

## ACCIDENTES DE TRÁNSITO. ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL A LA LUZ DEL NUEVO CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL

(tomando como base la conferencia inaugural a las Jornadas en homenaje al Dr. Profesor Luis Moisset de Espanés<sup>1</sup>).

**Por Rodrigo Padilla**

Sumario: 1) Introito; 2) Casos en los cuales existe condena; 3) Casos de responsabilidad concurrente; 4) Casos en los cuales no se hace lugar a la demanda; 5) Otras situaciones vinculadas con los accidentes de tránsito; 6) La cuestión del titular registral; 7) Breves conclusiones referidas al nuevo Código Civil y Comercial.

**Palabras para el homenaje:** constituye un grato honor para mí homenajear al querido maestro Luis Moisset de Espanés. Y no digo maestro “cordobés”, ni siquiera “argentino”, pues sus enseñanzas, sus doctrinas, discípulos y Escuela trascienden largamente este país. He tenido el agrado de compartir en los últimos años muchos eventos jurídicos al lado del ilustre homenajeado. Se me ha encargado realizar su “laudatio” en un acto doctor *honoris causa*, he compartido conferencias, cursos y jornadas en Santiago del Estero, Catamarca y Tucumán. Ha tenido la gentileza de presentarme un libro de mi autoría en mi Provincia, Tucumán, y lo he acompañado en dos oportunidades a Congresos realizados en Perú, donde hemos brindando conferencias en Lima y Trujillo. En todos lados se lo trata con un respeto tremendo, pero lo que más me llama la atención es el cariño que despierta. Sin dudas se debe a su gran generosidad. No voy a hablar de su *curriculum*, intuirán ustedes que es eterno. Solo voy a resaltar el hecho de ser el Presidente de la Academia Iberoamericana de Derecho, con sede en Granada, España, amén de haberlo sido de la Academia Nacional de Derecho de Córdoba de la cual hoy es su Presidente Honorario. Además ha sido Miembro Fundador de numerosas Academias en América Latina. Reitero, es un verdadero placer homenajearlo hoy en esta linda Provincia de Jujuy.

Aclaro que se me ha pedido que no hable en esta oportunidad de Domat ni de Pothier; tampoco de Savigny ni de von Ihering. Así que por ello he elegido -a propuesta de Javier Arias Cáu- realizar un análisis jurisprudencial de los casos más “comunes” que dan lugar a la responsabilidad civil, siendo tales los accidentes de tránsito.

---

<sup>1</sup> Después de la conferencia que brindé como apertura al homenaje del ilustre y querido maestro Luis Moisset de Espanés, he publicado sobre este tema en: PADILLA, Rodrigo, *Curso de Responsabilidad Civil. Teoría general, presupuestos, conferencias, jurisprudencia y Código Civil y Comercial del año 2014*, Editorial de la Universidad del Norte Santo Tomás de Aquino, Tucumán, 2014, págs. 375 y s.s.; PADILLA, Rodrigo, *Temas fundamentales de Derecho Civil en el nuevo Código de Derecho Privado*, Bibliotex-Advocatus, Tucumán, 2016, págs. 91 y s.s.; y en coautoría con Verónica Díaz, “Responsabilidad civil derivada de los ‘accidentes’ de tránsito”, *La Ley Noroeste*, Año 18, Nº 9, octubre 2014, págs. 932 y s.s.

## 1) Introito.

En efecto, se estima que alrededor de 22 muertes se producen por día en “accidentes”<sup>2</sup> de tránsito en Argentina. Cifra escalofriante que el Estado muchas veces no divulga como debe hacerlo y sí hace referencia, vanagloriándose, a los récords que se generan en la producción automotriz, sus ventas, patentamientos de unidades 0 km, y cosas semejantes (por lo menos ello sucedía hasta el año 2013); todo lo cual no hace sino agudizar el problema de los mentados accidentes pues no se hacen las inversiones necesarias en esta materia para neutralizar la problemática, como sería la modernización de las rutas, construcción de autopistas, arreglos en las avenidas, calles, mejora en la señalización, educación vial, etc.

Por ello, frente a esa cruda realidad, los anaqueles jurisprudenciales suelen engordarse debido a las muertes, lesiones y daños materiales que se producen en accidentes de tránsito.

Al respecto debo remarcar que la Ley que rige a nivel nacional esta temática es la 24.449. En ella puede verse todo lo relacionado con esta cuestión: velocidades máximas permitidas, prioridades de paso, estado de los vehículos, contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil frente a terceros, alcoholemia, etc. Dicha ley sigue plenamente vigente no obstante que ya entró a regir en Argentina el nuevo Código Civil y Comercial.

También las Provincias sancionan leyes que se aplican en sus respectivos territorios cuando un accidente ocurre en su interior (siempre que no se trate de una

---

<sup>2</sup> Voy a utilizar el término “accidente”, pues goza de carta de ciudadanía entre nosotros. Aunque bien visto es incorrecto, pues hablar de accidente es hablar de hechos “involuntarios”. En este sentido en su segunda acepción el Diccionario de la Real Academia Española -en su vigésima segunda edición- señala que accidente es un “Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”; mientras que con más precisión para nuestro campo indica, en su tercera acepción, que accidente es un “Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas”. Vale decir que el concepto jurídico normalmente usado no coincide con aquél que brinda la Real Academia Española, puesto que lo limita a los sucesos “involuntarios”, lo que no resultaría para nada aplicable a nuestra materia (en la responsabilidad civil, quepa aclarar, se parte “siempre” de un hecho “voluntario” -aquel realizado con discernimiento, intención y libertad-. Ahora bien, me pregunto ¿cuál término es el correcto? Si recorro a “siniestro” tampoco estaré conforme, pues en aquél Diccionario se lo define (en la cuarta de las siete acepciones que tiene) como “Daño de cualquier importancia que puede ser indemnizado por una compañía aseguradora”. También esta definición debe completarse con la que brinda la sexta acepción: “En el contrato de seguro, concreción del riesgo cubierto en dicho contrato y que determina el nacimiento de la prestación del asegurador”. Como se observa, la palabra “siniestro” -al igual que “riesgo”- se relaciona directamente con toda la rama del Seguro, siendo que no siempre los “accidentes” están a su resguardo, desgraciadamente, más allá de la finalidad del seguro de contratación obligatoria -el de responsabilidad civil contra terceros-. En definitiva, estos conceptos se relacionarían más con alguna tesis como la expuesta por Guido Calabresi -*El costo de los accidentes (Análisis económico y jurídico de la responsabilidad civil)*, Ariel, Barcelona, 1984,-, pero en puridad no se adecuan del todo, genuinamente, a nuestro campo específico. No obstante ello, y por no encontrar un sustituto válido y de aceptación generalizada, recurriré al empleo del término “accidente”, no sin antes hacer la presente reserva.

ruta nacional, claro está). Cabe aclarar que en propiedad son las Municipalidades quienes a través de ordenanzas dictan su Código de Tránsito, en clara sintonía con lo ocurrido a nivel nacional; vale decir, adaptando estas normativas “menores” a su marco guía a nivel nacional. Además las propias Provincias normalmente dictaron leyes para adherirse, como corresponde, a la ley 24.449.

## 2) Casos en los cuales existe condena.

Realizada esta breve introducción corresponde que analice los casos que he seleccionado<sup>3</sup>. Como son muchísimas las *situaciones posibles* (vg. desde un choque de un automovilista solitario contra un árbol, pared, semáforo, etc., hasta los accidentes múltiples y choques en cadena, o accidentes producidos con la intervención de autos, camionetas, camiones, colectivos, trenes, ambulancias, bomberos, motocicletas, bicicletas, peatones, etc. -o de todos combinados entre sí-) e infinitas las *circunstancias* que rodean a un accidente, he optado simplemente por clasificar estos casos en aquellos en los cuales existe una condena frente al demandado, pasando por aquellos de responsabilidad concurrente, hasta casos en los cuales se resolvió no hacer lugar a la demanda, terminando con “otros” asuntos vinculados con esta temática, haciendo expresa mención a la cuestión que se suscita con el titular registral.

Para comenzar, entonces, voy a transcribir casos en los cuales resolvieron *condenar al demandado*.

Pero antes de pasar revista jurisprudencial debo aclarar que no siempre se aplicarán en estos casos las reglas que emanan del artículo 1113, 2º párrafo, 2ª parte del Código Civil (o artículos 1757 y 1758 del nuevo Código Civil y Comercial -que se refieren a: “Hecho de las cosas y actividades riesgosas” y “Sujetos responsables”, respectivamente y cuyo artículo 1769 ordena su aplicación para los casos de accidentes de tránsito-<sup>4</sup>).

Ello así pues si bien el vehículo puede ser considerado una cosa “riesgosa” -por su potencialidad activa que tiene de causar daños-, e incluso a veces “viciosa” -

---

<sup>3</sup> Quepa aclarar que no voy a realizar ninguna referencia a la vasta doctrina que existe en nuestro Derecho vernáculo sobre este tema, por tratarse este estudio de un análisis jurisprudencial. Quien pretenda recurrir a los autores nacionales puede ver las conocidas obras de Brebbia y Daray, ya clásicas, hasta las de Conde-Suárez, Ghersi, López Mesa, Meilij, Moisset de Espanés-Sánchez, Mosset Iturraspe-Piedecabras, Mosset Iturraspe-Rosatti, Pirota, Prevot, Trigo Represas-Compagnucci de Caso, etc.

<sup>4</sup> Es claro que las alusiones que hago en esta conferencia respecto del “nuevo” Código Civil y Comercial fueron hechas con posterioridad a la conferencia brindada, precisamente para estas publicaciones. Es que al momento de la celebración del mentado homenaje aún no se había sancionado, ni menos promulgado, el nuevo Código Civil y Comercial, hecho ocurrido apenas dos meses después del recordado homenaje al maestro Luis Moisset de Espanés. De todas formas no son sensibles los cambios que se operarán en este campo, ni tampoco demasiadas las aclaraciones respecto del ordenamiento que actualmente se encuentra en plena vigencia (desde el 1º de agosto del año 2015).

cuando tiene algún defecto que la hace inapropiada para su uso natural, como puede ser una falla en el sistema de frenos-, muchas veces estará merodeando la “culpa” del propio conductor. Vale decir que el artículo 1113, 2º párrafo, 2ª parte, se debe completar con los artículos 512 y 1109 del Código Civil y, a veces, con el 902 de ese mismo cuerpo legal (al igual que en el Código de Vélez, en el nuevo Código Civil y Comercial deben combinarse los mentados artículos 1757 y 1758 con los artículos 1724 y 1725).

Es que en puridad los factores objetivos -o la mal llamada responsabilidad objetiva- no excluyen, ni pueden excluir del todo, a la responsabilidad subjetiva, en propiedad al factor subjetivo “culpa”.

Lo manifestado recién se hace patente en este campo. Es que normalmente se tiene al automotor como una cosa riesgosa que tiene participación activa en la generación de daños. Por de pronto quepa reparar que es el *hombre*, con su actividad voluntaria -con discernimiento, intención y libertad- quien pone en acto a dicha potencialidad que tiene la mentada cosa inanimada. Ello para empezar.

Pero también la *culpa* se manifiesta cuando el conductor, por ejemplo, conduce a una velocidad excesiva, sin respetar las señales de tránsito o las prioridades establecidas, sin disminuir la velocidad al llegar a una intersección, hablando o mandando mensajes por celular (que en la actualidad causan tres de cada diez accidentes graves), alcoholizado o sin estar en óptimas condiciones psicofísicas por otros motivos, en forma temeraria o imprudente, sin haber realizado los controles de rigor del automotor (que no se refieren a la verificación técnica, sino mas bien al conocido “service” o controles periódicos), y otras tantas situaciones que no hacen sino evidenciar un actuar negligente o *culposo* (e incluso, a veces, *doloso* -o con clara culpa grave-).

En conclusión, *muchas veces los factores subjetivos están al lado de los objetivos*. Veamos los casos jurisprudenciales que abundan en esta materia que no harán otra cosa más que confirmar dicha premisa elemental, a veces olvidada sin sentido alguno.

Así, se sentenció que:

*\* Se atribuye al demandado la exclusiva responsabilidad por los daños y perjuicios sufridos por el actor -tercero transportado- en ocasión del accidente de tránsito protagonizado, toda vez que el mismo reconoce haberse quedado dormido mientras conducía. Así pues, surge su responsabilidad subjetiva al violar el deber de*

*cuidado, porque si se notó cansado o con sueño, debió detener el vehículo y abstenerse de conducir (arts. 39 y 48, Ley 24449)<sup>5</sup>.*

*\* Se responsabiliza exclusivamente a la demandada por el accidente de tránsito protagonizado, toda vez que el impacto con la motocicleta de los actores ocurrió por la negligencia en que incurriera al abrir la puerta delantera izquierda de su rodado sin tomar ningún tipo de precaución<sup>6</sup>.*

*\* Se confirma la sentencia de grado que hace lugar a la demanda de daños y perjuicios interpuesta raíz del accidente de tránsito en que perdiera la vida el hijo de la actora, toda vez que resultó acreditado que el colectivo realizó una maniobra de giro a la izquierda sin verificar que la misma podía ser realizada sin riesgo, interponiéndose en la línea de circulación de la moto conducida por la víctima de modo tal que no tuvo posibilidad de efectuar alguna maniobra de esquite<sup>7</sup>.*

*\* Se atribuye al demandado la absoluta responsabilidad por el accidente de tránsito protagonizado toda vez que, de la prueba rendida surge que realizó una maniobra de giro a la izquierda de gran peligrosidad e invadiendo la línea de circulación contraria, sin esperar que la moto del actor terminara de cruzar para recién iniciar su giro<sup>8</sup>.*

*\* Se confirma la sentencia de grado que atribuye al demandado la responsabilidad por el accidente de tránsito protagonizado y en el cual resultara víctima fatal un motociclista, toda vez que se tuvo por probado que circulaba en contramano y a velocidad excesiva<sup>9</sup>.*

*\* Se atribuye al demandado la responsabilidad por el accidente de tránsito protagonizado, toda vez que de la prueba aportada al proceso surge que el accionado al comando de su vehículo realizó una maniobra de marcha atrás sin verificar previamente la existencia del actor -peatón- sobre el cordón de la vereda, embistiéndolo y causándole daños a su salud<sup>10</sup>.*

---

<sup>5</sup> G., J. C. vs. Tivano, Alejandro O. o Tivano, Omar A. y otro s. Ordinario /// Cámara de Apelación en lo Civil, Comercial y Laboral, Rafaela, Santa Fe; 26-12-2013, RC J 541/14.

<sup>6</sup> D., M. J. y otro vs. Centeno, Rosa Margarita s. Ordinario /// Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo 1ª Nominación, Río Cuarto, Córdoba; 15-11-2013, RC J 387/14.

<sup>7</sup> D., M. R. vs. Duarte Páez, Manuel Federico s. Daños y perjuicios /// Cuarta Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario, Mendoza, Mendoza; 02-07-2013, RC J 14959/13.

<sup>8</sup> T., D. A. vs. Moyano, Pablo Daniel y otro s. Daños y perjuicios (Accidentes de tránsito) /// Tercera Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario, Mendoza, Mendoza; 06-11-2013, RC J 18826/13.

<sup>9</sup> Ferreyra, María Gisela y otro vs. Brizuela, Cristian Andrés y otro s. Daños y perjuicios /// Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial, San Nicolás de los Arroyos, Buenos Aires; 28-11-2013, RC J 18737/13.

<sup>10</sup> C., E. B. vs. Mazzoni, Maximiliano L. s. Daños y perjuicios /// Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial Sala I, La Matanza, Buenos Aires; 14-11-2013, RC J 18442/13.

*\* Se condena a los demandados a resarcir los daños y perjuicios sufridos por los actores -en su calidad de pasajeros- a raíz del accidente de tránsito acontecido, toda vez que la situación traída a estudio implica una conducta imprudente del conductor del remis que, al decir de uno de los testigos, se durmió, ya que agravó los riesgos inherentes a la circulación de vehículos, al convertir al automotor que manejaba en embistente de la parte trasera del camión<sup>11</sup>.*

*\* Se condena al demandado a resarcir los daños y perjuicios sufridos por el actor a raíz del accidente de tránsito protagonizado, toda vez que el material probatorio permite concluir en su exclusiva responsabilidad en su carácter de conductor del vehículo embistente, resultando irrelevante la carencia de la revisión técnica obligatoria del automotor embestido, al no acreditarse idoneidad para quebrar la relación de causalidad y no configurar una presunción de culpabilidad<sup>12</sup>.*

*\* Se confirma la sentencia que atribuye al demandado la exclusiva responsabilidad por el accidente de tránsito protagonizado, toda vez que el fundamento de la atribución de responsabilidad -a título de culpa- ha sido la existencia de un cartel indicador de "pare" emplazado sobre la arteria en que se desplazaba, circunstancia que le imponía con carácter inexorable la obligación de detener completamente su vehículo para ceder el paso sin dificultades al que se le presentaba por la derecha<sup>13</sup>.*

*\* Se confirma la sentencia que atribuye a la parte demandada la total responsabilidad por el accidente de tránsito protagonizado, toda vez que el peligro que representaba la gran magnitud del camión imponía a su conductor la necesidad de conducirlo con la máxima previsión, evitando acercarse al lugar donde estaba el actor -parado al lado de la puerta delantera de su vehículo intentando ingresar- y atropellarlo<sup>14</sup>.*

*\* Se hace lugar al recurso de apelación interpuesto por el actor y se revoca la sentencia de grado en cuanto le asigna un 50 % de responsabilidad en el accidente de marras, pues no puede atribuírsele culpabilidad en el evento por el hecho de circular sin casco protector al comando de su bicicleta<sup>15</sup>.*

---

<sup>11</sup> R., L. H. R. y otro vs. Esquivel, Silvio Marcelo y otros s. Ordinario por daños y perjuicios /// Cámara en lo Civil y Comercial Sala 3, San Salvador de Jujuy, Jujuy; 10-12-2013, RC J 589/14.

<sup>12</sup> P., R. A. vs. Dordoni, Sebastián Guillermo y otro s. Daños y perjuicios /// Cámara de Apelaciones Sala Civil, Comercial y del Trabajo, Río Grande, Tierra del Fuego; 01-08-2013, RC J 18685/13.

<sup>13</sup> W., R. G. vs. González, Fabián Domingo y otro s. Ordinario /// Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Primera, Córdoba, Córdoba; 05-12-2013, RC J 1048/14.

<sup>14</sup> S., H. R. vs. Empresa Provincial de la Energía de Córdoba s. Ordinario /// Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Cuarta, Córdoba, Córdoba; 27-02-2014, RC J 1451/14.

<sup>15</sup> B., J. C. vs. Torres, María Rosa y otro s. Ordinario /// Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo 2ª Nominación, Río Cuarto, Córdoba; 27-02-2014, RC J 1266/14.

Por supuesto que en cada caso en especial habrá que meritarse si tiene virtualidad causal el hecho de circular sin casco, sea en moto, sea en bicicleta -o vehículos de similares características- si bien no con respecto al accidente en cuestión, sí en relación con las probables consecuencias o daños que deriven del

\* *Quien marcha a retaguardia debe tomar las precauciones para detener el automóvil que conduce, con la debida oportunidad para evitar la colisión, debe guardar distancia y conducir a una velocidad moderada*<sup>16</sup>.

### **3) Casos de responsabilidad concurrente.**

Habiendo ya pasado revista de casos en los cuales se condena al demandado sindicado como único responsable del accidente en cuestión, se verá ahora supuestos en donde la *responsabilidad es compartida*.

Es que en muchísimas ocasiones el siniestro se produce merced al actuar “culposo” de dos personas, de dos conductores. Por ejemplo, cuando el accidente se produce en la intersección o cruce de dos arterias, basta, en general, con que solo uno de los protagonistas haya tomado las debidas precauciones para evitarlo.

Es claro que las mismas “prioridades de paso” determinadas en la legislación pertinente (sea nacional, provincial o municipal) no son de carácter absolutas (más allá de la letra de la propia ley 24.449). En este sentido la Corte Suprema de la Nación ha dicho claramente que “*La prioridad de paso no tiene carácter absoluto y sólo juega cuando ambos vehículos se presentan en forma simultánea o casi simultánea; no se puede invocar si el conductor que no gozaba de ella estaba más adelante porque había entrado en la bocacalle, y tal prioridad no excluye la observancia de la prudencia compatible con la seguridad de la circulación*”<sup>17</sup>.

Por ello el conductor, por más que se desplace por una arteria principal o por la derecha, debe siempre disminuir la velocidad al llegar a la intersección para corroborar si efectivamente el paso se encuentra libre para su traspaso.

Incluso si un semáforo autoriza a un conductor a avanzar por la esquina, corresponde que corrobore que no existe peligro alguno para realizar esa maniobra. Es que las ambulancias, los camiones de bomberos y los patrulleros de policía en servicio, por ejemplo, están exentos de cumplir las señales normales de tránsito, ello para cumplir su finalidad específica. Así que un mínimo de sentido de conservación nos compele a velar por nuestra propia seguridad -y la de terceros-, incluso en situaciones en las cuales aparentemente todo se encontraría a nuestro favor para realizar una determinada maniobra.

---

mismo. Acaso sea bueno recordar que la relación de causalidad cumple una doble función en materia de responsabilidad civil: en tanto que presupuesto de la misma, y como complemento o límite de ella.

<sup>16</sup> Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la 2ª Nom. de Santiago del Estero, 30/03/1998, Bravo, Donato C. vs. Chiatti, Raúl, LLNOA, 1998-1424.

<sup>17</sup> CSJN, 31/10/2002, Montiglia, Eduardo y otra c. Emilio Cañete e Intemec S.A. y otro, Fallos: 325, 2825. Dicho sumario corresponde al dictamen del Procurador Fiscal que la Corte, por mayoría, lo hace suyo.

Pero más allá de eso, lo cierto es que en muchas ocasiones, como dije, el siniestro se produce por obra del actuar negligente de ambos protagonistas. Es más, este “protagonista” puede ser incluso la *propia víctima*, y no el conductor del ejemplo anterior. Ello sucede cuando estamos en presencia del caso tan común del “peatón desprevenido” (o, incluso, por culpa de los padres por no vigilar y controlar a sus hijos menores, entre otros casos).

Aquí debo hacer una importante reflexión. Vamos a ver cómo se relaciona la *culpa* con la *causalidad*. Es decir que se analizará la vinculación del factor subjetivo con la relación de causalidad “adecuada” seguida por nuestro ordenamiento positivo.

Ello así puesto que para determinar el grado de responsabilidad de cada conductor el intérprete debe analizar, a la luz de las pruebas producidas -obviamente-, el grado de *culpabilidad* de cada uno pero teniendo en consideración su *incidencia causal*. Vale decir que no sólo hay que considerar la culpa que evidencia cada protagonista, sino su incidencia causal en el siniestro producido. Por ejemplo, estar en estado de ebriedad constituye a todas luces una conducta culposa. Pero si el conductor en esas circunstancias se encontraba detenido en una intersección con el semáforo en rojo, y alguien en perfectas condiciones lo embiste de atrás, poco y nada tuvo que ver su alcoholemia positiva en el desenlace luctuoso que puede tener ese evento. En tal sentido ha resuelto una Cámara salteña que “*La violación de las normas de tránsito puede resultar irrelevante a los efectos de la responsabilidad civil y en tanto no haya sido causa eficiente del accidente*”<sup>18</sup>.

Entonces, lo verdaderamente relevante es analizar la *incidencia causal* que puede haber tenido cada conducta *culposa* en el accidente, para luego asignar a ese *protagonismo causal* el grado de responsabilidad que le corresponde.

Solo en defecto de esta necesaria averiguación “causalista”, podrá el juez graduar el grado de responsabilidad en función de la actuación *culposa* de cada conductor.

Y, en última instancia, si luego de realizar ambas averiguaciones o análisis el magistrado no puede determinar con exactitud el grado de responsabilidad, hará lo que se hace siempre: cortar por el medio, asignarla en partes iguales.

Por ello abundan en la jurisprudencia casos en los cuales se responsabilizan a ambos conductores en un 50 % a cada uno respecto de los daños acaecidos o causados al otro conductor -o peatón- (y sabemos que en propiedad es imposible que ambas personas hayan tenido exactamente el mismo grado de culpabilidad con incidencia causal en tantas ocasiones).

---

<sup>18</sup> Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Salta, Sala I, 26/06/1996, Echazú, Elina del Huerto c. Pedraza, Raúl y otros, La Ley 1997-C, 101; La Ley NOA, 1998-243.



Pero, insisto, a la mecánica real del accidente, a la incidencia causal de cada conducta culposa, no debe renunciarse nunca. En esta senda ha dicho la Corte Suprema de la Nación que “*es menester precisar en qué medida las circunstancias que determinaron el accidente pudieron ser evitadas si se hubiese observado la conducta apropiada, pues la responsabilidad sólo puede surgir de la adecuada valoración del reproche de las conductas en orden a la previsibilidad de sus consecuencias (arts. 512 y 902 del Cód. Civil, Fallos: 311:1227; 317:768)*”<sup>19</sup>.

Veamos, entonces, los casos de culpa compartida o, mejor dicho, *responsabilidad compartida*, comenzando por aquellos denunciados en los cuales se la asignó salomónicamente, en partes iguales. Así:

\* *Se modifica la sentencia de grado y se asigna al demandado el 50 % de responsabilidad en el accidente de tránsito protagonizado, por haber desarrollado una velocidad excesiva (entre 31 y 41 km/h) para el cruce de la intersección (20 km/h) y por no quedar demostrado que la aparición del menor en su bicicleta fuese súbita e imprevisible*<sup>20</sup>.

\* *Se confirma la sentencia de grado en cuanto declara que ha mediado en el evento dañoso culpa concurrente, en partes iguales, entre actor y demandada, pues de las probanzas arrojadas surge, por un lado, que el actor transitaba con un tractor sobre la ruta sin luces cuando aún estaba oscuro y, por el otro, la falta de carteles que advirtieran las condiciones de la ruta (en reparación)*<sup>21</sup>.

\* *Se determina que el accidente de tránsito ocurrido encuentra, en su producción, una concurrencia de causas merecedoras de responsabilidad tanto de la empresa de ferrocarril demandada, por incumplir con su obligación de colocar en el paso a nivel una barrera de seguridad, cuanto de la víctima, conductor del automóvil, por no respetar las señales de tránsito, en especial las que le indicaban la presencia del tren y la reducción de velocidad*<sup>22</sup>.

\* *Se atribuye a ambos conductores el 50 % de culpabilidad en la producción del accidente de tránsito protagonizado; a la menor que conducía el cuatriciclo, sin carnet habilitante, por haber circulado por una ruta no estando habilitada para*

---

<sup>19</sup> CSJN, 02/04/1998, Risolía de Ocampo, María J. c. Rojas, Julio C. y otro, La Ley 1998-C, 781.

<sup>20</sup> Furio Costana, Pablo Antonio vs. Pereira, Carlos Alberto s. Daños y perjuicios (Accidentes de tránsito) /// Cuarta Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario, Mendoza, Mendoza; 04-04-2013, RC J 9989/13.

<sup>21</sup> Basualdo, Ricardo vs. Consejo Provincial de Vialidad s. Daños y perjuicios /// Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial 1ª Nominación, Santiago del Estero, Santiago del Estero; 15-04-2013, RC J 11441/13.

<sup>22</sup> Guillen, Rosana Alejandra vs. Lucero, Jorge Gustavo y otro s. Ordinario /// Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial y Contencioso Administrativo 2ª Nominación, Río Cuarto, Córdoba; 18-04-2013, RC J 11121/13.

*hacerlo e intentar realizar una maniobra prohibida -girar sobre su eje hacia la izquierda-, y al conductor del vehículo por circular a una velocidad imprudente<sup>23</sup>.*

*\* Se distribuye la responsabilidad por el accidente de tránsito acaecido en un 50 % para cada parte, pues el peatón cruzó apresurado y en forma distraída por un lugar indebido sin atender a las contingencias del tránsito, mientras que el conductor del camión no circulaba a una velocidad precaucional y efectuó una maniobra de sobrepaso indebida por la derecha<sup>24</sup>.*

*\* Se atribuye la responsabilidad, en partes iguales, por la ocurrencia del accidente de tránsito en el que perdiera la vida una ciclista, al conductor que, encontrándose estacionado, abrió la puerta de su vehículo y como consecuencia de ello la ciclista la embistió y cayó al asfalto, y a la conductora que conducía el vehículo sin guardar la distancia prudencial respecto de la bicicleta, y que, ante la pérdida de estabilidad, la arrolló sin realizar ninguna maniobra para evitar el siniestro<sup>25</sup>.*

*\* El monto del perjuicio deberá ser repartido entre todos los responsables de él, de acuerdo con la intervención de cada uno, por aplicación de lo normado por el artículo 901 del Cód. Civil, que consagra que la responsabilidad se regla por la relación de causalidad, resultando lógico y justo que cada uno de los protagonistas cargue con las consecuencias inmediatas y mediatas de su actuación culposa, con prescindencia de las que derivan de su accionar negligente<sup>26</sup>.*

*\* En ese mismo caso se sentenció que: Quien detuvo su automóvil en una autopista y no demuestre que ello obedeció a razones de fuerza mayor, debe hacerse responsable de las consecuencias que ha generado su actitud en condiciones sumamente riesgosas para el tránsito<sup>27</sup>.*

*\* Incurre en culpa el peatón que intentó cruzar una ruta por delante de un colectivo, pese a haber advertido la presencia del rodado del demandado circulando a alta velocidad –en el caso se otorga un 40% de responsabilidad al peatón, un 30% al conductor del rodado y un 30% al del ómnibus-, pues ello habla*

---

<sup>23</sup> Suzarte, Ángela vs. Bobadilla, Alejandro y otro s. Daños y perjuicios /// Cuarta Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario, Mendoza, Mendoza; 07-05-2013, RC J 18613/13.

<sup>24</sup> S., C. D. vs. Almirón, Héctor Filemon y otro s. Daños y perjuicios /// Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil Sala J, 22-10-2013; RC J 18825/13.

<sup>25</sup> C., M. A. vs. Leschuk, Exequiel Benjamín y otro s. Daños y perjuicios /// Segunda Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz, Tributario y Familia, San Rafael, Mendoza; 13-05-2013, RC J 13902/13.

<sup>26</sup> Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la 2ª Nom. de Santiago del Estero, 30/03/1998, Prieto, Víctor A vs. Abdo, José L. y otro, LLNOA, 2000-247.

Este caso es por demás claro de la vinculación y estimación que debe hacerse de la “causalidad” con la “culpabilidad”, tal como lo señalamos en el texto.

<sup>27</sup> Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la 2ª Nom. de Santiago del Estero, 30/03/1998, Prieto, Víctor A vs. Abdo, José L. y otro, LLNOA, 2000-247.

*a las claras de un obrar reñido con los principios elementales de prudencia que las circunstancias –escasa visibilidad, lluvia torrencial- exigían<sup>28</sup>.*

*\* Se confirma la sentencia que atribuye a la conductora demandada el 60 % de responsabilidad por los daños sufridos por el menor, toda vez que, aun cuando se haya acreditado que el mismo ingresó al camino interior del club corriendo y que hubiera estado distraído al hacerlo, por tratarse de una zona destinada al cruce de quienes practican deportes en él, la accionada debía extremar las precauciones de circulación, más cuando existía una gran cantidad de niños en el lugar<sup>29</sup>.*

*\* Se confirma la sentencia de grado que atribuye a las actoras un 30 % de responsabilidad en el accidente de tránsito que sufrieran al ser transportadas por el demandado, toda vez que se tuvo por probada la culpa de las mismas al aceptar ser trasladadas conociendo el estado de ebriedad en que se encontraba el accionado<sup>30</sup>.*

*\* Existe culpa concurrente de la víctima fatal que circulaba en bicicleta por una ruta provincial asfaltada, en horas de la noche, sin ningún tipo de iluminación y transportando a una persona en el caño del vehículo, lo cual disminuía el equilibrio y las posibilidades del dominio de biciclo, y del conducto de la camioneta que lo arrolló –en el caso, se disminuyó su responsabilidad en un 30%- en tanto sólo brindó argumentos que se refieren a su no culpa, pues quien tiene legalmente responsabilidad objetiva no se exime de ella alegando y probando su ausencia de culpa<sup>31</sup>.*

*\* Se rechaza el recurso de casación interpuesto por el demandado y se confirma la sentencia de Cámara que atribuyó a la víctima el 20 % de responsabilidad en el accidente de tránsito acaecido, pues no se verifica irrazonabilidad en el decisorio en tanto se ha considerado la carencia de elementos de seguridad en el ciclista para circular en horario nocturno -casco, vestimenta retrorreflectiva, luces, etc.- para establecer la concurrencia causal de culpas en el hecho<sup>32</sup>.*

#### **4) Casos en los cuales no se hace lugar a la demanda.**

---

<sup>28</sup> Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la 1ª Nom. de Santiago del Estero, 01/02/2002, Rojas, George A. vs. Bulacio, Juan A. y/u otros, LLNOA, 2002-1353.

<sup>29</sup> I., C. A. y otros vs. K., A. M. y otro s. Daños y perjuicios /// Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil Sala F, 07-10-2013; RC J 578/14.

<sup>30</sup> Nelson, Carmen Cecilia y otra vs. Ocaña Quiroga, David s. Daños y perjuicios /// Segunda Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario, Mendoza, Mendoza; 11-11-2013, RC J 18802/13.

<sup>31</sup> Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Común de Tucumán, Sala II, 09/09/2002, Sir, Armando R. vs. Paz Posse, Alberto D. y otro, LLNOA, 2003(octubre), 599.

<sup>32</sup> P., E. R. vs. Villalba, Emilio Humberto y otro s. Cobro de pesos por daños y perjuicios - Casación civil /// Superior Tribunal de Justicia, Santiago del Estero, 05-11-2013; RC J 18778/13.

Ahora veremos algunos asuntos en los cuales *no se hace lugar a la demanda de daños* promovida. Claro que aquí haré referencia a la *culpa de la víctima*, como factor determinante que exime de responsabilidad al sindicato como responsable<sup>33</sup>.

Por supuesto que la *culpa* de la víctima (incluso, el *hecho* de ésta) es una circunstancia que sirve para eximir de responsabilidad, sea que la misma se impute a título de culpa o algún factor objetivo. Vale decir que funciona tanto en la responsabilidad subjetiva, cuanto en la objetiva. Ello así debido a que la misma lo que hace es destruir el nexo de causalidad adecuado que debe mediar entre la conducta del agente y el daño ocasionado. Es decir que funciona al nivel de la “causalidad” y no en el de la “culpabilidad”. De hecho debe tener los caracteres propios del caso fortuito (en especial los de imprevisibilidad o inevitabilidad).

Es más, el propio artículo 1113 del Código Civil (o los artículos 1757 y 1758 del nuevo Código Civil y Comercial combinados con los artículos 1729, 1730 y 1731), en cuanto establece la responsabilidad del dueño y del guardián ante los casos de daños producidos “por el riesgo o vicio de la cosa”, tiene como causal exonerante típica, la *culpa* de la víctima (junto a la de un *tercero* por quien no debe responder, o cuando la cosa es *usada contra su voluntad* expresa o presunta -luego la doctrina agregó el *casus* genérico como eximente válido, lugar común donde muchas otras causas eximentes, como el denominado “hecho” de la víctima, pueden cobijarse-).

Es manifiesto que la culpa (o el propio “hecho”) de la víctima puede destruir totalmente, o solo en parte, la sindicada responsabilidad. Por ello la eximición puede ser total o parcial (conf. arts. 1729 y 1731 del nuevo Código).

Como ya pasé revista de casos en los cuales la responsabilidad es compartida (por la incidencia de la misma culpa de la víctima), ahora veremos supuestos en los cuales *la demanda es rechazada en su totalidad*. Así, se dijo que:

*\* Se rechaza la demanda de daños y perjuicios interpuesta a raíz del accidente de tránsito acaecido, pues el accionar temerario de la víctima de cruzar una ruta caracterizada como autopista a pie empujando su bicicleta o montada en ella, con poca visibilidad y teniendo cerca un puente peatonal, resultó determinante en la ocurrencia del hecho*<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Sobre la culpa de la víctima ha dicho un Tribunal en Catamarca que “*La culpa de la víctima en materia de accidentes de tránsito, en tanto que causal de exoneración del demandado, debe ser demostrada en forma clara y convincente, siendo insuficiente cualquier indicio o deducción que no reúna tales condiciones*”, conforme a la Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, del Trabajo y Minas de la 1ª Nom. de Catamarca, 14/06/1996, Pons, Víctor M. vs. Salas, Carlos A., LLNOA 1998-469.

<sup>34</sup> Ruiz, Ángela vs. Jarma, Ricardo César y otro s. Ordinario por indemnización de daños y perjuicios /// Cámara en lo Civil y Comercial Sala 3, San Salvador de Jujuy, Jujuy; 23-04-2013, RC J 11812/13.

*\* Se rechaza la demanda de daños y perjuicios interpuesta por la actora a raíz del fallecimiento de su padre, toda vez que de la prueba rendida queda plasmada la ausencia de adecuación causal entre el hecho denunciado como generador del perjuicio (accidente de tránsito) y el daño alegado (muerte). Ello así, pues el dictamen pericial señala que el tiempo prolongado existente entre el alta hospitalaria y la fecha de deceso no permite determinar de manera indubitable si la causal de la muerte fue consecuencia de las lesiones sufridas en el accidente o sus complicaciones<sup>35</sup>.*

*\* Se rechaza la demanda de daños y perjuicios interpuesta por la actora a raíz del accidente de tránsito que sufriera su hija al ser embestida por el demandado a la salida de la escuela, toda vez que, de la prueba obrante en autos, surge claramente que la niña cruzó sin tomar las precauciones necesarias y el cuidado requerido, ya que lo hizo corriendo y detrás de un vehículo allí estacionado, respondiendo al llamado de su padre efectuado desde la vereda de enfrente<sup>36</sup>.*

*\* Se confirma la sentencia que rechaza la demanda de daños y perjuicios interpuesta por el actor a raíz del accidente de tránsito protagonizado, toda vez que ha quedado acreditado que, en ocasión del accidente, el vehículo policial con el que colisionó, se encontraba afectado al cumplimiento de un servicio de emergencia específico (asalto con toma de rehenes), dirigiéndose al lugar requerido con las balizas y sirenas encendidas, por lo que se encontraba eximido de respetar las señales del semáforo<sup>37</sup>.*

---

<sup>35</sup> González, Mirian Antonia vs. Institución Salesiana Nuestra Señora del Rosario s. Ordinario /// Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial, Formosa, Formosa; 05-12-2013, RC J 1333/14.

Este caso podría haberse resuelto de otra manera, pero lamentablemente a las pruebas hay que respetarlas, máxime cuando de pericias se traten. De todas formas, si bien por la muerte no debe responsabilizarse a ese conductor que protagonizó el accidente en cuestión, es evidente que algunas lesiones sí habría producido y tendría que cargar con la reparación de las mismas.

<sup>36</sup> M. E. vs. A. C. R. y otro s. Daños y perjuicios /// Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil Sala E, 28-11-2013; RC J 974/14.

Hay que tener cuidado con este precedente. Bien podría haberse determinado una suerte de culpa concurrente (responsabilidad concurrente), pues habiendo sido producido el accidente a la salida de la escuela, es evidente que el conductor demandado debía de haber tomado las precauciones que el caso amerita conduciendo con el máximo de prudencia exigible dada esa circunstancia relevante. No es lo mismo si el accidente hubiera ocurrido en otro lugar, pues a la salida de la escuela es presumible y previsible que algún desafortunado niño cruce la calle corriendo y sin tomar las precauciones elementales para preservar su propia vida. Así que hacer pesar toda la responsabilidad sobre los padres o sobre la propia víctima, en estas circunstancias, me parece excesivo. De todas formas hay que analizar cada caso en su singularidad.

<sup>37</sup> Gerbaldo, Juan Carlos y otro vs. García, Daniel Ángel y otro s. Ordinario - Daños y perjuicios /// Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Séptima, Córdoba, Córdoba; 05-12-2013, RC J 408/14.

También esta solución merece algún reparo. Otra vez entiendo que no hubiera sido desacertado (más bien sería acertado y justo) proclamar una suerte de culpa (mas bien “responsabilidad”) concurrente en el caso referenciado. Ello así puesto que si bien en esas condiciones un vehículo policial -o un camión de bomberos, o una ambulancia- en una emergencia están exentos de respetar las señales, no lo está de responder frente a daños que causen a terceros, siempre que las circunstancias así lo determinen. De hecho existe cierta jurisprudencia que ante eventos de esta naturaleza hace responsable al Estado (aunque sea en parte) por los perjuicios que genera.

*\* Se confirma la sentencia que rechaza la demanda de daños y perjuicios interpuesta por los actores a raíz del accidente que sufriera su hijo al ser arrollado por un convoy cuando intentaba el cruce de un paso a nivel, toda vez que se tuvo por probada la culpa de la víctima en la ocurrencia del hecho al intentar el cruce cuando las barreras estaban bajas y en funcionamiento las señales lumínicas y acústicas del paso a nivel, circunstancias por demás suficientes para dar aviso del inminente paso del ferrocarril<sup>38</sup>.*

### **5) Otras situaciones vinculadas con los accidentes de tránsito.**

Voy a transcribir ahora *otros casos* de responsabilidad derivados de accidentes de tránsito (entre éstos algunos relacionados con las Compañías de Seguros), para hacer al final una breve referencia a la cuestión que se suscita en cuanto al “titular registral” del vehículo “protagonista” del siniestro (en puridad el verdadero protagonista es la persona que lo conduce).

*\* Se condena a la compañía de seguros demandada a resarcir los daños y perjuicios generados al actor por el incumplimiento del contrato de seguro, toda vez que se ha dado el presupuesto de "daño y destrucción total del vehículo" en los términos establecidos en la póliza. Ello así, pues la "destrucción total" del automotor debe apreciarse no sólo conforme al valor de venta de sus restos, sino, más aún, en conexión con el costo de las reparaciones del mismo<sup>39</sup>.*

*\* Se rechaza la exclusión de cobertura por culpa grave y se condena a la compañía aseguradora a resarcir los daños sufridos por la actora a raíz del accidente de tránsito protagonizado por el asegurado, pues si bien la cláusula que integra la póliza considera que el conductor está en estado de ebriedad cuando supera los 0,5 mg de alcohol por litro de sangre y al accionado se le detectaron 0,88 mg de alcohol por litro de sangre, en las exclusiones de cobertura autorizadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación se establece que el dosaje debe arrojar un resultado igual o superior a un gramo de alcohol por un mil gramos de sangre<sup>40</sup>.*

*\* Se desestimó el planteo de inconstitucionalidad de la obligación impuesta por el art. 68, Ley 24449, en cuanto impone la obligación de contratar un seguro obligatorio en materia de automotores argumentando el peticionante objeción de*

---

<sup>38</sup> V. H. O. vs. M. R. y otro s. Daños y perjuicios /// Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil Sala J, 01-10-2013; RC J 18624/13.

<sup>39</sup> Cachambi, Victoriano vs. Orbis Compañía Argentina de Seguros S.A. s. Ordinario /// Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial Sala C, 03-12-2013; RC J 627/14.

<sup>40</sup> H., M. E. vs. Silva, Luis Ariel y otro s. Daños y perjuicios /// Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial Sala II, Mar del Plata, Buenos Aires; 19-12-2013, RC J 438/14.

*conciencia, en punto a que implicaría trasladar a un tercero las consecuencias negativas de un daño*<sup>41</sup>.

*\* La prueba testimonial no constituye un elemento de juicio sólido para determinar el exceso de velocidad, pues habitualmente en las declaraciones testificales los datos sobre velocidades de desplazamiento, cifras y magnitudes están sujetos a error, en tanto dependen en gran medida del coeficiente individual de captación y retención de cada testigo*<sup>42</sup>.

*\* Respecto de la prueba testimonial dijo la Corte Nacional que “Corresponde dejar sin efecto la sentencia que tuvo por probada la culpa exclusiva de la víctima en el accidente de tránsito en base de los dichos de un testigo expuestos en sede civil sin tener en cuenta que en el sumario policial el mismo testigo había efectuado una declaración distinta... pues ello determina su descalificación por arbitrariedad”*<sup>43</sup>.

*\* No resulta aplicable a la indemnización debida a los familiares de la víctima que perdiera su vida en un accidente de tránsito, el acuerdo preventivo al que arribara el concursado demandado con los acreedores (art. 56, Ley 24522), ni la disminución de intereses (art. 19, Ley 24522), por resultar ello inconstitucional, al comprometer el derecho a una reparación integral*<sup>44</sup>.

## **6) La cuestión del titular registral.**

Para finalizar con estos casos que hacen referencia a la responsabilidad derivada de accidentes de tránsito, voy a transcribir, como anuncié recién, sentencias en las cuales se hacen expresas menciones al *titular registral*.

Sobre este aspecto hay que señalar que tanto el “dueño” (titular registral), cuanto el “guardián” (conductor), son responsables solidarios o “concurrentes” (tal como lo determina el art. 1758 del nuevo Código, que admite expresamente las obligaciones concurrentes -arts. 850 y s.s.-) frente a la víctima. Ello es así, sea que se aplique el Código Civil (art. 1113, 2do párrafo, 2da parte del Código de Vélez), o el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación (conf. arts. 1757 y 1758<sup>45</sup>), o sea que se aplique el decreto ley 6582/1958.

<sup>41</sup> Miciu Nicolaevici, Georg vs. Estado Nacional s. Sumarísimo /// Cámara Federal de Apelaciones, General Roca, 17-04-2013; RC J 11589/13.

<sup>42</sup> Nahuelcoy Nahuelcoy, Ariel Alejandro vs. José, Miguel Roberto s. Daños y perjuicios /// Cámara de Apelaciones Sala A, Trelew, Chubut; 13-05-2013, RC J 10127/13.

<sup>43</sup> CSJN, 11/10/2001, G. de G. L. y otros c. Ponce, Juan C. y otros, La Ley 2002-A-883.

<sup>44</sup> Martin, Hilda E. y otro vs. Ueltschi Bondino, Olga B. y otro s. Daños y perjuicios /// Primera Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz, Tributario y Familia, San Rafael, Mendoza; 02-07-2013, RC J 12756/13.

<sup>45</sup> El art. 1757 señala, entre otras cuestiones, que toda persona responde por el “riesgo o vicio de la cosas” (además responden de las actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización) y que tal responsabilidad es objetiva. A renglón seguido

Es cierto, por otro lado, que la responsabilidad “penal” sólo le corresponderá al que efectivamente haya conducido en el caso concreto. Pero la civil, como dije recién, cuando no coincida la persona del conductor con la del dueño o titular registral, le corresponderá a ambos.

La razón de ser lógicamente radica en brindar mayores posibilidades para que la víctima pueda hacer efectiva la eventual condena que le corresponda al conductor del automóvil. Por ello se suma un obligado más al pago, que muchas veces resulta ser el empleador (principal por el hecho de los dependientes) o los propios padres de la persona que “conducía”.

A ello hay que agregar que el sistema registral en materia de automotores es de carácter “constitutivo”. Vale decir que el cambio de la titularidad dominial no acontece con la venta del automotor en cuestión (vía boleto de compraventa - formulario 08-), ni con su tradición, sino recién con la inscripción de la mentada mutación jurídica real en el Registro del Automotor.

Claro que existe la consabida excepción de la “denuncia de venta” que puede realizar el vendedor en el Registro en donde manifiesta haberse desprendido del vehículo en cuestión.

Incluso existe cierta jurisprudencia que admite cualquier medio de prueba a los fines que el titular registral acredite que el automotor que fue “protagonista” en el accidente no está bajo su dominio (o “guarda legal”) a pesar de lo que indique el Registro sobre el particular (en este supuesto debería correr con las costas procesales generadas, más allá de su probable eximición de responsabilidad, puesto que el actor no tiene a su alcance -en estas circunstancias- medios para conocer la efectiva tradición del automotor).

Por mi parte recomiendo que por lo menos el vendedor realice la denuncia de venta a los fines que ni siquiera tenga que ser citado a juicio en el carácter de titular registral, o si acaso fuere llevado a los tribunales de Justicia tenga una defensa fuerte que enerve la acción en su contra (conf. art. 27 del decreto ley 6582/58). Pues veamos los casos seleccionados que evidencian esas dos posturas encontradas:

*\* Se confirma la sentencia de grado que atribuye a la demandada, en su calidad de titular registral del vehículo, la responsabilidad por el accidente de tránsito acaecido toda vez que probado que el rodado de su propiedad intervino activamente*

---

el art. 1758 determina que el dueño y el guardián son “responsables concurrentes” del daño causado “por las cosas”.



*en la producción del hecho -giro a la izquierda-, no es necesario el "contacto" para determinar que el riesgo o vicio de la cosa es la causa adecuada del daño<sup>46</sup>.*

*\* Los efectos que el art. 27, Decreto ley 6582/1958, atribuye a la denuncia unilateral de venta que realiza el titular vendedor del vehículo, no excluyen la posibilidad de acreditar en juicio de manera fehaciente que el titular registral ha perdido la guarda con anterioridad al suceso que generara su responsabilidad, permitiendo que se evalúe en la causa si subsiste la responsabilidad que le atribuye la primera parte de éste artículo<sup>47</sup>.*

*\* Del juego armónico del art. 27, Decreto Ley 6582/1958, con el art. 1113, Código Civil, resulta que debe considerarse que el titular registral del automotor no responderá si ha acreditado la culpa de la víctima o la de un tercero por quien no debe responder y que el único caso en el que el art. 27 aludido considera tercero al adquirente o a quienes de este último hubieren recibido el uso, la tenencia o posesión del automotor, se producirá cuando el titular registral anoticie al registro la tradición del mismo<sup>48</sup>.*

## **7) Breves conclusiones referidas al nuevo Código Civil y Comercial.**

No existen cambios sustanciales en nuestra materia. Principalmente dado que la ley 24.499 continúa con plena vigencia (art. 5, ley 26.994); de hecho llega a formar una suerte de “microsistema”.

No obstante debe tenerse en consideración que ya no se aplicarán (directamente) las soluciones genéricas que contenía el Código de Vélez, derivadas de los arts. 512, 902, 1109 y, sobre todo, 1113 2º párrafo, 2ª parte (según ley 17.711). Tales normas han tenido una riquísima aplicación jurisprudencial.

En su lugar deben tenerse en consideración estos artículos del nuevo Código: 1722, 1724, 1725, 1729, 1730, 1731, 1757, 1758 y 1769.

El 1769 hace expresa mención a los accidentes de tránsito disponiendo que los arts. referidos a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas (1757 - hechos de las cosas y actividades riesgosas-; 1758 -sujetos responsables-) se aplicarán a los daños causados por la circulación de vehículos.

---

<sup>46</sup> Coquian, Raúl Alberto y otro vs. Spisso, Wilfredo Carlos y otro s. Daños y perjuicios /// Segunda Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario, Mendoza, Mendoza; 26-11-2013, RC J 18917/13.

<sup>47</sup> Chamorro, Braian vs. Osuna, Miguel y otros s. Daños y perjuicios /// Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial, Pergamino, Buenos Aires; 01-08-2013, RC J 15291/13.

<sup>48</sup> V., R. E. y otro vs. Arroyo, Nazareno Alvaro Ariel y otro s. Daños y perjuicios /// Cámara en lo Civil y Comercial Común, Concepción, Tucumán; 06-12-2013, RC J 406/14.

El art. 1722 se refiere al factor objetivo de atribución, el 1724 a los subjetivos, el 1725 a la valoración de la conducta, el 1729 al hecho del damnificado, el 1730 al caso fortuito y el 1731 al hecho de un tercero por quien no se debe responder.