

La responsabilidad por accidentes de automotores en la realidad y en el nuevo Código Civil y Comercial¹

“El sufrimiento humano causado por las colisiones en las vías de tránsito es enorme...Yendo al contexto de nuestra realidad, todo esto parece ser ignorado, solo basta observar como permanecemos impávidos viendo como las estadísticas modifican sus valores...vivimos justificándonos o buscando formas de evadir la responsabilidad o lo que es peor, haciéndonos insensibles y costumbristas al problema...”

O.M.S., Ginebra, Abril de 2004.

SUMARIO: I. Introducción: marco referencial del tema en cuestión – II. El riesgo y la culpa en los accidentes de la circulación – III. La Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y el Código Civil y Comercial: ámbito de aplicación e interacción – IV. Código Civil y Comercial: novedades aplicables a los siniestros viales – V. Régimen de prejudicialidad: distintos supuestos – VI. Accidentes de tránsito: derribando mitos o prejuicios.

I. Introducción: marco referencial del tema en cuestión

Propongo en virtud de la temática asignada ver si el sistema de responsabilidad civil del nuevo código civil y comercial logra atrapar las circunstancias fácticas que ocurren a diario en la realidad de nuestras calles y caminos. Ese es el desafío que tenemos por delante.

A propósito la misma naturaleza dinámica del tránsito y sus componentes hacen que el legislador no pueda prever y plasmar en la legislación viaria –en tiempo real- todas las cuestiones y circunstancias fácticas que lo rodean, por lo que podemos decir, sin temor a equivocarnos, que, en esta materia como en otras ramas del derecho, las leyes marchan detrás de los hechos que tienen que regular, planteándose así una importante tensión entre

¹ Por el Dr. Martín Diego Pirota. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: www.martindiegopirota.com.ar - Texto de la disertación brindada en la Mesa Redonda (Derecho Civil) en el marco de las XIV Jornadas Bonaerenses de Derecho Civil, Comercial y Procesal en homenaje al Dr. Augusto M. Morello, organizadas por el Colegio de Abogados del Departamento Judicial de Junín (Buenos Aires, 27 al 29/10/16). Artículo publicado en la Revista Temas de Derecho Civil, Persona y Patrimonio, Febrero 2017, Año III, Ed. Errepar, Buenos Aires, 2017, págs. 65/76.

la dinámica del tránsito versus el estatismo de la legislación viaria. Y este es uno de los quiebres o fallas del sistema de tránsito terrestre que queremos destacar.

Primeramente debo decirles que con la entrada en vigencia del Código Civil y Comercial no se producen modificaciones sustanciales en la materia, receptándose los aportes y recomendaciones de la doctrina y la jurisprudencia. Así se especifica que “*los artículos referidos a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplican a los daños causados por la circulación de vehículos*” (conf. art. 1769 C.Civ. y Com.), siendo el dueño y el guardián responsables concurrentes del daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización (conf. arts. 1757 y 1758), manteniéndose las eximentes de causa ajena o el *casus* (caso fortuito o fuerza mayor, culpa o hecho de la víctima o de un tercero, siempre que reúna los requisitos de imprevisibilidad e inevitabilidad propios del caso fortuito, conf. arts. 1729, 1730 y 1731 C.Civ. y Com.), y el uso de la cosa en contra de la voluntad expresa o presunta del dueño y guardián (conf. art. 1758 C.Civ. y Com.).

En cuanto al cambio de la conjunción “o” por “y” utilizada por el nuevo ordenamiento legal, nos parece que no tiene importancia práctica, toda vez que siempre se consideró que existe responsabilidad concurrente o *in solidum* entre el dueño y el guardián de la cosa que ocasiona el daño (conf. arts. 850, 851 y 852 C.Civ. y Com.), debido a que existe identidad de objeto (la indemnización) y de acreedor (la víctima o sus deudos en caso de muerte); y diferentes deudores (propietario y guardador) y causas del responder (el titular registral responde objetivamente por el riesgo o vicio de la cosa y el guardián lo haría por culpa o dolo o bien por el riesgo o vicio de la cosa usada). Además dichos roles pueden coincidir en una misma persona o ser desempeñado por personas distintas. Y por supuesto que puede haber acciones de repetición entre el dueño y el guardián.

Repárese que el nuevo Código habla de daños causados por la circulación de vehículos en el que se incluyen los rodados a motor y los de tracción a sangre (bicicleta), en concordancia con las nuevas tendencias que -desde la óptica de la seguridad vial- consideran impropia o inadecuada la expresión accidentes de tránsito, en atención a que da la impresión de ser algo inevitable o producto de la casualidad o del destino, conformándonos así con los resultados dañosos y no buscando las causas que los provocan

y asimismo las soluciones que los eviten o reduzcan sus consecuencias². Prefiriéndose la utilización de los términos siniestro, infortunio o percance vial.

II. El riesgo y la culpa en los accidentes de la circulación

Entonces podemos decir que en los daños causados sin intervención de cosas se aplica primordialmente la culpa por sobre el riesgo, en aquellos perjuicios producidos por cosas ocurre a la inversa, siendo el riesgo el principio rector y la culpa de aplicación remanente, residual o subsidiaria en los casos en que se impone el examen de la conducta del dueño o guardián, de la víctima o de terceros (conf. art. 1721 C.Civ. y Com.)³.

Es que a poco que se lean las sentencias de nuestros tribunales en materia de siniestros viales se advierte que si bien se echa manos del riesgo o vicio del automotor como factor de atribución principal o preponderante de la responsabilidad del dueño o guardián, también se recurre a la culpa –a veces en forma expresa y otras en forma solapada o encubierta- para reforzar o completar el análisis de la conducta de los sujetos participantes en el caso concreto. “Se configura, entonces, una imputación dual y concurrente de responsabilidad (riesgo creado más culpa)”⁴.

² “Debemos terminar con la equivocada idea que los accidentes de tránsito son inevitables o producto de la casualidad, fatalidad o del destino, y comenzar a llamar a las cosas por su nombre: “*si se puede evitar, no es un accidente*”. Es sabido que una persona frente a lo inevitable se relaja, se resigna, baja la guardia y se encomienda a Dios. Reflexiona con practicidad y acierto el ex Juez en lo Civil Bernardo Nespral al decir que: “Y si así fuera (se refiere a si consideramos a los accidentes de tránsito como sucesos eventuales o involuntarios), las víctimas de tales “accidentes” no podrían reclamar la reparación del daño ni ningún otro tipo de indemnización. Porque el caso fortuito y la fuerza mayor son aquellos hechos que no se pueden prever, o que previstos no se pueden evitar. Sin embargo, sabemos que no es así. Los llamados accidentes de tránsito quizás no sean “accidentes”, como genéricamente se los conoce, porque no siempre son consecuencia de un caso fortuito o de fuerza mayor pues muchas veces se pueden prever y evitar”. (Bernardo Nespral, *Accidentes de tránsito*, Revista Seguridad Vial N° 110, Edición online, <http://es.calameo.com/accounts/4809?accid=4809>, Buenos Aires, Enero/Febrero/Marzo de 2011, pág. 12). Hoy se prefiere la expresión: “*hecho o siniestro de tránsito*”, por ser la que nos permite tener una visión esperanzadora de la problemática, a través de la búsqueda de soluciones integrales que terminen con la irresponsabilidad (*a mí no me va a pasar...*), impunidad y resignación colectiva (*era su destino...*). Agrega Nespral que “deberíamos darles otra denominación: imprudencias del tránsito, imprudencia vial, mala praxis vial o responsabilidad derivada de daños en la vía pública”. (Conf. PIROTA, Martín D., *Iberoamérica unida por la seguridad vial*, LL Actualidad 23/11/10)

³ A propósito de la pugna existente entre la culpa y los factores objetivos, tuvimos oportunidad de manifestarnos en nuestro trabajo *La culpa en los accidentes de tránsito*, Revista de Derecho de daños, La culpa – II, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2009, págs. 203/243.

⁴ Conf. GALDOS, Jorge M., *El riesgo creado, la culpa y cuestiones conexas*, LL 2006-F, Secc. Doctrina, pág. 1.363. Así también lo interpreta el Tribunal Supremo de España al resolver que: “...de manera constante la doctrina jurisprudencial enseña que si bien el citado precepto del Código Civil (se refiere al art. 1902 que prevé la responsabilidad por culpa) descansa en un básico principio culpabilista, no cabe desconocer que la diligencia requerida comprende no sólo las prevenciones y cuidados reglamentarios sino además todos los que la prudencia imponga para prevenir el evento dañoso, a lo que debe añadirse como criterio complementario, dentro de pautas adecuadas, el de la responsabilidad basada en el riesgo, aunque

La culpa incide no solo como factor de atribución de responsabilidad del dueño y guardián demandado (hay duplicidad de factores de atribución: riesgo creado por el automotor y culpa de su conductor) sino también como eximente de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero por el que no se debe responder).

III. La Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y el Código Civil y Comercial: ámbito de aplicación e interacción

El art. 70 inc. b) de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24.449/95⁵, establece que en materia de juzgamiento se debe aplicar la normativa vial con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia. De ello se advierte que los jueces deben aplicar las disposiciones de la normativa vial en forma concordante con las normas del código de fondo que regulan la responsabilidad civil (diálogo de fuentes, conf. art. 1 C.Civ. y Com.).

Hecha esta salvedad, señala Carlos Tabasso, que el breve texto del art. 70 –ya citado-, “...constituye la matriz genética de vastísimas consecuencias teórico-prácticas, como ser:

- La disposición no estatuye una tesis más o menos original o inédita, sino que recoge a texto expreso y a título de principio general aplicable a toda la materia, una regla metodológica emergente del mecanismo remisivo que implica la estructura del tipo culposo.
- Lo que resulta críticamente importante radica en que, cualquier *juzgamiento* que no se encuadre primeramente dentro del sistema normativo regulador del campo de conductas específico en que acaeció el hecho *sub lite*, será no ajustado a derecho; por ende, tal juicio habrá incurrido en el vicio de ilegalidad, determinando la consecuencia anulabilidad. Debe observarse en tal sentido que la normativa en cuestión no es de ningún modo excluyente de otras, sino que se aplica: “*con prioridad*” a otras, esto es, antes y por encima.
- Otro aspecto sumamente remarcable consiste en que la norma del caso proclama, o declara, quizá sin proponérselo, la *identidad y la autonomía*

sin erigirla en fundamento único de la obligación de resarcir...”. (TS, 17/12/86 –RJ 1986, 7675-, se trataba de un atropello de un ciclista que circulaba sin control por un camión cuyo conductor gira a la derecha entrando en la zona por la que aquél marchaba, imputándose responsabilidad compartida a ambos)

⁵ B.O. 10/02/95. Sancionada el 23/12/94. Promulgada parcialmente el 06/02/95.

didáctica, técnica y funcional –o descentralización conceptual- del Derecho de Tránsito dentro del ordenamiento por cuanto, al reconocérsele explícitamente la titularidad de un sector delimitado de conductas humanas para su *juzgamiento prioritario*, se le separa y distingue ontológicamente de las restantes ramas del Derecho.

- A partir del art. 70 de la Ley de Tránsito, el Derecho y su práctica en Argentina –ciertamente también en los demás países de la región por flujo radial- deberán dejar de considerar los actos y hechos de circulación bajo una óptica administrativista, civilística o penalística para entenderlos como lo que son antes que nada: *hechos o actos de tránsito*, sin que por ello dejen de ser, en su caso, inescindiblemente, manifestaciones de la culpa como conducta o actitud torpe, descuidada, desviada o antisocial del hombre. Esta perspectiva, que ahora se impone como *obligación judicial propiamente dicha*,...inaugura otra era en que la labor de establecimiento de los fundamentos de la imputación subjetiva deberá efectuarse autónomamente, en primer lugar, dentro del reducto del Derecho de Circulación, pues es jurídicamente perentorio para el juez ceñirse a la “*prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia*”, pudiendo recién después trasladar la valoración obtenida hacia otras áreas. No hacerlo, o invertir el orden secuencial de los pasos metodológicos, significaría incurrir en el vicio de ilegalidad de fondo por errónea aplicación del Derecho y por ende, caer en el pozo de la nulidad absoluta”⁶.

Ha dicho reiteradamente la doctrina y la jurisprudencia que el automóvil en movimiento es una cosa riesgosa o peligrosa y crea un *consumo de seguridad social* que debe ser soportado por el dueño y el guardián⁷, es decir, que la ley presume *iuris et de iure* que el automotor es cosa riesgosa, generadora de, al menos, un indiscutible “riesgo potencial”⁸, y más aún en la realidad del tránsito diario actual en las calles y carreteras de nuestro país conformado por un cóctel de circunstancias coadyuvantes (verbigracia:

⁶ TABASSO, Carlos, *Derecho del Tránsito – Los Principios*, Ed. B de F, Buenos Aires, 1997, págs. 46/49.

⁷ Ver CNEsp. CC I, 18/09/87, LL 1988-C-27; SCBA, 02/09/86, LL 1988-B-611; SCBA, 17/04/90, LL 1990-D-25; CNCiv., sala C, 17/10/89, LL 1990-A-442.

⁸ Conf. GALDOS, Jorge M., *El riesgo creado, la culpa y cuestiones conexas*, LL 2006-F, Secc. Doctrina, pág. 1.363; TRIGO REPRESAS, Félix A., *La prueba de la culpa en los accidentes de tránsito*, La Prueba en el Derecho de Daños, Carlos A. Ghersi (Director), Ed. Nova Tesis, Rosario, 2009, pág. 427;

conductores o peatones irresponsables que carecen de la necesaria conciencia del riesgo vial, convivencia simultánea de parque automotor nuevo y envejecido, infraestructura vial con importantes defectos de construcción, mantenimiento o conservación, señalización incompleta, imprecisa o incorrectamente ubicada⁹).

Para que hablemos de siniestro vial debe haber ocurrido en algún camino sea público o privado de uso público (autopistas, semiautopistas o autovías, avenidas, calles, pasajes), abierto o expedito al tránsito en general de vehículos, y en el que se debe observar siempre las pautas y reglas de conducta fijadas por la legislación vial. Por lo que en sucesos que provoquen perjuicios materiales o extrapatrimoniales a las cosas o a las personas, acaecidos en el contexto de lugares, ambientes o terrenos públicos o privados, no habilitados al uso público como espacio vial para la circulación masiva de móviles a motor, bicilos y transeúntes, como ocurre en garajes o estacionamientos, no se aplica la norma de tránsito y se deberán tener en cuenta los principios y presupuestos generales de la responsabilidad civil y en consecuencia echar manos del régimen legal que la regula¹⁰.

IV. Código Civil y Comercial: novedades aplicables a los siniestros viales

PIZARRO, Ramón D., *Responsabilidad civil por riesgo creado y de empresa*, La Ley, Buenos Aires, 2006, T. II, pág. 204.

⁹ “En Latinoamérica existe una peligrosa y perversa tendencia de las autoridades competentes en materia vial de pretender solucionar o corregir defectos estructurales o de diseño geométrico y de falta de reparación, mantenimiento o conservación de las vías de circulación a través de la señalización vial transitoria (preventiva o de emergencia) que de esa forma pasa a ser permanente”. (Conf. PIROTA, Martín D., *La señalización vial y su impacto actual sobre el principio de confianza en la normalidad o seguridad del tráfico*, Revista Carreteras, España, 4ª época, N° 151, Enero/Febrero de 2007, págs. 100/102). Además para ver jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada al respecto aconsejamos la lectura de la voz *Señalización vial*, en PIROTA, Martín D., *Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas*, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2003, págs. 623/693.

¹⁰ En el Código Civil y Comercial la responsabilidad civil está contemplada en los arts. 1708 a 1780. Ver: Función preventiva de la responsabilidad civil (arts. 1710 a 1712); antijuridicidad (art. 1717, similar arts. 1066 y 1074 C.Civ.); legítima defensa, estado de necesidad y ejercicio regular de un derecho como causales de justificación de la conducta (art. 1718, contenidas en art. 34 C.Penal); asunción de riesgos (art. 1719); valoración o apreciación de las conductas (art. 1725, similar arts. 902 y 909 C.Civ.); relación causal – causalidad adecuada- (art. 1726, similar art. 906 C.Civ.); culpa o dolo (arts. 1721 y 1724, similar arts. 512, 1072 y 1109 C.Civ.); hecho de un tercero y hecho de la víctima (arts. 1729 y 1731); caso fortuito o fuerza mayor (art. 1730, similar arts. 513 y 514 C.Civ.); prueba de los factores de atribución y de las eximentes (art. 1734); facultades judiciales (art. 1735); prueba de la relación de causalidad (art. 1736); daño (art. 1737, similar art. 1068 C.Civ.); pérdida de chance (art. 1739); reparación plena (art. 1740, similar art. 1083 C.Civ.); indemnización de las consecuencias no patrimoniales (art. 1741, modifica art. 1078 C.Civ.); responsabilidad del principal por el hecho del dependiente (art. 1753, similar art. 1113 párr. 1º C.Civ.); hecho de las cosas y actividades riesgosas (art. 1757, similar art. 1113 C.Civ.); daño causado por animales (art. 1759, remite al art. 1757; deroga arts. 1124 a 1131 C.Civ.); responsabilidad colectiva y anónima (arts. 1761 y 1762, similar art. 1119 C.Civ.); profesionales liberales (art. 1768); accidentes de tránsito (art. 1769, remite al art. 1757).

Vamos a analizar ahora las novedades que introduce el Código Civil y Comercial y que resultan aplicables a los daños causados por la circulación de vehículos:

* El plazo de prescripción de la acción de daños derivados de la responsabilidad civil es de tres años (conf. art. 2561 C.Civ. y Com.) en sintonía con el plazo que establece el art. 50 de la Ley de Defensa del Consumidor y del Usuario 24.240/93 y modificatoria introducida por ley 26.361/08¹¹.

* Se introduce el llamado “deber de prevención del daño” (conf. arts. 1708, 1710 a 1713 C.Civ. y Com.), como una de las funciones de la responsabilidad civil, por lo que el incumplimiento de la obligación de prevención (evitar el daño, no disminuir sus consecuencias o no agravarlo), da lugar a la acción preventiva por parte de quien acredita un interés razonable en la prevención del daño. Ello reviste una importancia vital en la cuestión analizada teniendo en cuenta los valores supremos en juego como son la vida y la integridad psicofísica de las personas. Recordamos que ya Lorenzetti desde la doctrina autoral propiciaba que la función preventiva de la responsabilidad civil debía ser desarrollada y diversificada¹². Así con más frecuencia en los últimos tiempos, la jurisprudencia preocupada por la reiteración de accidentes en determinados lugares (puntos negros), viene utilizando la llamada tutela anticipada, preventiva o inhibitoria contra daños (conf. arts. 2242 C.Civ. y Com. –ex 2499 párr. final C.Civ.–, 623 bis C.P.C.C.N. y 52 ley 24.240), decretando de oficio poner en conocimiento de la autoridad vial con competencia sobre la vía la situación de peligro generada, de manera de adoptar las medidas pertinentes para así evitar la repetición de siniestros. Algo así como una suerte de auditoria de seguridad vial judicial¹³.

¹¹ En los daños derivados del transporte de cosas o personas se prevé un plazo de prescripción de dos años (conf. art. 2562 C.Civ. y Com.), mientras que el término para interponer la acción resarcitoria derivada del contrato de seguro es de un año (conf. art. 58 Ley de Seguros 17.418/68). Aunque en estos dos supuestos hay doctrina y jurisprudencia que sostiene que existe una relación de consumo entre el transportador y el pasajero y entre el asegurador y el asegurado, respectivamente, y por lo tanto el plazo de prescripción sería de tres años.

¹² Conf. LORENZETTI, Ricardo L., *Las nuevas fronteras de la responsabilidad por daños*, LL 09/05/96.

¹³ La Cámara Civil y Comercial de Azul dictó de oficio -además de imputar las responsabilidades consecuentes en una colisión frontal en ruta- un mandato preventivo atípico para poner en conocimiento de la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) la situación de peligro generada en una curva que contiene un error de diseño ya que es muy cerrada y no cuenta con señalización o demarcación de la doble línea amarilla, lo que hace que los rodados corten la curva invadiendo el carril contrario (CApel. CC sala II, Azul, Buenos Aires, 27/03/13, “P., N. y otros c. Z., S. s. daños y perjuicios”, www.martindiegopirola.com.ar – Jurisprudencia). La Cámara Civil y Comercial de La Matanza imputó responsabilidad concurrente a la Dirección Provincial de Vialidad, a raíz de la muerte de un conductor (a quien impuso el 70% de

* La exposición voluntaria de la víctima a una situación de peligro genérico y abstracto (como por ejemplo guiar un vehículo dentro de las circunstancias normales o propias del tránsito vehicular), no justifica el hecho dañoso ni exime de responsabilidad a menos que, por las circunstancias del caso, ella pueda calificarse como un hecho del damnificado que interrumpe total o parcialmente el nexo causal (conf. art. 1719 C.Civ. y Com.). Acá la exoneración no se produce a nivel de la antijuridicidad, sino de la relación causal, siendo aplicable lo normado por el art. 1729 del C.Civ. y Com.¹⁴.

* Se incluye al dolo eventual dentro de los factores subjetivos de atribución (conf. art. 1724 C.Civ. y Com.). Ello se puede ver con mayor nitidez en los siniestros viales en los que intervienen conductores alcoholizados, corriendo “picadas” o guiando el rodado a velocidades excesivas en el ámbito urbano.

* Se utiliza la expresión hecho de la víctima o de un tercero como eximentes de responsabilidad –más abarcativa que la culpa de la víctima o de un tercero- (conf. arts. 1729 y 1731 C.Civ. y Com.). Así basta el simple hecho del damnificado, culpable o no, para eximir la responsabilidad.

* Los rubros indemnizables son: el daño emergente, lucro cesante y la pérdida de chances. Ello incluye la violación de los derechos personalísimos, la integridad personal, la salud psicofísicas, las afecciones espirituales legítimas (daño moral o consecuencias no patrimoniales) y el daño al proyecto de vida (conf. art. 1738 C.Civ. y Com.).

* Hay una ampliación de los legitimados para reclamar el daño moral (consecuencias no patrimoniales según la nueva denominación, conf. art. 1741 C.Civ. y Com.), ya que además de los ascendientes, descendientes y el cónyuge (concurren todos los herederos potenciales sin exclusión y sin llamamiento actual), pueden reclamar quienes

responsabilidad por circulación a exceso de velocidad y vicios de mantenimiento del rodado), en circunstancias en que el rodado se despistó y colisionó contra otro vehículo en un puente con su calzada deteriorada en que el guardarrail o baranda de defensa no logró contener o reencauzar la trayectoria del rodado guiado por la víctima fatal, lanzándolo sobre la mano contraria provocando su vuelco y el choque contra otro vehículo que circulaba en forma reglamentaria por su mano de circulación (CApel. CC, sala I, La Matanza, Buenos Aires, 14/06/13, “*Orsini, Liliana c. DVPBA s. daños y perjuicios*”, www.martindiegopirota.com.ar – Jurisprudencia). La Cámara Civil y Comercial de Junín ordenó a la Dirección Provincial de Vialidad reparar la carpeta asfáltica de la ruta donde se produjo el accidente dentro del plazo de 180 días, y que dentro del plazo de 60 días se coloque en ambas manos, con una antelación de 1000 mts., carteles indicadores sobre el peligro de hidroplaneo y la reducción de velocidad en días de lluvia (CCiv. y Com., Junín, Buenos Aires, 06/11/08, “*Broggi, Pedro c. Pcia. de Bs. As. y Dirección Pcial. de Vialidad de Bs. As. s. daños y perjuicios*”, II-XXX-695 y www.martindiegopirota.com.ar – Jurisprudencia).

¹⁴ Por ejemplo, aceptar ser transportado por quien conduce manifiestamente en estado de ebriedad o en la caja descubierta de una camioneta. Esto es la exposición imprudente a un peligro concreto que tiene aptitud para erigirse en causa o concausa adecuada del daño sufrido.

convivan con la víctima recibiendo trato familiar ostensible (por ej. concubino/a, hermano), sea en caso de muerte o gran discapacidad de la víctima. O sea que el damnificado directo sigue siendo la víctima, pero en cuanto a los damnificados indirectos hay una ampliación y además se admite la legitimación no solamente en caso de muerte sino también en aquellos casos en que el damnificado directo quede por ejemplo en estado vegetativo.

* La indemnización por fallecimiento comprende: a) gastos necesarios para asistencia y funeral de la víctima; b) alimentos del cónyuge, del conviviente, de los hijos menores de 21 años; c) pérdida de chance de ayuda futura para los padres en caso de muerte del hijo (conf. art. 1745 C.Civ. y Com., ex arts. 1084 y 1085 C.Civ.).

* Para el cálculo de la indemnización por lesiones o incapacidad permanente física o psíquica se recurre al método de la renta como fórmula de cuantificación. Se presumen los gastos médicos, farmacéuticos y por transporte que resulten razonables en función de las lesiones y de la incapacidad (conf. art. 1746 C.Civ. y Com., ex art. 1086 C.Civ.)¹⁵. La incapacidad transitoria se indemniza a título de lucro cesante (conf. arts. 1738 y 1739 C.Civ. y Com.).

* La responsabilidad de los padres por daños causados por sus hijos menores y la del principal por sus dependientes es objetiva con factor de atribución en la garantía legal (conf. arts. 1753 y 1755 C.Civ. y Com.).

* Los daños causados por los animales de cualquier especie (responsabilidad objetiva por el riesgo creado por el animal), se vuelve un supuesto de daños causados por el hecho de las cosas (conf. arts. 1757 y 1759 C.Civ. y Com.).

* El propietario, tenedor o poseedor de buena fe del vehículo están legitimados para reclamar los daños materiales, la privación de uso y la pérdida del valor de venta (conf. art. 1772 C.Civ. y Com.). Se amplía la legitimación, ya que los arts. 1095 y 1110 del C.Civ. autorizaban al tenedor o poseedor pero solo en ausencia del dueño. En cuanto a la legitimación pasiva, la denuncia de venta ante el Registro de la Propiedad del Automotor efectuada por el titular registral que vendió el vehículo que a la postre intervino en el siniestro vial, no es el único medio de prueba para liberarse de responsabilidad¹⁶.

¹⁵ Se aplica el porcentaje de incapacidad al ingreso que se obtenía antes del evento dañoso. Luego se calcula un capital que puesto a plazo fijo, de una renta igual a ese monto de disminución por incapacidad. La renta consumirá una porción del capital, de modo tal que al finalizar el período de tiempo tomado hasta los 75 años, el capital se extinga.

¹⁶ CS, 21/05/02, "*Camargo, Martina y otros c. Prov. de San Luis*", JA 2003-II-275.

V. Régimen de prejudicialidad: distintos supuestos

La reforma flexibiliza el régimen de prejudicialidad o influencia del proceso penal sobre la acción civil.

Así el art. 1775 del C.Civ. y Com. (ex art. 1101 C.Civ.), establece como principio general que el dictado de la sentencia civil debe suspenderse hasta la conclusión definitiva del proceso penal –sentencia firme- (para evitar el escándalo jurídico que supone la existencia de pronunciamientos contradictorios), con excepción de los siguientes casos:

- a) si la acción penal se extingue (por prescripción, por muerte del imputado, suspensión del juicio a prueba –*probation*-, etc.);
- b) si la dilación del proceso penal provoca una frustración efectiva del derecho de la víctima a ser indemnizada (conf. plazo razonable, arts. 18 C.N., 8 Convención Americana de Derechos Humanos y 1 C.Civ. y Com.)¹⁷;
- c) si la acción civil está fundada en un factor objetivo de responsabilidad¹⁸.

Por su parte el art. 1776 del C.Civ. y Com. (ex art. 1102 C.Civ.), prescribe que la sentencia penal condenatoria produce efectos de cosa juzgada en el proceso civil respecto de la existencia del hecho principal (causa adecuada del daño) y de la culpa del condenado.

A su vez el art. 1777 del C.Civ. y Com. (ex art. 1103 C.Civ.), contempla dos cuestiones:

- a) Si la sentencia penal decide que el hecho no existió (in dubio pro reo) o que el imputado no participó en el mismo, éstas circunstancias no pueden ser discutidas en el proceso civil;
- b) si la sentencia penal decide que el hecho no constituye delito penal o que no compromete la responsabilidad penal del imputado (ej. sobreseimiento por prescripción de la acción penal), en el proceso civil puede discutirse libremente ese mismo hecho, ya que el mismo puede configurar un ilícito civil (delito o cuasidelito).

¹⁷ CS, 20/11/73, “Ataka Co. Ltda. C. González, Ricardo y otros”, RCyS 2004-1397.

¹⁸ Fundado en la independencia de la acción civil y la acción penal y teniendo en cuenta que en el proceso penal rige el principio de subjetividad de la pena y no se condena por factores objetivos de imputación de responsabilidad, sino por violación del deber de cuidado en los delitos culposos con ocurre en la casi totalidad de los percances viales.

Recordemos que la antijuridicidad o ilicitud penal es típica o formal, es decir, que tiene que haber una conducta violatoria de la norma penal, mientras que la antijuridicidad civil es atípica o material, ya que basta una conducta violatoria de la ley o del ordenamiento jurídico visto en su integralidad (principios generales del derecho, deber de no dañar, etc.).

Si se absuelve al imputado por alguna de las causales de justificación de la conducta (conf. art. 34 C.P.), por ejemplo legítima defensa, estado de necesidad, ejercicio regular de un derecho, etc., dicha sentencia hará cosa juzgada en la sede civil, es decir, que será vinculante para el Juez civil que tendrá que desestimar la demanda, o bien otorgar al damnificado una indemnización de equidad que es acotada o limitada (conf. arts. 1718 y 1719 C.Civ. y Com.).

El art. 1779 del C.Civ. y Com. impide reclamar la reparación al damnificado indirecto del daño que haya intervenido en carácter de coautor o cómplice del delito penal contra la vida de la víctima, o que pudiendo evitar el daño no haya intervenido.

Por último el art. 1780 del C.Civ. y Com. (ex art. 1106 C.Civ.), regula las consecuencias del dictado de veredicto penal con posterioridad a la sentencia civil, fijando como principio general la inmutabilidad del decisorio civil anterior (conf. las garantías procesales de la cosa juzgada y la seguridad jurídica), salvo en el caso de recurso de revisión de la sentencia civil que procede únicamente a petición de parte interesada en tres supuestos (a través del recurso de revisión o acción de nulidad por cosa juzgado írrita):

- a) Revisión de la sentencia penal: el Juez civil le haya asignado valor de cosa juzgada a cuestiones resueltas por la sentencia penal y luego ésta sentencia penal es revisada respecto de esas cuestiones. No procede en los casos en que la revisión de la sentencia penal se funde en un cambio de legislación (existencia de una norma penal más benigna para el imputado, conf. art. 2 C.P.);
- b) Supuestos de responsabilidad objetiva (art. 1775 inc. c) C.Civ. y Com.): si en el juicio penal se arriba a la conclusión de que el hecho principal no existió o que el imputado no intervino en la producción del daño, podrá ser revisada la sentencia civil¹⁹;

¹⁹ Por ejemplo, cuando se pretendiera responsabilizar penalmente por homicidio culposo al conductor de un automóvil que atropelló a un peatón, procederá la revisión de la sentencia civil cuando la sentencia penal posterior arriba a la conclusión que la víctima no fue atropellada, sino que falleció por otra circunstancia, o si se acredita que el automotor que intervino en el hecho no pertenecía al imputado, ni que él lo conducía.

- c) Otros casos previstos por la ley: deja abierta la posibilidad de que se prevean por una ley especial otros supuestos en que sea procedente la revisión de la sentencia civil.

VI. Accidentes de tránsito: derribando mitos o prejuicios

Antes de la reflexión final, creemos conveniente y oportuno hacer una rápida enumeración de aquellos preconceptos o dogmas que establecidos en su oportunidad por la doctrina y la jurisprudencia generan una suerte de presunciones con acostumbradas respuestas automáticas, apresuradas, generales e irreflexivas, sin la debida y necesaria profundidad y debate que el tema amerita; que conviene revisar o replantear a la luz de las nuevas corrientes de investigación, pensamiento e interpretación integral de la conducta de todos los protagonistas de un siniestro vial²⁰, y que el Juez deberá valorar a través de las probanzas colectadas a lo largo del proceso conforme a la regla de la sana crítica racional (conf. arts. 163, 386, 456 y 477, C.P.C.C.N.)

- Automóvil embistente = sujeto responsable (puede coincidir pero no siempre es así, hay que distinguir la causalidad física o material de la causalidad jurídica o formal)²¹.
- Conducción a exceso de velocidad –más de lo permitido por la ley (conf. art. 50 ley 24.449)- o a velocidad inadecuada o inapropiada para el lugar (conf. arts. 51 y 52

²⁰ SCBA, Ac. L. 40.968, 18/04/89, “Castro, Ángel W. c. Mascheroni, Roberto s. indemnización”, A. y S. 1989-I-687; CFed. La Plata, Sala 4ª, 10/09/91, “Moreno, Néstor c. Ferrocarriles Argentinos”, JA 15/04/92.

²¹ La causalidad puede ser física o material y jurídica o formal; la primera estudia la relación de los hechos con otros hechos antecedentes o consecuentes, estableciendo cuando un daño fue *empíricamente* ocasionado por un hecho (mediante la investigación y reconstrucción accidentológica del hecho se determina la o las causas que lo produjeron); y la segunda, se interesa por la relación de los hechos con los sujetos, y así determina cuando un daño fue *jurídicamente* producido por un hecho humano (conf. arts. 901 a 906, Cód. Civ.). Así han decidido los tribunales que: “si bien se presume la culpa del conductor del vehículo embistente, tal presunción –que parte del razonamiento del juez en defecto o ausencia de pruebas directas–, se apoya en cómo acaecen normalmente los hechos. Pero se trata de presunciones “*hominis*” o “judiciales” y, como tales, ceden ante prueba en contrario o frente a circunstancias que las tornan inaplicables y que demuestran que, pese a que uno de los conductores sea el embistente, bien puede atribuírsele la culpa al otro total o parcialmente y también que, más allá de quién ha resultado en la emergencia el embestidor, es indudable la imprudencia del proceder de quien provocó el accidente al virar bruscamente hacia la izquierda e interponerse en la línea de marcha del vehículo menor creando de tal modo un obstáculo sorpresivo que pudo obligar a otros a efectuar maniobras y frenadas bruscas”. (CNCiv., sala E, 06-06-08, “Pavetti, Pánfila Ramona c. Baudracco, Raúl”, ED 02-03-09)

ley 24.449) = sujeto responsable (la velocidad tiene que ser causa o concausa del accidente y generar la pérdida del dominio del rodado)²².

- Prioridad de paso legal = principio absoluto (indemnidad del conductor del vehículo preferente) (arts. 64 ley 24.449, 9 y 10 C.Civ. y Com., ex art. 1071 C.Civ.)²³.

²² Sabido es que “la circulación a velocidad excesiva hace que al conductor se le acorten los tiempos de oportuna percepción y reacción ante situaciones riesgosas (maniobras evasivas), produciendo además una disminución en la necesaria amplitud de la visión periférica que debe tener el conductor”. (Conf. PIROTA, Martín D., *El Plan Nacional de Seguridad Vial 2006/2009: ¿más de lo mismo?*, LL 20/05/08). Sin embargo con respecto al tema de la velocidad excesiva, debe tenerse en cuenta que -como lo tiene dicho reiteradamente la jurisprudencia- para que sea considerada causa adecuada (conf. art. 1726 C.Civ. y Com., similar arts. 901 a 906, C.Civ.) de un accidente debe haber sido determinante o contribuido en la producción del mismo generando la pérdida del dominio del automotor por parte del conductor (conf. art. 50 ley 24.449), ya que si no se verifica esto último, el sólo exceso de velocidad por sobre los límites legales impuestos para la vía de comunicación en cuestión –amén de constituir una falta administrativa-, no es suficiente para imputar responsabilidad al conductor en el accidente ocurrido. Dicho razonamiento es igualmente aplicable para la velocidad reducida o inadecuada en determinada vía o banda de circulación que puede convertirse también en causa del accidente. (CNEsp. Civ. y Com., sala VI, 19/06/80, “Oneto, Amalio L. c. Chelli, Mauricio A.”; CNEsp. Civ. y Com., sala IV, 13/10/83, “Rosito, Víctor S. c. Avakian Pannos, Esteban y otros”; CNEsp. Civ. y Com., sala IV, 07/08/84, “Villaña Tapia, Tomás c. Areco, Mario”; CNEsp. Civ. y Com., sala IV, 19/11/84, “Plus Ultra Cía. Arg. de Seg. C. Comando en Jefe del Ejército”; CNCiv., sala D, 30/11/05, “Franco, Agustín y otros c. Robles, María C. y otros”, LL 02/06/06, pág. 7. Además ver la abundante cita de jurisprudencia en STIGLITZ, Rubén S., *Derecho de Seguros*, T. I, 4ª ed. actualizada y ampliada, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2005, págs. 290/293 y 301/305)

²³ La prioridad de paso del vehículo que aparece circulando por la derecha frente al que lo hace por la izquierda no es absoluta y se aplica cuando los rodados llegan en forma simultánea o casi simultánea a la intersección y a velocidad reglamentaria, perdiéndose la misma en las circunstancias que expresamente establece el art. 41 de la ley 24.449. (Tratamos la temática de las intersecciones y las reglas de preferencia y prioridad de paso en nuestro trabajo titulado *Derecho Vial, responsabilidad civil y penal de los sujetos y seguro de responsabilidad civil*, en PIROTA, Martín Diego, *Vías Humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial*, en coautoría con Juan Carlos Dextre (Coordinador), Carlos Tabasso, Jorge Bermúdez y Anibal O. García, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2008, págs. 49/51). Ha dicho con acierto la jurisprudencia cordobesa que: “el principio o regla es la prioridad de paso de quienes circulan por la derecha, pero ello no es absoluto pues quien lo hace por la izquierda no queda enervado su derecho a circular y si ha cruzado la encrucijada, si ha traspasado más de la mitad de la bocacalle, quien lo hacía por la derecha debe acreditar con todo rigor que estaba notoriamente adelantado en el cruce. No es razonable pensar que el lugar del impacto acredita la simultaneidad de acceso de los vehículos a la encrucijada”. (Cám. 4ª Apel. Civ. y Com., Córdoba, “Zorrilla, Clariza H. c. Jorge Felipe Zaffi - Ordinario”, 14/08/00). También el Tribunal Superior de Córdoba, en un erudito fallo ha precisado que: “la prioridad de paso desde la derecha se mantiene inclusive cuando ambos vehículos llegan a la intersección de modo más o menos simultáneo, pues esa regla fundamental del tránsito está destinada también a regular esta hipótesis, imponiendo a quien tiene una ventaja mínima ceder la preferencia de avance al que llega desde la derecha. Se estima que la prioridad de paso desde la derecha es una regla de oro, que debe entenderse y respetarse a ultranza y sin condicionamientos, a fin de que no se intente ganar en base a velocidad y desenfado al centro ideal de la calzada. Sin embargo, también se ha expresado que quien llega desde la derecha está facultado a avanzar, ante la legítima expectativa de que será el otro rodado quien detendrá su marcha y que por ello, en tanto no sea un actuar imprudente, no puede ser considerado responsable. Ello así pues ningún derecho puede ser ejercido abusivamente (CC, 1071) y ese principio resulta aplicable también a la prioridad de paso. Aún cuando la regla de la prioridad de paso otorgue a esta preferencia un carácter absoluto, la misma no puede operar en beneficio de quien también haya incurrido en una violación de otros deberes de cuidado que impone la normativa aludida y que importan un actuar imprudente, aún cuando pueda ser considerado de menor entidad que el obrar comprobado del otro protagonista, pues esta circunstancia no lo exime de su responsabilidad en el hecho endilgado”. (TSJ Córdoba, expte. "B", 22/99 “Bessone, Adrián

- Presunción de responsabilidad del vehículo de mayor porte en colisión con otro menor (pero admite prueba en contrario, ya que en determinadas circunstancias una bicicleta o una moto pueden generar más riesgo que un camión)²⁴.
- Presunción de responsabilidad del vehículo en movimiento en colisión con otro detenido (pero admite prueba en contrario, ya que –reiteramos- que un automóvil detenido o estacionado en forma antirreglamentaria o en lugar prohibido o inadecuado de la vía pública puede ser más peligroso aún)²⁵.
- Conducir con carnet vencido o sin él (presunción de impericia conductiva) = sujeto responsable (ya que es una falta administrativa que no tiene relación causal con el accidente)²⁶.
- Falta de contacto material entre los vehículos = inexistencia de relación causal (rechazo de la demanda)²⁷.

Artemio p.s.a. de Homicidio Culposo, etc. - Recurso de Casación, 04/09/00). Idem Cám. Especial Civ. y Com., Capital, sala VI, 26/05/83, “*De Piano, Mariano c. Romero, Miguel A. y otro*”, ED 105-379 (37.083), año 1984; CS, S. 502. XXXVII, “*Sanes Morosoles, Carlos c. Stobaver, Alfredo y otro*”, 25/02/03, T. 326, P. 297 (Disidencia de los Dres. Eduardo Moliné O'Connor, Augusto César Belluscio, Guillermo A. F. López y Adolfo Roberto Vázquez); CNEspecial Civ. y Com., sala III, 09/06/81, “*Gagliardi, Daniel A. c. Chamorro, Félix A. y/u otros*”; CNEspecial Civ. y Com., sala III, 27/06/80, “*Borda, Patricio M. c. Pomilio, Gustavo y otro*”.

²⁴ CCiv. Com. y Lab. Rafaela-Santa Fe, 27/05/94, “*Reisenauer c. Orellado*”, JA 1994-III, Índice V° “Daños y perj.”, pág. 83, sum. 188; CNCiv., sala A, 13/09/01, “*L., A. R. c. Transportes Villa Ballester S.A.*”, LL 2002-B-459; CNCiv., sala L, 25/04/96, “*Artaza c. Trasente*”, JA 1998-IV, Índice V° “Daños y perj.”, pág. 127, sum. 105; CNCiv., sala K, 23/03/99, “*Otorguez c. Pereira Blanco*”, LL 2000-A-618, Jur. Agrup. 14.780; SCBA, Ac. 55.933, 15/11/94, “*Reynoso, Eduardo R. c. Celotto, Ángel R. y Empresa General San Martín s. daños y perjuicios*”, A. y S. 1994-376.

²⁵ Sobre el particular aconsejamos ver la jurisprudencia recopilada, seleccionada y comentada al respecto en la voz *Vehículo detenido*, en PIROTA, Martín D., *Compendio jurisprudencial sobre accidentes...*, op. cit., págs. 701/717.

²⁶ Así viene resolviendo la magistratura que: “la falta de la licencia habilitante para conducir debe ser apreciada, en función de las circunstancias del caso y considerando si tal infracción se configura respecto a una persona que reunía las condiciones exigidas por la reglamentación o por quien carecía de ellas. También debe distinguirse, en orden a la relevancia, que tal infracción tiene en la determinación de la responsabilidad, entre la ausencia total de registro -o sea, el conductor que nunca gestionó su carnet- y la mera omisión de su renovación, atribuyendo menor entidad a esta última circunstancia. La ausencia de registro habilitante para conducir motos no pasa de ser una mera infracción de carácter administrativo, que da lugar a sanciones de ese tipo de responsabilidad, no es menos cierto que dicha circunstancia no puede ser considerada como un factor -ni subjetivo ni objetivo- de imputación respecto del accidente, ya que lo que se debe demostrar es la impericia o desconocimiento total del conductor en el manejo de dicho vehículo”. (Cám. Apel. Civ. y Com. Córdoba, 29/03/07, “*G., J. A. y otro c. T. M. y otro s. ordinario - daños y perjuicios - accidentes de tránsito - recurso de apelación*”, www.microjuris.com – cita: MJ-JU-M-11410-AR | MJJ11410 | MJJ11410. Idem CNCiv., sala C, 19/04/07, “*Stratico, Alfredo c. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires s. daños y perjuicios (acc. trán. c/ les. o muerte)*”, www.microjuris.com – Sección Jurisprudencia Nacional, cita: MJ-JU-M-13926-AR | MJJ13926 | MJJ13926)

²⁷ Si bien el contacto material o físico con la cosa presupone la configuración de la relación de causalidad, y basta con que el afectado demuestre el daño causado y el contacto con aquélla, si ello no se acredita, no significa que deba descalificarse la pretensión. Así la Suprema Corte de Justicia de Buenos Aires descalificó sentencias que exigían, como presupuesto de la relación de causalidad, la prueba del contacto

- Falta de comprobante o ticket de peaje = imposibilidad de reclamar²⁸.
- Falta de boleto de transporte = imposibilidad de reclamar (puede probarse por otros medios de prueba, por ejemplo: testigos).
- Obligación no prevista en el contrato de concesión celebrado entre el Estado concedente y el concesionario vial que a la postre ocasiona un siniestro = eximente de responsabilidad del concesionario²⁹.
- Señalización vial = eximente de responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial)³⁰.

Y para finalizar me gustaría compartir con Uds. una preocupación que ya tenía en su tiempo el científico alemán *Albert Einstein* que decía así: “*Lo malo no es sólo que haya accidentes de tránsito, sino lo poco que sabemos de por qué se producen y lo poco que hacemos para evitarlos*”.

Muchas gracias...

material entre las cosas riesgosas. (Ac. 54.669, 19/12/95, “*Barat, Ramón Eduardo c. Transportes Andrade S.R.L. y otros s. daños y perjuicios*”, DJJ 150-209 se trataba del choque de una moto con un colectivo, en el que no se probó que la motocicleta impactó contra el ómnibus); Ac. 59.283, 15/10/96, “*Buiatti de Lemos, María L. c. Renzi, Norberto y otros s. daños y perjuicios*” (en el caso de un choque múltiple); conf. GALDOS, Jorge M., *El riesgo creado...*, op. cit., pág. 1365)

²⁸ Todo automovilista por el solo hecho de circular por una carretera concesionada está legal y procesalmente habilitado para reclamar al concesionario vial el daño sufrido a causa de alguna anomalía en el corredor concesionado, independientemente de que el siniestro haya tenido lugar antes o después del pago del peaje.

²⁹ De ninguna manera, ya que es contraria a la expectativa legítima de seguridad reconocida por el art. 42 de la C.N., es decir, el concesionario debe cumplir su cometido teniendo en cuenta la seguridad vial de la vía concesionada.

³⁰ El deber de información al usuario no puede ser cumplido únicamente a través de un cartel fijo. No se puede pretender advertir un peligro mediante la sola colocación de una señal de tránsito, sin tratar de corregirlo –eliminándolo o mitigándolo- (Ej. defectos estructurales o de diseño geométrico y de falta de reparación, mantenimiento o conservación de la vía, animales sueltos, etc.). No se puede pretender solucionar o corregir defectos estructurales, de diseño, construcción o mantenimiento de la vía mediante la señalización vial (claro que es más fácil y barato, pero a costa de la seguridad del usuario); o suplir la obligación de mantenimiento mediante la señalización preventiva o de emergencia. Esto no es más que una cláusula encubierta de eximición de responsabilidad que fueron declaradas nulas por la doctrina y la jurisprudencia y ahora lo hace expresamente el art. 1743 del C.Civ. y Com.