

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

LA  
RESPONSABILIDAD DEL  
TITULAR REGISTRAL EN  
CASOS DE ACCIDENTES  
DE TRANSITO.

TRABAJO FINAL DE GRADUACION

GISELA PAOLA LOPEZ

2013

CARRERA DE ABOGACIA

**TRABAJO FINAL DE GRADUACION**

**TITULO**

**“LA RESPONSABILIDAD DEL  
TITULAR REGISTRAL EN CASOS DE  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**

**CARRERA:** ABOGACIA

**UNIVERSIDAD:** UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

**NOMBRE:** GISELA PAOLA LOPEZ.

**LEGAJO:** VABG 2315

**FECHA:** 02 DE DICIMEBRE DE 2013

**CAE:** NINI ZALAZAR SEBASTIAN Y ALLADIO MARCOS

## **RESUMEN: LA RESPONSABILIDAD DEL TITULAR REGISTRAL EN CASOS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO**

En el presente trabajo se aborda la problemática de la responsabilidad del titular registral del vehículo automotor en casos de accidentes de tráfico, cuando el conductor del vehículo al momento del accidente es una persona diferente al titular, como así también las causales de eximición de tal responsabilidad. El objetivo principal del trabajo es analizar en qué supuestos y bajo qué condiciones es responsable el titular registral del vehículo automotor por los daños causados por accidentes de tránsito, en el marco del ordenamiento jurídico argentino. La pregunta central de este trabajo es ¿el titular registral del vehículo automotor es siempre responsable por los daños que produce el mismo?. Además en este mismo trabajo podemos ver la evolución que la jurisprudencia argentina ha sufrido a lo largo de los años, sobre este tema, gracias a las reformas legislativas que han sido necesarias, principalmente por exigencias sociales y de mercado, que el legislador no ha podido obviar, como así también gracias a las opiniones de la doctrina que son un aporte fundamental a la hora de dictar sentencias.

## **ABSTRACT: THE RESPONSIBILITY OF THE HOLDER REGISTRAL IN CASES OF TRAFFIC ACCIDENTS**

In the present work there is approached the problematics of the responsibility of the holder registral of the self-propelled in cases of traffic accidents, when the driver of the vehicle to the moment of the accident is a person different from the holder, since this way also the grounds of eximición of such a responsibility. The principal aim of the work is to analyze in what suppositions and under what conditions the holder is responsible registral for the self-propelled vehicle for the hurts caused by accidents of traffic, in the frame of the juridical Argentine classification. The central question of this work is is holder registral of the self-propelled vehicle always a person in charge for the hurts that the same one produces? In addition in the same work we can see the evolution that the Argentine jurisprudence has suffered throughout the years, on this topic, thanks to the legislative reforms that have been necessary, principally for social requirements and of market, which the legislator could not have obviated, since this way also thanks to the opinions of the doctrine that are a fundamental contribution at the moment of pronouncing sentences.

## **INDICE DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACION**

▪	Introducción	6
▪	Objetivos generales y específicos	8
▪	Metodología	10
CAPITULO I: aspectos generales		
1.1	Concepto de accidente de tránsito.	12
1.2	El vehículo como cosa riesgosa	13
1.3	Definición de responsabilidad	16
1.4	Definición de daño.	18
1.5	El titular registral del vehículo automotor	19
CAPITULO II: Determinación de la responsabilidad por accidentes de tránsito		
2.1	Análisis de los artículos 1109 y 1113 del Código Civil Argentino.	20
2.2	La responsabilidad del titular registral	24
2.3	La responsabilidad del conductor	30
2.4	La responsabilidad del guardián.	31
2.5	Dependientes por quienes el titular registral debe responder	33
CAPITULO III Causas de eximición de responsabilidad del titular registral		
3.1	Causas de eximición de la responsabilidad	36
3.2	Terceros por quienes el titular registral no debe responder.	38
3.2.1	Uso del vehículo contra la voluntad del titular.	38
3.2.2	Uso del vehículo para un fin diferente al establecido por el titular.	40
3.2.3	Culpa exclusiva y concurrente de la víctima	41
3.2.4	Caso fortuito o fuerza mayor	44
3.3	Venta del vehículo automotor anterior al accidente.	45
3.3.1	La denuncia de venta como eximente de la responsabilidad	47
CAPITULO IV. El resarcimiento del daño		
4.2	Daños resarcibles en accidentes de tránsito	49

<b>4.2.1</b>	El daño moral	52
<b>4.2.2</b>	El lucro cesante	54
<b>4.2.3</b>	La pérdida de chance	56
<b>4.2.4</b>	El daño emergente	58

**CAPITULO V: El seguro del automotor.**

<b>5.1</b>	La obligación de contar con seguro de automotor.	60
▪	Conclusión	62
▪	Bibliografía	65

## INTRODUCCION

El trabajo final tiene como principal propósito analizar la responsabilidad civil del titular registral del automóvil causante de un accidente de tránsito. La finalidad es establecer en qué casos el titular registral debe resarcir el daño causado y en qué casos puede eximirse de tal resarcimiento.

Para alcanzar tal fin, en la primera parte de este trabajo que abarcará el primer y segundo capítulo, se dará una explicación detallada de los que se considera un accidente de tránsito, como así también lo que se considera en nuestro ordenamiento jurídico responsabilidad y daño.

Debido a que la pregunta de investigación central de este trabajo es: ¿En qué supuestos y bajo qué condiciones es responsable el titular del vehículo automotor por los daños causados por accidentes de tránsito en el marco del ordenamiento jurídico argentino? resulta imprescindible, también en esta primera parte del trabajo, determinar quién es el titular registral del vehículo automotor y cuáles son las condiciones que establece nuestro ordenamiento jurídico para ser titular de un vehículo automotor.

En el título IX de la segunda sección del libro II de nuestro código civil que trata “De las obligaciones que nacen de los hechos ilícitos que no son delitos” están comprendidos los artículos 1109, 1111 y 1113, que serán analizados en esta primera parte de este trabajo, ya que los mismos tratan sobre la reparación del daño causado a otro, la responsabilidad del dueño y del guardián de la cosa causante del daño y unas de las causas de eximición de responsabilidad que son la culpa de la propia víctima del daño y el uso de la cosa en contra de la voluntad del dueño o guardián.

La segunda parte de este trabajo, abarcará los capítulos tercero, cuarto y quinto. El capítulo III tratará sobre las causales de eximición de responsabilidad del titular registral en caso de accidentes de tránsito. Sobre tales causales existe una abundante jurisprudencia, que es la fuente información principal de este trabajo, la cual será analizada y comparada para poder determinar cuáles son todas las causas de eximición de responsabilidad del titular registral.

El capítulo IV comprende el resarcimiento del daño. Una vez determinado el responsable del daño causado en un accidente de tránsito, el mismo debe reparar tal daño, pero para esto es fundamental determinar cuáles son los daños resarcibles.

En el capítulo V de este trabajo, y teniendo en cuenta que para nuestro ordenamiento jurídico es obligatorio contar con seguro de automotor, se abarcará todo

lo relacionado con dicho seguro, cuáles son las obligaciones de las compañías aseguradoras, en caso de ser responsable del accidente el vehículo asegurado y cuáles son las causas de exclusión de cobertura que pueden plantear las compañías de seguro para eximirse de indemnizar al tercero dejando a su asegurado sin cobertura por tal causa en el caso concreto.

Finalmente se elaborarán las conclusiones para determinar cuáles son los supuestos en los cuales el titular registral del vehículo automotor debe responder en caso de accidentes de tránsito y cuáles son las causas de eximición de responsabilidad del mismo en el marco de nuestro ordenamiento jurídico.

## OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

### **Objetivo general:**

Analizar en qué supuestos y bajo qué condiciones es responsable el titular registral del vehículo automotor por los daños causados por accidentes de tránsito, en el marco del ordenamiento jurídico argentino.

### **Objetivos específicos:**

- Establecer quién es el titular registral del vehículo automotor
- Analizar los distintos supuestos en los cuales el titular registral del automotor es responsables por los daños causados con este.
- Determinar cuál es el límite de la responsabilidad del titular registral en casos de accidentes de tránsito.
- Determinar si pueden existir otros responsables además del titular registral.
- Determinar el tipo de responsabilidad que corresponde aplicar cuando existen más de un responsable.
- Indicar cuáles son las causas de eximición de responsabilidad del titular registral.
- Analizar la culpa concurrente y la culpa exclusiva de la víctima como causa de eximición de responsabilidad o atenuación de la misma
- Analizar si el uso del vehículo en contra de la voluntad de su titular es una eximente de responsabilidad.
- Determinar en qué casos el uso del vehículo por dependientes del titular puede ser una eximente de responsabilidad del mismo.
- Analizar si la venta del vehículo sin la correspondiente transferencia puede ser considerada una eximente de responsabilidad del titular.
- Analizar la promesa de venta del vehículo como eximente de responsabilidad
- Analizar el caso fortuito y la fuerza mayor como eximentes de responsabilidad
- Determinar el régimen a aplicar en casos de accidentes con vehículos no registrados.



- Determinar cuáles son los daños resarcibles causados en accidentes de tránsito.
- Determinar los daños resarcibles por el responsable.

## **METODOLOGIA DE INVESTIGACION**

### **Marco metodológico**

En primer lugar en esta apartado del proyecto de Trabajo Final de Graduación se explicará la metodología a aplicar:

La metodología de la investigación es la teoría o ciencia del método. Es un saber, una metadisciplina que tiene por objeto de estudio los métodos utilizados por las diferentes disciplinas científicas para generar teorías. La metodología como disciplina científica es un cuerpo sistemático de conocimientos que toma como objeto de estudio a los métodos que se utilizan en las ciencias. (Yuni y Urbano, 2006, pág. 9)

Samnaja afirma que “el termino metodología, refiere al estudio de las reglas o normas que eventualmente ordenan o pautan tales procedimientos (de investigación) con arreglo a ciertos valores cognoscitivos (claridad, coherencia, objetividad, originalidad, relevancia, entre otros)” (1994, pág. 151). La metodología describe, valora y, en cierto modo, prescribe un conjunto de reglas, procedimientos y criterios que el investigador debe considerar para construir y validar conocimientos científicos.

El tipo de estudio elegido para la realización de este trabajo es el descriptivo, que es aquel que “apunta a hacer una descripción del fenómeno bajo estudio, mediante la caracterización de sus rasgos generales” (Yuni y Urbano, 2003, pág. 47).

El tema de investigación del presente trabajo es la responsabilidad civil del titular registral de los vehículos automotores en casos de accidentes de tránsito. A partir de la hipótesis de que el titular registral siempre es responsable de los daños ocasionados por el vehículo automotor de su propiedad, se analizará toda la información disponible para poder probar dicha hipótesis, describiendo todas las causas por las cuales el titular puede eximirse de responsabilidad.

En segundo lugar se explicará la estrategia metodológica a aplicar.

Existen por lo menos tres tipos de estrategias metodológicas: las cualitativas, las cuantitativas y las de triangulación o cualitativa-cuantitativa.

La estrategia metodológica cualitativa. “...se asocia a la epistemología interpretativa (dimensión intersubjetiva), centrada en el sujeto individual y en el descubrimiento del significado, los motivos y las intenciones de su acción” (CeaD’Ancona, 1999 pág. 46)

La estrategia metodológica cuantitativa, muy vinculada al enfoque positivista y empirista de la ciencia, es un tipo de estrategia que se sirve principalmente de los números y los métodos estadísticos.

Es decir, se trata de un tipo de estrategia que “...suele basarse en medidas numéricas de ciertos aspectos de los fenómenos; parte de casos concretos para llegar a una descripción general o para comprobar hipótesis causales y busca medidas y análisis que otros investigadores puedan reproducir fácilmente”. (King, Keohane, y Verba 2000 Pág. 14)

Lo cuantitativo y lo cualitativo son miradas “complementarias”. Como su nombre lo indica la estrategia metodológica de “triangulación” es siempre el resultado de la “mezcla” y “unión” de las estrategias cualitativas y cuantitativas.

En otras palabras, la “triangulación “...puede ser definida como el uso de dos o más métodos de recogida de datos, en el estudio de algún aspecto del comportamiento humano. El uso de métodos múltiples, el enfoque multimetódico, contrasta con el método de enfoque sencillo que es más vulnerable” (Pérez Serrano, 1994).

Y es que en la medida en que lo “real-social” es complejo y diverso, está claro que sólo la mezcla de las perspectivas y “datos” que ofrecen conjuntamente lo cualitativo y lo cuantitativo le permiten a los investigadores acercarse a lo social de la mejor manera y modo posible: con mucha más “fiabilidad”. Esto es, la mezcla de las herramientas de lo “cuanti” y lo “cuali”, la triangulación, fortalece la mirada del investigador. (Martínez López 2004)

En el presente trabajo se utilizará la estrategia metodológica cualitativa, ya que se pretende determinar la responsabilidad del titular del vehículo automotor lo cual no se puede hacer a través de variables numéricas ni estadísticas, tal responsabilidad solo se determinara analizando el comportamiento humano.

# CAPITULO I

## ASPECTOS GENERALES

### 1.1 CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRANSITO

La ley de transito de la Republica Argentina ley N° 24.449 en su artículo 64 establece que:

Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Remolina 2006: El accidente de tránsito no se produce instantáneamente, sino que se trata de una evolución que se desarrolla en dos dimensiones físicas, es decir en el espacio y tiempo.

Estas fases son apreciadas en el momento en que un conductor encuentra en la vía un obstáculo, o se presenta ante él un peligro súbito; lo primero que hace después de una rápida evaluación de las circunstancias, es decidir la maniobra que le parezca más conveniente a fin de sortear la emergencia.

Para poder evitar tales accidentes es necesario que quienes conduzcan los automóviles sean conductores seguros. Son conductores seguros aquellos que conocen y respetan las normas y señales de tránsito, y quienes están siempre atentos y alertas acerca de lo que hacen los demás usuarios de la vía pública (Isoba 2009, pág. 47).

Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito

## 1.2 EL VEHÍCULO COMO COSA RIESGOSA

Los automóviles en circulación deben considerarse cosa riesgosa o peligrosa, lo cual significa que puede, potencialmente, producir un daño. Las circunstancias de su desplazamiento es lo que lleva a reputar que el daño que se causa con su intervención en el hecho fuente es provocado "por la cosa" o "por su vicio o riesgo" y no debe considerarse "hecho del hombre con la cosa" (Mazeaud y Tunc 1961)

Al afirmar que el automóvil es una cosa riesgosa le es aplicable la teoría del riesgo que ha sido incorporada en el art. 1113 de Código Civil, el cual impone la responsabilidad objetiva lo que significaría que el agente es responsable sin importar si de su parte hubo culpa (Bustamante Alsina 1997, Semanario Jurídico 2010).

Conde y Suares (1995): cuando el art. 1113 del Código Civil establece que el dueño o guardián son responsables del daño que deriva del riesgo o vicio de la cosa deja de lado la concepción de la culpa que constituye un elemento ajeno a tales supuestos.

A partir de la ley 17.711 se encuentra expresamente legislada la llamada responsabilidad objetiva o responsabilidad sin culpa en los casos de daños causados por el riesgo o vicio de la cosa.

En materia de accidentes de tránsito, continúan estos autores, la responsabilidad atribuible al dueño o guardián del automotor deriva del riesgo y no de la culpa, pues rigen para estos supuestos la segunda parte del segundo párrafo del art. 1113 del Código Civil. En consecuencia producido el daño por una cosa riesgosa, como el automóvil, probados aquel y esta y la relación causal entre ambos el damnificado no debe acreditar la culpa del dueño o guardián para exigir el resarcimiento que por derecho corresponda.

Nuestra jurisprudencia admite que el vehículo es cosa riesgosa siempre que se trate de una embestida a un peatón. En cambio se prescinde de considerar al automóvil en circulación cosa riesgosa cuando colisiona con otro automóvil en circulación, aunque se introducen variantes que conducen a volver a considerarlo cosa riesgosa cuando los dos vehículos que protagonizan el accidente ostentan distinta peligrosidad (ómnibus o camión que embiste a una motocicleta, automóvil que choca a una bicicleta), supuesto al que se equiparan los casos en que uno solo de los damnificados reclama indemnización; con igual fundamento, culpa presumida, cuando se trata de automotor que embiste a otro estacionado, aunque también en esta hipótesis se ha retornado al

fundamento objetivo para volver a reputar cosa riesgosa al automotor embestidor. Tampoco se aplica la supuesta compensación de riesgos si de la prueba no resulta cuál de los dos vehículos ha sido embestidor y cuál embestido (La Ley 1975)

En suma, como lo establece el Plenario de la Cámara Nacional de Apelaciones, del 10 noviembre de 1994, “in re”: Valdez, Estanislao Francisco c. El Puente S.A.T. y otros/ daños y perjuicios...” La Ley 1995-A, 137, el choque entre dos vehículos en movimiento pone en juego las presunciones de causalidad y responsabiliza a cada dueño o guardián por los daños sufridos por el otro (art. 1113, párr. 2º, "in fine") con fundamento objetivo en el riesgo; para eximirse cada uno de los responsable debe probar e invocar la culpa de la víctima, la de un tercero por la que no deba responder o el caso fortuito ajeno a la cosa que fracture la relación causal. Por estas consideraciones la responsabilidad del dueño o guardián emergente de accidentes de tránsito producidos como consecuencia de una colisión plural de automotores en movimiento, no debe encuadrarse en la órbita del art. 1109 del Cód. Civil sino en la del art. 1113 de dicho código".

Conde y Suares (1995) se considera en circulación el vehículo no solo cuando está en movimiento, sino aunque este quieto en lugar en que circulan otros vehículos, ya que su quietud es una fase integrante y frecuentemente necesaria de la circulación. La doctrina moderna es unánime en este sentido, incluso se declara así expresamente en el Código Civil Portugués de 1966.

El riesgo, como factor de imputación, es extraño al vicio. Las cosas riesgosas pueden ser o no viciosas; la existencia de un vicio en la cosa, de por sí empleada o puesta en funcionamiento riesgosa, es un plus. Basta que sea riesgosa para que si de ella se sigue un daño no se exonere el dueño o guardián con la prueba de la no culpa. Cuando la cosa es viciosa, sin ser riesgosa, y de ese vicio se sigue un perjuicio, el factor de imputación es la culpa; empero, la ley entiende que siendo el vicio trasunto de culpa porque las cosas deben ser cuidadas o mantenidas sin tales defectos no cabe la pretensión de probar que pese al vicio no hubo culpa. De ahí que los supuestos de exoneración sean los mismos que para la atribución objetiva, a riesgo creado (Mosset Iturraspe 1979)

En la causa 25.123, del 13/09/90 la sala II de la Cámara de Apelaciones Civil y Comercial de Morón Kemelmajer de Carlucci dijo: la mayor parte de la

jurisprudencia Nacional entiende que se trata de daños causados por el riesgo o vicio de la cosa. Nadie duda de que un accidente pueda haberse producido por un desperfecto mecánico, pero aun cuando así no sea, la norma aplicable es la misma, por cuanto el daño se produce por el riesgo de la cosa. Un vehículo en movimiento crea un consumo de seguridad social, la seguridad de los demás ocupantes de la vía pública se ve disminuida al ingresar a ella un automóvil.

Para considerar que hay responsabilidad por daño causado por el riesgo o vicio de la cosa es necesario que se presenten los siguientes requisitos:

- Intervención activa de una cosa.
- Daño sufrido por la víctima.
- Que el daño sea haya producido por el riesgo o vicio de la cosa.
- Relación de causalidad entre el riesgo de la cosa que interviene y el daño.

En síntesis siempre que se produzca un accidente en el cual haya intervenido al menos un automóvil se considera que el hecho fue causado por el riesgo o vicio de la cosa, sin importar si la causa del accidente se debió a un desperfecto mecánico o a una causa humana, y por lo tanto la responsabilidad que cabe aplicar siempre es la objetiva, por la cual no importa si de parte del agente hubo culpa.

### 1.3 DEFINICIÓN DE RESPONSABILIDAD

La palabra responsabilidad deriva del latín *responsum* cuya traducción al español es el verbo responder. El verbo responder tiene varios significados, los cuales variaran según el contexto en que se lo utilice, para el tema que nos ocupa diremos que responder significa dar cuenta de nuestros actos, con lo cual podemos decir, de una manera muy general, “que la responsabilidad civil comporta siempre un deber de dar cuenta a otro del daño que se le ha causado” (Bustamante Alsina 1997)

En otros términos podríamos decir que responsabilidad es el deber de reparar el daño injustamente causado a otro.

La responsabilidad se puede clasificar en contractual y extracontractual. La responsabilidad contractual supone un acuerdo preexistente entre dos o más partes, el cual es violado por una o más de ellas. Es decir, en la responsabilidad contractual se incluye la responsabilidad derivada de obligaciones ya constituidas, aunque estas no tengan su origen en un contrato (La Ley 2011)

En cambio la responsabilidad extracontractual no supone un acuerdo preexistente, sino que se basa en el deber general de no dañar

El presente trabajo trata sobre la responsabilidad del titular registral del vehículo automotor en casos de accidentes de tránsito por lo cual el tipo de responsabilidad que corresponde aplicarle al mismo es el de la responsabilidad extracontractual, cuyas principales elementos son:

- Hecho antijurídico: lo cual significa un comportamiento que le cause un daño a otro, ya sea por acción u omisión, pero que el mismo no derive de un ilícito.
- Daño: el cual debe ser cierto y actual, aunque en algunos casos se puede tratar de un daño futuro. Están incluidos los daños patrimoniales como los extrapatrimoniales.
- Relación de causalidad: lo cual significa que el daño debe haber sido provocado por el hecho al cual se atribuye su producción. Es decir que entre el daño producido y el hecho obrado por la persona a quien se le atribuye responsabilidad debe existir una relación de causalidad física o material (Bustamante Alsina 1997)
- Factores de imputabilidad: la culpa es el factor de imputabilidad principal pero también podemos incluir al dolo.



Estos temas serán tratados en profundidad en el capítulo IV del presente trabajo final de graduación.

## 1.4 DEFINICIÓN DE DAÑO

Nuestro Código Civil en su art. 1067 reza que: “No habrá acto ilícito punible para los efectos de este Código, si no hubiese daño causado, u otro acto exterior que lo pueda causar...”. Pero que debe entenderse por daño. En un sentido amplio podríamos decir que daño es una ofensa o lesión de un derecho o de un interés jurídico (Orgaz 1992)

El Código Civil nos brinda en sus arts. 1068 y 1078 una definición más específica del daño diciendo que: “Habrá daño siempre que se causare a otro algún perjuicio susceptible de apreciación pecuniaria, o directamente en las cosas de su dominio o posesión, o indirectamente por el mal hecho a su persona o a sus derechos o facultades” (daño material); y. “La obligación de resarcir el daño causado por los actos ilícitos comprende, además de la indemnización de pérdidas e intereses, la reparación agravio moral ocasionado a la víctima” (daño moral) respectivamente.

Podríamos decir en suma que cuando la lesión recae en los bienes que constituyen el patrimonio de una persona estaríamos en presencia de daño patrimonial, mientras que si el menoscabo hace sufrir a la persona molestándola en su seguridad personal o en el goce de sus bienes o hiriendo sus afecciones legítimas, se tiene un daño moral o no patrimonial (Orgaz 1992, Bustamante Alsina 1997).

## **1.5 EL TITULAR REGISTRAL DEL VEHÍCULO AUTOMOTOR**

Moisset de Espanes 1998: El automotor es una cosa mueble y, hasta la sanción del decreto-ley 6582/58, estuvo sometida al régimen general del Código Civil, cuyo artículo 2412 regula la propiedad de las cosas muebles. La situación cambió a partir del mencionado decreto, que establece para los automotores un sistema de publicidad registral constitutiva, en virtud del cual no se considera propietario al poseedor de la cosa, sino al titular registral.

Al sancionar este decreto el legislador pretendió dar seguridad jurídica al comercio de automotores.

Tal cambio fue necesario debido al elevado valor de los automotores, y las características propias de este tipo de bienes muebles que hacen posible la identificación de cada unidad, distinguiéndola de otras por su marca, modelo y los números de serie del motor y del chasis, por todo lo cual fue necesario crear un Registro de carácter nacional, que brindase amplia publicidad sobre la titularidad del dominio, gravámenes prendarios, embargos u otras limitaciones a la facultad de disponer, para lograr así una mayor seguridad en el tráfico jurídico de estos bienes, y poner trabas a la compra venta clandestina de automotores robados (Moisset de Espanes 1975)

El artículo 1 del decreto ley 6582/58 dispone: "La transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y sólo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro de propiedad del automotor".

Por tal motivo se considera dueño del vehículo automotor a la persona que figura en el registro de propiedad del automotor como titular registral del vehículo, tenga o no la posesión del mismo, y como tal debe responder por los daños que pueda provocar.

## **CAPITULO II**

### **DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

#### **2.1 ANÁLISIS DE LOS ARTÍCULOS 1109 Y 1113 DEL CÓDIGO CIVIL ARGENTINO.**

Reza el art 1109 del Código Civil Argentino: “Todo el que ejecuta un hecho, que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio. Esta obligación es regida por las mismas disposiciones relativas a los delitos del derecho civil”.

Dicho artículo encierra cuatro conceptos fundamentales, tales son culpa, negligencia, daño y reparación del mismo.

Como ya hemos dado una definición de daño nos queda por analizar los restantes tres.

En este mismo artículo queda establecido que debe ser resarcido todo daño que se provoque con culpa por parte del comitente

Podríamos decir siguiendo el pensamiento del Dr. Mosset Iturraspe que la culpa se presenta como una omisión de diligencias, diligencias que imponía la naturaleza de la obligación reflejando una conducta del agente contraria a lo que era dable exigir en las circunstancias del caso y que provoca el perjuicio de un interés ajeno jurídicamente tuteado (Mosset Iturraspe 1971)

Mientras que negligencia implica la realización de un acto sin los recaudos necesarios o “la omisión por el autor, al obrar, u omitir, de los cuidados debidos que no le permitieron tener conciencia de la peligrosidad de su conducta para la persona, bienes o intereses de terceros” (Nuñez 1988).

Pizarro señala que existe numerosa jurisprudencia que consolida el derecho a la reparación del daño como un derecho constitucional.

En el caso Aquino Isacio c/ Cargo Servicios Industriales S.A s/ accidentes ley 9688” (Resuelto el 21/9/2004) el voto de la mayoría proclama el carácter constitucional del derecho a la reparación y el rango igualmente constitucional del principio *alterum*

*non laede* “que prohíbe a los hombres dañar los derechos de un tercero, a la justicia social y a la dignidad humana”.

Pero a que nos referimos con el término reparación del daño, podríamos decir que la reparación del daño es la restitución de las cosas al estado en que se encontraban con anterioridad al hecho dañoso.

Sin embargo, “no debe entenderse que el deber de reparar se extiende ilimitadamente a todo el daño materialmente ocasionado. Solamente se debe responder dentro de los límites fijados por la ley de aquellos daños que son consecuencia adecuada del acto o de la inejecución” (Bustamante Alsina 1997 pág. 277)

Sobre este tema nos referiremos con más detenimiento en el capítulo IV.

Mientras que el art. 1113 dice: “La obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren los que están bajo su dependencia, o por las cosas de que se sirve, o que tiene a su cuidado”. El artículo comprende dos situaciones: la responsabilidad indirecta o refleja del principal por los hechos dañosos causados por personas que están bajo su dependencia y la derivada de las cosas de las cuales una persona se sirve o tiene a su cuidado (Cardenas, kemelmajer de Carlucci, Lavallo Cobo, Smith. 1994 pag 421,)

Para considerar que una persona está bajo la dependencia de otra, y por lo tanto esta última es responsable por los hechos de la primera, es necesario que se cumpla con ciertos requisitos, tales serían:

1. La relación de dependencia la Cámara Nac. Civ., sala G, 15/5/2009 Dubin, Mauricio J. v. Canteros, Alberto S. dijo: La noción de dependencia evoca la situación de subordinación, o sea, aquella en que se encuentra alguien sujeto a que otro imponga límites o lo instruya respecto de su quehacer. De allí que hayamos sostenido que basta con la posibilidad de injerencia que tiene el principal sobre el hecho de aquel de quien se sirve, porque actúa en su interés (Parellada 2000). De allí que no pueda definirse exclusivamente por la vinculación jurídica entre quien ha causado el daño y aquel a quien se pretenda extender la responsabilidad.

2. Antijuridicidad del hecho del dependiente: esto significa un hecho contrario al ordenamiento jurídico. Para nuestra doctrina y jurisprudencia esto comprendería tanto los delitos como los cuasidelitos

3. Factor de atribución con relación al dependiente: esto implica culpa o dolo por parte del dependiente, lo cual es lógico ya que si no puede proceder la acción contra el dependiente, tampoco puede proceder contra el comitente (Cardenas, Kemelmajer de Carlucci, Lavalle Cobo, Smith 1994 pág. 439).

4. Daño a un tercero: no existe tal responsabilidad si la víctima es un dependiente del comitente.

5. Nexos entre las funciones del dependiente y el hecho dañoso: en relación a este tema la jurisprudencia y la doctrina se encuentran divididas.

Para algunos la responsabilidad requiere que el hecho haya sido cometido en el ejercicio de las funciones encomendadas, es decir, desempeñando el cometido indicado. Otros, menos estrictos, consideran que el principal es responsable por los daños producidos por su dependiente durante el ejercicio aparente de sus funciones o mediando mala ejecución de ellas, englobándose estos casos dentro del denominador común de abuso de la función. Una tercera corriente doctrinaria, sostiene que basta con que el daño haya sido realizado "con motivo", de las funciones, es decir, cuando existe relación de medio a fin entre la función y el daño, de modo que la función haya sido el antecedente necesario o condición del perjuicio, de tal manera que si no hubiese habido ese preciso encargo subordinado, no habría tampoco daño. A partir de la reforma introducida por el decreto-ley 17.711 ha quedado incorporada al derecho positivo la tesis amplia que admite la responsabilidad de comitente principal aun cuando el hecho dañoso se hubiera producido "con ocasión" de sus funciones. Ante la ausencia de una solución legal referida a la extensión de la responsabilidad del comitente por el hecho de su dependiente, sólo cabe recurrir a los principios de las leyes análogas (art. 16 del Código Civil), máxime si existe una notoria similitud de situaciones contempladas por los arts. 43 y 1113, primera parte, del Código Civil. (Sentencia de Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, 1 de Marzo de 1989 Palacio, María Elsa y Otro C/Egaña, Alejandro y Otros)

Borda ha propuesto una fórmula flexible, indicando que el comitente deberá responder siempre que exista entre las funciones y el daño "una razonable relación" (anotación a fallo Trib. Coleg. Extrac. N° 4, Santa Fe, 20/11/95, "G., O.B.c.S., A. y Superior Gobierno de la Provincia de Santa Fe s/

daños y perjuicios", en Jurisprudencia Santafesina, N° 30, setiembre 1997, p. 69 y siguientes).

En lo que respecta al daño ocasionado con las cosas de que se sirve o tiene a su cuidado, hay que hacer una distinción entre los casos en que la cosa es utilizada con la voluntad del comitente de aquellos casos en que la cosa produce un daño habiendo escapado del control de su dueño o guardián.

Podríamos decir que hay dos clases de responsabilidades, la subjetiva que implica dolo o culpa por parte del comitente y la objetiva, que responsabiliza al dueño o guardián de la cosa (peligrosa o viciosa) por el daño que esta provoca

Por lo tanto quedo establecido en Valdez, Estanislao Francisco c/El Puente S.A.T. y otros s/daños y perjuicios, accidente de tránsito con lesiones o muerte que la responsabilidad del dueño o guardián emergente de accidentes de tránsito producidos como consecuencia de una colisión plural de automotores en movimiento, no debe encuadrarse en la órbita del art. 1109 del Código Civil. En tal caso se aplicara el art. 1113 del Código Civil.

## 2.2 LA RESPONSABILIDAD DEL TITULAR REGISTRAL

A partir de la sanción del decreto ley 6582/58 la inscripción en el registro de propiedad del automotor tiene carácter constitutivo, por lo tanto si se realiza una compraventa de un automotor sin la correspondiente inscripción registral el enajenante sigue siendo el titular registral y por lo tanto dueño del vehículo y responsable de los daños que pueda cometerse con el mismo.

En un principio los magistrados consideraban que si bien la inscripción tiene carácter constitutivo el enajenante podía liberarse de responsabilidad demostrando que había hecho entrega del automotor a un tercero comprador.

Con el tiempo fueron comprendiendo el verdadero alcance de este decreto ley y en diversos fallos determinaron que mientras se siga siendo titular registral se es dueño del vehículo y por lo tanto responsable de los daños que pueda causar, aun si demuestra haberlo vendido a un tercero, por lo que la inscripción registral resulta imprescindible no solo para los terceros, sino también, para las partes.

La doctrina también discutió mucho sobre el tema considerando algunos que el titular es dueño y responsable aunque haya hecho tradición del automotor mientras otros consideraban lo contrario.

Por ejemplo en las Jornadas Austral de Derecho organizada en Comodoro Rivadavia en el año 1964, por una parte, Trigo Represas, Alterini, Compagnucci de Caso, Ramella, Brebbia, y Borda, sostuvieron que la persona a cuyo nombre figura inscripto el automotor en el Registro, puede eximirse de responsabilidad frente a la víctima si ha comprometido la transferencia del automotor, y ha hecho entrega del vehículo al adquirente, mientras que Mosset de Espanés, Kemelmajer de Carlucci, Mosset Iturraspe, Garrido, y Salas, afirmaron que el titular registral no se libera por la sola circunstancia de haber entregado el automotor al comprador.

En el año 1980 se dicto el Plenario Morrazo el cual establecía que:

"No subsiste la responsabilidad de quien figura en el Registro Nacional del Automotor como titular del dominio del vehículo causante del daño, cuando lo hubiere enajenado y entregado al comprador con anterioridad a la época del siniestro, si esta circunstancia resulta debidamente comprobada en el proceso" ( Cam. Especial en lo Civil y Com. en pleno, 18 agosto 1980, "Morrazo, Norberto R. y otro c/ Villarreal, Isaac y otros", J.A.1981-II-271)



En el año 1993 se dictó el Plenario Morris, el cual tomó una posición totalmente diferente a la del Plenario Morrazo debido a la sanción de la ley 22.977 modificatoria del decreto ley 6582/58. Dicha ley cambia la normativa y su nuevo art. 27 prescribe, como principio general, que “hasta tanto se inscriba la transferencia, el transmitente será civilmente responsable por los daños y perjuicios que se produzcan con el automotor, en su carácter de dueño de la cosa”. En el párrafo siguiente permite la exoneración de aquél si con anterioridad al hecho “hubiere comunicado al Registro que hizo tradición del automotor”, en cuyo caso “se reputará que el adquirente o quienes de este último hubiesen recibido el uso, la tenencia o la posesión de aquél, revisten con relación al transmitente el carácter de terceros por quienes él no debe responder, y que el automotor fue usado contra su voluntad”. Asimismo llena el vacío existente (arts. 14, 15 y 16 decreto ley 6582/58) poniendo en cabeza de ambos contratantes la posibilidad de peticionar la inscripción de la transferencia, aunque de hacerlo el adquirente su obligación deberá cumplirla en el plazo de diez días, bajo apercibimiento de revocación de la autorización para circular, la que podrá ser pedida por el transmitente (nuevo texto, art. 15).

Con la modificación del decreto ley 6582/58 y dictado de este nuevo Plenario ya no quedan dudas de la responsabilidad del titular registral, el cual solo podrá eximirse si realiza la denuncia de venta que estipula el art. 27 de la ley 22.977.

En mi opinión el titular registral, aunque haya hecho entrega del vehículo, siempre debería haberse considerado el civilmente responsable de los daños causados con el automotor aun antes de la sanción de la ley 22.977, porque el decreto ley 6582/58 establecía como obligatoria la inscripción registral del vehículo y como sabemos en derecho nadie puede alegar su propia torpeza, aceptar que el titular se libere de responsabilidad demostrando que había hecho entrega del automotor antes del accidente es permitirle beneficiarse con el incumplimiento de la ley, y pone a la víctima en una situación de desamparo. Imaginemos el hipotético caso de una persona que es atropellada por un automotor cuyo conductor se da a la fuga, la víctima podría exigir el resarcimiento del daño al titular del vehículo, porque sería mucho más sencillo, gracias a la inscripción registral, poder determinar quién es, pero podría volverse un prueba diabólica establecer quién era el conductor al momento del accidente.

Es importante tener en cuenta que la falta de inscripción puede acarrear graves consecuencias también para el comprador del automotor, ya que al seguir siendo

dueño el vendedor, los acreedores de este, pueden pretender cobrar su créditos embargando el vehículo en cuestión.

Lo visto hasta el momento trata sobre la responsabilidad de titular registral cuando hace tradición del automotor sin la transferencia correspondiente, pero que es lo que sucede con los automotores cero kilometro que aun no han sido inscritos en el registro, ¿quiénes son responsables en caso de que estos automotores produzcan algún daño?

El régimen del decreto ley 6582/58 no comienza a tener aplicación hasta que se efectúa la venta al primer usuario, recién a partir de ese momento debe aplicarse tal régimen.

Los fabricantes de automotores, los importadores, concesionarios o intermediarios no están obligados a inscribir el automotor mientras estén bajo su guarda, lo que significa que la cosa no está sometida al régimen especial. La inscripción del automotor en el registro se realizara, a solicitud del primer adquiriente, con la primera venta del automotor, por lo tanto hasta ese momento dichos vehículos serán sometidos a las disposiciones del Código Civil sobre las cosas muebles en general.

Los automotores nuevos, sean importados o fabricados en el país, mientras se hallen en poder de los importadores, fabricantes o concesionarios, solamente podrán circular, antes de su comercialización, provistos de una placa provisoria. También podrán utilizar esta placa estando en poder del primer adquiriente durante el periodo de la inscripción (art. 32 ley 22.977).

La primera inscripción de automotor o motovehículo se la denomina matriculación, este es el momento en el cual nace registralmente el automotor y deja de recibir el trato de cosa mueble común para empezar a regirse por el régimen especial del decreto ley 6582/58. Esta matriculación acompaña al vehículo toda su vida registral. En el registro donde se inscriba dicho vehículo se abre un legajo del mismo el cual cumple la función de representar registralmente al objeto sometido a publicidad, en el legajo se registran las medidas cautelares, los cambios de titularidad, el titulo que da origen a la relación, etc.

La matricula otorgada en la primera inscripción del dominio servirá para individualizar al vehículo toda su existencia, hasta su desafectación.

La vida registral del automotor termina cuando el propietario cancela la matricula y el automotor sale del registro y deja de estar sometido al régimen especial, sea como vehículo integro, no usable, sea como partes del vehículo que volverán a estar

regidas por el régimen general del Código Civil sobre cosas muebles (Moisset de Espanés 1992).

Entonces como hemos dicho que el vehículo hasta su primera inscripción es considerado una cosa mueble común es regido por los Código Civil sobre ese tema. El art. 2601 del Código Civil determina que las cosas muebles se adquieren con la tradición de la cosa. La tradición consiste en el traspaso de la cosa por parte de un sujeto a otro con la intención de transmitirle algún derecho sobre esa cosa. En caso de automotores cero kilometro lo que se traslada al adquirente es la posesión del mismo. En cuanto a la posesión, el artículo 2351 del Código Civil, define: “habrá posesión de las cosas, cuando alguna persona, por sí o por otro, tenga una cosa bajo su poder, con intención de someterla al ejercicio de un derecho de propiedad. Con lo cual podemos decir que quien se encuentre en posesión de un automotor que no ha sido inscripto en el registro de propiedad del automotor debe responder por los daños que este provoque.

Esta es la posición que adoptan los tribunales, y por ello en el muy conocido caso del “Mini Cooper”, accidente ocasionado con un automotor comprado cero kilometro que aun no había sido inscripto en el registro de propiedad del automotor con el cual se produjeron lesiones gravísimas a una persona, quien figuraba como compradora, en el boleto de compraventa, del automotor, y titular de las placas provisorias, fue condenada al pago de la indemnización a la victima junto con el conductor del automóvil y la compañía de seguro. Este fallo libera de responsabilidad a la concesionaria vendedora del vehículo porque esta ya había hecho tradición del mismo, y como dijimos anteriormente, hasta la primera inscripción rige el régimen general de las cosas muebles por lo cual con dicha tradición la adquirente es poseedora del automóvil y por lo tanto responsable de los daños que este ocasiono.

Otro tema muy discutido tanto por la jurisprudencia como por la doctrina es el caso del vehículo entregado con promesa de venta a un tercero o entregado a una agencia de compraventa de automotores para su venta. Se discutió si en tal caso el titular registral sigue siendo responsable por los daños que pueda ocasionar el automotor o si esa responsabilidad recae en el tercero guardián del automotor prometido en venta.

Antes de la reforma de la ley 22977 parte de la jurisprudencia resolvió que la responsabilidad del titular y la del guardián (quien había recibido el vehículo con promesa de venta o agencia) es conjunta, por lo cual la victima tiene acción contra ambos. Por lo cual el titular sigue siendo responsable por los daños aun cuando hubiera hecho entrega del vehículo a una agencia para su venta o lo hubiera entregado a un

tercero con promesa de venta, porque a la víctima no se le puede oponer una promesa realizada de manera privada que aun no ha sido perfeccionada conforme a lo dispuesto en el decreto ley 6582/58. Tampoco cesa la responsabilidad del titular si hubiera firmado con quien recibe el vehículo un pacto en el cual este último toma a su cargo la responsabilidad por daños, ya que este pacto celebrado entre partes no puede afectar derechos de terceros (Trigo Represas, Campagnucci de caso 1992).

Pero una posición mayoritaria en tribunales sostuvo que el titular registral se libera de responsabilidad si puede demostrar que ha hecho entrega de buena fe del vehículo. Borda entiende que el art. 27 de la ley 22977 consagra una presunción *iuris tantum* de responsabilidad, por lo cual permite al propietario que entrego el vehículo liberarse de responsabilidad si ha hecho entrega de buena fe del vehículo porque entre otras cosas este pierde la posibilidad de regular el comportamiento del vehículo.

Para Trigo Represas la transferencia de la guarda del automotor impide al propietario determinar el comportamiento del mismo, verificar su estado de conservación y cuidado, como también el modo y la manera de uso del vehículo, siendo esto la causal por la cual el titular se libera de responsabilidad.

Además, considera este autor, es más sencillo para la víctima hacer comparecer al proceso al guardián ya que su identificación es más sencilla teniendo en cuenta que el guardián del automotor que ocasiona el daño es el conductor, por lo que su identificación será establecida al momento del hecho o por la causa criminal. Quedando a la víctima también la posibilidad de demandar al titular registral debiendo este demostrar la causal exculpatoria. Pudiendo probar la transmisión del vehículo con el instrumento público o privado de promesa de venta, la entrega del automotor a una agencia, la suscripción de formularios para concretar la transferencia, etc.

Posteriormente a la reforma se estableció de manera definitiva la responsabilidad del titular aun cuando haya hecho una promesa de venta o entrega del vehículo a una agencia.

Considero que esta última posición es la más ajustada a derecho, ya que como dice Brebbia con lo dispuesto en el art. 27 de la ley 22977 queda superada la problemática suscitada anteriormente, pues el propietario aun cuando se haya obligado a transferir el automotor, sino lo comunico al registro respectivo, queda como responsable ante la víctima.

Es necesario aclarar que la víctima siempre podrá demandar indistintamente tanto al dueño como al guardián, ya que son los sujetos que el art 1113 del Código Civil determina como responsables. La acción que entable la víctima será por el todo contra cualquiera de ellos, dueño o guardián, y en contra de la empresa aseguradora en caso de que el vehículo este asegurado. La obligación del dueño y del guardián resulta ser una obligación *in solidum*, es decir, que cada sujeto debe cargar con la totalidad del resarcimiento, sin perjuicio de las acciones de regreso que correspondan (Trigo Represas, Campagnuccci de caso 1992).

El actor solo deberá demostrar el accidente, el contacto material entre las cosas y la existencia del daño. Al demandado le corresponderá acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por el que no debe responder o el caso fortuito para poder eximirse de responsabilidad.

Como vimos en el punto anterior el art 1113 de nuestro Código Civil establece “La obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren los que están bajo su dependencia, o por las cosas de que se sirve, o que tiene a su cuidado”.

Aplicando este artículo al tema que nos ocupa, podemos decir que el dueño del vehículo, que es el titular registral del mismo, debe responder por los daños causados con este siempre que no exista una causa de eximición de responsabilidad.

La responsabilidad del titular registral y del conductor en caso de que no sean la misma persona, es objetiva lo cual significa que no es necesario que la víctima demuestre culpa de su parte. “La obtención de este resultado basta para justificar la responsabilidad del automovilista, sin que la víctima tenga que probar la culpa de aquél; dicho resultado es la justificación real” (Batiffol 1972).-

### **2.3 LA RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR**

Podemos definir al conductor como la persona que guía un vehículo, cualesquiera sean las características técnicas de éste. Legalmente, el conductor es la persona capacitada para guiar un vehículo, que ha reunido los requisitos exigidos, cumplido los exámenes teórico - prácticos de idoneidad y obtenido, en consecuencia, la licencia habilitante que otorga la autoridad competente ([www.oni.escuelas.edu.ar](http://www.oni.escuelas.edu.ar)).

La responsabilidad del conductor “se apreciara no solo en función de lo dispuesto por la ley civil sino también por las leyes que regulan la circulación” (Cardenas, Kemelmajer de Carlucci, Lavallo Cobos, Smith 1994 pág. 487)

La sala G el 4/05/89 en Méndez, José Juan y otra c/Micrómnibus 45 s/accidente de tránsito , estableció que al conductor del vehículo le cabe el inexcusable deber de conducir con un máximo de precaución y diligencia su vehículo. La mínima desatención, imprudencia o negligencia le será imputable no sólo por su actuación sino también por la falta de previsión de la posible imprudencia ajena

Tratándose el automotor de una cosa riesgosa no es necesario probar “que existió culpa del conductor”; ya que la atribución de responsabilidad no es a título subjetivo (dolo o culpa), sino objetivo (riesgo creado) (CNac. Civ., sala E, 27/09/74. Ibarra, Santos Raimundo c/ Bilatz, Alfredo R. y/u otro).

La sentencia n° 41377 de Primera Cámara Civil de Apelaciones de la Provincia de Mendoza, Primera Circunscripción, 8 de Marzo de 2010 dijo el riesgo en la circulación es lo que genera la responsabilidad del conductor

## 2.4 LA RESPONSABILIDAD DEL GUARDIÁN.

“El concepto de guardián resulta del propio texto del primitivo artículo 1113 Código Civil, en cuanto hace responsable del daño causado con intervención de cosas a quien se sirve de ellas o al que las tiene a su cuidado” (Revista de derecho de daños T 1 pág.34)

“Dice Brebbia que lo que caracteriza al guardián es el poder independiente de mando, de dirección y de control sobre la cosa, y Llambías que es la persona que tiene, de hecho, un poder efectivo de vigilancia, gobierno y contralor sobre la cosa que ha resultado dañosa” (Cardenas, kemelmajer de Carlucci, Lavallo Cobo, Smith J. 1994 pág. 470)

Como dijo el TSJ Sala Penal Cba. 22/5/03. Sentencia N° 42. Trib. de origen: Juz. 1ª Correccional de Río Cuarto. “En otras palabras, el “guardián” de una cosa riesgosa debe ostentar un poder de hecho, control y dirección autónomos sobre la cosa, lo que no sucede, por ejemplo, en el caso de quien detenta a nombre de otro, como el dependiente”

Se considera guardianes del automotor a su poseedor legítimo (ej. El usufructuario), al poseedor ilegítimo (ej. Cuando se tenga la posesión sin título, o por un título nulo) y al tenedor (sea interesado o desinteresado). No son guardianes quienes se encuentran con la cosa por mera yuxtaposición física y quienes se relacionan con la cosa en virtud de un vínculo de dependencia, hospedaje u hospitalidad (Revista de responsabilidad civil y seguros año XIV N°7 pág. 39)

Se considera guardián al conductor del vehículo en el momento del accidente ya que “es quien activa el riesgo; el automotor se desplaza bajo su dirección, aunque trabaje para otro” (ej. Chofer de colectivo) (Revista de responsabilidad civil y seguro año XIII N° 10 pág. 23)

El guardián de un automotor, entonces, a diferencia del dueño, como en cualquier tipo de cosas, responde si reunía esa calidad al momento de la comisión del hecho ilícito y. consecuentemente, se exime si había dejado de tener la guarda de la cosa. Si había dejado de ser guardián (Uriarte de Rodríguez. María c. Díaz Alegre Mauricio y otro. Mendoza. 09/05/96.)

Se considera guardianes del automóvil, además del dueño que es el guardián de sus cosas, al locatario, tallerista, comodatario, usufructuario, depositarios, acreedor retenedor, transportador de cosas ajenas, agencia de automotores ya que ellos han recibido de manera voluntaria el vehículo del parte del dueño teniendo la custodia y

guarda del vehículo. También se considera guardián al ladrón ya que se sirve de la cosa y ejerce el control material de la misma. (Cardenas, kemelmajer de Carlucci, Lavalle cobo, Smith 1994 pág. 476)

El damnificado por un accidente de tránsito puede demandar al actor directo del daño (conductor), o a los responsables indirectos (terceros responsables, dueño o guardián) pudiendo hacerlo conjunta o sucesivamente contra todos ellos, por existir indistintamente una responsabilidad plena o integral por las consecuencias del daño (Revista de derecho de daños T 1 pág.39)

El derecho de la víctima de “accionar libremente contra uno u otro e inclusive contra ambos pretende una suerte de garantía que el dueño y el guardián deben hacia terceros en razón de haber introducido un riesgo en la comunidad, honrándose de esta forma el deber jurídico de resarcir los daños que pudieren haberse causado.” (Semanao jurídico T° 100 – 2009- B pág. 595)



## **2.5 DEPENDIENTES POR QUIENES EL TITULAR REGISTRAL DEBE RESPONDER**

La Cámara De apelaciones Civil y Comercial De Paraná, sala 2ª, en “Alfaro de Dalurzo, Estela c/Honorable Tribunal de Cuentas de la Provincia de Entre Ríos y otra, el 24/4/95. Estableció que “La obligación del principal tiene como fundamento el deber objetivo de garantía, y dicha responsabilidad es inexcusable una vez establecida la culpa del dependiente, no resultando aplicable la eximente prevista en la última parte del artículo 1113 del código civil”

Si bien en el punto 2.1 de este trabajo hemos tratado el tema de los dependientes de titular registral al analizar el art. 1113 del código civil, al cual nos remitimos, en este punto trataremos el tema particular del daño causado por accidentes de tránsito cuando el conductor es un hijo menor de edad del titular del automotor.

“La responsabilidad de los padres se funda en la culpa en que estos hubiesen podido incurrir, por haber violado los deberes legales de vigilancia impuestos en relación al cuidado de sus hijos menores de edad, que se hallan sujetos a su patria potestad” (Bustamante Alsina 1997 pág. 362)

Para que los padres sean responsables por los hechos de los hijos es necesario que los hijos sean menores de edad, que estén bajo la patria potestad de pretendido responsable, que el hijo menor habite con sus padres

El progenitor es civilmente responsable y por lo tanto debe responder por los daños cometidos por sus hijos “si no pudo demostrar una vigilancia activa que impidiera el uso de la cosa” (Cardenas, E., kemelmajer de Carlucci, A., Lavalle Cobo, J., Smith J.C 1994 pág. 616)

El art. 1116 del Código Civil dice que: “los padres no serán responsables de los daños causados por los hechos de sus hijos, si probaren que les ha sido imposible impedirlos. Esta imposibilidad no resultar a de la mera circunstancia de haber sucedido el hecho fuera de su presencia, si a pareciese que ellos no habían tenido una vigilancia activa sobre sus hijos”

Por esta razón algunos fallos declaran que la sustracción del automotor debe ser tenida como falta de vigilancia activa por parte del padre (CNCiv, Sala F 20/9/64, LL, 117-596). Al igual que consideran que no existe vigilancia activa cuando un padre permite a su hijo conducir un automóvil sin carnet habilitante (Cardenas, kemelmajer de Carlucci, Lavalle Cobo, Smith 1994 pág. 623)

El titular registral también debe responder cuando el daño con el automotor lo producen ciertas personas, que sin llegar a ser dependientes, entran en contacto con la cosa que causa el daño, por voluntad expresa o presunta del dueño o guardián (amigos, parientes a quien se facilita ocasionalmente el automóvil) (Mosset Iturraspe, 1971 pág. 61)

La doctrina se encuentra dividida a la hora de determinar si los padres son responsables cuando el accidente es producido por un hijo menor de edad que cuenta con carnet de conducir. Lloveras Nora (2001) dice: “quien cuenta con carnet de conducir se encuentra técnicamente preparado para hacerlo, pero no se declara que a partir de ese momento el menor se transforme en una persona plenamente capaz que responderá por los daños que ocasione.

Otra corriente de pensamiento considera que no es correcto que se mantenga la responsabilidad de los padres luego de que el Estado autorice al menor a conducir. Esta idea es sostenida entre otros por López Mesa y Bustamante Alsina. Y es la posición que se registra actualmente en distintos pronunciamientos jurisprudenciales (Revista de Responsabilidad Civil y Seguros año XIII N° 10 pág. 258)

### **CAPITULO III**

#### **CAUSAS DE EXIMICIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL TITULAR REGISTRAL**

Desde el punto de vista general, las eximente de responsabilidad se configuran cuando media la negación o la destrucción de algunos de los presupuestos de la responsabilidad civil, como son la autoría, la antijuridicidad, la imputabilidad, el daño y la relación de causalidad entre el hecho y el perjuicio (Conde y Suares 1995)

Por ello como enseña Mosset Iturraspe, no existe una eximente genérica de responsabilidad, sino específica respecto de cada uno de los presupuestos de la responsabilidad civil.

Se puede decir que como consecuencia de faltar uno de los elementos de la responsabilidad esta no se concreta, pudiéndose decir que no se es responsable porque no se es autor, o porque no hay antijuridicidad, porque media una causa de inculpabilidad, porque se interrumpió el vínculo de causalidad entre el hecho y el daño, etc.

Las eximentes de la responsabilidad del titular registral del automotor son:

- Hecho del tercero por el que el titular registral no debe responder
- Uso del vehículo en contra de la voluntad del titular registral
- Uso del vehículo para un fin diferente al establecido por el titular registral
- Culpa de la víctima
- Caso fortuito o fuerza mayor

Es de aclarar que dicha enumeración no es exhaustiva.

### **3.1 TERCEROS POR QUIENES EL TITULAR REGISTRAL NO DEBE RESPONDER.**

Zavala de Gonzales dice que nadie tiene que asumir perjuicios a los que es extraño. Si el sindicato responsable intervino materialmente en un accidente, pero este es imputable causalmente a otro, basta que acredite el protagonismo exclusivo de este sujeto, aun cuando sea desconocido y la víctima no puede responsabilizarlo. Tal el caso del conductor que causa un siniestro y se da a la fuga (Responsabilidad civil y seguros año XIII – 2011 – pág. 33)

Cuando el daño es producido por un tercero por quien no se debe responder se interrumpe el nexo causal liberando de responsabilidad al titular registral.

El hecho del tercero por quien no se debe responder debe ser exclusivo para eximir de responsabilidad porque, de existir una concausa entre aquel obrar y el hecho de la cosa (...) la responsabilidad del dueño o guardián será total, sin perjuicio de las acciones de regreso que pudieren corresponderle (...). La obligación existente entre el guardián de la cosa riesgosa productora del hecho dañoso y el tercero que actuó como concausa de este, es una obligación de las denominadas *in solidum*, consistente en que son plurales, aunque convergentes o concurrentes, y con la consecuencia práctica similar a la de la obligación pasivamente solidaria (TSJ, Córdoba, sala penal, 9/3/04, LL Cba., 2005-622)

Para que opere la eximente de responsabilidad es necesario que el hecho del tercero sea exclusivo para la producción del daño. De esta forma la autoría material recaerá sobre el tercero quien deberá responder por los daños frente a la víctima, siempre que haya un factor de atribución objetivo o subjetivo (Semanao jurídico – T 107-2013-A pág. 273).

Para generar efecto liberatorio a favor del demandado, la conducta del tercero no debe serle imputable: de manera que con relación al hecho externo, el primero resulte ser un mero ejecutor pasivo (Conde y Suares 1995).

Un ejemplo de tercero por quien no se debe responder podría ser el de los padres de la víctima menor de edad ya que como dicta el fallo de la Cámara 4º Apelación Civil y Comercial con fecha 17/4/97 en la causa “Bazán, Estela F. por su hija Zulma Pérez c/Cucatto, Hernán A.p/ daños y perjuicios”:

Dentro de las eximentes permitidas por el artículo 1113 del Código Civil, existe dentro de su contexto la culpa de los padres cuando la víctima es un menor inimputable, no como responsabilidad refleja o como desplazamiento de la autoría del daño, sino considerándolos como terceros culpables (por culpa propia *in vigilando*), por quien el primigeniamente responsable no debe responder.

Otro ejemplo de esta eximente generalmente se da en los supuestos de accidentes protagonizados por dos o más vehículos y de los que resulta víctima un tercero ajeno al manejo y conducción de dichos automotores.

La jurisprudencia es pacífica en este sentido y sostuvo, en el fallo de la Cámara de Apelación sala II de Morón el 22 de marzo de 1991 en la causa N° 25990, que la víctima o quien resulte damnificado en definitiva, no está obligado a investigar la mecánica del accidente, pudiendo dirigir la acción resarcitoria contra todos, algunos o uno de los coautores, quienes responden por el todo, sin poder disminuir el grado de responsabilidad que es solidaria. Los porcentajes que correspondan fijar en orden a la incidencia causal de cada uno no es oponible al damnificado, y tiene relevancia solamente para la acción de reintegro que puede promoverse entre los coautores.

Por supuesto que pesa sobre el dueño o guardián la carga de probar el conductismo culpable del tercero, que generalmente sería el conductor del otro vehículo, por quien no debe responder, con la intensidad suficiente como para que se consagre su exoneración total de responsabilidad en cuyo supuesto la demanda no prosperara.

### **3.2.1 USO DEL VEHÍCULO CONTRA LA VOLUNTAD DEL TITULAR.**

El uso en contra de la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián es aquel que se concreta pese a la oposición de estos, de modo que no es suficiente que quien haya usado el automotor lo haya hecho sin autorización o en su ausencia, si esta oposición, expresa o tacita, no es probada, existe responsabilidad del dueño o guardián.

Garrido y Andorno (1983) en el análisis del artículo 1113 de Código Civil consideran que tal utilización de la cosa contra la voluntad expresa y tacita del dueño o guardián ocurre cuando media desapoderamiento de la cosa por la acción de un tercero por el no deban responder (robo, hurto, abuso de confianza), pero aun cuando se configuren algunos de estos hechos no cesa la responsabilidad si el uso ha sido posible por un acto culposo del dueño o guardián por ejemplo cuando se deja las llaves puestas en un vehículo estacionado en la calle, o con el motor en marcha, pues el hecho del desplazamiento de la guardia reconoce como causa un hecho culposo por el cual se debe responder.

Al ser el automotor una cosa riesgosa y por tal derivar una responsabilidad objetiva a su dueño para que el sindicado responsable pueda eximirse de responsabilidad deberá demostrar que ha tomado medidas concretas para evitar el uso del automotor. La Dra. Zavala de Gonzales (2010) entiende que esta eximente no se configura por el solo hecho de utilizar el automotor sin voluntad de su dueño, sino que es necesario que sea en contra de su voluntad.

Suprema Corte de Justicia sala I, el 8/3/95 en la causa “Barroso, Etelvina Vda. De Garro y otros c/ Américo Villarroel y otros P/ daños y perjuicios dijo:

Quando el vehículo es usado por un dependiente es razonable inferir que, como regla general, el uso ha sido realizado conforme a la voluntad del dueño o guardián, y cuando media prohibición, es este último quien debe acreditar que obró diligentemente adoptando todas las medidas necesarias para impedir la utilización de la cosa por parte del primero.

Es común que en la práctica quien quiera vender un automotor lo entregue para su venta a una concesionaria, quien puede entregar el mismo para ser probado por posibles compradores, si en ese momento se le causa un daño a terceros se presume que el titular que entrego el automotor para la venta presto su consentimiento de que el mismo sea usado por terceros salvo prueba en contrario (C4a. CC Cba. 29/12/05. Sentencia N° 199. Trib. De origen: Juz. 22ª CC Cba. "Vélez, José Ignacio c/ Angelozzi,

Liliana Miriam y Otro – Ordinario -Daños y Perj. Accidentes de Tránsito -Recurso de apelación)

Kemelmajer de Carlucci considera que son casos dudosos en los que generalmente no se considera uso en contra de la voluntad del titular registral cuando el uso del vehículo lo efectúa el cónyuge, algún pariente, el copropietario, talleristas o dependientes.

### **3.2.2 USO DEL VEHÍCULO PARA UN FIN DIFERENTE AL ESTABLECIDO POR EL TITULAR.**

Pizarro sostiene que esta eximente de responsabilidad, como las anteriormente analizadas, debe ser analizada con criterio restricto, pues rige en esta materia el principio *in dubio pro víctima*. Solo podrá eximirse de responsabilidad el dueño cuando demuestre que al haber cedido voluntariamente la guarda del vehículo ha extremado los recaudos para evitar el uso indebido del automotor (Semanao jurídico T° 102 – 2010 – B pág.630)

La Cámara 1a. CC y CA Río Cuarto el 9/6/10 en la Sentencia N° 52 del Tribunal de origen: Juzgado. CC, Conciliación y Fam. La Carlota. "Lobos José Eduardo c/ Elio Omar Amorín y otra - Demanda ordinaria" dijo que:

Mucho se ha opinado sobre las circunstancias que, en lo que hace a la relación entre las funciones y el hecho dañoso, viabilizan la responsabilidad indirecta o refleja del principal respecto de los perjuicios ocasionados por sus dependientes, asumiendo criterios que van desde la exigencia de que el evento dañoso haya acontecido cuando el dependiente cumplía las actividades encargadas por su empleador y realizadas en su beneficio, hasta las que sostienen que es suficiente que el perjuicio haya sido generado en ocasión o con motivo de la labor encomendada. Se comparte la opinión de Guillermo Borda, quien sostiene que debe indagarse la existencia de "una razonable relación entre las funciones y el daño", fórmula elástica que "permite resolver, conforme a justicia, los múltiples supuestos que se presentan en la realidad de la vida".

Kemelmajer de Carlucci propicia la regla general de que la cosa usada por el dependiente apartándose de la función encomendada por su principal no puede ser considerada como usada en contra de la voluntad de este, y por lo tanto no es considerada eximente de responsabilidad del principal, porque no basta con enunciar abstractamente la prohibición de usar la cosa, para un fin que no sea el encomendado, sino que debe demostrar la adopción de medidas concretas que conduzcan efectivamente a evitar el empleo indebido de la cosa, sobre todo cuando el dependiente tiene acceso habitual y fácil a la cosa en cuestión.



### 3.2.3 CULPA EXCLUSIVA Y CONCURRENTE DE LA VÍCTIMA

La culpa exclusiva de la víctima exonera de responsabilidad total al titular del automotor o a su guardián, según sea el caso, mientras que la culpa concurrente lo exonera parcialmente.

Lo que comúnmente se llama culpa de la víctima es la conducta por la cual el agente se perjudica a sí mismo.

Llambías 1983: lo que comúnmente se llama culpa de la víctima es la conducta por la cual el agente se perjudica a si mismo; consiguientemente el yerro propio no origina relación jurídica alguna.

Se considera que hay culpa de la víctima cuando esta realiza un acto voluntario, negligente, descuidado o imprudente respecto de su persona que la expone a sufrir algún daño. Tal acto interrumpe el nexo causal y excusa de responsabilidad al autor del hecho o dueño o guardián de la cosa peligrosa, ya que sin el accionar de la victima el daño no hubiera existido (Bustamante Alsina, 1997 pág. 307)

La prueba de la culpa exclusiva de la víctima exonera no a los fines de excluir la culpabilidad del dueño o guardián, sino porque no existió nexo de causalidad entre el daño y la acción de la cosa (S.T.J de Entre Ríos, Sala Civ. Y Com. Ramírez, Rosa c/Batut, María E.12/9/97)

Matilde Zavala de Gonzales (2011) considera que no es necesario que exista culpa por parte de la víctima, basa con una conducta inapropiada o desacertada que origine el daño. “Un peatón que cae delante de las ruedas de un automóvil por un resbalón o un desmayo accidental, debe reputarse autor del daño propio, así esa actuación haya sido involuntaria e insuperable” (Revista de Responsabilidad Civil y Seguros año XII N° 10 pág. 25)

El Art 1111 del Código Civil prevé una eximente plena. Se ha resuelto que “esta norma libera solo cuando la víctima es el único culpable, pero no cuando hay culpa concurrente (C1ª CIV Y COM M Plata, sala II 17/10/78, SPLL, 1979-20, Capel civ y com Paraná, sala II 17/04/78, Zeus 15-184)

El hecho de la víctima es normalmente una “condición” para del perjuicio, ya que sin su presencia el daño no habría tenido lugar (Cardenas, kemelmajer de Carlucci, Lavalle cobo, Smith. 1994 pag389)

Matilde Zavala de González (2011): “El hecho de la víctima inimputable que se provoca el daño excluye de responsabilidad, haya o no culpa de sus custodios y cualquiera sea su gravedad” (Revista de responsabilidad civil y seguros año XIII N° 10 pág. 30)

La culpa de la víctima debe estar demostrada en forma clara y contundente para exonerar de responsabilidad la duda debe favorecer a la víctima, por aplicación del principio restrictivo en cuanto a la valoración de las eximentes (S.C.J. Mendoza, marzo 26-2007 Flores Rosana María Del Valle c/ Luis Omar Cornejo Castro y otros. p/ daños y perjuicios).

La falta de carnet de conducir o del uso de casco protector, (también puede incluirse la falta de uso del cinturón de seguridad) carecen de relevancia a los fines de determinar la culpa de la víctima del accidente, si tales omisiones no han concurrido causalmente en la producción del evento dañoso (C.J. Mendoza, setiembre 28-2006 Torres Antivillo Miguel c/ Dypco S.RL. p/ d. y p. s/ INC. CAS”).

“Ocurre frecuentemente que un daño se produce por la concurrencia de diferentes factores: la culpa del demandado y la culpa de la víctima; el riesgo de la cosa del demandado y la culpa de la víctima” (Bustamante Alsina 1997 pág. 308)

Si la víctima con su actuación pone una condición que es concausa adecuada del hecho dañoso, la reparación debe disminuirse y, en la medida de la concausación será la carga de la responsabilidad. La culpa de la víctima debe estar demostrada en forma clara y contundente para exonerar total o parcialmente de responsabilidad (Juzg. 1ª Inst. Civ., Com. Y Lab. N° 1 “Checchetto, Graciela B. y otros c/ Hoechst Schering Agrevo S.A. y/u otros s/ Indemnización daños y perjuicios”)

“Como enseñan Diez Picazo y Guillon la obligación de reparar del agente puede verse disminuida en su intensidad o cuantía al ocurrir la culpa del propio perjudicado con fundamento en el Código Civil que faculta a los tribunales para moderar la responsabilidad”.

Cuando ocurre alguna de estas situaciones la mayoría de los tribunales distribuyen la incidencia de los daños acorde con la gravedad de culpas o la reparten en

partes iguales. Para Zavala de González esta evaluación subjetivista es equivocada porque la responsabilidad es objetiva sin interesar la culpa de los automovilistas.

La mayoría de la doctrina de nuestro país adhiere a la idea de que cada cual debe soportar el daño en la medida en que lo haya causado (Bustamante Alsina 1997 pág.310).

### **3.2.4 CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR**

El art. 514 del Código Civil determina como caso fortuito al que no ha podido preverse, o que previsto, no ha podido evitarse. Desde el punto de vista de los efectos jurídicos no hay que hacer distinción entre caso fortuito y fuerza mayor pues ambos están asimilados.

Se trataría de accidentes cuyos efectos dañosos fueron provocados por un hecho que resulta inevitable para el sujeto, ya sea este provocado por una fuerza natural o humana.

Este caso fortuito o fuerza mayor excluye de responsabilidad cuando es irresistible y determina fatalmente el hecho dañoso, no pudiendo el sujeto paralizarlo o evitarlo, además para poder excluir de responsabilidad al sujeto, este no debe haber violando ningún deber de cuidado. Cumplidos todos estos requisitos el caso fortuito o la fuerza mayor excluyen de responsabilidad por encontrarse fuera del control del sujeto.

Para Trigo Represas y Campagnucci del caso (1992) el caso fortuito o la fuerza mayor por si solos no eximen de responsabilidad, debiendo reunir algunos requisitos propios para que sea causal exculpatoria, consideran además que este debe estar fundado en un hecho extraordinario, fuera de los común, que sea exterior a la actividad.

Podríamos decir que como regla general el caso fortuito o la fuerza mayor libera al agente ya que tal libertad emana directamente de los principios generales sentados en los arts. 513 y 514 del Código Civil, pero el caso fortuito propio del riesgo o vicio de la cosa no libera porque la responsabilidad surge inmediatamente de la adopción de la responsabilidad objetiva que impone el Código Civil a estas cosas.

### **3.3 VENTA DEL VEHÍCULO AUTOMOTOR ANTERIOR AL ACCIDENTE.**

Como hemos dicho con anterioridad el dueño del automotor es la persona que figura en el registro de propiedad del automotor como titular del mismo y por lo tanto debe responder por los daños que se producen en casos de accidentes de tránsito.

En el año 1980 se estableció una doctrina en la causa “Morrazo, Norberto y otro y. Villarreal, Isaac y otros” con arreglo a la cual no subsiste la responsabilidad de quien figura en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor como titular del vehículo causante del daño, cuando lo hubiera enajenado y entregado al comprador con anterioridad a la fecha del siniestro, si esta circunstancia resulta debidamente comprobada en el proceso.

Esta doctrina fue aplicada hasta el año 1983 en el cual se dicta la ley 22977 que modifica el decreto ley 6582/58. Dicha ley en su art. 27 dicta: Hasta tanto se inscriba la transferencia el transmitente será civilmente responsable por los daños y perjuicios que se produzcan con el automotor, en su carácter de dueño de la cosa. No obstante, si con anterioridad al hecho que motive su responsabilidad, el transmitente hubiere comunicado al registro que hizo tradición del automotor, se reputará que el adquirente o quienes de este último hubiesen recibido el uso, la tenencia o la posesión de aquél, revisten con relación al transmitente el carácter de terceros por quienes él no debe responder, y que el automotor fue usado en contra de su voluntad. La comunicación prevista en este artículo, operará la revocación de la autorización para circular con el automotor, si el titular la hubiese otorgado, una vez transcurrido el término fijado en el art. 15 sin que la inscripción se hubiere petitionado, e importará su pedido de secuestro, si en un plazo de treinta días el adquirente no iniciare su tramitación.

En 1993 se dictó la sentencia en la causa Morris de Sotham, Nora c/. Besuzzo, Osvaldo P. y otra la cual modificó la doctrina del anterior plenario Morrazo aplicando el art 27 de la ley 22977 parte de esta sentencia dice:

En resumen en este plenario Morris queda establecido que el titular del vehículo automotor sigue siendo responsable, hasta tanto realice la transferencia correspondiente, por los daños que pueda producir el mismo aun después de haberlo

vendido y solo podrá eximirse de responsabilidad si realiza la denuncia de venta establecida en el art. 27 de la ley 22977.

### **3.3.1 LA DENUNCIA DE VENTA COMO EXIMIENTE DE LA RESPONSABILIDAD**

La denuncia de venta es la comunicación que realiza el titular de un automotor, al registro de propiedad del automotor correspondiente, de haber entregado el mismo a otra persona en carácter de poseedor o tenedor (en éste caso no se trata de haber prestado el automotor en forma momentánea, sino una entrega del uso y goce de la cosa originada en un acto jurídico registrable). Una vez efectuada la entrega del automotor al comprador y sea cual fuere el tiempo transcurrido desde ese hecho, el vendedor titular registral podrá comunicar esa circunstancia al registro seccional donde aquél estuviese radicado ([www.dnrpa.gov.ar](http://www.dnrpa.gov.ar)).

La denuncia de venta es el único procedimiento aceptado por la ley para poner de manifiesto que los actos imputables al adquirente o a quienes de él tuvieron uso, tenencia o posesión, resultan ajenos a la culpa presumida del titular registral, considerándose demostrada de tal forma la no culpa, o bien que el adquirente es un tercero por quien no deber responder o que la cosa ha sido usada en contra de su voluntad (Cam. 5ª Apel civ. Com. Minas, de Paz Trib. 06/02/98 “Bengolea, Carmelo Eugenio c/ Rodríguez, Ricardo Manuel y otro p/ daños y perjuicios”).

La denuncia de venta, mediante el formulario correspondiente (solicitud tipo 11), acredita la transferencia de la tenencia del automotor. Por lo cual la doctrina considera que la denuncia de venta se identifica con la eximición de responsabilidad contemplada en el art. 1113 del Código Civil y considera al adquirente del rodado como un tercero por el cual el titular registral no debe responder (Semanao jurídico T° 101 – 2010 – A pág. 250)

...la norma mencionada creo a favor del titular registral un expeditivo procedimiento para exonerar su responsabilidad-que consiste en efectuar unilateralmente la denuncia de que ha hecho tradición del automotor al adquirente-, con el propósito de conferirle protección legal frente a la desidia o negligencia del comprador que omite registrar la transferencia (C5a. CC Cba. 13/10/09 “Aparicio, Daniel Armando c/ Aguirre, Mario Santiago y otros – abreviado- daños y perjuicios- accidente de tránsito”)

Por mayoría, la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires ha interpretado que: “Si el titular registral del automotor no comunicó la transferencia del automotor (aviso de venta), responde por el daño provocado por ese vehículo a un tercero (Art. 27, Decreto. Ley 6582, texto Ley 22.977)”.- Entendiendo por ello que: “Resulta civilmente responsable el titular de dominio del automotor, resultando inútil alegar que la transferencia de automotor se materializó con anterioridad a las modificaciones introducidas por la Ley 22.977 al régimen de propiedad del automotor porque la propia Ley en su Art. 5º estableció un plazo para la inscripción de dichas transferencias” (SCBA, Ac. 59.017, autos “RENER, Clorinda Beatriz y otros c/ LUDUEÑA, Néstor Fabián y otro s/ Daños y perjuicios”; Ac. 60.498, “LOPEZ VILAS, Carlos A. c/ ZANELLI, Miguel A. y otros s/ Daños y perjuicios”, ambos del 16/09/97 en DJJ Tomo 153, Nº 12.513, págs. 7913/7916; en igual sentido Cámara Civil y Comercial de Mar del Plata, Sala I, causa 89.436, RSD-264-94, S. 1-11-94, voto Dr. De Carli; ídem Sala II, causa 104.793 RSD 187-98, S. 9-6-98, voto Dra. Zampini).

El titular registral de un automotor no responde como tal, cuando han ingresado al Registro respectivo los formularios 08 de transferencia, con anterioridad al accidente, con lo que se inicia el trámite de inscripción de transferencia, media entrega de la posesión del vehículo y se han ingresado todos los datos del adquirente antes de que se produzca el hecho. Por ello con esta actividad se han cumplido todos los recaudos exigidos para la denuncia de venta (S.C.J. Mendoza, octubre 24-2003 “ALANIZ, Adolfo Mario en J: ‘Alaniz, Adolfo M. Parvonoff y otros. Daños y perjuicios.’)

El adquirente no inscripto de un automotor responde de los daños producidos a título de guardián, pero incumbe a quien lo alega la prueba de tal calidad, la que debe existir al momento de producirse el daño.



## **CAPITULO IV.**

### **EL RESARCIMIENTO DEL DAÑO**

#### **4.2 DAÑOS RESARCIBLES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

El primer párrafo del art 1109 del Código Civil establece que “Todo el que ejecuta un hecho, que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio...”

Mientras que el art. 1083 reza: “El resarcimiento de daños consistirá en la reposición de las cosas a su estado anterior, excepto si fuera imposible, en cuyo caso la indemnización se fijará en dinero. También podrá el damnificado optar por la indemnización en dinero”

En este capítulo analizaremos cuales son los daños que el responsable de un accidente de tránsito está obligado a resarcir y la extensión de dicho resarcimiento.

“El daño es un concepto normativo, no todos los daños se resarcen”. El daño resarcible es aquel causado por un acto ilícito, que provoque en el patrimonio de la víctima un menoscabo, llamado daño patrimonial que está integrado por el daño emergente, el lucro cesante y la pérdida de chace, o una lesión en los sentimientos, en el honor o los afectos de la víctima que es el llamado daño moral. Según Pizarro “para que el daño moral sea resarcible debe ser cierto y personal – aunque no necesariamente exclusivo- del accionante y derivar de una lesión a un interés extrapatrimonial del damnificado”.

“El daño resarcible debe ser cierto, real y efectivo y no meramente eventual o hipotético, aunque ello no obsta a que sea futuro en lugar de presente. El peligro o amenaza del daño es insuficiente para la resarcibilidad” (Revista de derecho de daños T 2 pág. 14).

Según Orgaz para que el daño patrimonial sea indemnizable debe haber una relación de causalidad entre el acto ilícito y el daño, además el daño debe ser cierto y personal del accionante y de tal daño debe derivar una lesión a un derecho o interés protegidos por ley para que “el accionante sea considerado un damnificado jurídico y no solo de hecho” (Semanao Jurídico Tº 101 – 2010 – A pág. 751).

En materia de resarcimiento del daño prevalece la responsabilidad plena e integral, lo cual quiere decir que quien resulte responsable debe reparar todo el daño

causado. Esto no quiere decir que el resarcimiento del daño es ilimitado, sino que se debe responder dentro de los límites establecidos por ley de aquellos daños que son consecuencia adecuada del hecho dañoso (Bustamante Alsina 1997 pág. 277) en este caso del accidente de tránsito.

“La plenitud del resarcimiento no quiere decir plenitud material, sino jurídica, siempre dentro de los límites que la ley ha fijado con carácter general para la responsabilidad en el derecho” (Orgaz 1992 pág. 154).

Puede reclamar el resarcimiento del daño el damnificado sea que se reclame por daño directo o indirecto. Del art. 1079 de Código Civil, surge la obligación de reparar el daño causado no sólo al damnificado directo sino a toda persona que por él hubiese sufrido, aunque sea de una manera indirecta (Revista de derecho de daños T 3 pág. 52).

La víctima de un accidente de tránsito debe ser indemnizada por incapacidad psicofísica sobreviniente teniendo en cuenta las secuelas padecidas, su edad a la fecha del infortunio y los trastornos psíquicos que presenta, (principio de reparación plena art. 1083 del Código Civil) (Revista de Responsabilidad Civil y Seguros año XIV N° 8 pág. 137).

Los jueces para calcular las indemnizaciones deben realizar formulas matemáticas, como la formula Marshall, que proporcionan una metodología común para supuestos similares, ya que por el principio de reparación integral se debe reponer a la víctima en la misma situación en que se encontraba antes del accidente, “de modo que teniendo en cuenta esto y que el monto del resarcimiento se fija en dinero lo más adecuado es el empleo de tales cálculos para reflejar de la manera más exacta posible el perjuicio patrimonial sufrido por el damnificado” (Revista de Responsabilidad Civil y Seguros año XIV N° 9 pág. 125).

En caso de fallecimiento de la víctima para determinar el monto indemnizatorio, y teniendo en cuenta que la vida humana no tiene un valor económico en sí, sino en lo que produce o puede producir, la determinación del mismo “queda librada al prudente arbitrio judicial debiendo computarse entra las circunstancias particulares del caso las condiciones personales de la víctima y de quien o quienes

reclaman la indemnización” (Revista de Responsabilidad Civil y Seguros año XIV N° 4  
pág139)

#### 4.2.1 EL DAÑO MORAL

El daño moral importa una minoración en la subjetividad de la persona de existencia visible derivada de la lesión a un interés no patrimonial, o con mayor precisión, una modificación disvaliosa del espíritu, en el desenvolvimiento de su capacidad de entender, querer o sentir, lo que se traduce en un modo de estar diferente de aquel en el que se hallaba antes del hecho, como consecuencia de este, y anímicamente perjudicial (Pizarro y Vallespinos 1999 pág. 641).

Los jueces para poder determinar el resarcimiento deben examinar el resultado de la lesión, para determinar de qué manera y con qué intensidad el daño contra la persona le ha causado un perjuicio. Las lesiones a los bienes personalísimos pueden afectar a las personas de distinta manera, por lo tanto los jueces deben graduar el monto indemnizatorio en cada caso en particular, “ya que no siempre es igual el daño moral derivado de actividades lesivas análogas” (Zavala de González 1995 T 3 pág. 171).

Cuando de lesiones leves se trate, en caso de accidente de tránsito, se presume que la víctima ha padecido modificaciones disvaliosas en su espíritu que deben ser resarcidos. Las características del evento y la índole de las lesiones sufridas constituyen pautas objetivas a tener en cuenta para fijar el monto indemnizatorio (Semanao Jurídico Tº 100 – 2009 – B pág. 886).

No todo sufrimiento moral es un daño moral resarcible, habiendo reconocido la jurisprudencia que cualquier inquietud o perturbación del mismo originadas en un mero perjuicio patrimonial, como la simple invocación de molestias, afecciones, fatigas, etc. no justifica la reparación de un daño moral, y también que cuando el daño es causado sobre bienes patrimoniales y no sobre la persona del damnificado, es preciso demostrar para reclamar daño moral, de qué manera ha podido afectar la moral del reclamante y en qué medida puede tratarse de un interés resarcible (Cam. Apel. Civ. Y Com. De Resistencia, sala 1ª, 30/9/96 “Jozsa, Esteban c/ Alberto Escudero y/o quien resulte responsable s/Daños y perjuicios y daño moral”)

En lo que respecta a las personas legitimadas para reclamar la indemnización por daño moral el art 1.078. establece que “La obligación de resarcir el daño causado por los actos ilícitos comprende, además de la indemnización de pérdidas e intereses, la reparación del agravio moral ocasionado a la víctima.

La acción por indemnización del daño moral sólo competirá al damnificado directo; si del hecho hubiere resultado la muerte de la víctima, únicamente tendrán acción los herederos forzosos”.

Se considera damnificado directo a la persona que sufre el daño en calidad de víctima, es quien ve lesionados algún interés patrimonial o extrapatrimonial propio, en cambio es damnificado indirecto quien sufre un daño propio pero derivado de la lesión a un tercero “respecto de quien existía un interés patrimonial o extrapatrimonial que resulta conculcado (Pizarro y Vallespinos 1999 pág. 685).

La doctrina y jurisprudencia se encuentran divididas a la hora de determinar si el daño estético debe ser incluido dentro del daño moral o separado de este.

Llambías considera que debe ser diferenciado del daño moral, porque la lesión estética incide sobre las futuras posibilidades económicas de la víctima y sobre su vida de relación (Llambías, 1973 T IV pág. 122).

Mientras que Bustamante Alsina cree que debe ser absorbido por el daño moral, ya que no es admisible que la víctima además del resarcimiento por daño moral y daño patrimonial reciba también indemnización por daño estético, “independientemente de aquellos rubros, que configuran la totalidad del daño resarcible ocasionado, por el mismo hecho ilícito” reduciendo de esta forma la posibilidad de una doble indemnización por el mismo daño (Bustamante Alsina, 1997 pág. 677-678)

#### 4.2.2 EL LUCRO CESANTE

El lucro cesante es la ganancia de la cual fue privado el damnificado.

El lucro cesante está constituido por las ganancias concretas que el damnificado dejó de percibir a causa del accidente de tránsito, tales ganancias deben ser reales, no siendo resarcibles las ganancias hipotéticas o eventuales. Caracteriza al lucro cesante la probabilidad objetiva de obtener una ganancia según el curso normal de las cosas (Semanao Jurídico T° 100 – 2009 – B pág. 9489)

El lucro cesante se divide en lucro cesante pasado y futuro. Para calcular el lucro cesante pasado se calculan los ingresos dejados de percibir hasta la fecha de la indemnización más intereses moratorios. El lucro cesante futuro, la indemnización se entrega por adelantado, porque es el importe que la víctima dejará de percibir teniendo en cuenta que la incapacidad sobreviniente le influirá en su actividad laboral futura. En Córdoba para calcular el lucro cesante futuro se utiliza la fórmula Marshall (Semanao Jurídico T° 100 – 2009 – B pág. 654)

Es procedente la indemnización por incapacidad sobreviniente aún cuando la víctima pueda seguir trabajando con normalidad, porque lo resarcible en este rubro no es sólo la incapacidad laboral, sino además todas las secuelas físicas y psíquicas que pueden repercutir en el desenvolvimiento personal y social del damnificado (Revisa de Responsabilidad Civil y –seguros año XIV N° 8 agosto de 2012 pág. 135)

“No puede alegarse existencia de lucro cesante como consecuencia de la imposibilidad del uso del vehículo” (Cam. Apel. Civ y Com. Resistencia, Sala 1, 13/10/88, “Bieber de Estigarribia, María Laura c/ Julio Cesar Franco y otro \_Daños y perjuicios”)

Son una excepción a lo dicho anteriormente los siguientes casos:

En el caso de que el vehículo siniestrado este afectado al servicio público de transporte, como remis, la indemnización por privación del uso del automotor como consecuencia del siniestro debe darse a título de daño lucro cesante.

Para determinar la indemnización que corresponde pagar por la privación del uso del automotor hay que tener en cuenta la

recaudación bruta diaria, a la que necesariamente hay que restarle lo que percibe la agencia de remis y el gasto de combustible (Cam. Civ. Y Com de San Isidro, sala I, “Rota, Dante José c/ Daños y Perjuicios”).

La privación de uso consiste en la mera indisponibilidad del vehículo a los efectos del traslado de su titular y de su grupo familiar, y no requiere de una acreditación efectiva, pues se trata de un daño que puede presumirse por la sola circunstancia objetiva de carecer de vehículo; cuando es alegado el uso comercial del rodado y se invoca como daño una ganancia que el afectado ha dejado de percibir, la cuestión debe ser encauzada por la vida de lucro cesante, y corresponde a quien lo invoca la carga de probarlo; (Sentencia de Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, 21 de Septiembre de 2006 AGQ Yoneguzzo, Honorio c/ Columbia SA de Seguros s/ ordinario).

Para que el juez pueda establecer la suma a indemnizar por lucro cesante, es necesario que este sea cierto y probado por quien lo reclama, la prueba debe ser adecuada para probar la labor frustrada, el tiempo de inactividad, o la ganancia perdida, “esta prueba debe ser clara y efectiva ya que no corresponde su reconocimiento sobre la base de meras inferencias” (Semanao Jurídico T° 102 – 2010 – B pág. 824)

Pueden reclamar el lucro cesante los damnificados directos (víctima del accidente) y los indirectos, siendo estos últimos allegados a la víctima, como los padres, que se ven perjudicados por el accidente, por ejemplo al tener que dejar de trabajar para cuidar a la víctima. (Revista de Derecho de Daños T 2 pág. 27)

### 4.2.3 LA PÉRDIDA DE CHANCE

La pérdida de chance es la posibilidad que ha perdido el damnificado, en este caso por un accidente de tránsito, de obtener una ganancia o evitar un perjuicio. Debe existir una circunstancia cierta de oportunidad de obtener la ganancia o evitar el perjuicio. Lo indemnizable será la chance misma, no la ganancia frustrada, “por lo que debe ser apreciada judicialmente según el mayor o menor grado de posibilidad de convertirse en cierta” (Bustamante Alsina 1997 pág. 179)

“El alea es lo característico de este rubro, pues nada indica que, de no haber ocurrido el hecho dañoso, se hubiera logrado el beneficio que se pretende” (Semanao Jurídico T° 100 – 2009 – B pág. 949)

Bien señala Zabala de González: dado que la chance no ostenta el mismo grado de certidumbre que el lucro cesante, el alcance de la indemnización a cobrar por tal concepto es problemático y entronca bastante con el prudente arbitrio judicial, al igual que el daño moral. Lo resarcible es la pérdida de una probabilidad u oportunidad futura que el curso de los acontecimientos, al troncharla, hace imposible saber si la esperanza se habría tornado en realidad. (Revista de Derecho por Daños T 1 pág. 433)

Bustamante Alsina expresa que toda chance es un interés legítimo, es decir protegido por la ley, porque es una expectativa patrimonial del titular de un bien que como tal tiene certeza y si aquella expectativa se realiza, se obtiene la ganancia esperada. La pérdida de la chance se traduce en frustración, a consecuencia del hecho, de obtener un beneficio futuro, cierto y concreto, certidumbre que se obtiene partiendo de la realidad existente al momento del acto dañino (Semanao Jurídico T° 100 – 2009 – B pág. 948).

Para que proceda el resarcimiento por pérdida de chance “esta debe ser real y seria, y no una mera ilusión o conjetura de la mente del damnificado”. “La certidumbre no se relaciona con la mayor o menor proximidad temporal que pudiese haber mediado entre el ilícito que frustra la chance y su probable tiempo de ejercicio” (Pizarro y Vallespinos 1999 pág. 651-652).



Debe darse lugar a la indemnización por pérdida de chance a los padres de una víctima de accidente de tránsito, teniéndose en cuenta la proyección futura de la colaboración económica que prestaba este al tiempo del accidente, debiéndose apreciar con prudencia el monto razonable de ayuda que podría haber prodigado a aquellos (CCiv. Y Com., Resistencia, Sala II7/7/2006 “Sena P. c/Mrastoni E.”)

Corresponde indemnizar a un deportista profesional a causa de un accidente de tránsito pues es probable, según el curso natural y común de las cosas, que continuara su carrera con éxito, repercutiendo ello favorablemente en su patrimonio (CCiv. Y Com. Azul, Sala II, 7/6/2001, “B.H. c. Lazarte”).

#### 4.2.4 EL DAÑO EMERGENTE

“El daño emergente consiste en la pérdida o disminución de valores económicos ya existentes en el patrimonio, a raíz del hecho ilícito” (Pizarro y Vallespinos 1999 pág. 660), en este caso del accidente de tránsito.

Bustamante Alsina (1997) considera daño emergente al perjuicio económico sufrido.

El daño emergente está integrado por los gastos de atención médica, reparación del automotor, gastos de traslado, privación del uso del automotor

La jurisprudencia sostiene que los gastos reclamados bajo el acápite de daño emergente no requieren la existencia de prueba documental concreta que los avale, toda vez que resulta suficiente, a tal efecto, la plena demostración de la existencia del accidente y la gravedad de las lesiones causadas a la víctima, como su restablecimiento, dicho monto debe guardar cierta relación con la naturaleza y gravedad de las lesiones (C4a. CC Cba. 22/9/09. Sentencia N° 129. Trib. de origen: Juzg. 2a. CC Cba. “Casanova, Hugo Américo c/ Gómez, Hugo y otro – Ordinario – Daños y perj.- Accidentes de tránsito – Recurso de apelación).

Respecto del rubro daño emergente por el cual se reclama un monto en dinero en concepto de gastos médicos, debe prosperar a pesar de que no existe prueba directa sobre éste. Ello, porque es aceptado que quien sufre lesiones a raíz de un accidente tiene gastos médicos y de farmacia que son de difícil prueba, pues es poco probable que se guarde la factura de cada medicamento, gasa, venda, etc.; pero de las mismas lesiones se presume que existieron, por lo cual se admite que la condena incluya un monto prudencial para compensarlos (C8a. CC Cba. 7/2/06. Sentencia N° 1. Trib. de origen: Juz. 18ª CC Cba. “Danelutti José Ignacio c/ Olmos Cristian y Otro – Ordinario -Daños y Perj. -Accidentes de Tránsito -Recurso de Apelación)

No impide reclamar tal resarcimiento el hecho de que la víctima haya sido atendida en hospitales públicos o contara con obra social, porque siempre existen gastos

que no son cubiertos (CNCiv. Sala J 20/3/2012 “Diplacido, Pablo Javier y otro c/Utee SA y otro”).

La jurisprudencia considera que es necesario compensar a la víctima de accidentes de tránsito por los gastos de traslado que deba realizar aun cuando no haya una prueba directa de los mismos, que se presumen, aunque los mismos deben ser correlativos a las lesiones sufridas y el tiempo del tratamiento (Revista de Responsabilidad Civil y Seguros año XIV N° 9 pág. 128).

“La imposibilidad del uso del vehículo durante el tiempo de duración de los arreglos origina un perjuicio per se como daño emergente, que no requiere pruebas concretas” (Cam Civ Com, Dolores “Larrosa C. c/ Rodríguez O.”).

## **CAPITULO V**

### **EL SEGURO DEL AUTOMOTOR.**

#### **5.1 LA OBLIGACIÓN DE CONTAR CON SEGURO DE AUTOMOTOR.**

El primer artículo de la Ley de Seguros 17.418 establece “Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga mediante una prima o cotización, a resarcir un desafío o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto”

La razón principal de contratar un seguro es trasladar las consecuencias dañosas de un hecho a un tercero, que sería el asegurador, a cambio de una prima (Halperin, 1972 pág. 11).

“La consagración definitiva de la teoría del riesgo, según la cual se presume responsable al dueño de las cosas, por los daños que con ellas se ocasionan, origina el seguro de automotor” (Roitman 1974 Pág. 44).

“Debido al gran desarrollo de la industria automotriz y el riesgo que genera la circulación de automóviles” el seguro de responsabilidad civil (seguro de automotores) se convirtió en uno de los ramos más importantes de las aseguradoras (Roitman 1974 pág. 46).

En nuestro país, la obligación de contar con seguro de automotor está establecida en el art. 68 de la ley de transito N° 24.449:

Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no. Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores. Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40

Tal seguro de responsabilidad civil es definido por la misma ley de seguros en su art. 109 “El asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado por

cuanto deba a un tercero en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido”.

La prestación del asegurador consiste en liberar al asegurado de las pretensiones de terceros. “El interés asegurable versa sobre todo el patrimonio del asegurado, y existe toda vez que el asegurado deba o pueda ser responsable por el hecho suyo o de un tercero o en razón de un bien del cual es propietario o usa” (Halperin 1972 pág. 86).

“La causa del contrato por responsabilidad civil (riesgo del automotor) consiste en el interés de que es portador el titular de un patrimonio, de que el mismo sea mantenido indemne ante la aparición de una deuda de responsabilidad civil” (Revista de Responsabilidad Civil y Seguros año XIII N° 10 pág. 5).

En síntesis, el seguro de responsabilidad civil de automotor o también llamado seguro contra terceros es obligatorio en nuestro país, la empresa aseguradora se hace responsable de las pérdidas ocasionadas a los terceros involucrados protegiendo al asegurado de ser responsable patrimonialmente por los daños ocasionados con el automotor asegurado.

## CONCLUSION

Es indiscutible que los accidentes de tránsito que se producen en Argentina son cada vez mayores, en cantidad de siniestros y en las consecuencias que producen a los bienes materiales y a las personas que los sufren.

En nuestro país murieron en el año 2012 por accidentes de tránsito 7485 personas, en promedio 21 personas por día, siendo el segundo país de Latinoamérica con mayor cantidad de muertos por accidentes. Además sufren heridas de distinta consideración más de 120.000 personas anualmente por la misma causa, y se estima que las pérdidas económicas rondarían los 10.000 millones de dólares anuales (www.luchemos.org.ar.).

Como es de notar los daños que producen los accidentes de tránsito son sumamente importantes y los mismos deben ser resarcidos tal como lo estipula nuestra legislación nacional.

Los daños causados con automotores en movimiento o inmóviles, ya que la detención del vehículo es necesaria para la circulación de este, son supuesto de daño causados por el riesgo o vicio de la cosa por lo cual es aplicable el art. 1113 del Código Civil el cual determina la responsabilidad in solidum del dueño o guardián de la cosa.

El objetivo principal de este trabajo es analizar en qué supuestos y bajo qué condiciones es responsable el titular registral del vehículo automotor por los daños causados por accidentes de tránsito, por lo cual hemos analizado la legislación, la doctrina y fundamentalmente la jurisprudencia de nuestro país. Hemos prestado principal atención a esta última ya que son justamente los jueces con sus fallos quienes determinan quienes son los responsables por los daños causados y la forma de resarcir los mismos.

Se ha llegado a la conclusión principal de que el titular registral es responsable por los daños que produce el vehículo automotor. Ya que al ser titular es dueño y debe responder como lo establece el art. 1113 del Código Civil, no bastando, para eximirse de responsabilidad, demostrar que se ha desprendido del vehículo automotor antes del siniestro o que no tenía la guarda material del mismo. Solo podrá eximirse de responsabilidad si demuestra una interrupción en el nexos causal por un hecho extraño al riesgo del vehículo con la importancia necesaria para determinar por si solo el daño ocasionado.

Quien introduce en la sociedad un factor generador de riesgo potencial para terceros, como es el vehículo automotor, se beneficie o no con el mismo, debe responder por los daños que este provoque.

En el caso accidentes ocasionados con automotores, lo único que tiene relevancia a los fines del derecho de la víctima a ser indemnizada, es la participación activa del vehículo en la producción del daño, sin importar si hubo culpa por parte del responsable. El error de conducción es, en principio, intrascendente, y aparece relegado a un segundo plano, que es cuando se ventila la cuestión de una posible acción de regreso, ya que el derecho debe mirar a la víctima más que al victimario aunque sin desatenderse de la situación de este.

Las causas de eximición de responsabilidad del dueño o guardián del automotor son que interrumpen el nexo causal serian, principalmente el hecho de un tercero por quien no se debe responder, el hecho de la víctima, el uso del vehículo en contra de la voluntad del titular y el caso fortuito o fuerza mayor, todas estas causas deben ser analizadas en el caso concreto con un criterio restrictivo.

Ya que nuestra legislación determina que el automotor es un bien mueble registrable y estipula claramente la forma por la cual se deben realizar las transferencias de los automotores cuando los mismos son vendidos, el titular registral sigue siendo responsable por los daños que el automotor provoque aun cuando el accidente sea producido cuando el automotor se encuentre en posesión del tercero adquirente, la única manera por la cual el titular puede eximirse de responsabilidad es realizando, antes de accidente, la denuncia de venta o ha demostrado iniciar los trámites de transferencia del automotor.

Una vez determinado el responsable del daño es necesario establecer cuáles son los daños que el mismo debe resarcir, hay que recordar que resarcimiento del daño significa restituir las cosas al estado anterior al hecho y cuando esto no es posible se aplica indemnización pecuniaria.

Como dice Lorenzetti, no todos los daños se resarcen, es tarea de los jueces determinar en cada caso particular y según su razonable criterio cuales son los daños resarcibles y la extensión de dicho resarcimiento. Lo fundamental en materia de resarcimiento es resarcir el daño realmente sufrido por la víctima, ya sea material o moral. Los daños resarcibles deben ser ciertos y actuales, con lo cual no se le quita la

posibilidad a la víctima de ser resarcida por daños futuros siempre que estos sean reales y serios no una mera probabilidad.

En nuestro país como en la mayoría del mundo es obligatorio contar con un seguro de automotor, la función de mismo es resarcir a las víctimas de los accidentes que el automotor asegurado pueda ocasionar liberando a la persona asegurada y responsable del automotor de responder patrimonialmente por los daños.

En suma si bien hay muchos accidentes de tránsito que puede parecerse cada uno tiene particularidades que deben ser tenidas en cuenta por los jueces a la hora de determinar a los responsables, los daños resarcibles y su extensión, y a la persona que finalmente indemnizara a las víctimas, para lo cual no solo analizaran las pruebas aportadas por las partes sino también aplicaran su razonable criterio.

**GISELA PAOLA LÓPEZ.**



## BIBLIOGRAFIA

Brebbia, Roberto H. 1982. Problemática Jurídica de los Automotores. Buenos Aires Argentina. Astrea

Bustamante Alsina, Jorge 1997. Teoría general de la responsabilidad civil. 9na edición. Buenos Aires –Argentina. Abeledo-Perrot.

Cardenas, E., Kemelmajer de Carlucci, A., Lavalle Cobo, J., Smith J.C, 1994 Código Civil y Leyes Complementarias, Comentado, Anotado y Concordado Capital federal: Astrea

Conde Héctor N.; Suares, Roberto C 1995. Tratado Sobre Responsabilidad Por Accidentes de Tránsito. Buenos Aires Argentina Hammurabi.

Conte – Grand Julio, director, 2010 El Derecho, Diario de Doctrina y Jurisprudencia. Buenos Aires, Argentina.

Halperin, Isaac 1972 Lecciones de Seguro. Buenos Aires Argentina. Depalma

Isoba, María Cristina 2009. *Manual para la conducción segura*.3ra edición. Buenos Aires – Argentina. Luchemos por la vida

Llambías, Jorge, 1973 Tratado de derecho Civil, Obligaciones, Buenos Aires-Argentina Perrot.

Moisset de Espanés, Luis 1992 Automotores y Motovehículo- Dominio. Buenos Aires- Argentina. Zavalía

Mosset Iturraspe, 1979 Estudio sobre Responsabilidad por Daño Santa Fe Argentina Rubinzal y Culzoni.

Mosset Iturraspe. Responsabilidad por Daño T 1 1971 Editorial EDIAR- Bs As

Orgaz, Alfredo 1992. El daño resarcible. Córdoba – Argentina. Marcos Lerner, editora Córdoba.

Pizarro, Ramón D. Vallespinos Carlos G. 1999 Instituciones de Derecho Privado Obligaciones. Buenos Aires Argentina Hammurabi.

Remolina Caviedes, Edwin Enrique 2006. Investigación accidentes de tránsito. Bogotá- Colombia

Revista de derecho de daños. Buenos Aires: Rubinzal-Culzoni, (1998).

Revista de Responsabilidad Civil y Seguros director Atilio Alterini. Buenos Aires Argentina. La Ley

Roitman, Horacio 1974. El Seguro de la Responsabilidad Civil. Buenos Aires – Argentina. Linotipia-Impresiones

Semanario Jurídico Fallos y Doctrina. Comercio y Justicias. Editores Coop. Córdoba, Argentina.

Trigo Represas, Félix, Campagnucci de Caso Rubén 1992. Responsabilidad Civil Por Accidentes de Automotores II. Buenos Aires argentina Hammurabi.

Zavala de Gonzales Matilde 2005 Código Civil y Normas Complementarias Bueres-Highton, Hammurabi

Zavala de González, Matilde 1996. Resarcimiento de Daños. Buenos Aires-Argentina. Hammurabi.

## Formulario descriptivo del Trabajo Final de Graduación

### Identificación del Autor

Apellido y nombre del autor:	<b>LÓPEZ, GISELA PAOLA</b>
E-mail:	<b>gpl_869@hotmail.com</b>
Título de grado que obtiene:	<b>ABOGACIA</b>

### Identificación del Trabajo Final de Graduación

Título del TFG en español	<b>LA RESPONSABILIDAD DEL TITULAR REGISTRAL EN CASOS DE ACCIDENTES DE TRANSITO</b>
Título del TFG en inglés	<b>THE RESPONSIBILITY OF THE HOLDER REGISTRAL IN CASES OF TRAFFIC ACCIDENTS</b>
Tipo de TFG (PAP, PIA, IDC)	<b>PIA</b>
Integrantes de la CAE	<b>NINI ZALAZAR SEBASTIAN Y ALLADIO MARCOS</b>
Fecha de último coloquio con la CAE	<b>2 DE DICIEMBRE DE 2013</b>
Versión digital del TFG:	<b>ARCHIVO DE TEXTO EXTENSIÓN .DOCX VERSION MICROSOFT WORD 2007 y PDF.</b>

**Autorización de publicación en formato electrónico**

Autorizo por la presente, a la Biblioteca de la Universidad Empresarial Siglo 21 a publicar la versión electrónica de mi tesis. (marcar con una cruz lo que corresponda)

**Autorización de Publicación**

**Si,**

**Si, después de .....**

**No autorizo**

---

**Firma**