

11 de agosto de 2020

FALSAS ALARMAS

Si una alarma falla, ¿el proveedor es responsable por el robo?

Los hermanos Rodríguez, cansados de los robos de las mercaderías transportadas en sus camiones, decidieron contratar el más moderno sistema de alarmas disponible.

Contactaron entonces a Car Security SA y Oleiros SA, empresas que, bajo la marca “Low Jack” prometían un servicio muy completo, capaz no sólo de monitorear el movimiento de los camiones en todo momento sino también de predecir si los llamados “piratas del asfalto” estaban interfiriendo con los sistemas de seguimiento satelital de los vehículos y dar la alarma anticipada.

Según los Rodríguez, “Lo Jack se jactaba de contar con suficiente tecnología como para contrarrestar y neutralizar mecanismos utilizados por las bandas delictivas dedicadas al robo de cargas transportadas”. Entonces, su empresa contrató un “Servicio de GPS Satelital Integral” para dos camiones. Entre los dispositivos ofrecidos se destacaba el sistema “antijamming”.

Según la publicidad de Low Jack, ese sistema detectaría las señales emitidas por los “piratas del asfalto” para bloquear los sistemas de detección satelital, y así generaría una alarma temprana para comenzar el operativo de rastreo y localización antes de que un robo suceda, a través de una red propia

de antenas que captarían las señales emitidas por unas “unidades de localización de vehículos” ubicadas en los camiones, las que, ante la detección de irregularidades, emitirían señales que serían recibidas por la central de operaciones de Lo Jack. El sistema incluía, además del dispositivo “anti-jamming”, botón de pánico, llaves de corte de combustible y de inhibición, sensor de apertura de puertas de cabina, sensor del desenganche del semirremolque y un equipo de rastreo.

Instalado el sistema, éste no funcionó, de modo que los cacos robaron la carga transportada en los dos camiones que tenían instalado ese servicio. Como los mecanismos de alarma no se activaron, no se pudo establecer los recorridos y paraderos de los camiones y su carga. Las señales que debían permitir rastrear los vehículos en tiempo real fueron interferidas, lo que evidenció que los dispositivos “anti-jamming” no funcionaron e impidieron a su vez que se activaran las restantes alarmas instaladas en los camiones (como las que indicaban la apertura de sus puertas).

Uno de los vehículos fue robado en abril de 2015 en una autopista en la Ciudad de Buenos Aires. Apareció luego a 60 kilómetros de distancia, sin los mil ochocientos bultos de paquetes de cigarrillos que transportaba,

valuados en un millón trescientos mil pesos. El segundo camión fue robado dos meses después en la provincia de San Luis y apareció —vacío, por supuesto— en la provincia de Córdoba. El valor de la carga desaparecida era de un millón cuatrocientos mil pesos.

Los hermanos Rodríguez, celosos del prestigio de su empresa, resarcieron a Tabacalera Sarandí SA, la propietaria de la carga. Si bien estaba asegurada, la transportista debió pagar la diferencia entre lo resarcido y el valor real de lo transportado.

Como no hubo acuerdo entre la transportista y las proveedoras de las alarmas, la empresa de los hermanos Rodríguez (RHT SA) las demandó “por los perjuicios económicos sufridos, en base al incumplimiento contractual en el que habían incurrido” pues “los dispositivos contratados fallaron en el momento indicado para evitar los robos de los rodados”.

Para RHT, “el incumplimiento contractual se extendió a todas las prestaciones ofrecidas y publicitadas por las demandadas, [pues] no funcionó ninguno de los servicios contratados”. Según la transportista, “la acción u omisión de las demandadas fue por sí misma apta para ocasionar el daño ocurrido, según el curso ordinario de las cosas” pues “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”.

Las demandadas sostuvieron, básicamente, que sus servicios “eran herramientas que tenían como finalidad intentar disminuir las posibilidades de ocurrencia de un siniestro

pero de ningún modo garantizaban que efectivamente impidieran la perpetración de un ilícito, siendo la obligación que asumieron una de medios y no de resultado”.

Y aquí pregunta el joven politólogo que nos lee en borrador: “¿y cuál es la diferencia?” La distinción entre obligaciones de medios y de resultado fue establecida hacia 1925 por un jurista francés, René Demogue, quien sistematizó el concepto de que el deudor, en ciertas ocasiones, se obliga sólo a un obrar diligente —como se registra en los casos de los médicos y de los abogados— y otras veces, se compromete a obtener un resultado, como cuando se obliga a entregar una cosa —obligaciones de dar o hacer— o a abstenerse de algo —obligaciones de no hacer—.

Según las demandadas, ellas cumplieron su obligación respecto de cada servicio contratado, pues en ningún momento se obligaron a impedir el robo de los vehículos. 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”. Por eso, “se procedió a activar los medios de rastreo, situación que motivó el hallazgo de los rodados” por lo que “dieron cabal cumplimiento con la obligación contractual asumida”.

Para las demandadas, “el servicio 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”.

Su relación contractual, dijeron, “tuvo por objeto la prestación de un servicio con la diligencia apropiada independientemente

de su éxito”. Por eso, “el servicio contratado fue eficaz en el cumplimiento de su objeto: recuperar los vehículos”, pues “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, sin haber 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”.

Para Lo-Jack, RHT “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”.

Las demandadas dijeron también que “los pagos efectuados [por RHT] 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”, por lo que no se podía exigir un resarcimiento.

Finalmente, las demandadas sostuvieron que no había existido un contrato de transporte de la mercadería con Tabacalera Sarandi S.A., supuesta dueña de la carga transportada, ni constancia del pago de la mercadería a su propietaria. Según dijeron, la transportista no aportó las cartas de porte correspondientes ni el contrato de transporte con la dueña de la mercadería.

Por todo eso pidieron que la demanda fuera rechazada.

En primera instancia, el juez tuvo por probados los robos y que no se activaron ni las alertas correspondientes ni los restantes sistemas de rastreo satelital, “por lo que las demandadas incumplieron el contrato”.

Para el juez, “si bien era cierto que mediante la suscripción del contrato las demandadas asumieron únicamente *una obligación de medios* y no de resultado, [...] se obligaron a activar los medios de rastreo de los vehículos y a atender las alarmas, [y] el denominado servicio de anti-jamming suscitó una razonable expectativa por parte de RHT de que el rastreo funcionaría frente a la inhibición del sistema de GPS”.

El juez “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 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”.

Las proveedoras de las alarmas apelaron.

Dijeron que el juez había dado por probado que la no emisión de alarmas al momento de los robos implicaba el mal funcionamiento del servicio. Según alegaron, “tal omisión pudo haber obedecido a la no producción del evento en cuestión, a la intervención de terceros, a la existencia de un empleado infiel o a la negligencia propia del transportista en el uso de los servicios, todas causas que les resultaban ajenas”.

Según las proveedoras de las alarmas, “aún en el hipotético caso de que haya habido un

incumplimiento, no resultaba cierto que debieran responder por la proporción pagada a la dueña de la carga sustraída”, pues la sentencia anterior había confundido “el objeto de los servicios ofrecidos, ya que la aparatología instalada en los camiones tenía como único y final objetivo rastrear y localizar los rodados y no la carga, respecto de la cual existían otros servicios específicos y adicionales que no fueron contratados”.

Las demandadas también criticaron que el juez hubiera sustentado su sentencia en la pericia de un ingeniero electrónico, que el juez tuvo en cuenta a pesar de haber sido impugnada y criticada y que “no poseía las consideraciones técnicas correctas como para fundar [la sentencia]”.

Finalmente argumentaron que RHT no había probado el valor de las mercaderías pagadas a la propietaria, que aquéllas no coincidían con las supuestamente cargadas en los camiones robados y que ni siquiera se había demostrado el transporte de la mercadería, “pues no se adjuntó a la causa, remito, hoja de ruta y/o cualquier otra documentación que lo corroborara”.

También se quejaron de que se hubiera dicho que ellas no habían aportado ninguna prueba acerca del caso fortuito o fuerza mayor. Según las demandadas, el solo hecho de haberse probado que habían intervenido delincuentes en los robos debió haber sido considerado un eximente de responsabilidad. (Al joven politólogo tuvimos que explicarle que, cuando existe caso fortuito, la obligación se extingue).

La Cámara¹ entendió que primero debía decidir si el mal funcionamiento de los dis-

¹ In re “Transportes Rodríguez Hermanos c. Car Security”, CNCom, 29 junio 2020, exp. 4081/2017; *elDial.com* AABD92

positivos había constituido un incumplimiento contractual de las demandadas y si, en consecuencia, éstas eran responsables. Sólo si la respuesta era afirmativa, decidiría si se debía resarcir a la transportista por lo pagado a la tabacalera.

La Cámara dio importancia al peritaje técnico sobre los equipos instalados en los camiones y que concluyó que éstos “no se habían comportado correctamente” y habían proporcionado datos incoherentes. En un caso, por ejemplo, informaron que uno de los camiones circulaba a 32 km/h, pero permanecía fijo en un mismo lugar, “lo que no resultaba físicamente posible”; otro, “se había desplazado a más de sesenta kilómetros respecto de la última posición informada en cuatro minutos a una velocidad mayor a los 900 km por hora”. En un tercer caso, el equipo dejó de transmitir datos.

La Cámara “no pasó por alto que la peritación en ingeniería electrónica fue impugnada por las demandadas, Sin embargo, tales impugnaciones no alteraron en modo alguno las conclusiones del experto”.

La Cámara recordó que para que las pericias “no sean tenidas en cuenta por los tribunales es 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”.

Según el tribunal, la amplia libertad de los jueces para apreciar dictámenes no implica concederles la facultad de apartarse arbitrariamente de la opinión fundada de un perito idóneo, sobre todo cuando existen razones más que suficientes para inferir que

la opinión del experto no se aleja de la realidad.

Por lo tanto, “de acuerdo con lo informado por el experto existían evidencias concluyentes de una deficiente prestación del servicio”. Eso significó “una conducta anti-jurídica por parte de las demandadas, quienes, en virtud del funcionamiento defectuoso de los equipos instalados en los rodados de RHT, incumplieron de ese modo la principal obligación asumida contractualmente: la de efectuar un seguimiento satelital de los [camiones] y –en caso de ocurrir un siniestro-, reportar de modo inmediato tal circunstancia y accionar los dispositivos instalados en ellos —como el corte del combustible, que tampoco funcionó— para evitar su sustracción”.

Dichos incumplimientos se vieron corroborados por las declaraciones de los testigos (incluso los propuestos por las demandadas), que “declararon coincidentemente que los servicios instalados en los vehículos suscitaron la expectativa en la empresa de transportes en cuanto a que funcionarían incluso frente a la inhibición del GPS a través del sistema antijamming”.

Ese sistema “les fue ofrecido para solucionar el problema de la piratería del asfalto, pues no podía ser inhibido por los sistemas que utilizan los delincuentes para romper la comunicación entre el camión y la central de monitoreo”. “Lo Jack” había asegurado que “si hubiera inhibición se cortarían el combustible y mandarían las alertas correspondientes”, pues “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 de un operador al cliente usuario del servicio instalado para ponerlo en conocimiento del hecho”.

En resumen, “al haber fracasado los mecanismos de seguridad prometidos al contratar con la aptitud suficiente para bloquear toda posibilidad de concreción de las maniobras delictivas de la piratería del asfalto, las demandadas incumplieron con su deber de proveer los mecanismos adecuados para evitarlos”.

La Cámara aclaró que “no es que se trate de una *obligación de resultado*, sino de que los medios suministrados por las demandadas en cumplimiento de su obligación *fracasaron en su objetivo* de proveer a la actora los medios para evitar los perjuicios que el contrato procuró conjurar. [...] Ningún sentido tendría contratar a una empresa de servicios de seguimiento satelital 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”.

Las demandadas “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. Pero la solución no es la misma cuando los dispositivos y alarmas instalados no se accionaron en los tiempos contemplados al momento de contratar ni de la manera que debieron haberse activado”.

“Las deficiencias en los dispositivos posibilitaron que los ilícitos pudieran ser consumados, ya que en ese caso, la falta de pro-palación de las alertas y fundamentalmente de los sistemas de monitoreo a distancia como el corte de combustible, constituyó

[*rectius*: “constituyeron”] 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”.

Las demandadas no lograron demostrar “que la falta de cumplimiento de sus obligaciones convencionales se haya debido a causas ajenas, circunstancia que autoriza a considerar comprometida su responsabilidad por incumplimiento de las obligaciones contractualmente asumidas”. Tampoco probaron “que la no activación de los dispositivos [se debiera] a la intervención de terceros, a la existencia de un empleado infiel o a la negligencia en el uso de los servicios”.

Para el tribunal, “no parece dudoso 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”, sobre todo porque se trataba “no de un neófito sino de un profesional en la materia con alto grado de especialidad en ese rubro”. Eso llevaba a aplicar “la sabia regla del Código Civil [de Vélez] según la 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”.

Ese “cabal incumplimiento de sus deberes convencionales autoriza a atribuir antijuricidad a la conducta de [las demandadas] con la consiguiente configuración de un supuesto de responsabilidad civil que le impone el deber de responder por los daños y perjuicios ocasionados”.

¿Pero no existió caso fortuito o fuerza mayor? Las demandadas habían dicho que al haberse probado la intervención de los delincuentes en los robos, eso debió haberse considerado *un eximente de responsabilidad*.

Pero “sin perjuicio de señalar lo endeble del agravio” (debido a la falta de pruebas), la Cámara recordó 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* a quien 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”.

“El hecho de terceros —que es lo que invocaron 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 dieron. Fueron justamente los hechos que se denunciaron como imprevisibles e inevitables los que fueron previstos en el contrato como que debían ser evitados”.

Además, no debe haber culpa del contratante que invoca la fuerza mayor, supuesto que tampoco se verificó en el caso, pues se comprobó “que fue el defectuoso funcionamiento del sistema de seguridad lo que ocasionó el daño padecido”.

La Cámara dijo también que correspondió a las demandadas “acreditar, aunque sea de modo indiciario, que los camiones no transportaban la mercadería que supuestamente trasladaban”, pues “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 deban ser considerados por el juez y que tienen interés que sean tenidos

por él como verdaderos”, pues “quien no acredita los hechos que debe probar arriesga su suerte en el pleito”.

Las demandadas no sólo no produjeron prueba alguna, “sino que existían elementos de juicio suficientes para tener por suficientemente acreditada la entidad de la mercadería transportada y su valor, así como su efectivo traslado en los camiones de RHT, como también el resarcimiento abonado al propietario de la mercadería”.

La Cámara dijo que si bien en muchos casos puede quedar “algún margen de duda sobre la forma en que ocurrieron los hechos” no era razonable “suponer que el asegurado y su compañía de seguros se hayan puesto en connivencia para fraguar una coartada” para permitir a la transportista reclamar a la proveedora de los servicios de seguridad lo pagado a la propietaria de la mercadería. Ello habría requerido que ésta “actuara en connivencia fraudulenta con RHT, cuestión que ni remotamente ha sido planteada”.

También “era ilógico atribuir connivencia, por imposibilidad temporal, entre aseguradora y asegurado”.

El último argumento de las demandadas fue que RHT había pagado a la tabacalera sin que mediara obligación legal ni contractual ni orden judicial alguna para hacerlo. Pero además de la documentación que probaba que el pago se había hecho, “la causa de la obligación por la que RHT abonó los montos de la mercadería siniestrada, emergía de la responsabilidad objetiva del transportista por la sustracción de la mercadería transportada”. No existió “ningún eximente de responsabilidad en cabeza del transportista”.

Por todo lo anterior, la Cámara dijo que las demandadas “no habían logrado desvirtuar la responsabilidad que se les atribuyera en el marco del contrato de provisión de servicios de alarma y rastreo satelital que celebraron con la actora”, por lo que confirmó la sentencia de primera instancia.

Una decisión inteligente y bien fundada.

* * *

Esta nota ha sido preparada por Juan Javier Negri. Para más información sobre este tema pueden comunicarse con el teléfono (54-11) 5556-8000 o por correo electrónico a np@negri.com.ar.

**Este artículo es un servicio de Negri & Pueyrredon Abogados a sus clientes y amigos.
No tiene por objeto prestar asesoramiento legal sobre tema alguno.**