

RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES DE AUTOMOTORES

*José Eduardo González**

*Guillermo P. Tinti***

Sumario: I. Precisión y distinción. II. La prioridad de paso. III. Reglas sobre la prioridad. IV. Limitaciones de la regla de derecho de paso. V. Corolarios de la regla de prioridad de paso. VI. Concurrencia con señalización vial. VII. Situación de los peatones.

I. Precisión y distinción

El enunciado de la titulación del ensayo merece una precisión y una aclaración ya que, como es bien sabido, la responsabilidad civil por accidentes de automotores representa sólo una parte, importante, pero una parte al fin de la responsabilidad civil; ella encuentra su órbita más frecuente en el espacio de la responsabilidad extracontractual (arts. 1066 a 1069, 1078, 1081, 1082, 1109, 1113, concordantes y correlativos), ello no excluye que la materia pueda ser captada asimismo por las disposiciones atinentes al incumplimiento contractual, como por ejemplo, el caso del transporte oneroso de personas en el cual se produce el incumplimiento del transportista de llevar sano y salvo al viajero a su destino, en cuyo caso

* Profesor titular de Derecho Civil III de la Universidad Católica de Córdoba.

** Profesor adjunto de Derecho Civil III de la Universidad Católica de Córdoba.

se aplicarán los arts. 506 a 512, 519 a 522, siguientes y concordantes del Código Civil.¹

Esa delimitación por cierto no implica que no puedan aplicarse otras preceptivas tales como el Código de Comercio, la Ley del Registro de la Propiedad Automotor, leyes y ordenanzas de tránsito y la Ley de Seguros 17.418. Precisado lo que antecede, debemos saber que "responder importa dar cuenta de cada uno de sus actos", y hacerlo civilmente implica dar cuenta de los daños ocasionados a otros, los cuales se está obligado a resarcir, sea "in natura", volviendo las cosas a su estado anterior al hecho dañoso, o lo más parecido al mismo, y de ser ello factible o así preferirlo el damnificado, mediante una indemnización pecuniaria sustitutiva². Para que así ocurra será menester que exista un daño como presupuesto central, pues sin él ni siquiera puede imaginarse un intento indemnizatorio (arts. 1067 y 1109); una relación de causalidad o nexo causal que permita establecer la autoría material del sujeto cuando la extensión del resarcimiento está a su cargo; la antijuricidad como elemento objetivo, concebida como la transgresión a un deber jurídico preexistente establecido en una norma o regla de derecho integrativa del ordenamiento, y finalmente un factor atributivo o de imputación, que la ley señala idóneo para indicar quién habrá de ser el sujeto responsable subjetivamente a título de culpa o dolo, para ser tenido como autor material (imputacio facti) y culpable del mismo (imputacio juris), o bien de modo objetivo, riesgo creado por el vicio de las cosas (art. 1113, segundo párrafo, del C.C.), el del propietario de un animal (art. 1124 del C.C.), o de un deber legal de garantía o responsabilidad por el hecho de otro (art. 1113, primer párrafo)³.

Dentro de tal panorama, habida cuenta de la extensión de la

¹Trigo Represas, F., *Responsabilidad civil en materia de accidentes de automotores*, Santa Fe, Rubinzal-Culzoni, 1985, p. 74.

²Cf. art. 1083 C.C.; y Bustamante Alsina; J., *Teoría general de la responsabilidad civil*, 4ª. Edición, Bs. As., Abeledo-Perrot, 1993, p. 57.

³Trigo Represas, *op. cit.*, p. 82.

problemática involucrada, hemos de limitar nuestro estudio a la faz extracontractual, y dentro de ella, a algunos aspectos dentro de los recaudos antes mencionados, deteniendo el énfasis en un especial repaso de doctrina y jurisprudencia de mayor aplicación en nuestra Provincia con el deliberado propósito de aportar datos de utilidad. La elección de este particular examen no es casual; viene motivada por el hecho de las escasas o nulas citas que se observan en los escritos de expresión de agravios judiciales de tribunales de mérito de esta circunscripción, y los análogos que desenvuelven su actividad en el ámbito provincial, acudiéndose en esos libelos a citas preferentemente de cámaras del orden nacional, contenidas en repertorios que condensan ese tipo de literatura jurídica. Va de suyo que ni imaginativamente implica lo aseverado minimizar la tarea investigativa de los abogados o la incómoda comparación de restar autoridad o nivel científico a ese material, que indiscutiblemente lo posee, más la profundización en el conocimiento del material precisado resulta de impostergable necesidad a la hora de acceder a la instancia de revisión prevista por los arts. 383 y ss. del Código Procesal Civil y Comercial de la Provincia de Córdoba, que con alcance de instrumento unificador de jurisprudencia, exige ahora la demostración de que en los últimos cinco años otra cámara de apelaciones de la provincia juzgó la misma cuestión interpretando la ley de manera antagónica, o bien contraria a la efectuada por el Tribunal Superior de Justicia como tribunal de revisión.

II. La prioridad de paso

Estimando que ha quedado bien delimitado el objeto y la intención que nos anima, parece oportuno comenzar el análisis por la conocida "prioridad de paso" o "paso preferente", que tan disímil y dispar tratamiento merece y ha merecido por tribunales tanto provinciales como nacionales.

No es ocioso mencionar que la precitada regla general de con-

ducción, en cuanto está contenida ahora en la ley 24.449 y estaba ya en la ordenanza 8643/92, conocida también como Código de Tránsito Municipal, importa un ordenamiento de conducta obligatorio, emanado de autoridad competente, cuya violación hace nacer la responsabilidad civil por infracción a un deber jurídico preexistente.

Más precisamente, la inobservancia de esa regla crea una verdadera presunción de culpa contra el infractor que suple el vacío de la ley de fondo, ya que el Código Civil no contiene normas que establezcan una presunción de culpabilidad del conductor del vehículo automotor en caso de daños causados a terceros. Giraríamos aquí en la órbita del elemento antijuricidad, que favorece en cierto modo a los damnificados por un accidente, ya que los releva de la carga de la prueba de la culpa del conductor.

Esta última conclusión, no debería llevar al equívoco de algunos fallos que predicán que no puede haber responsabilidad civil por el daño ocasionado en un accidente, si no se han violado algunas de las normas reglamentarias del tránsito, pues los artículos 512 y 1109 del Código Civil hacen nacer la responsabilidad por cualquier omisión de las diligencias que hicieren necesaria las circunstancias del caso y no sólo del incumplimiento de normas reglamentarias⁴.

III. Reglas sobre la prioridad

La Ley Nacional de Tránsito ordena en el artículo 41: "*Prioridades. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha*". El código municipal de tránsito, que antes hemos mencionado, dispone que el conductor que se aproxime a una encrucijada no semaforizada debe, en todos los casos, reducir sensiblemente la velocidad y sujetarse a las siguientes reglas... "b) Debe ceder, siempre, espontáneamente el paso a todo vehículo que se presenta [...] por la derecha, salvo señalización *in situ* en contrario y lo dispuesto en el inc. d de este artículo",

⁴ Brebbia, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. 1, Bs. As., Astrea, 1982, p. 43.

el cual se refiere a intersecciones rotaciones. Establece de tal modo una "presunción iuris tantum" de culpabilidad, esto es, que cede ante la prueba en contrario.⁵

Caso éste diferente al que postulan algunos fallos⁶ al establecer que la mera inobservancia de las ordenanzas no basta para inculpar al autor, porque es muy distinto que la presunción desaparezca ante la prueba en contrario, al hecho de que por ausencia de prueba que la desvirtúe no se acuerde valor a la presunción por sí sola para la declaración de responsabilidad del transgresor.

En todo caso, debe existir relación de causalidad entre la infracción y el perjuicio, pues bien puede existir daño y sin relación con él estar trasgrediendo una ordenanza, como el ejemplo que pone Brebbia del camión que lleva una carga prohibida, circunstancias en que atropella a un peatón, por impericia o imprudencia, donde ningún nexo existe entre la violación de la ordenanza y el hecho, ya que éste se hubiera producido de todas maneras.

Jurisprudencialmente, se registran numerosos pronunciamientos que afirman que el derecho al paso preferente por la bocacalle, sólo existe en la medida en que ambos conductores lleguen al cruce a la vez, juntos; de lo contrario, si el que estaba obligado a esperar llega antes que el que circulaba por la calle preferente, éste habría perdido su derecho de paso.

No hemos podido compartir tal doctrina. A nuestro juicio, y siguiendo en el punto las enseñanzas del maestro Mosset Iturraspe, sostenemos que no interesa quién entra primero al cruce, porque esa circunstancia no excluye el paso preferente⁷. Facilita esa interpretación del problema la exagerada dificultad de verificar milimétricamente el extremo en casos dudosos o carentes de prueba. Además, porque en primer término la norma habla de ceder siempre el paso a todo vehículo que se presente por la derecha, no importa que lleguen al mismo tiempo.

⁵ Cazeaux - T. Represas, *Derecho de las obligaciones*, t. IV, La Plata, Platense, 1994, p. 671.

⁶ Cámara Nacional Civil, Sala A, LL, 147-132

⁷ Cámara 7ª Civil y Comercial de Cba., autos "Becerra c/ Brun", sentencia de agosto de 1984.

En segundo lugar, porque el obligado a ceder el paso, debe disminuir la velocidad al acercarse a una embocadura de paso preferente y extremar su prudencia, y no ocurre lo mismo con el conductor del paso privilegiado, quien puede seguir circulando libremente sin disminuir su velocidad ni desviarse, y finalmente, porque la experiencia demuestra a diario que los accidentes se producen en bocacalles al substituirse el axioma "derecha antes que izquierda", por otro que indica "derecho prioritario a quien llega primero".

Es así entonces, y de conformidad con el pensamiento expuesto, que el conductor obligado a ceder el paso sólo debe trasponerlo cuando esté seguro de salir de él a tiempo, y no constituirse en una obstrucción o peligro para el titular del paso privilegiado, fundado solamente en el hecho de haber llegado primero, cualquiera fuera la proximidad del otro vehículo.

IV. Limitaciones de la regla de derecho de paso

La tesis enuncia que el derecho de paso no es absoluto y no puede constituirse en un "bill de indemnidad" para arrasar con todo lo que su titular encuentre en su camino.

Sin duda que no se nos escapan las disvaliosas consecuencias que conlleva el absolutismo conceptual. Mitigando entonces el rigor de la postura sentada, advertimos que el obligado a respetar el paso debe hacerlo siempre, siendo responsable del accidente que se produzca por no hacerlo, salvo que demuestre acabadamente que, si circulando con precaución y atento a las contingencias del tránsito, ha terminado de trasponer ya el punto de encrucijada cuando en esas circunstancias con ventaja significativa, resulta embestido en el lateral o parte trasera de su unidad, podrá enervar la presunción favorable de la cual goza el titular del paso preferente.⁸

⁸ Cámara 7ª Civil y Comercial Cba., autos "Dopazzi c/ Baraballe", sentencia de septiembre de 1994.

Veamos, en interés de nuestra propuesta, otro criterio jurisprudencial que ha sostenido que la prioridad de paso desde la derecha funciona si los vehículos llegan de modo más o menos simultáneo, pues aquella regla de oro del tránsito está destinada también a regular esta hipótesis, imponiendo inclusive a quien cuenta con alguna ventaja mínima la obligación de ceder la preferencia a quien llega desde la derecha, con mayor razón si a pesar de algún exceso de velocidad, la aproximación desde la derecha de algún vehículo fue anticipada y prevista por quien arribaba por la izquierda⁹.

En otra decisión que resulta ilustrativa, se ha resuelto que la prioridad de paso constituye la regla fundamental de la circulación vehicular, cuyo estricto cumplimiento impediría los accidentes que frecuentemente se producen por falta de observación a ese precepto, y que ella debe ser "imperativa" cuando se trata de carreteras, ya que en ellas las velocidades son mayores, y todo el que intente su cruce debe hacerlo sin riesgos para quien circula por ellas¹⁰. Se adscribe en rigor de verdad a la tesis de Mosset Iturraspe.

En sentido similar es posible destacar el fallo que sostiene que "ella se otorga a quien se presente por la derecha, regla que debe extenderse principalmente en los casos en que ambos vehículos arriban más o menos simultáneamente a una bocacalle", pues ha sido prevista para evitar colisiones, sin que justifique su apartamiento el haber intentado, el que se conduce por la izquierda, alcanzar primero el medio de la calle¹¹.

En el repertorio La Ley Córdoba del año 1991 se registran dos fallos coincidentes de la Cámara Civil y Comercial de San Francis-

⁹ Cámara 8ª Civil y Comercial de Cba., sentencia de fecha 6 de septiembre del 1990, publicada en Semanario Jurídico, N° 817.

¹⁰ Cámara Civil y Comercial de Río Cuarto, en sentencia publicada en La Ley Córdoba, t. 1993

¹¹ Cámara 1ª Civil y Comercial de Cba., en fallo de marzo de 1992 "Cardoso c/ BIASONI, donde cambia su jurisprudencia de neutralidad de riesgos (voto de la Dra. Beatriz Álvarez de Varas). También véase lo resuelto por el Tribunal Superior de Justicia de Córdoba en la sentencia N° 24 del 23/5/90.

co y de la Cámara Segunda Civil y Comercial de Córdoba, que concuerdan en que la regla de preferencia de paso es "iuris tamtum" y puede quedar neutralizada cuando quien la detenta se conduce antireglamentariamente, por ejemplo a exceso de velocidad, pues tan importante es aquélla como la que consagra el total dominio que debe tenerse sobre la unidad.

En otra sentencia se fijó que si el actor tiene la prioridad de paso porque circulaba por la derecha, de esa circunstancia se deriva una presunción de culpa en contra del demandado, y el hecho de ser embistente no basta para enervar esa presunción, pues mientras no se demuestre lo contrario, es forzoso suponer que la colisión se produjo por interponerse el demandado en la línea de marcha del actor en vez de cederle el paso, como estaba obligado; debe atenderse a esa regla, primordialmente, cuando ambos vehículos lleguen juntos o simultáneamente a la encrucijada, porque está precisamente destinada a evitar tales choques.¹²

V. Corolarios de la regla de prioridad de paso

El colofón que puede obtenerse del breve repaso doctrinario y jurisprudencial efectuado con relación a la denominada regla de oro de la circulación prevista de manera explícita en el art. 40 del Cód. de Tránsito, es que:

- 1º) Representa la misma una norma de conducta obligatoria;
- 2º) Crea una presunción "iuris tamtum" de culpabilidad;
- 3º) Es determinante de responsabilidad cuando existe nexo causal entre la violación de la ordenanza y el daño;
- 4º) Establece el axioma legal "derecha antes que izquierda" como instrumento certero para dirimir casos en los cuales no es posible determinar quién estaba más adelantado en el cruce en

¹² Cámara 3ª Civil y Comercial de Cba., en fallo de 1989, autos "Barrera c/ Agüero" Comercio y Justicia, Semanario Jurídico, t. 55, p. 283,

posición dudosa, y no cuando el no privilegio ostenta ventaja significativa conduciéndose con cautela y precaución.

VI. Concurrencia con señalización vial

Veamos ahora qué sucede en las hipótesis de prioridad de paso con la concurrencia de los letreros de prevención "Pare" o "Ceda el paso" y su relación con los peatones.

En principio, y por propia definición legal del art. 40, inc. "b" de la ordenanza mencionada, salvo señalización *in situ* en contrario, las leyendas "Pare" y "Ceda el paso" excluirán la preferencia de paso de quien la ostente, siempre que se pruebe la existencia de las mismas en el lugar del evento ilícito.

La Ley Nacional de Tránsito, por su parte, consagra en el mismo artículo 41 que la prioridad del que viene por la derecha es absoluta y sólo se pierde ante señalización específica en contrario, ferrocarriles, vehículos de urgencia, vehículos que circulan por una semiautopista, o peatones que cruzan lícitamente por la calzada.

VII. Situación de los peatones

Con relación a los peatones, la solución en abstracto debe buscarse en la misma normativa. Como venimos diciendo, en la Ley Nacional de Tránsito, N° 24.449, se determina que la prioridad de quien circula por la derecha es absoluta; pero se pierde ante (art. 41, inciso "e") "Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón". La ordenanza de tránsito de la ciudad de Córdoba, de modo coincidente, enuncia que en todo momento y circunstancia y en forma espontánea se debe ceder el paso a los peatones que atraviesan la calzada por la sendas de seguridad señaladas con tal objeto y, a falta de ese señalamiento, por las que resulten imaginariamente de la prolongación longitudinal de las aceras, debe detener por

completo el vehículo si es necesario, a fin de que los peatones puedan hacerlo a marcha normal y sin molestias.

Bibliografía

- CAZEAUX - TRIGO REPRESAS, *Derecho de las obligaciones*, t. IV, La Plata, Platense, 1994.
- BREBBIA, ROBERTO H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. I, Bs. As., Astrea, 1982.
- BUSTAMANTE ALSINA, JORGE, *Teoría general de la responsabilidad civil*, Bs. As., Abeledo-Perrot, 1993.
- TRIGO REPRESAS, F., *Responsabilidad civil en materia de accidentes de automotores*, Santa Fe, Rubinzal-Culzoni, 1985.