perjuicio económico derivado de un robo o sustracción perpetrado en los rodados en los cuales han instalado sus servicios. Ello resulta acertado cuando el siniestro ocurre en situaciones en las cuales las alertas contractualmente previstas funcionan normalmente. Empero, la solución no es la misma, cuando los dispositivos y/o alarmas instalados no se accionaron en los tiempos contemplados al momento de contratar ni de la manera que debieron de haberse activado como en el caso puntual de autos, pues, las ya señaladas deficiencias en los dispositivos posibilitaron que los ilícitos pudieran ser consumados, ya que en ese caso, la falta de propalación de la alertas –y fundamentalmente de los sistemas de monitoreo a distancia, como ser el corte de combustible-, constituyó un antecedente causal que contribuyó decisivamente a la perpetración del ilícito, haciendo, por ende, responsable al autor de esa conducta por las consecuencias de su omisión (cfr. esta CNCom., esta Sala A, mi voto, 15.07.2008, *in re* “Matafuegos Donny S.R.L c/ Prosegur S.A.”; y esta CNCom., esta Sala A, 30.04.2015, *in re* “Lawear S.A. c/ Prosegur Activa Argentina S.A.”).

Síguese de ello que la accionada no ha logrado demostrar a través de las probanzas arrojadas, que la falta de cumplimiento de sus obligaciones convencionales (en orden a dar tempestivo e inmediato aviso a las autoridades policiales así como la inmediata activación de los dispositivos instalados en los rodados) se haya debido a causas que les resultaron ajenas, circunstancia que autoriza a considerar comprometida su responsabilidad por incumplimiento de las obligaciones contractualmente asumidas frente a la accionante.

Véase, también desde otro lado, que las pruebas colectadas a lo largo del litigio tampoco aportan elemento convictivo alguno que permita inferir que los hechos ocurrieron del modo indicado por las demandadas, en punto a que el bloqueo de las alarmas instaladas en los rodados en cuestión, no implicó necesariamente *el mal funcionamiento del servicio*, pudiendo haberse debido la no activación de los



Poder Judicial de la Nación

dispositivos a la no producción del siniestro, a la intervención de terceros, a la existencia de un empleado infiel y/o a la negligencia propia del actor en el uso de los servicios.

Esto último, por cuanto tales circunstancias no fueron acreditadas – siquiera de modo indiciario- a lo largo del proceso, por lo que resultan ser ineptas para obstar a la configuración de responsabilidad en cabeza de las accionadas, extremo que en este caso estuvo dado por no haber detectado el sistema una serie de eventos que la alarma debió haber registrado y actuado en su consecuencia, tal como estaba previsto, sin que esto ocurriera.

No parece dudoso, entonces, a esta altura del análisis, que las demandadas no cumplieron con las pautas de seguridad a las que se comprometieron, lo que las hace responsables de las consecuencias de tal incumplimiento. Mucho más tratándose no de un neófito, sino de un profesional en la materia con alto grado de especialidad en ese rubro; ello, en los términos de la sabia regla del art. 902 del ya derogado Cód.Civ., según el cual “*cuanto mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor será la obligación que resulte de las consecuencias posibles de los hechos*”.

Conclúyese de todo ello que medió, efectivamente, un cabal incumplimiento de la accionada en la observancia de sus deberes convencionales, lo que autoriza a atribuir antijuricidad a la conducta de esta última con la consiguiente configuración de un supuesto de responsabilidad civil que le impone el deber de responder por los daños y perjuicios ocasionados.

Lo hasta aquí expuesto conduce entonces al rechazo de los agravios deducidos por ambas codemandadas en lo que respecta al defectuoso funcionamiento del servicio prestado y la consecuente responsabilidad de estas últimas en la producción del daño padecido por la accionante.

(4.) La eventual configuración de un supuesto de “caso fortuito” o “fuerza mayor” como eximente de la obligación asumida las accionadas.

Resta examinar, conforme al plan metodológico propuesto “*ab initio*”, lo relativo a los agravios de las recurrentes en orden a la conclusión del Juez de que no se habría producido prueba alguna tendiente a comprobar un eximente de responsabilidad, como ser el “*caso fortuito*” o “*fuerza mayor*”. Precisaron al respecto que al haberse tenido por acreditada la intervención de terceros (los delincuentes) en los robos, debió de haberse considerado tal extremo como un eximente de responsabilidad, conforme lo dispuesto en el art. 514 del derogado Código Civil que, por la fecha de acaecimiento de los siniestros, resultaba de aplicación al caso de autos.

Pues bien, sin perjuicio de señalar lo endeble del agravio bajo análisis, a tenor de la ausencia de elementos a considerar contenidos en el reproche efectuado por



Poder Judicial de la Nación

las requeridas, corresponde referir lo que la profusa jurisprudencia aplicable al instituto en estudio tiene dicho.

Así, es dable precisar que, el efecto esencial de las obligaciones es el deber de cumplir con las prestaciones prometidas. El fundamento de la responsabilidad contractual es el principio de autonomía de la voluntad; el hombre es libre para ligarse o no con sus semejantes por vínculos jurídicos. Pero, si se compromete a cumplir determinadas obligaciones y no lo hace, debe responder por los daños ocasionados al co-contratante que confió en su compromiso. La voluntad obliga y el deudor sólo se exime de la obligación de cumplir si prueba que medió caso fortuito o fuerza mayor; es decir, si demuestra que no fue culpable (cfr. esta CNCom, Sala F, 27.12.2011, *in re "Iraola S.R.L. c/ Prosegur S.A. s/ ordinario"*; en igual sentido, Borda, Guillermo, "*Tratado de Derecho Civil, Obligaciones*", tº I, Ed. La Ley, pág. 29 y ss.).

El hecho de terceros -que es lo que invocan las demandadas para liberarse- puede constituir fuerza mayor pero sólo a condición de que reúna los caracteres de imprevisibilidad e inevitabilidad, que en este caso no se dan porque fueron justamente los hechos que aquí se denuncian como imprevisibles e inevitables, aquellos que fueron previstos en el contrato como aquellos que debieron ser evitados por las accionadas, y, además que no haya culpa del contratante que lo invoca, supuesto que tampoco se verifica en el "*sub lite*" donde se ha comprobado que fue el defectuoso funcionamiento del sistema de seguridad instalado en los rodados de la accionante lo que ocasionó el daño padecido por la actora (cfr. esta CNCom., Sala F, 02.11.2010, "*Olszaniecki, Laura Aída y otro c/ Prosegur SA s/ ordinario*", véase Guillermo A. Borda, *ob. cit.*, pág. 122 vta.).

Es por ello, que la ya señalada omisión de las accionadas en dar acabado cumplimiento a las prestaciones debidas para con la accionante obsta a la defensa fundada en el supuesto de "*caso fortuito*" o "*fuerza mayor*".

(5.) La cuestión relativa a la acreditación de la mercadería efectivamente transportada.

A similar conclusión cuadra arribar en punto a los agravios de las recurrentes con respecto al real valor de la mercadería transportada y su efectivo traslado en los rodados de la accionante, visto el argumento fundado en que no fuese auténtica ni fuese idónea la documental aportada para acreditar el valor de la mercadería transportada.

Cuestionaron también el pronunciamiento de grado por entender que no fue debidamente acreditado el transporte de la mercadería que se adujo trasladada, en tanto no se adjuntó documentación que lo corroborara, como así tampoco la efectiva prestación del servicio de transporte, ni la titularidad de la mercadería, por lo que



Poder Judicial de la Nación

solicitaron que en función de esas circunstancias se hiciera lugar al agravio, revocándose el pronunciamiento recurrido.

Pues bien, con respecto a esta cuestión, cabe señalar en primer término que el art. 377 CPCCN pone en cabeza de los litigantes el deber de probar los presupuestos que invocan como fundamento de su pretensión, defensa o excepción, y ello no depende sólo de la condición de actor o demandado, sino de la situación en que cada litigante se coloque dentro del proceso.

Así, la obligación de afirmar y de probar se distribuye entre las partes, en el sentido de que se deja a la iniciativa de cada una de ellas hacer valer los hechos que quieren que sean considerados por el Juez y que tienen interés que sean tenidos por él como verdaderos (cfr. esta CNCom., esta Sala A, 14/06/2007, in re: "*Delpech, Fernando Francisco c. Vitama S.A.*"; id., esta Sala A, 29/12/2000, in re: "*Conforti, Carlos Ignacio y otros c/B. G. B. Viajes y Turismo S.A.*", entre muchos otros; Chioventa, Giuseppe, "Principios de Derecho Procesal Civil", t. II, pág. 253).

La consecuencia de la regla enunciada es que quien no ajuste su conducta a esos postulados rituales debe necesariamente soportar las inferencias que se derivan de su inobservancia, consistentes en que el órgano judicial tenga por no verificados los hechos esgrimidos como base de sus respectivos planteos (CNCom., esta Sala A, 12/11/1999, in re: "*Citibank NA c. Otarola, Jorge*"; id, esta Sala A, 06/10/1989, in re: "*Filan SAIC c. Musante Esteban*"; id., Sala B, 16/09/1992, in re: "*Larocca, Salvador c. Pesquera Salvador*"; id., Sala B, 15/12/1989, in re: "*Barbara Alfredo y otra c. Mariland SA y otros*"; id., Sala E, 29/09/1995, in re: "*Banco Roca Coop. Ltda. c. Coop. de Tabacaleros Tucumán Ltda.*", entre muchos otros; en igual sentido, CNCiv., Sala A, 01/10/1981, in re: "*Alberto de Río, Gloria c. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*", id., Sala D, 11/12/1981, in re: "*Galizzi, Armando B. c. Omicron S.A.*"; id., Sala D, 03/05/1982, in re: "*Greco José c. Coloiera, Salvador y otro*").

La carga de la prueba actúa, entonces, como un imperativo del propio interés de cada uno de los litigantes y quien no acredita los hechos que debe probar arriesga su suerte en el pleito.

Es entonces que, a tenor de los preceptos referidos en los párrafos precedentes, es dable precisar que a las quejas les correspondió acreditar, aunque sea de modo indiciario, los extremos invocados como base de este último agravio, o sea concreto que, contrariamente a lo afirmado por la actora, los camiones materia del "*sub lite*", no transportaban la mercadería que supuestamente trasladaban.

En este contexto, cuadra poner de relieve que no solo que las accionadas no produjeron prueba alguna tendiente a la acreditación de este extremo, sino que existen en la causa elementos de juicio suficientes para tener por suficientemente acreditada la entidad de la mercadería transportada, su valor, así como su efectivo



Poder Judicial de la Nación

traslado en los camiones de propiedad de la actora, como también el resarcimiento abonado al propietario de la mercadería siniestrada.

En efecto, se encuentra incorporado a la causa (fs. 253 a 268) el Sumario n° 195/2015 de la Policía de la Ciudad de Buenos Aires, del cual surgen las circunstancias que rodearon al ilícito que involucró al camión Scania BPW-214 ocurrido el 20.04.2015; a fs. 41 y fs. 54 lucen los recibos expedidos por “*Tabacalera Sarandí S.A.*”, dando cuenta del pago por parte de la accionante de las sumas correspondientes al valor abonado en concepto de la mercadería siniestrada; obrando a fs. 232 el informe de la propietaria de la mercadería, la cual da cuenta del pago efectuado por los valores siniestrados en los robos ocurridos el 20.04.2015 y el 06.07.2015.

Asimismo, a fs. 329/380, se encuentran incorporados los informes y las correspondientes liquidaciones de los daños que involucraron a los vehículos –y sus cargas- siniestrados, elaborados por la Aseguradora “*Chubb Seguros Argentina S.A.*”, de donde surgen de manera inequívoca las circunstancias que rodearon a los dos ilícitos en cuestión. También contiene dicha documental las tareas desarrolladas por la liquidadora de siniestros “*Roberto Hugo D’Adamo & Liquidadores*”, quien concluyó que en ambos casos los hechos los daños acaecidos en virtud de los siniestros, “*se hallaban en un todo amparados por las condiciones de cobertura de las pólizas contratadas*”.

Si bien la falta de una estricta comprobación del contrato de transporte en función de no haberse adjuntado las respectivas “cartas de porte” que constituyen la demostración que –por excelencia- respalda la celebración de ese contrato es susceptible de generar algún margen de duda, en éste –como tantos otros casos en que se ventilan cuestiones similares- siempre queda algún margen de hesitación sobre la forma en que ocurrieron los hechos, frente a lo cual, a todo evento, se muestra como lo más razonable sintonizar con la línea de interpretación que se sigue en esta ponencia basada en la ocurrencia de los hechos descriptos tal como aparecen expuestos en el escrito de inicio y no, suponer que el asegurado y la compañía de seguros se hayan puesto en connivencia para fraguar una coartada con la única finalidad de posibilitarle a ésta última repetir el cobro de la abonado a la propietaria de la mercadería siniestrada a la proveedora del servicio de seguridad contratado por la transportista, en orden a lo cual, si se siguiera la línea de pensamiento de las accionadas, también debería de haber actuado en connivencia fraudulenta con la accionante, cuestión que ni remotamente ha sido planteada en el marco de esta causa.

De su lado, la cercanía temporal entre el momento en que sucedió el ilícito y las denuncias efectuadas ante la dependencias policiales de las zonas de ocurrencia de los ilícitos, sumado a lo ya señalado en torno a los informes elaborados tanto por la liquidadora de siniestros como por la compañía aseguradora, se aprecian concordantes con la línea de tiempo denunciada, tornando ilógico atribuir “*connivencia*”



Poder Judicial de la Nación

a la conducta de los involucrados, motivo por el cual debe descartarse por imposibilidad temporal de concreción todo posible “*concilium fraudis*” entre aseguradora y asegurado (CNCom., esta Sala A, 18.10.2019, in re: “*San Cristóbal SMG, c. Cencosud S.A.*”). Por todo ello, corresponde rechazar también en este aspecto el agravio propiciado por las recurrentes.

Por último y en cuanto a la reputada liberalidad en el pago efectuado por la accionante a la propietaria de las mercadería siniestradas, -en la medida en que no mediaba obligación legal ni contractual, ni orden judicial que lo compeliere a realizarlos- cabe precisar que además de lo expuesto precedentemente en torno a la documental respaldatoria existente en las actuaciones, la causa de la obligación por la que la actora abonó los montos de la mercadería siniestrada, emerge de la responsabilidad objetiva del transportista por la sustracción de la mercadería transportada, correspondiendo señalar que -como ya se expuso-, no se ha configurado en la especie ningún eximente de responsabilidad en cabeza del transportista. Por lo que la queja sobre el particular será también desestimada.

(6.) Síntesis.

Por todo lo hasta aquí expuesto propongo entonces al Acuerdo disponer la desestimación de los recursos interpuestos por las accionadas, en la medida que no han logrado en esta instancia desvirtuar la responsabilidad que se les atribuyera en el marco del contrato de provisión de los servicios de alarma y rastreo satelital que celebraron con la actora, con la consiguiente confirmación de la sentencia apelada en lo que fue materia de agravio, con costas a cargo de las recurrentes dada su condición de vencidas en esta instancia (CPCCN: 68).

V.- CONCLUSIÓN

Por todo lo hasta aquí explicitado propongo -entonces- al Acuerdo:

(i.) Rechazar el recurso de apelación interpuesto por las accionadas y, en consecuencia, confirmar la sentencia apelada en todo lo que decide y fue materia de agravio.

(ii.) Imponer las costas de Alzada a las recurrentes, dada su condición de vencidas en esta instancia (art. 68 CPCC).

Así voto.

Por análogas razones la Señora Juez de Cámara *Doctora María Elsa Uzal* adhiere al voto anterior.

Con lo que terminó este Acuerdo.

VI. Por los fundamentos del Acuerdo precedente, se **RESUELVE:**

(a) Rechazar el recurso de apelación interpuesto por las accionadas;

(b) Confirmar la sentencia apelada en todo cuanto fue materia de agravio;

(c) Imponer las costas de Alzada a cargo de las demandadas en su



Poder Judicial de la Nación

condición de parte vencida en esta instancia (art. 68 CPCCN);

(d) Notifíquese a las partes y devuélvase a primera instancia.

(e) Oportunamente, glótese copia certificada de la presente sentencia al libro N° 130 de Acuerdo Comerciales-Sala A

(f) A fin de cumplir con la publicidad prevista por el art. 1° de la ley 25.856, según el Punto I.3 del Protocolo anexo a la Acordada 24/13 CSJN y con el objeto de implementar esa medida evitando obstaculizar la normal circulación de la causa, hágase saber a las partes que la publicidad de la sentencia dada en autos se efectuará, mediante la pertinente notificación al CIJ, una vez transcurridos treinta (30) días desde su dictado, plazo durante el cual razonablemente cabe presumir que las partes ya habrán sido notificadas. Sólo intervienen los firmantes por hallarse vacante el restante cargo de Juez de esta Sala (art. 109, Reglamento para la Justicia Nacional).

María Elsa Uzal

Alfredo A. Kölliker Frers

Valeria C. Pereyra
Prosecretaria de Cámara

