

*'La responsabilidad del Estado respecto a los accidentes producidos en sus rutas'*

TRABAJO FINAL DE GRADO



2018

*Carrera: Abogacía.*

*Alumno: Josua Joaquín Ayrton Valdivieso  
Ardiles.*

### ***Resumen:***

La responsabilidad estatal ha ido evolucionando con el paso del tiempo, partiendo de la completa irresponsabilidad a la gran cantidad de deberes que hoy existen.

Según el lazo que lo conecte con la víctima del daño, el Estado puede incurrir en responsabilidad contractual o extracontractual; este trabajo se enfoca en la responsabilidad extracontractual, analizando dentro de ella los diferentes tipos de responsabilidad que pueden darse: por acción u omisión, por actividad lícita o ilícita, por el hecho propio o de terceros.

En Argentina, la Ley 26944 regula la responsabilidad del Estado, ya que el Código Civil y Comercial establece que la misma no podrá ser regulada directa ni subsidiariamente por sus disposiciones. El problema reside en que esta Ley solo rige en 4 provincias, encontrando la responsabilidad del Estado un vacío legal en algunas de las demás, solo en algunas, debido a que existen provincias que la han regulado dictando su propia legislación. Respecto del tránsito, la Ley 24449 regula esta actividad minuciosa y uniformemente a lo largo de todo el país.

Quien transite por rutas argentinas encuentra dos tipos de vías, las concesionadas y las estatales, aparentemente las diferencias entre ellas son pocas, pero analizándolas profunda y jurídicamente, se pueden encontrar diferencias en casi todos sus aspectos: en quién debe mantener la vía en buen estado, quién debe velar por la seguridad de quienes transiten por ella, quién está encargado de la señalización, qué órganos actúan sobre ellas, etc.

Una de las diferencias trascendentales que existen entre dichas rutas radica en las eximentes de responsabilidad que puede alegar el Estado según el tipo de ruta; las eximentes deben cumplir una serie de requisitos para operar, en caso de hacerlo, permitirán al Estado desligarse completamente o reducir en alguna medida su responsabilidad por los daños derivados de un hecho dañoso.

Palabras Clave: Responsabilidad estatal – Rutas – Tránsito - Concesionario Vial - Eximentes de Responsabilidad.

***Abstract:***

State responsibility has evolved over time, starting from complete irresponsibility to the large number of duties that exist today.

Depending on the link that connects it with the victim of the damage, the State may incur in contractual or extra-contractual liability; This work focuses on extracontractual liability, analyzing within it the different types of liability that may occur: by action or omission, by lawful or unlawful activity, by the act itself or by third parties.

In Argentina, Law 26944 regulates the responsibility of the State, because the Civil and Commercial Code establishes that it can not be regulated directly or subsidiarily by its provisions. The problem lies in the fact that this Law only applies in 4 provinces, finding the responsibility of the State a legal vacuum in some of the others, only in some, because there are provinces that have regulated it by dictating their own legislation. Regarding traffic, Law 24449 regulates this activity thoroughly and uniformly throughout the country.

Who travels on Argentine routes finds two types of roads, the concession and the state, apparently the differences between them are few, but analyzing them deeply and legally, you can find differences in almost all aspects: who should keep the road in good condition , who must ensure the safety of those who transit through it, who is in charge of signaling, which organs act on them, etc.

One of the transcendental differences that exist between these routes lies in the exemptions of responsibility that the State can claim according to the type of route; the exemptions must meet a series of requirements to operate, if they do, they will allow the State to completely disengage or reduce to some extent its responsibility for the damages derived from a harmful event.

Keywords: State responsibility – Routes – Transit - Road Counselor - Exemptions of responsibility.

**INDICE:**

INTRODUCCIÓN: .....4

CAPÍTULO 1: RESPONSABILIDAD ESTATAL ..... 10

    1.1 Definiendo responsabilidad..... 10

    1.2 Legislación que aborda a la responsabilidad estatal..... 11

    1.3 Los tipos de responsabilidad en los que puede incurrir el Estado..... 14

    1.4 Prescripción de responsabilidad estatal ..... 15

    1.5 El caso de las provincias no adheridas a la Ley 26.944 ..... 16

    1.6 Un abanico de escenarios posibles ..... 17

CAPÍTULO 2: OBLIGACIONES DEL ESTADO..... 19

    2.1 Legislación ..... 20

    2.2 La relación entre el Código Civil y Comercial y las Leyes 26944 y 24449..... 21

    2.3 La red vial Argentina..... 22

    2.4 La situación en rutas estatales ..... 23

    2.5 La situación en rutas concesionadas..... 25

    2.6 Similitudes y diferencias entre rutas concesionadas y no concesionadas ..... 27

CAPÍTULO 3: CONTROL DE LAS RUTAS ..... 30

    3.1 La importancia de controlar ..... 31

    3.2 Órganos existentes..... 31

    3.3 Rutas no concesionadas..... 33

    3.4 Rutas concesionadas..... 35

    3.5 Similitudes y diferencias existentes entre rutas estatales y concesionadas ..... 38

CAPÍTULO CUATRO: EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD ..... 39

    4.1 Qué es una eximente ..... 40

    4.2 Dónde encontrarlas..... 42

    4.3 Eximentes con las que cuenta el Estado..... 43

    4.4 Algo trascendente ..... 44

CONCLUSIONES ..... 46

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA..... 50

## INTRODUCCIÓN:

El presente trabajo final de grado se embarca en el área judicial del *Derecho Civil*, más precisamente en la rama del derecho denominada *Derecho de Daños*.

El tema de investigación es *la responsabilidad del Estado en accidentes de tránsito que suceden en sus rutas, delimitado temporalmente desde el año 2007 al 2017*.

Es que hace ya muchos años, los accidentes viales son motivo de preocupación para muchos de los ciudadanos argentinos; las cifras arrojadas por organismos avocados al tema en cuanto a la cantidad de accidentes y en especial a la cantidad de accidentes fatales son realmente espeluznantes. A pesar de que Argentina no es un país con una gran densidad poblacional, si se lo compara con países como India, Japón, etc., día a día se producen accidentes que tienen consecuencias irreparables para la sociedad.

Previo a poder realizar cualquier avance, es necesario definir algo fundamental, un concepto que será de trascendental importancia en el presente trabajo, dicha definición es la de *responsabilidad estatal*, que podría sintetizarse como la capacidad que tiene el estado de ser responsable por sus hechos y obligaciones.

Para poder comprender este importante concepto es necesario desglosarlo y definir las palabras claves que en él se encuentran, las cuales son *Estado*, *Responsabilidad* y *Obligaciones*.

Estas tres palabras claves son definidas de la siguiente manera:

*Estado*, más precisamente *Estado de Derecho*, que es el tipo de Estado que adopta la República Argentina: Régimen propio de las sociedades democráticas en el que es la Constitución quien garantiza la libertad, los derechos fundamentales, la división de poderes, el principio de legalidad y la protección judicial frente al uso arbitrario y desmedido del poder (Real Academia Española, 2017).

*Responsabilidad*: Capacidad que existe en todo sujeto activo de derecho para poder reconocer y aceptar las consecuencias derivadas de un hecho realizado libremente (Real Academia Española, 2017).

*Obligación*: Es la imposición o la exigencia que debe regir la voluntad libre (Real Academia Española, 2017).

El Estado debe garantizar, como Estado de Derecho que es, todos los derechos que se encuentren abalados por la Constitución Nacional, esto incluye también todos los derechos relacionados al tránsito por las rutas y los que deriven de dicha acción.

El problema de investigación que abordará el presente trabajo será: '*¿Es responsable el Estado en accidentes de tránsito que suceden en sus rutas?*'. Los accidentes de tránsito han producido miles de muertes e innumerables cantidades de lesionados, lo que se traduce en una infinita cantidad de litigios; en gran parte de esos casos la Litis se traba en contra del Estado.

La orientación de este trabajo de investigación será determinar si el Estado es responsable de alguno de los accidentes de tránsito que suceden sus rutas; donde el Estado es responsable de mejorar, proyectar, explorar, construir y conservar la red caminera de la provincia.

La motivación y puntapié inicial de esta investigación, fue un accidente que sufrió un familiar cercano, donde casi pierde su vida y la de su familia.

La temática elegida tiene una relevancia altísima, ya sea que se centre en términos sociales y/o jurídicos, esta 'doble importancia' se da debido a que la presente investigación tiene un enfoque jurídico, y, al estar involucrado el Estado, indefectiblemente será relevante socialmente. Será innegable la relevancia de la temática elegida ya que es un tema que los atraviesa a todos los ciudadanos de una u otra manera debido a que las rutas conectan entre sí ciudades, provincias, centros turísticos, etc.

Jurídicamente, la temática cobró aún más relevancia de la que tenía a partir del mes de agosto del año 2015, momento en el cual entrara en vigencia el Código Civil y Comercial de la Nación.

Se sostiene que en ese momento la relevancia jurídica aumenta, porque precisamente en dicho código, en el artículo 1764 se establece que las disposiciones referidas a la responsabilidad civil no son aplicables al Estado de manera directa ni subsidiaria, aclarándose en el siguiente artículo que se limita la responsabilidad estatal solo a lo regido por normas nacionales o locales según corresponda, esto quiere decir que la responsabilidad estatal será regida por la Ley N°26.944.

La temática tiene una gran relevancia debido a que si se puede determinar jurídicamente que el Estado tiene responsabilidad en accidentes de tránsito sucedidos en sus rutas, dicha determinación planteará un quiebre y un punto de partida para quienes tengan la desgracia de sufrir un accidente, ya que les ampliará el abanico de posibles responsables, involucrando al Estado como un posible responsable más del siniestro; esto indefectiblemente se traducirá en una mayor preocupación por parte del Estado y una mejora en el cumplimiento de sus deberes, con el fin de evitar ser responsabilizado de dichos accidentes.

La finalidad de este Trabajo Final de Grado será determinar si es posible asignarle responsabilidad al Estado en algún accidente sucedido en sus rutas en los últimos diez años.

Para lograr lo anteriormente mencionado se deben establecer objetivos, los que permitirán ir avanzando en la investigación a medida que se vayan cumpliendo, a la vez que servirán de guía para el avance del presente proyecto; los objetivos se dividen a su vez en generales y específicos, la primera categoría mencionada se compone de un solo objetivo, que será alcanzado cuando se logre cumplir con los objetivos específicos.

El objetivo general que pretende alcanzar el presente trabajo es 'Determinar si es posible atribuírsele al Estado la responsabilidad por los accidentes sucedidos en sus rutas'. Los objetivos específicos planteados son 5: Conocer el alcance de la responsabilidad del Estado en supuestos accidentes de tránsito en sus rutas; conocer qué son y qué diferencias hay entre rutas concesionadas y no concesionadas; analizar cuáles son los deberes que debe cumplir el Estado respecto al mantenimiento y control de sus rutas; analizar cuáles son las obligaciones que tiene el Estado respecto a sus rutas concesionadas; identificar los eximentes de responsabilidad que tiene el Estado en los accidentes de tránsito sucedidos en sus rutas.

La pregunta de investigación: '*¿Puede atribuírsele responsabilidad al Estado en accidentes producidos en sus rutas?*' es una pregunta cuya respuesta podrá darse solo después de haberse realizado la investigación, ya que para poder contestarla se necesitará recabar información, analizarla, estudiar doctrina, legislación, entre otra gran cantidad de cosas que se irán suscitando con el avance del proyecto.

Determinar la responsabilidad en los accidentes de tránsito no es un detalle menor, ya que solo al determinarse ésta, puede exigírsele al responsable del hecho y/o a su garantía el resarcimiento económico por los daños producidos en el mismo, así como también puede determinarse que, si el Estado es el único responsable en una gran cantidad de hechos, pueda intimárselo a que reforme el trazado, mejore la señalización o haga las reformas que sean necesarias para que cesen estos trágicos hechos.

La hipótesis de la investigación es una posible respuesta a la pregunta de investigación, además de que en este caso servirá como disparador para poder avanzar con el desarrollo y llegar hasta la conclusión del trabajo: 'Será responsable el Estado en los accidentes producidos en sus rutas'.

Para poder dar un pantallazo general de la situación en la que se encuentra la temática es necesario obtener la opinión de juristas expertos en la materia, buscar jurisprudencia acorde a lo que se necesita, entre otras cosas.

La responsabilidad estatal es condición fundamental para un verdadero estado social y democrático de derecho, esto queda claramente plasmado en los artículos 1, 33, 36, 116, entre otros, de la Constitución Nacional, siendo la principal fuente de la responsabilidad estatal, ya que resguarda los derechos fundamentales y la razonabilidad de su reglamentación, ello queda claramente plasmado en los Art. 14, 16, 17, 28, entre otros.

En la reforma constitucional de 1994 se recepitó la figura de "falta de servicio", a través de la protección constitucional del usuario en el art. 42. Además, en la Ley 24.240 (y modificatorias).

Tanto en el Código Civil Velezano como en el Código Civil y Comercial, hay muchos artículos que regulan la responsabilidad del Estado, así se puede ver en la inaplicabilidad de normas, respecto a la responsabilidad del Estado y en la

responsabilidad del funcionario y del empleado público, esto se encuentra en los artículos 1764, 1765 y 1766 Código Civil y Comercial de la Nación.

También se puede encontrar en el art. 178 de la Constitución Provincial de Córdoba por ejemplo, que el Estado, los municipios y demás personas jurídicas públicas pueden ser demandadas ante los tribunales ordinarios, sin necesidad de formalidad ni autorización previa de la legislatura, y sin que en juicio deban gozar de privilegio alguno; queda evidenciado esto en la gran cantidad de jurisprudencia que puede encontrarse contra el Estado, municipios y personas jurídicas, por ejemplo (“Barreto y otra c/ Buenos Aires, Provincia de y otro”, 2006)

Para tener una rápida noción de hacia dónde apunta la responsabilidad estatal actual en el país, se puede leer la Ley N°26.944, la cual se conoce bajo el nombre de “Ley de Responsabilidad del Estado”, la misma entró en vigencia el 17 de agosto del Año 2014.

En el derecho público no hay un texto específico que contemple la responsabilidad del Estado por las consecuencias de sus hechos o actos de omisión. Por ello, su tratamiento jurídico básico se debe efectuar recurriendo al art. 1717 del Código Civil y Comercial, el cual permite ubicar el tema de la responsabilidad por comportamientos o actitudes omisivas. El mencionado artículo dispone que toda acción u omisión que causa un daño a otro es antijurídica si no está justificada; por lo tanto, el autor será responsable, no solamente cuando una disposición de la ley le impusiere la obligación de cumplir el hecho omitido, sino también cuando se genere un daño a causa de una omisión. No sólo la ley puede contener un deber, del cual derive que una omisión sea sancionable y determine la responsabilidad del autor de la misma, sino que basta con el solo hecho de que la omisión cause un daño, y que éste no sea justificado para que la conducta sea antijurídica. Es por esto que los litigantes deben acreditar la existencia de la mencionada omisión y el razonable deber jurídico del Estado de haber cumplido con el hecho o acto omitido.

Pero este trabajo no se trata de cualquier responsabilidad, sino de una en particular, la responsabilidad enfocada hacia los accidentes de tránsito; se denomina accidente a un evento que ocasiona un daño involuntario o que altera el estado habitual de un suceso. Tránsito es el acto de transitar, ir de un lugar a otro. La idea de accidente de tránsito se vincula a la contingencia que se produce en la vía pública y que involucra a uno o más vehículos. Más allá de cuestiones que sean imprevisibles, fortuitas o de fuerza mayor, la noción de accidente también suele incluir, erróneamente, aquellos eventos que se producen por negligencia de las personas.

Se estima que alrededor de 22 muertes se producen por día en “accidentes” de tránsito en Argentina, esta cifra escalofriante que muchas veces no se divulga, ya que de hacerlo dejaría al descubierto que no se invierte lo suficiente en esta materia para neutralizar la problemática, ya sea en aspectos económicos y de infraestructura como sería la modernización de las rutas, construcción de autopistas, arreglos en las avenidas,



calles, mejora en la señalización; ni tampoco en otros aspectos como por ejemplo educación vial, incremento de controles de tránsito, etc.

Gran cantidad de jurisprudencia hay respecto a esta temática, ya que, como se mencionó, los accidentes de tránsito son moneda corriente en estos días. Además de la jurisprudencia nombrada en páginas anteriores, aquí hay más ejemplos:

Bullorini y otro c/ Córdoba, Provincia de, 2000

E., M. E. C/ MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, 2016

Bover c/ Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2012

ROMERO c/ MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, 2015

Páez, Alejandro J. c/ Municipalidad de La Plata, 2015

Comini c/ Municipalidad de Córdoba, 2012

Legman c/ Riba, 2017. Este es uno de los fallos jurisprudenciales más importantes de los últimos años, el magistrado que se expresó fue el Dr. Guadagna Rolando Oscar; sintetizando en pocas palabras lo que el extenso y ejemplar fallo resuelve es librar oficios, con el fin de advertir al Director de Prevención de Accidentes de Tránsito de la Provincia, a la Secretaría de Seguridad de la Provincia, a la Dirección Provincial de Vialidad, a la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial y a la Dirección Provincial de la Policía Caminera, que, la prolongación en el tiempo de una cantidad tan exorbitante de muertes en accidentes de tránsito, configura, a su entender, una violación a los derechos humanos; para reducir este flagelo el magistrado exhorta para que se afecten y apliquen los recursos materiales y técnicos al máximo.

Continuando con el avance del presente trabajo, es necesario delimitar y determinar una serie de características y particularidades que poseerá el mismo, lo que se conoce como *marco metodológico*. Algo primordial es determinar el tipo de investigación que se va a realizar, se ha optado por una investigación de tipo exploratorio; luego de seleccionar una problemática, recoger información sobre dicho problema, y aunque no es un tema novedoso o poco estudiado, la particularidad que lleva a que este trabajo de investigación sea de tipo exploratorio es que será enfocado y delimitado a un sector en particular, la responsabilidad del Estado respecto de accidentes en sus rutas.

Es necesario también definir la estrategia metodológica que se utilizará, dentro de los 3 tipos de estrategias metodológicas que existen, el presente trabajo final de grado utilizará la estrategia de tipo mixta, esto quiere decir que la investigación tendrá características de un estudio cualitativo y también de uno cuantitativo; la elección de esta estrategia deriva del tipo de estudio de investigación, y de que la investigación que se pretende realizar será, en gran medida cualitativa, aunque no en un 100%; se intentará

que ambos tipos se complementen entre sí para lograr obtener un conocimiento válido y lo más completo posible.

Serán fuentes primarias aquellas en las que se contenga información que ha sido publicada sin ningún filtrado, análisis o interpretación además del hecho por el autor, en este caso serán fuentes primarias las leyes y sentencias que versen sobre la materia. Las fuentes secundarias contienen información primaria sintetizada y reorganizada, en este caso serán los sitios web, revistas y libros que aborden jurisprudencia y analicen una temática similar a la que se tratará en este trabajo; por último, las fuentes terciarias o generales son guías (físicas o virtuales), que contienen información secundaria, en este caso serán fuentes terciarias sitios web como [www.google.com.ar](http://www.google.com.ar), Wiley Online Library, [www.saij.gob.ar](http://www.saij.gob.ar), [www.justiciacordoba.gob.ar](http://www.justiciacordoba.gob.ar), [www.csjn.gov.ar](http://www.csjn.gov.ar), [www.carc.org.ar](http://www.carc.org.ar), entre otros buscadores y sitios de temática legal.

La técnica de recolección de datos que se utilizará será principalmente la denominada Revisión Documental, con la finalidad de recopilar jurisprudencia y doctrina que estén relacionadas con la investigación y que aporten a la misma.

El Análisis Documental y de Contenido serán las técnicas de análisis de datos que serán utilizadas, permitirán interpretar y obtener de los documentos recolectados las ideas, puntos de vista, y resultados que se encuentren en los mismos.

El período temporal que será materia de análisis será el comprendido entre los últimos diez años hasta la actualidad, caerán dentro de la órbita del trabajo todos los sucesos acontecidos desde el año 2007 al 2017.

El nivel de análisis que tendrá esta investigación abarcará el estudio de doctrina, jurisprudencia, leyes y acontecimientos sucedidos a lo largo de toda la República Argentina.

## **CAPÍTULO 1: RESPONSABILIDAD ESTATAL.**

Este, el primer apartado del presente Trabajo Final de Grado, servirá como punto de partida, como puntapié inicial de lo que vendrá en los siguientes capítulos; aquí se abordará, tal como puede deducirse del título, la responsabilidad estatal, todos los tipos de responsabilidad que pueden caberle al Estado y el alcance que tienen las mismas, en qué consiste cada una y cómo se configuran. Será tratada esta temática debido a que éste trabajo tiene la característica de ir avanzando desde lo más general hacia lo más específico, para poder llegar finalmente a las conclusiones, momento en el que, entre otras cosas, se establecerá si puede afirmarse la hipótesis formulada en la introducción.

La relación que se puede observar entre este capítulo y los objetivos es muy estrecha, especialmente con un objetivo específico en particular. ‘Conocer el alcance de la responsabilidad del Estado en supuestos de accidentes de tránsito en sus rutas’ es el objetivo particular que estará cumplido al finalizar este apartado, debido a que, como ya se explicó en el párrafo anterior, aquí se abordará la responsabilidad estatal en todas sus tipologías posibles, y de cada una de ellas se explicará cómo se configuran y que alcance tienen.

A su vez, si se relaciona la temática a abordar con la pregunta-problema de investigación, puede observarse a simple vista la gran relación que hay entre ambos, recordando que la misma es: ‘¿Puede atribuírsele responsabilidad al Estado en accidentes producidos en sus rutas?’; se puede notar que los temas a abordar en el este apartado están íntimamente relacionados a dicha pregunta, como así también se puede afirmar que contribuirán en gran medida a brindar una respuesta a ella.

En cuanto al objetivo general (‘Determinar si es posible atribuírsele al Estado la responsabilidad por los accidentes sucedidos en sus rutas’), es claro que el desarrollo del presente capítulo será un paso muy importante que llevará a estar más cerca de alcanzarlo, no podrá concretarse únicamente con lo que en este apartado se realice, sino que será únicamente alcanzable cuando se desarrolle por completo la investigación y se relacionen todos los conceptos adquiridos a lo largo de la misma.

### **1.1 Definiendo responsabilidad**

Como primera medida, y previo a cualquier avance, se deberá dejar en claro qué es la responsabilidad, para ello se retomará la definición que fuera brindada en el marco teórico, la cual establece que:

*Responsabilidad es la capacidad existente en todo sujeto activo de derecho para reconocer y aceptar las consecuencias de un hecho realizado libremente (Real Academia Española, 2017).*

Ofreciendo una definición más acabada, y extendiendo la citada supra, puede decirse que, responsabilidad es la capacidad que tienen tanto las personas físicas, como

así también las jurídicas, para reconocer voluntariamente, o que le sean impuestas por un tercero imparcial (juez), las consecuencias provocadas por un hecho realizado de manera voluntaria (o sea, que se realizó con discernimiento, libertad e intención), ya sea éste de su autoría o producido por un tercero por el cual deban responder.

De ésta definición nace otro concepto, el de responsabilidad por el hecho ajeno o responsabilidad por el hecho de un tercero por el que se debe responder, éste será utilizado en numerosas ocasiones cuando se hable de responsabilidad:

Responsabilidad en la cual la persona que produce el daño y la persona obligada a responder por las consecuencias del mismo no son la misma, es decir, hay una persona que produce el daño y hay otra que no tiene relación directa con el hecho, esta persona no causa daño alguno, pero, a pesar de ello, debe responder por los daños ocasionados. Esta responsabilidad es de carácter objetivo, es decir, que no importa el ánimo, la voluntad, el dolo o la culpa que haya tenido el sujeto que está obligado a responder, el ordenamiento le asigna responsabilidad a éste porque sostiene que no actuó con la diligencia necesaria para que el autor no provoque ningún daño; solo se da en aquellas ocasiones que establece el Código Civil y Comercial (padres por el hecho de los hijos, principal por el hecho de sus dependientes, etc.).

Pero existe una responsabilidad particular en la que se centra este trabajo y este capítulo en especial, la responsabilidad estatal, la misma podría definirse como la capacidad que tiene el Estado de reconocer las consecuencias que deriven de sus actos. El gran doctrinario Alberdi (2007) sostiene que la responsabilidad de los encargados de todo poder público es otro medio de prevenir sus abusos y que todo el que es depositario o delegatario de una parte de la soberanía popular debe ser responsable de infidelidad o abusos cometidos en su ejercicio. Para que la responsabilidad sea un hecho verdadero y no una palabra mentirosa, debe estar determinada por la ley con toda precisión.

## **1.2 Legislación que aborda a la responsabilidad estatal**

La responsabilidad civil se encuentra regulada en el Código Civil y Comercial, más precisamente en los artículos 1708 al 1780, en ese segmento de la legislación es donde ocurre la controversia que propone resolver este trabajo, ya que, en el artículo 1764, se establece que las normas referidas a responsabilidad civil son *inaplicables* al Estado, ya sea tanto de manera directa como de manera subsidiaria. En los siguientes dos artículos se establece que, tanto la responsabilidad del Estado como la de sus funcionarios, se rige por las normas y principios administrativos nacional o local, según corresponda.

A partir de esta situación numerosos juristas han expresado su desacuerdo, principalmente debido a que en el anteproyecto del Código Civil y Comercial las normas que contenía el mismo si eran aplicables a la responsabilidad del Estado, pero luego el Poder Legislativo lo reformó dejándolo de la manera en que se lo conoce hoy. Kemelmajer de Carlucci (2014), quien participara de la redacción del anteproyecto del

Código Civil y Comercial, ha declarado que no comparte esta decisión del Poder Legislativo y que, por un principio de igualdad, si una actividad puede llevarse a cabo por particulares y/o por el Estado, y alguien resulta dañado con motivo de dicho accionar, no existe ninguna razón para que el dañado reciba un distinto tratamiento legal según sea el autor de la acción un particular o el Estado.

Reconocidos autores se han expresado respecto a cómo debe nacer la responsabilidad estatal, Mertehikian (2001) sostiene que la misma tiene que surgir del Derecho Común. El límite entre lo público y lo privado, entre lo lícito e ilícito, entre las circunstancias que son fuente de obligaciones de aquellas que no lo son: debe hacerse de manera uniforme a través de la legislación de derecho de fondo. La forma más efectiva de asegurar uniformidad legislativa es partir de criterios que estén contenidos en una teoría general.

Todo lo hasta aquí desarrollado conduce a un solo lugar, la Ley 26.944, 'Ley de Responsabilidad Estatal'. Tal como su primer artículo lo indica, dicha Ley regula la responsabilidad del Estado por los daños que su actividad o inactividad produzcan en los bienes y/o los derechos de las personas. En sus doce artículos de extensión, la mencionada Ley aborda temas de gran importancia, entre los cuales se puede destacar:

Menciona cuáles son los casos en los que se exime de responsabilidad al Estado.

Establece los requisitos para que se configure la responsabilidad del Estado, ya sea por actividad o inactividad *ILEGÍTIMA*, ellos son:

Daño cierto debidamente acreditado y mensurable en dinero.

Imputabilidad material de la actividad o inactividad a un órgano estatal.

Relación de causalidad adecuada entre la actividad o inactividad estatal y el daño.

Actuación u omisión irregular de parte del Estado; la omisión solo genera responsabilidad cuando existe un deber normativo expreso y determinado. (cabe destacar que esta Ley fue sancionada previamente al Código Civil y Comercial, en el cual se establece el deber de prevención del daño, por lo tanto, todas las omisiones que generen, no disminuyan o agraven un daño, generarán responsabilidad).

Establece los requisitos para configurar la responsabilidad por actividad *LEGÍTIMA*:

Daño cierto y actual, debidamente acreditado y mensurable en dinero.

Imputabilidad material de la actividad a un órgano estatal.

Relación de causalidad directa, inmediata y exclusiva entre la actividad estatal y el daño.

Ausencia del deber jurídico de soportar el daño.

Sacrificio especial en la persona dañada, distinto del que sufre el resto de la comunidad, siendo afectado un derecho adquirido.

Esta responsabilidad es de carácter excepcional, en ningún caso procede la reparación del lucro cesante. Solo indemniza el valor objetivo del bien, y los daños directos e inmediatos de la actividad estatal, no toma en cuenta circunstancias personales, valores afectivos ni ganancias hipotéticas.

Establece que los daños derivados de la actividad judicial legítima del Estado no generan derecho a indemnización. Vale destacar que en el caso Vignoni, Antonio S. c. Gobierno Nacional, 1988 la Corte Suprema de Justicia de la Nación sostuvo que en principio sólo puede responsabilizarse al Estado por error judicial en la medida en que el acto jurisdiccional que origina el daño sea declarado ilegítimo y dejado sin efecto, antes de ese momento el carácter de verdad legal que ostenta la sentencia basada en autoridad de cosa juzgada impide juzgar que hay error. De lo contrario se caería en un atentado contra el orden social y la seguridad jurídica, ya que la acción de daños y perjuicios constituiría un recurso contra el pronunciamiento firme, lo cual no está previsto ni es admitido por la ley.

También dispone que el Estado no responde, directa ni subsidiariamente por los daños ocasionados por los concesionarios o contratistas de los servicios públicos a los cuales se les encomiende una función estatal, cuando la acción u omisión sea imputable a dicha función. Este artículo será de gran importancia en el desarrollo del siguiente capítulo, el cual tratará sobre las obligaciones del Estado respecto a las rutas.

Establece que la actividad o inactividad de los funcionarios y agentes públicos por cumplir con las obligaciones legales que les están impuestas de manera irregular, con dolo o culpa, los responsabiliza por los daños que causen.

Establece los plazos para demandar al Estado:

La pretensión resarcitoria contra funcionarios y agentes públicos prescribe a los 3 años, (el Estado tiene 3 años luego de que quede firme la sentencia que establece la indemnización para entablar la acción de repetición).

Responsabilidad Extracontractual: 3 años a partir de la verificación del daño.

Responsabilidad Contractual: se rige por lo establecido en el Código Civil y Comercial, supletoriamente por lo establecido en esta Ley. Las disposiciones de la Ley 26.944 no serán aplicadas al Estado en su carácter de empleador.

En sus últimos párrafos invita a todas las provincias a adherir a los términos de esta Ley. Actualmente, están adheridas a 4 de las 23 provincias argentinas, ellas son Santa Cruz, Santiago del Estero, Catamarca y Corrientes. Las provincias que han hecho

público su rechazo a la Ley son: Jujuy, Formosa y Santa Fe; mientras que Salta, Entre Ríos, Chubut y Mendoza, ya dictaron sus propias leyes de responsabilidad o están en camino a hacerlo.

La Ley de Responsabilidad del Estado vale más, a decir de Rosatti (2014), por la posibilidad que brinda de alejarse del Derecho Común, habilitando el cauce del Derecho Público, que lo que propone. Por eso, es muy probable que las jurisdicciones locales opten por la adhesión parcial y constituyan un sistema de responsabilidad propio. La Ley de Responsabilidad del Estado no sería un buen punto de llegada, pero sí un gran punto de partida.

### **1.3 Los tipos de responsabilidad en los que puede incurrir el Estado**

El Estado, según qué componente de la responsabilidad sea analizado, puede incurrir en una gran variedad de tipos de responsabilidad:

Si se tiene en cuenta la naturaleza de la obligación incumplida, el Estado puede incurrir en responsabilidad contractual y responsabilidad extracontractual; a su vez, si lo que se tiene en cuenta es el sujeto de la responsabilidad, puede incurrir en responsabilidad directa o indirecta. Si se hace foco en la causa de la responsabilidad, el Estado puede incurrir en responsabilidad tanto sea por actividad lícita como ilícita, y, según el tipo de acción que lleve a cabo el mismo, puede incurrir en responsabilidad por acción (acción positiva) o responsabilidad por omisión (acción negativa).

A continuación, se establecerán y definirán los principales aspectos de cada uno de los tipos de responsabilidad mencionados, también se citará a modo de ejemplo jurisprudencia de ciertos tipos de responsabilidad:

**Responsabilidad contractual:** Nace ante el incumplimiento por parte del Estado de una obligación preexistente (contrato), que se ha asumido voluntariamente. Hay un lazo previo al hecho dañoso entre la víctima y el Estado. (Cohen, Eliazar c/ Provincia de Río Negro y otros).

**Responsabilidad extracontractual:** Nace cuando el Estado no cumple con el deber de no dañar a otro, no existe un vínculo previo entre el Estado y la víctima del daño. (Baeza, Silvia Ofelia c/ Buenos Aires, Provincia de y otros).

**Responsabilidad por acción:** Se produce cuando el Estado, al realizar una acción produce un daño a alguien, esto quiere decir que, si el Estado no hubiera realizado dicha acción, o la hubiera realizado de forma correcta y con las diligencias adecuadas, no se habría producido el daño. (Rebesco, Luis Mario c/ Policía Federal Argentina (Estado nacional - Ministerio del Interior)).

**Responsabilidad por omisión:** El daño se produce por la falta de acción por parte del Estado, si él hubiera adoptado las medidas necesarias para prevenir el daño o hubiera llevado a cabo las acciones que el caso ameritaba, el daño podría haberse

evitado, disminuido, o no agravado. El Dr. Cassagne (2005) habla de donde podemos encontrar la clase para determinar la procedencia de la responsabilidad estatal por acto omisivo, sostiene que la misma se encuentra en la configuración o no de una omisión antijurídica y esta última se perfila cuando sea razonable esperar que el Estado actúe en determinado sentido para evitar los daños en la persona o en los bienes de los particulares. La configuración de dicha omisión antijurídica requiere que el Estado o sus entidades incumplan una obligación legal expresa o implícita, tal como son las vinculadas con el ejercicio de la policía administrativa, incumplimiento que puede hallarse impuesto también por otras fuentes jurídicas, como la costumbre y los principios generales del Derecho.

**Responsabilidad directa:** Se da cuando el responsable del daño es el Estado mismo. (Vadell Jorge c/ Provincia de Buenos Aires).

**Responsabilidad indirecta (por el hecho de los dependientes):** Se produce cuando el daño es producido por un funcionario del cual el Estado se sirve para brindar sus servicios o desempeñar sus funciones, puede producirse en ejercicio o con ocasión de sus funciones. (Cena, Gastón Aldo Matias c/ Superior Gobierno de la Provincia de Córdoba).

**Responsabilidad por hecho lícito:** Durante el ejercicio regular de una función del Estado se produce daño a una persona o a sus bienes, dicha persona no debe tener la obligación jurídica de soportarlo. (Zacarías, Claudio H. c/ Córdoba, Provincia de y otros).

**Responsabilidad por hecho ilícito:** Esta responsabilidad se da cuando el Estado produce un daño que guarda una relación de causalidad adecuada con una actividad antijurídica llevada a cabo por él.

#### **1.4 Prescripción de responsabilidad estatal**

En el derogado Código Civil velezano se establecía un régimen dual de prescripción de responsabilidad, esto significa que se establecía un régimen para las obligaciones de fuente contractual y otro para las obligaciones de fuente extracontractual. Con la llegada del Código Civil y Comercial se produjo la unificación de estos dos regímenes por lo cual ahora, en gran medida, ambos son iguales, aunque siguen manteniendo sus diferencias esenciales:

Plazo de prescripción para reclamar la indemnización de los daños derivados de la responsabilidad civil es de 3 años.

Acciones derivadas de delitos de lesa humanidad son imprescriptibles.

Reclamo del resarcimiento de daños por agresiones sexuales infligidas a personas incapaces, 10 años, comenzando a computarse a partir del cese de la incapacidad.



Pedido de declaración de nulidad relativa y revisión de actos jurídicos, 2 años.

Reclamo de derecho común de daños derivados de accidentes y enfermedades del trabajo, 2 años.

Reclamo de los daños derivados del contrato de transporte de personas o cosas, 2 años.

Esto significa que, existe un solo plazo de prescripción para todos los casos (3 años), aunque el ordenamiento tiene en cuenta las excepciones mencionadas anteriormente, estableciendo para ellas plazos diferentes.

En una apreciación personal, es correcto que se establezca un plazo ‘general’ de prescripción, esto contribuirá principalmente en aquellos casos en los que sea difícil establecer si la obligación era contractual o extracontractual; también es correcto que se hayan establecido una serie de excepciones para éste plazo, ya que hay daños, como las agresiones sexuales por ejemplo, que llevan para la víctima toda una serie de padecimientos que pueden perdurar por muchos años previo a siquiera pensar en entablar una acción por los daños sufridos.

### **1.5 El caso de las provincias no adheridas a la Ley 26.944**

El día 02 de julio de 2014, se sancionó la Ley de responsabilidad estatal y, tal como se dijo anteriormente, en ella se invitó a todas las provincias a que adhieran a la misma, para que ésta pudiera regir en sus territorios.

La primera provincia en adherirse fue Santa Cruz, luego de ella lo hizo Santiago del Estero, y a éstas le siguieron Catamarca y Corrientes, llegando así a las 4 provincias que se encuentran adheridas hoy por hoy.

¿Qué pasa con las provincias que no se encuentran adheridas?:

Si se tiene en cuenta lo que establece el artículo 1765 del Código Civil y Comercial, la responsabilidad del Estado debe regirse por los principios del derecho administrativo nacional o local según corresponda, esto nos lleva a 3 posibles escenarios, uno es el expuesto anteriormente, serían las provincias adheridas a la Ley 26944, por lo tanto, la responsabilidad del Estado se regiría por el derecho administrativo nacional. Los otros dos posibles casos son los siguientes:

Provincias no adheridas a la Ley 26.944 que han dictado su propia Ley de responsabilidad del Estado: Este es el caso de la provincia de Chubut, por ejemplo, la cual ha dictado el día 18 de junio de 2015 la Ley I N°560, la misma regula en todo el territorio provincial la responsabilidad estatal. Este caso no plantearía ninguna problemática ya que en el caso que hubiera algún conflicto por resolver, la responsabilidad del Estado se encuentra completamente regulada y establecida.

Provincias no adheridas a la Ley 26.944 que *no han dictado su propia Ley de responsabilidad del Estado*: Este es el caso de Jujuy por ejemplo, provincia en la cual la responsabilidad estatal encuentra una laguna en el derecho, ya que, no puede ser regida por el Código Civil y Comercial directa ni subsidiariamente, pero tampoco encuentra una Ley nacional ni provincial que pueda establecerla y regularla. Se ha dicho que no puede aplicarse el Código Civil y Comercial directa ni subsidiariamente, pero la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha establecido que, para estos casos, se aplica el mismo de forma analógica justificándose en que no puede existir un Estado irresponsable, ni siquiera para los casos en que no haya legislación que regule la responsabilidad del mismo.

Comparte esta posición el Dr. Lagarde (2015), quien afirma que en caso de que no existan normas de derecho público (administrativo o constitucional de las provincias) que pueda aplicarse a un caso, entonces se seguirá aplicando el Código Civil y Comercial de manera analógica, es decir, se realizarán las adaptaciones necesarias de las normas de derecho privado para que puedan ser aplicadas en el ámbito del derecho público, esta adaptación habrá de hacerse a la luz de la jurisprudencia de la Corte Suprema sobre esta materia, debido a que ésta hunde sus raíces en la Constitución Nacional.

### **1.6 Un abanico de escenarios posibles**

Con esta frase podría sintetizarse la esencia del presente capítulo. Tal cual se ha desarrollado, hay una gran cantidad de tipos de responsabilidad en las cuales puede incurrir el Estado, todas éstas dentro de las dos principales órbitas de responsabilidad reconocidas por el ordenamiento, la responsabilidad contractual y extracontractual.

La responsabilidad en la cual se enfocará la presente investigación será la responsabilidad extracontractual, dentro de dicha órbita caerán en el análisis los distintos tipos de responsabilidad que pueden suscitarse, ya sea responsabilidad por acción, por omisión, por actividad lícita, ilícita, y por el hecho propio o por el hecho de terceros.

Se ha optado por dejar de lado la órbita de responsabilidad contractual ya que el conocimiento que se pretende obtener es respecto de la gente particular que transita por las rutas, no se pretende establecer si hay responsabilidad estatal respecto, por ejemplo, por la falta de pago de una obra por parte del Estado a una empresa privada que concretó su trabajo en tiempo y forma.

A la hora de poder determinar la responsabilidad estatal es trascendente que se trabaje, según la provincia de que se trate, con la normativa de fondo (Código Civil y Comercial) o la normativa especial (Ley 26944 o leyes provinciales de responsabilidad) para poder así determinar, como ya se ha dicho, si debe dejarse de lado la normativa especial y sólo respetar lo establecido en el código (esto es lo que establece la Corte Suprema de Justicia de la Nación para las provincias no adheridas a la Ley 26944 y que

aún no han dictado su propia Ley provincial), o si se debe regir la responsabilidad por lo establecido en la Ley 26944 (caso de provincias que se adhirieron a la normativa nacional), o por último, si debe regularse la responsabilidad del Estado a partir de lo dictaminado en leyes provinciales que regulen la responsabilidad estatal en su territorio (caso de provincias que no adhirieron a la Ley 26944 y que han dictado su propia normativa).

Para poder determinar los plazos de prescripción de la acción, en el caso de provincias adheridas a la legislación nacional debe utilizarse el Código Civil y Comercial; las provincias que dicten su propia legislación tendrán dentro de ella establecido cómo se regirán los mismos, y, por último, las provincias que rijan su responsabilidad por el código de fondo deberán respetar los plazos allí establecidos.

## **CAPÍTULO 2: OBLIGACIONES DEL ESTADO**

El presente capítulo abordará una temática de gran importancia, ya que, como puede deducirse al leer el título, el tema principal a tratar serán las obligaciones que tiene el Estado, más precisamente las que tiene respecto a sus rutas. Para ello, en primer lugar, se procederá a analizar la Ley Nacional de Tránsito, en lo que concierne al tema mencionado, y se continuará con el análisis de la Ley N°26944, esta vez en otros aspectos que no fueron abordados en el capítulo anterior.

Obviamente, este apartado no se limitará únicamente a nombrar cuales son las obligaciones estatales respecto a sus rutas, sino que, además de ello, se explicará en que consiste cada una, y además, se determinará si el Estado está incumpliendo alguna de sus obligaciones, en tal caso cuál, y de qué manera. Además, se definirá qué son y qué diferencias hay entre rutas concesionadas y rutas no concesionadas.

La relación que guarda esta sección con los objetivos del presente trabajo se puede apreciar con la simple lectura de los objetivos particulares; con tres de ellos se da una relación muy estrecha, (Conocer qué son y qué diferencias hay entre rutas concesionadas y no concesionadas; Analizar cuáles son los deberes que debe cumplir el Estado respecto al mantenimiento y control de sus rutas; Analizar cuáles son las obligaciones que tiene el Estado respecto a sus rutas concesionadas.) estos objetivos son el fiel reflejo de lo que se va a tratar a lo largo de toda esta sección.

Al hacer el mismo planteo, pero, esta vez comparando la temática a tratar con la pregunta-problema ‘¿Puede atribuírsele responsabilidad al Estado en accidentes producidos en sus rutas?’, se puede observar que toda la información que se obtenga en el presente capítulo será de gran ayuda para contestar dicho interrogante, ya que, al conocer cuáles son las obligaciones que tiene el Estado y cuáles de esas obligaciones está incumpliendo, se estará un paso más cerca de establecer si puede responsabilizarse al mismo de alguno de los accidentes sucedidos en sus rutas, debido a que la responsabilidad de dichos accidentes derivaría no de una mala maniobra o una imprudencia, lo cual podría atribuírsele a un conductor, sino del incumplimiento de una obligación por parte del Estado.

A lo largo de este capítulo se abordarán los siguientes temas además de los mencionados en párrafos anteriores: se analizará la red vial de la República Argentina, observándose la cantidad de rutas que la componen, cuantas de esas rutas están concesionadas, se definirá qué es un concesionario vial, qué sucede con las obligaciones del Estado en el caso de que se concesione alguna ruta; también se analizarán las herramientas con las que cuenta el Estado para cumplir sus obligaciones; se recurrirá siempre que sea necesario a doctrina, y jurisprudencia para poder explicar, ejemplificar y abalar de manera más acabada las afirmaciones que se hagan.

## 2.1 Legislación

La legislación que rige el tránsito a lo largo y a lo ancho de todo el territorio nacional es la Ley N°24449, a la cual todas las provincias están adheridas; la provincia de Mendoza adhirió solo parcialmente mediante un convenio con la Agencia Nacional de Seguridad Vial por lo que la Ley vigente en dicha provincia es la Ley N°6082.

En la Ley nacional de tránsito se establecen claramente todos los aspectos referidos al tránsito, desde la definición de qué es un automóvil, una autopista, qué tipos de vías hay, hasta incluso se establecen criterios para determinar quién tiene la culpa en un accidente de tránsito, entre muchas otras cosas.

Los aspectos más importantes de esta Ley, en cuanto al tema central a tratar en esta investigación y en este capítulo en particular son:

En su art. 1 se establece el ámbito de aplicación: la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, las actividades vinculadas al transporte, a los vehículos, a las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente (en cuanto fueren con causa del tránsito).

En el art. 5 establece todas las definiciones relacionadas al tránsito que son necesarias, tales como qué es una baliza, qué es la banquina, qué características debe cumplir cada objeto, etc. La definición más importante que brinda es la de Concesionario Vial, definición que será abordada más adelante en el presente capítulo y que permite distinguir dos grandes grupos de vías, las rutas concesionadas y las no concesionadas, las cuales a simple vista no parecen tener muchas diferencias, pero si se las analiza jurídicamente, y en cuanto a lo que a responsabilidad del Estado se refiere, son completamente distintas.

En el art. 76, se indica que podrán ser responsables las personas jurídicas por sus propias faltas, pero no por las de sus dependientes respecto de las reglas de circulación.

También crea organismos de control y establece qué función cumplirá cada uno, tema que será abordado en el próximo capítulo.

Otra Ley que es de gran trascendencia a la hora de enfocarse en las obligaciones del Estado en sus rutas es la ya analizada Ley N°26944; cuando se hizo mención de los aspectos fundamentales de dicha Ley en el capítulo anterior, se destacó que un artículo en particular sería de gran trascendencia en el desarrollo de este apartado, ese artículo es el número 6, el cual establece que:

El Estado no responde, ni siquiera en forma subsidiaria, por los perjuicios que pudieran ocasionar los concesionarios o contratistas de los servicios públicos estatales, siempre que dicha acción u omisión sea imputable a la función encomendada.

Respecto a este artículo, muchos doctrinarios han expresado su opinión, entre ellos Reiriz (citado en Lagarde, 2015), diciendo que contrariaría a todos los principios de la Justicia y la equidad, el hecho de que un particular, perjudicado por un acto estatal, no pudiese obtener la reparación de su derecho violado, solo por el hecho de que tal violación ha sido cometida por el Estado. Siguiendo la misma línea de pensamiento, Mertehikian (citado en Lagarde, 2015) manifiesta que el principio de orden natural según el cual nadie debe dañar a otro posee raigambre en el art. 19 de la Const. nacional, así lo ha expresado la Corte Suprema de Justicia de la Nación en la causa “Santa Coloma, Luis Federico y otros c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos”; el Estado no se encuentra excluido de este principio, él es una persona ética por excelencia y creadora primaria de derecho. No se puede asumir, ni siquiera por vía de hipótesis, una conclusión contraria. Salvatelli (2015) enuncia que el Estado responde por la garantía constitucional de protección de usuarios y consumidores, la cual está prevista en el art. 42 CN. Este es el bien jurídico que está siendo protegido. Esta disposición constitucional contiene un mandato de protección que supera la naturaleza del prestador, la protección constitucional se dirige al sujeto beneficiario, sin hacer hincapié en el sujeto que brinde la prestación de que se trate.

El mencionado artículo abala lo que se dijo en párrafos anteriores, en cuanto a que la responsabilidad del Estado es completamente diferente en rutas concesionadas respecto a rutas no concesionadas; más adelante, en este mismo capítulo, se analizará la situación de la responsabilidad del Estado dividida en estos dos grandes grupos, por una parte se analizarán las rutas no concesionadas y por otra parte se analizará la situación en rutas concesionadas: se analizará cómo se concede una ruta, cómo es el funcionamiento de una ruta una vez que está concesionada, entre otras cosas. Obviamente en ambos grupos se analizará qué obligaciones tiene allí el Estado y de qué forma cumple con éstas.

O’Donnell y Basavilbaso (2015) sostienen que habrá que esperar a que se dicten las regulaciones locales y que, a partir de la aplicación concreta de las mismas, se advierta si es acertado o no el nuevo régimen introducido, el que no es poco resistido.

Por otra parte, Monti (2015) afirma que la ley 26.944 regula en el orden federal y parcialmente esta materia (debido a que básicamente sólo se refiere a la responsabilidad extracontractual del Estado). Los planteos y objeciones que se realicen sobre su aplicación deberán ir siendo resueltos y dilucidados por los operadores jurídicos, por los asesores del Estado, los fiscales, los jueces y por la labor doctrinal, como la que se comienza a desarrollar en obras como esta.

## **2.2 La relación entre el Código Civil y Comercial y las Leyes 26944 y 24449**

La legislación que aborda la responsabilidad del Estado, en cuanto a accidentes de tránsito se refiere es, tal como se ha dicho, el Código Civil y Comercial, la Ley Nacional de Tránsito y la Ley de Responsabilidad Estatal. Entre ellas se produce una

gran relación que podría definirse y graficarse como “piramidal”, encontrándose el Código Civil y Comercial en el extremo superior de la pirámide, debajo de él se ubica la Ley 26944, y en la base de esta pirámide estaría la Ley 24449.

Esta definición responde a la manera en que van interactuando y relacionándose estos ordenamientos, tanto la Ley nacional de tránsito como la Ley de responsabilidad del Estado operan siguiendo un criterio de constitucionalidad, por ende, no pueden contrariar las disposiciones del Código Civil y Comercial.

A su vez, esta forma piramidal permite observar cómo una legislación va complementando a la otra, ya que, en caso de encontrarse una laguna en el derecho, dicha situación puede resolverse recurriendo a lo que esté establecido en la legislación que se encuentre en un escalón superior.

### **2.3 La red vial Argentina**

La República Argentina se compone aproximadamente de 622.527 km de rutas, autopistas y caminos. Los mismos se dividen en tres ‘niveles’. En primer lugar, se encuentra la denominada red troncal, compuesta por un total de 118 rutas *nacionales*, las mismas totalizan una longitud de 38.000 km. aproximadamente; se compone de 33.235 km. de rutas asfaltadas, 3.265 km. de vías de ripio, y 1.500 km. de tierra.

En la red troncal se puede apreciar que el Estado ha concesionado a empresas privadas más de 10.000km. de rutas, las mismas están a cargo de empresas privadas y son las más importantes de esta red; el principal motivo que aduce el Estado por el cual las ha concesionado es la falta de capacidad financiera de su parte para poder mantener la red vial en óptimo estado.

En segundo lugar, se encuentra la red vial secundaria, compuesta por todas las rutas de jurisdicción *provincial* de la República Argentina, con un total de 183.643km. de rutas; de esta gran cantidad de caminos, solo 27.765 km. aproximadamente están asfaltados, el resto se compone de 33.423 km. de caminos mejorados (se utiliza ripio, grava, o algún otro elemento para mejorar la calzada) y 122.455km. de caminos de tierra.

Por último, se encuentra la red vial terciaria, la cual comprende los caminos, calles y rutas cuya titularidad es *municipal o comunal*; posee una longitud de 400.140km. aproximadamente, de los cuales 281.688km. son caminos de tierra y 118.000km. son vías de asfalto o con calzada mejorada.

Las dos redes en las que se centrará el presente trabajo serán la red troncal y la red vial secundaria; se dejará de lado a la red terciaria, por estar compuesta principalmente de calles, lo cual no está comprendido en la órbita del presente estudio. Éstas dos redes son de trascendental importancia ya que conectan puntos muy importantes en todo el país, transitan en ella diariamente miles de vehículos de pequeño y gran porte, sirven como nexo tanto para satisfacer necesidades de ocio, como

laborales, entre otras, ya que conecta puntos turísticos, y de servicios, conecta grandes ciudades, puertos, zonas urbanas, zonas fabriles, etc.

Sintetizando lo que ya se ha dicho, la red vial Argentina posee más de 622.527km. de extensión, de los cuales la gran mayoría son caminos de tierra, precisamente unos 400.140 km.; de los 222.387km. restantes, 156.341 km. son caminos con algún tipo de mejora en la calzada, y solo aproximadamente 66.046 kilómetros están asfaltados.

Existen dos clases de rutas en Argentina que pueden encontrarse en los tres niveles de la red vial nacional, ellas son las rutas concesionadas y no concesionadas, a su vez, las concesionadas se sub-dividen según el tipo de concesión que se haya hecho, esto será analizado más adelante en el presente capítulo.

#### **2.4 La situación en rutas estatales**

La mayor parte de las principales rutas que componen la red vial secundaria son rutas concesionadas, esto quiere decir que el Estado ha delegado todas las obligaciones que caían sobre él en una empresa. A cambio de contraer esta obligación, dicha empresa obtiene un beneficio económico, ya sea, por el cobro de un peaje a quienes transiten por la ruta, o por una subvención de parte del Estado.

Las obligaciones del Estado en una ruta no concesionada son muchas y de diversa índole, él las asume y las lleva adelante a través de la Dirección Nacional de Vialidad en el caso de las rutas que componen la red troncal, o de la Dirección Provincial de Vialidad (de la provincia que corresponda) en el caso de la red vial secundaria; las principales obligaciones son:

Estudio, proyecto, construcción, administración y conservación de la red vial; esto significa que debe realizar un constante trabajo para poder conservar, mejorar, y ampliar la red vial según se vayan suscitando las circunstancias, ya sea que haga falta ampliar rutas por un aumento en el parque automotor, o repararlas por el deterioro sufrido por el uso, modificarlas porque algún factor climático las volvió inutilizables (una inundación por ejemplo), etc. La principal obligación es mantener la red vial en condiciones óptimas para que pueda ser utilizada correctamente.

El Estado cuenta con una gran cantidad de herramientas que le permiten dar cumplimiento con todas sus obligaciones; para ello existe una dirección provincial de vialidad en cada provincia, gran cantidad de personas trabajando día a día para poder llevar a cabo todas las funciones que se deben cumplir, también cuenta con impuestos que se le imponen a los ciudadanos para poder recaudar dinero, el cual servirá como sustento económico para el desarrollo, la mejora, ampliación, reparación, etc. de la red vial.

En la Ley Nacional N°11658 del año 1932 se estableció crear la Dirección Nacional de Vialidad, en ese momento sería la única dirección de vialidad, controlando



todas las rutas del país; para garantizar el funcionamiento de ese ente se establecieron impuestos a los lubricantes y a los combustibles, con los cuales se obtendría el sustento económico que sería depositado en un fondo especialmente creado denominado 'Fondo Federal'; con dichos fondos se crearon caminos en todo el país. 36 años más tarde, el decreto-ley 505, que luego fuera ratificado por ley, estableció una nueva estructura para la Dirección Nacional de Vialidad, creó el Consejo Vial Federal (compuesto por las direcciones viales provinciales), y dividió a la Red Vial Nacional en los tres niveles que perduran hasta el día de hoy, a su vez, asignó responsabilidades y recursos a cada uno de estos organismos.

Como ya se ha mencionado, una herramienta muy importante con la que cuenta el Estado a la hora de cumplir con sus obligaciones es el poder económico. Los Estados provinciales recaudan dinero a partir del cobro de impuestos (ya sean estos nacionales o provinciales), los impuestos provinciales quedan en su poder mientras que los nacionales son enviados al Estado Nacional para que éste, luego de un proceso, les envíe a cada provincia lo que le corresponde (esto es muy sintéticamente lo que se conoce como coparticipación, un método que ha generado gran cantidad de conflictos entre el Estado nacional y las provincias, lo cual merece un análisis aparte que no será elaborado en este trabajo). En base a la cantidad de dinero que se haya recaudado cada provincia elabora un presupuesto, el cual está a su vez dividido con el propósito de cumplir con todas las obligaciones que haya en cada área.

En los últimos años, las provincias que mayor presupuesto destinaron para vialidad fueron Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos, con 76.000 millones, 65.000 millones y 43.000 millones de pesos respectivamente.

La provincia que mayor presupuesto a destinado a vialidad es la provincia de Buenos Aires, con un presupuesto total de 246.000 millones de pesos.

En algunos casos el Estado crea impuestos especiales con un fin determinado, cuando se logra cumplir el objetivo que se perseguía, dicho impuesto desaparece; esto ha sucedido en Córdoba en el año 2013, cuando se creó un impuesto que se denominó tasa vial, el impuesto consistía en un aumento del precio de los combustibles en toda la provincia con el fin de crear un fondo de inversión para obras viales, especialmente para una gran obra que conecta la ciudad de Río Cuarto con la capital de la provincia; hacia finales del año 2015, cuando dicha obra ya estaba casi concluida, la tasa vial fue removida.

Existen órganos especialmente creados para controlar la circulación por las rutas, el estado de las mismas, y el cumplimiento de las obligaciones existentes, ya sea en rutas dependientes del Estado o de concesionarios viales; esto será tema de análisis en el siguiente capítulo, en el cual se mencionarán todos los organismos, instituciones y entes que existen y qué función cumple cada uno.

El tipo de responsabilidad en la que puede incurrir el Estado respecto a sus rutas se encuentra comprendido en la órbita de la responsabilidad extracontractual, a su vez,

esta responsabilidad podría ser directa o indirecta, por acción u omisión, lícita o ilícita. No es un detalle menor definir el tipo de responsabilidad en la que está incurriendo el Estado ya que, como ya se ha dicho, en el Código Civil y Comercial se unificaron las dos órbitas de responsabilidad, pero aún existen diferencias, y el hecho de que la responsabilidad se encuadre en una órbita de responsabilidad a su vez también define qué daños de los sufridos podrán ser indemnizados, con qué eximentes contará el Estado para no ser responsabilizado, etc.

## 2.5 La situación en rutas concesionadas

El Estado, haciendo uso de la facultad que posee de poder delegar en terceros sus obligaciones, concede a una empresa privada la explotación de una ruta; esto implica que, a partir de ese momento, los deberes que tenía el Estado respecto a ese tramo de la red vial cambian, ya no será responsable de mejorarlo, mantenerlo, ampliarlo, etc., sino que todas las obligaciones que puedan darse respecto de esa ruta caerán sobre la empresa a la que se la haya concesionado. El Estado actuará, a través del órgano de contralor correspondiente, verificando que dicha empresa cumpla con todas sus obligaciones y responsabilidades.

Previo a analizar cómo se concesionan las rutas en Argentina, que obligaciones tiene el Estado respecto a las mismas, cuáles son las obligaciones que nacen en manos de la empresa concesionaria, entre otras cosas, será primordial definir el término *concesión*; esta palabra tendrá gran importancia a lo largo de todo el presente trabajo y especialmente en esta parte del mismo:

Se denomina así al otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado de tiempo, de bienes y de servicios por parte del Estado o de una empresa a otra, generalmente privada (Wikipedia, La Enciclopedia Libre, s.f.).

Dromi (1991) asegura que no puede haber concesión de servicios públicos y de algunas actividades empresarias estratégicas del Estado, sin hacer reserva de los poderes de policía (control) y planificación (orientación) estatal, define la concesión como el traspaso de los poderes propios del concedente (administración) al concesionario (particular). El concedente transmite un derecho o el ejercicio del mismo. El servicio concedido es ahora brindado por el particular concesionario. En la obra pública su construcción y explotación no serán realizadas por la Administración sino por el particular.

En primer lugar, el Estado analiza cual/es ruta/s dará en concesión, que tipo de concesión hará de la misma, por cuanto tiempo, y bajo que condiciones. Luego de definir todos estos aspectos, debe utilizar un mecanismo de adjudicación que servirá para poder definir cual empresa de las que se han postulado para la concesión será la que se adjudique la misma.

Una vez que ya están todos los aspectos definidos y ya se realizó la adjudicación, se procede a firmar un contrato, en el cual el Estado y la empresa plasmarán todos sus derechos y obligaciones, generalmente lo que allí se establece es que el Estado se compromete a otorgar la/s ruta/s en concesión a la empresa y a pagarle a la misma en el caso que haya que hacerlo, la empresa se compromete a cumplir una serie de obligaciones para con el Estado y con la vía, ya sea de mantenimiento, mejora, construcción, etc.

El sistema más utilizado y más conocido en Argentina como método de concesión es la concesión por peaje, esto significa que, el Estado da en concesión a una empresa privada una ruta o un tramo de ruta, para poder cumplir con todas las obligaciones que acaba de contraer, la empresa es autorizada por el Estado a cobrar un 'canon' a todos aquellos que circulen por la ruta en cuestión. Con los fondos que sean obtenidos, la empresa podrá ampliar, construir, mejorar, reparar, mantener y/o realizar cualquier acción a la que se haya comprometido en el contrato que previamente haya celebrado con el Estado.

Las obligaciones que tiene la empresa concesionaria generalmente, más allá de las que se hayan pactado en el contrato en particular, respecto de la ruta y de los usuarios de automóviles que circulan a través de ella son:

Advertir el riesgo a los conductores, ya sea un riesgo temporáneo como puede ser que la calzada esté resbaladiza por algo que se derramó sobre ella, o algo permanente como puede ser la posible presencia de animales.

Indicar correctamente los distintos tipos de obstáculos que se encuentren a lo largo del recorrido (curvas peligrosas, pendientes, etc.).

La empresa concesionaria debe preservar y mantener en perfecto estado la ruta, de lo contrario recaería en una falta de servicio.

También la empresa debe contar con servicio de grúas, ambulancias, bomberos, policía, etc., para que auxilien de manera inmediata y en todas las áreas necesarias todos los posibles siniestros que pudieran ocurrir.

Todo esto se encuentra conectado con un único fin, hacer que la circulación por la ruta sea segura, sobre el concesionario recae un deber de seguridad, el cual lo obliga a adoptar todas las medidas que sean necesarias para garantizar la seguridad de quienes transiten por la vía que se le ha concesionado.

El Estado conserva sobre la ruta el poder de policía, el cual es irrenunciable.

A la hora de definir el tipo de responsabilidad en la que recae el concesionario vial hay dos posturas opuestas, por un lado están quienes dicen que la responsabilidad sería extracontractual, debido a que el pago del peaje no es el cobro de un precio por parte de la empresa por utilizar un servicio, sino que es el pago de un tributo. La segunda

postura sostiene que la responsabilidad del concesionario es contractual debido a que el usuario de un servicio público puede reclamar responsabilidad contractual frente a quien lo brinde (aquí habría que discutir si la concesión que se realizó sobre la ruta es una concesión de servicio público o una concesión de obra pública).

Dromi (1991) define la concesión de servicio público como un contrato, en el que el Estado encomienda a una persona, ya sea física o jurídica, privada o pública, la organización y el funcionamiento de un servicio público, por un determinado lapso de tiempo. El concesionario, actúa por su propia costa y riesgo; la labor es retribuida por los usuarios del servicio, los cuales deben pagar un precio para poder utilizarlo. La diferencia más notoria con la concesión de obra pública es que ésta es un sistema de contratación que se caracteriza por la modalidad del pago del precio. El concesionario interviene de forma directa en la explotación de la obra pública; la Administración contrata a una empresa para que realice un trabajo, a ella no se le paga un precio por su tarea, sino que se la remunera otorgándole durante cierto plazo la explotación de la obra pública que construyo.

Es algo trascendental definir si se trata de responsabilidad contractual o extracontractual debido a que, en el caso que se considere que la responsabilidad del concesionario es contractual, no podría reclamársele al Estado la responsabilidad de un accidente producido, ya que el Estado es un tercero que no tiene ninguna participación en dicha relación. En el caso de que se defina la responsabilidad como extracontractual, podría reclamársele concurrentemente al concesionario vial y al Estado, éste último como titular de la cosa.

La relación que se produce entre los usuarios de la ruta y la empresa concesionaria vial es una relación de consumo, por lo cual estará amparada bajo la Ley 24.240, Ley de Defensa del Consumidor.

El Estado cuenta con un órgano encargado de controlar que los concesionarios viales desarrollen correctamente sus tareas y cumplan con las obligaciones que han contraído, en el próximo capítulo se explicará en detalle cuando fue creado y con qué fines específicos.

## **2.6 Similitudes y diferencias entre rutas concesionadas y no concesionadas**

Una buena forma de finalizar el presente apartado es sintetizando las similitudes y las diferencias que existen entre rutas dependientes del Estado y rutas concesionadas. A pesar de que la diferencia más importante es de índole jurídico, existen diferencias en todos los aspectos posibles, ya sea en cuanto a su creación, a su mantenimiento, al tipo de responsabilidad que podemos hallar en ellas, a la relación del responsable de la ruta con los usuarios, etc.

En cuanto a mantenimiento, en las rutas estatales es el Estado quien debe encargarse de mantener en perfectas condiciones dichas vías para que quienes transitan

por ellas puedan hacerlo de forma segura; vale recalcar que, aunque la ruta sea estatal, puede concesionarse solo el mantenimiento a una empresa, la cual no explotaría la vía, sino que sólo la repararía. En cuanto a las rutas concesionadas el mantenimiento está a cargo de la empresa a la cual se le ha concesionado la vía, aquí encontramos una similitud, quien tenga a cargo la vía será quien deba mantenerla en condiciones óptimas.

Si se compara la construcción, originariamente la construcción está a cargo del Estado, pero podrían darse dos situaciones, que el Estado encomiende a una empresa construir la ruta para que, una vez terminada ésta, el Estado la explote, o, que el Estado encomiende a una empresa construir una ruta y una vez que la misma esté en condiciones aptas para funcionar, sea explotada por dicha empresa.

Con respecto al control, el poder de policía lo tiene el Estado, ya sea una ruta concesionada o no, pero vale destacar que, en las rutas concesionadas, y cumpliendo con su deber de seguridad, el concesionario vial debe controlar y puede hasta incluso prohibir la circulación de vehículos que pudieren afectar la seguridad de los demás usuarios; a su vez, el Estado ha creado un órgano que controla que los concesionarios viales cumplan con sus obligaciones y lleven a cabo correctamente sus tareas, obviamente este órgano no realiza ninguna actividad en rutas estatales.

Si se tiene en cuenta la señalización, las advertencias, y todo lo que tenga que ver con el deber de seguridad, aquí se encuentra otra gran diferencia, en las rutas estatales es el Estado mismo quien debe velar por la seguridad de los usuarios que transiten por dichas vías, en cambio, en rutas concesionadas, será la empresa concesionaria quien deba cumplir con el deber de seguridad señalizando, alertando y controlando todo lo que pudiera afectar la seguridad de los usuarios.

En cuanto a responsabilidad, aquí existe otro contraste, en rutas estatales, será responsable de forma exclusiva el Estado extracontractualmente, en cambio, según la postura que se adopte en las rutas concesionadas, podrá ser responsabilizado únicamente el concesionario vial (postura contractualista), o podrán ser responsabilizados concurrentemente el Estado y la empresa concesionaria (teoría extracontractual).

Jurídicamente, la diferenciación tiene su acento en el ya mencionado artículo 6 de la Ley de Responsabilidad del Estado, en él se establece que el Estado no responde en el caso de rutas que sean concesionadas, ésta es la más clara y profunda distinción entre rutas concesionadas y no concesionadas, ya que produce una diferenciación en todos los aspectos de la responsabilidad por los daños en caso de que ocurra un siniestro, ya sea en la determinación del responsable, en los daños que pueden llegar a ser reparados, como así también en el obligado al resarcimiento de dichos menoscabos.

Así se puede concluir que, aunque a simple vista parezcan iguales, las rutas que componen la Red Vial Argentina poseen grandes diferencias, hay que tener mucha precaución a la hora de determinar la órbita de la responsabilidad que pretenderá probarse, ya que, según la órbita y el tipo de responsabilidad que sea, será la

indemnización que podrá reclamarse del siniestro, como así también se definirá a quien/es podrá exigírsele/s la reparación del daño. Algo muy importante es destacar que la doctrina nacional se ha expresado a favor de que la relación que existe entre la empresa concesionaria vial y los usuarios de la vía es una relación de consumo, por lo cual estará contemplada por la Ley 24240, Ley de Defensa del Consumidor.

### **CAPÍTULO 3: CONTROL DE LAS RUTAS**

El presente capítulo trata una temática de trascendental importancia, el control en las rutas, pero no el control enfocado en los vehículos y/o en los conductores que transitan por las mismas (aunque va a ser explicado también), sino el control respecto a las rutas en sí.

Se abordarán temáticas tales como, qué tipo de controles existen en rutas estatales y cómo se realizan; qué sucede en el caso de vías concesionadas, quién debe controlar que se cumplan las obligaciones que contrajo el concesionario vial respecto a la ruta, se analizará legislación que determine quién/es debe/n controlar que las rutas concesionadas y no concesionadas se encuentren en condiciones óptimas de circulación; se analizará también el control de vehículos y conductores en rutas concesionadas y estatales, a su vez, se determinará qué es el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, qué es la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Consejo Federal de Seguridad Vial, etc.

Si se contrasta la temática a tratar con los objetivos del presente trabajo, se puede observar una gran relación, ya que existen dos objetivos específicos que están íntimamente relacionados con el presente apartado, ellos son: Analizar cuáles son los deberes que debe cumplir el Estado respecto al mantenimiento y control de sus rutas; y Analizar cuáles son las obligaciones que tiene el Estado respecto a sus rutas concesionadas; los mencionados objetivos también se relacionaron con lo abordado en el capítulo anterior, por lo cual podría decirse además que la presente sección tiene una estrecha conexión con dicho apartado.

A lo largo del presente capítulo podrán alcanzarse esos objetivos, lo que permitirá estar aún más cerca de alcanzar el objetivo general: Determinar si es posible atribuírsele al Estado la responsabilidad por los accidentes sucedidos en sus rutas; el mismo será cumplido al llegar al final del trabajo, pero, a lo largo de los capítulos anteriores, de éste y del capítulo que aún resta desarrollar, será poco a poco alcanzado desde distintas temáticas que fueron abordadas y desde otras que serán abordadas posteriormente.

Al igual que en los apartados anteriores, una profunda relación se da entre la pregunta de investigación y el contenido del capítulo, el interrogante ‘¿Puede atribuírsele responsabilidad al Estado en accidentes producidos en sus rutas?’ es el que se busca responder a lo largo de toda la investigación, por eso es que cada capítulo que se ha desarrollado y que se desarrollará tiene una gran relación con dicha pregunta, y este no será la excepción, ya que lo que persigue es que se pueda lograr dar respuesta a dicho cuestionamiento.

### **3.1 La importancia de controlar**

La lectura de la doctrina permite obtener una rápida noción de qué tan importante es la actividad de control que desarrolla el Estado; Lorenzetti (2005) sostiene que hoy por hoy la principal actividad del Estado se concentra en la denominada actividad de control. Puede decirse que la responsabilidad por parte del Estado es directa y por un hecho propio: la omisión del control. El Estado responde causalmente por aquellos daños que origine por la omisión de control.

Alfrerillo (2009) sostiene que el control del cumplimiento de los estándares de seguridad debe realizarse de forma permanente, y debe también exigirse de manera obligatoria por parte de la autoridad. Para asegurar desplazamientos más seguros, se debe contar con la presencia de elementos de prevención de riesgos en la infraestructura; acuña el concepto de seguridad estructural, el cual se trata de la concepción, diseño y acondicionamiento de las infraestructuras viales, los ingenieros encargados de llevar adelante un proyecto vial vuelcan sus conocimientos en la planificación de los caminos, con el fin de evitar que en su utilización futura se provoque un aumento del riesgo para los usuarios. La mayor responsabilidad civil que nace de la construcción de las carreteras es precisamente derivada de la seguridad, y no es otra cosa más que la inobservancia de los estándares científicos elaborados para preservarla.

Todo esto permite establecer que gran parte de la responsabilidad del Estado se deriva de una actividad negativa llevada adelante por éste, generando daño no por desarrollar una actividad lesiva para la sociedad sino justamente por todo lo contrario, por no tomar las medidas que sean necesarias para controlar y evitar así que se produzcan daños.

### **3.2 Órganos existentes**

Para continuar con el desarrollo del presente apartado, es necesario establecer cuáles son los distintos órganos y herramientas con los que cuenta el Estado a la hora de controlar sus rutas, para ello, hay que considerar todos los aspectos posibles, ya sea, la calzada de las vías, los vehículos y los conductores que por ellas transitan, los siniestros que en ellas ocurren, etc.

A continuación, se confeccionará una lista con los órganos, entes e instituciones más importantes y se definirá cuál es la función específica que tiene cada uno, cuál es su ámbito de aplicación, cómo llevan a cabo su tarea, etc.:

El *Órgano de Control de Concesiones Viales*, también conocido como OCCOVI, es un ente que se encarga de controlar que el concesionario vial cumpla con las obligaciones que ha contraído en el contrato celebrado con el Estado; desarrolla su tarea únicamente en rutas concesionadas, fue creado en el año 2001 y actualmente funciona como un ente desconcentrado dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad.



Recordando un poco lo que se comentara en el capítulo anterior, la *Dirección Nacional de Vialidad* fue creada mediante una ley en el año 1932, sus principales funciones son el estudio, proyecto, construcción, administración y conservación de la Red Vial Nacional.

En cada una de las provincias adheridas a la Ley 24449 funciona una *Dirección Provincial de Vialidad*, dependiente del Estado provincial de la provincia que se trate. Cumple las mismas funciones que la Dirección Nacional de Vialidad, pero la órbita de trabajo en la que se desempeña son las rutas pertenecientes a la Red Vial Secundaria.

La *Agencia Nacional de Seguridad Vial* es un ente descentralizado del Ministerio del Interior, fue creada por la Ley 26363 en el año 2008, y la principal función que tiene es la de disminuir los muertos y heridos a causa de accidentes de tránsito. Utiliza distintos mecanismos, como ser, educación mediante campañas de concientización en escuelas de todo el país, operativos en los que se controla la documentación de vehículos y conductores; exámenes de alcoholemia a los conductores, control del uso de cinturón de seguridad en automotores y de casco en motocicletas, controles de velocidad, etc. Además de estas funciones, realiza estadísticas para saber la cantidad de accidentes viales que ocurren y cuál es el motivo por el que se producen, colabora en las tareas que llevan a cabo las fuerzas de seguridad en materia de control de tránsito y seguridad vial; regula, implementa y fiscaliza el sistema de monitoreo satelital de vehículos de transporte, entre otras cosas.

El *Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Educación Vial* depende de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se dedica a llevar un registro actualizado de, cuáles son las instituciones, entidades, academias, asociaciones, que realizan servicios de capacitación de tránsito y/o seguridad vial, certifica que los contenidos de dichos cursos sean adecuados, que cumplan con la normativa vigente y que quienes los dicten tengan la formación necesaria para hacerlo.

*Consejo Federal de Seguridad Vial*, es un organismo interjurisdiccional de concertación y acuerdo para la elaboración de políticas de seguridad vial. Promueve la armonización de programas y acciones de todas las jurisdicciones, esto se realiza armónicamente en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Vial y conforme a las leyes que reglamentan el tránsito. Además de las funciones nombradas, se encarga de organizar cursos y seminarios para capacitar a técnicos y funcionarios, fomentar y desarrollar la investigación accidentalológica, mantener actualizado el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación, etc.

*Fuerzas de Seguridad*, la Ley 18711 establece cuáles son las funciones y cuál es lugar de actuación de las 3 fuerzas de seguridad nacionales (Gendarmería Nacional, Policía Federal y Prefectura Naval Argentina), dichas fuerzas ejercen la competencia policial federal propia del Estado. *Gendarmería* puede actuar en rutas cercanas a la frontera terrestre (100 km específicamente), pasos fronterizos y en túneles

y puentes internacionales; puede actuar en cualquier otra parte del territorio nacional, siempre que el Poder Ejecutivo así lo disponga, la función principal que cumple es de seguridad, aunque puede llevar adelante cualquier otra disposición que le designe el Poder Ejecutivo de acuerdo a su esencia y sus capacidades. La *Policía Federal* actúa en todo el territorio de la Capital Federal (excepto la zona portuaria), en el territorio de las provincias (excepto zonas de frontera), y en cualquier otro lugar del territorio nacional cuando la Justicia Federal se lo requiera, su principal función también es de seguridad. Se ha excluído a la Prefectura Naval Argentina en esta definición por considerarse que es una fuerza que queda fuera de la órbita de investigación del presente trabajo.

Para ejercer el poder de policía en las provincias, cada una de las mismas posee su propia *fuerza policial*, la función principal que desarrollan es la de seguridad, se encargan de tutelar que se cumpla con la legislación que se encuentre vigente, realizando controles en rutas provinciales y sancionando a los conductores que infrinjan la Ley; existen provincias como Córdoba por ejemplo, donde se llevan a cabo estas funciones mediante un cuerpo especial de policía creado para tal fin.

### **3.3 Rutas no concesionadas**

Las rutas no concesionadas dependen completamente del Estado, esto significa que, a la hora de controlar a los vehículos que por ellas transitan, a los conductores de estos, el estado de las vías, etc., será el Estado quien se encargue de estas tareas, a través de sus distintos órganos, verificando que se cumplan los distintos requisitos que se establecen respecto al estado de la vía, de los vehículos, de los conductores, etc. En el caso de que el Estado no cumpla con sus deberes estaría cayendo en un caso de *responsabilidad por omisión*, lo que lo responsabilizaría por los daños que sufran las personas por consecuencia de esta falta de acción.

A la hora de definir cuáles son los órganos que actúan en rutas estatales, es necesario diferenciar si se trata de rutas estatales pertenecientes a la Red Vial Troncal o a la Red Vial Secundaria, ya que algunos organismos desempeñan sus funciones en las vías pertenecientes a ambas redes, pero otros, solo llevan adelante su trabajo en una de ellas.

Los organismos, entes e instituciones que actúan en rutas estatales nacionales son:

Dirección Nacional de Vialidad: No tiene relación directa con los vehículos ni con los conductores ya que las tareas que lleva a cabo se relacionan directamente con la ruta en sí; no realiza acciones de control respecto a los conductores ni los vehículos, pero sí respecto a la vía en sí misma y en relación con otras, para poder ampliar, modificar y reparar, entre otras cosas, la Red Vial Troncal.

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Para poder cumplir con las tareas para las cuales fue creado, este ente se relaciona principalmente con niños y adolescentes, aunque también con docentes, conductores, vehículos y con las rutas, pero no para llevar a cabo acciones de control, sino que la principal acción que realiza es brindar educación vial, también recolecta y analiza datos para luego utilizarlos de la manera que considere correcto, con el fin de disminuir la siniestralidad.

Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Educación Vial: No se relaciona de forma directa con conductores, vehículos o rutas; la tarea de este ente lo relaciona directamente con personas, instituciones, entidades, academias, y asociaciones que brinden capacitaciones relacionadas con el tránsito y la seguridad vial.

Consejo Federal de Seguridad Vial: Su tarea se relaciona de manera indirecta con los conductores, se dedica a elaborar políticas de seguridad vial. Se relaciona de forma directa con técnicos y funcionarios, brindándoles cursos y capacitaciones; también con la ruta en sí ya que otra de sus funciones es mantener actualizado el Código Uniforme de Señalización y controlar que se lo utilice correctamente.

Policía Federal: Se relaciona directamente con los conductores y vehículos que circulen por las rutas, no lleva adelante tareas que tengan relación con la ruta en sí. Su misión es brindar seguridad a quienes circulen, controlando que, tanto los conductores como los vehículos cumplan con la legislación vigente a la hora de circular, sancionando a quienes no cumplan la misma o a quienes cometan cualquier tipo de ilícito en las rutas.

En el caso de rutas estatales provinciales, los organismos, entes e instituciones que actúan son los siguientes:

Dirección Provincial de Vialidad: Sus tareas se relacionan directamente con las rutas en sí mismas, no realiza acciones de control respecto a los conductores ni a los vehículos, su principal labor es la de mantener la vía en condiciones óptimas para el tránsito, para poder lograr eso, lleva adelante las operaciones que sean necesarias sobre la vía, ya sea, ampliarla, repararla, modificarla, etc.

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Lleva a cabo las mismas acciones que realiza en rutas estatales nacionales. Para poder alcanzar su objetivo principal, que es disminuir la siniestralidad en las rutas, realiza campañas de concientización en instituciones educativas, realiza trabajos de campo analizando accidentes para poder determinar la causa de los mismos y luego trabajar en una posible solución que evite futuros sucesos. Se relaciona directamente con conductores y futuros posibles conductores, pero no mientras están conduciendo, sino que lo hace en otro ámbito (charlas, congresos, campañas, etc).

Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Educación Vial: Al igual que en las rutas nacionales, este ente no se relaciona con los conductores, con las

rutas ni con los vehículos de forma directa, sino que lo hace certificando que las instituciones, organismos y personas que brinden cursos y capacitaciones relacionadas con el tránsito, tengan la formación necesaria para hacerlo.

**Consejo Federal de Seguridad Vial:** Cumple en las rutas pertenecientes a la Red Vial Secundaria las mismas funciones que las que cumple respecto a las pertenecientes a la Red Troncal, controla que sea utilizado y mantiene vigente el Código Uniforme de Señalización; brinda capacitaciones a técnicos y funcionarios; elabora y desarrolla políticas de seguridad vial interjurisdiccionalmente.

**Policía Provincial:** Esta institución perteneciente a las fuerzas de seguridad se relaciona directamente con los vehículos que transitan por las rutas y también con los conductores. Realiza diversas tareas como ser, controles en los que se procede a verificar que los conductores y los vehículos se encuentren aptos para circular, realizar multas a quienes cometan alguna infracción a la Ley 24449 y/o a la Ley de la provincia que se trate y hasta incluso pueden proceder a la detención de los vehículos y/o de los conductores que no se encuentren aptos para la circulación, ya que de lo contrario se estaría poniendo en peligro al resto de los ciudadanos. Todo esto lo hace con el fin de cumplir con el deber para el cual fue creada, brindar seguridad.

### **3.4 Rutas concesionadas**

En las rutas concesionadas la situación es bastante diferente, aquí el Estado delega algunas de sus funciones en la empresa a la cual le dio en concesión la ruta, pero al mismo tiempo conserva poderes que le son propios sobre la vía, los conductores, los vehículos, etc.

El Concesionario Vial se obliga mediante el contrato que firma con el Estado a realizar una serie de tareas sobre la vía, estas pueden ser construcción, refacción, ampliación, o simplemente mantenimiento; la principal obligación que tienen todos los concesionarios viales es la de brindar seguridad, deben mantener la vía que se les ha concedido en condiciones aptas y seguras para la circulación de vehículos; para ello deben tomar todas las medidas que sean necesarias respecto a la vía en sí, y a cualquier objeto, animal, conductor y/o vehículo que se encuentre en ella.

Vale destacar que, aquí la labor del Estado no varía en gran medida respecto al control de vehículos y conductores, pero si lo hace en relación a la vía en sí, donde su tarea pasa a ser mayormente un control respecto al accionar que lleve adelante el Concesionario Vial.

Tal cual se clasificó a las rutas estatales, en las rutas concesionadas también se presentan dos tipos de vías, y en cada una de ellas serán distintos los organismos que actúen:

En rutas concesionadas nacionales:

OCCOVI: Bajo estas siglas se conoce al Órgano de Control de Concesiones Viales, el cual, tal como su nombre lo indica, se encarga de controlar que el Concesionario Vial cumpla de forma correcta con todas las obligaciones que contrajo en el contrato que ha firmado con el Estado. Su tarea no lo relaciona de forma directa con los conductores, los vehículos y tampoco con las rutas, pero, al controlar que el concesionario cumpla correctamente con todas sus obligaciones, está relacionándose indirectamente con todos ellos.

Dirección Nacional de Vialidad: Una vez que la ruta ha sido concesionada, este ente no tiene relación directa con la vía. La relación que mantiene con la ruta es previa a la concesión, ya que, al desarrollar sus tareas, puede determinar si es necesario reformarla, ampliarla, concesionar la misma, con qué fin hacerlo, etc.

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Este ente, al no tener relación directa con la ruta en sí misma, no ve afectadas sus funciones ni varía su tarea según se trate de una ruta estatal, concesionada, provincial o nacional. En los casi 10 años que han pasado desde su creación, ha tratado de cumplir sus cometidos llevando adelante, como ya se ha dicho, charlas, campañas de concientización, estadísticas, etc., desarrollando sus tareas en la Red Vial Troncal y Secundaria, en vías estatales y concesionadas.

Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Educación Vial: Aquí se produce algo similar a lo que ocurre con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, este ente cumple con sus funciones respecto a todos los cursos y capacitaciones que se brinden en todo el país, y certifica que quienes dicten los mismos estén aptos para hacerlo, no tiene relación directa con la vía, por lo que su tarea no va a ser diferente según el tipo de ruta que se analice.

Consejo Federal de Seguridad Vial: Realiza en rutas nacionales, provinciales, estatales y concesionadas las mismas tareas, su función es mantener actualizado el Sistema Único de Señalización y tutelar que el mismo sea utilizado de forma correcta en rutas de todo el país. La diferencia que existe es que, en el caso de las rutas concesionadas, es deber del Concesionario Vial señalar correctamente obstáculos, peligros, y situaciones que pudieran poner en peligro la seguridad de quienes transitan por la vía; esto no sucede en rutas estatales en las cuales la señalización le compete íntegramente al Estado.

Policía Federal: Esta fuerza de seguridad realiza las mismas tareas en todas las rutas nacionales, sean estas estatales o no, la diferencia que se puede encontrar en rutas concesionadas respecto a rutas estatales es que además de las tareas llevadas a cabo por la policía federal, el concesionario vial puede realizar acciones como retener vehículos, detener conductores, entre otras, siempre que representen un peligro para los demás usuarios de la vía, en ningún caso el Concesionario Vial puede aplicarle multas a los conductores.

En rutas concesionadas pertenecientes a la Red Vial Secundaria actúan:

OCCOVI: El Organismo de Control de Concesiones Viales realiza en rutas nacionales y provinciales la misma función, se relaciona directamente con el Concesionario Vial, su relación es indirecta respecto a los conductores, los vehículos y la ruta que haya sido concesionada.

Dirección Provincial de Vialidad: Las acciones que lleva adelante son las mismas que las que realiza la Dirección Nacional de Vialidad, pero su jurisdicción se limita a rutas provinciales, en el caso de vías concesionadas, no tiene relación directa con los conductores, con los vehículos, ni con la ruta en sí misma, ya que, al ser ésta concesionada, las tareas de reparación, ampliación, creación, o lo que fuera que haga falta respecto a la misma, han sido delegadas en el Concesionario Vial.

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Tal cual se ha dicho anteriormente, este ente no tiene relación directa con la ruta en sí misma, como así tampoco con los conductores y vehículos que por ella transiten, es por esto que las funciones que desempeñe serán las mismas tanto en rutas nacionales como provinciales, sin ninguna diferencia al distinguir entre rutas concesionadas o estatales.

Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Educación Vial: Este organismo desarrolla sus actividades sin diferencia de la ruta que se trate, ya que no posee ningún tipo de relación con la vía. Al dedicarse a certificar que las personas que brinden cursos y capacitaciones sean aptas para dicha tarea, y al corroborar también que esos cursos lo sean, ninguna diferencia se encontrará si se analiza su tarea desde la óptica de una ruta que sea nacional o provincial, estatal o concesionada.

Consejo Federal de Seguridad Vial: La única diferencia que tienen sus funciones respecto a las que realiza en rutas estatales también es la misma que se da en rutas nacionales concesionadas, la cual es, que comparte la señalización con el Concesionario Vial, el cual está obligado a señalar correctamente cualquier objeto, obstáculo o dificultad que se encuentre en la vía, sea este permanente o temporario.

Policía Provincial: Las fuerzas de seguridad provinciales llevan adelante las mismas tareas en rutas concesionadas y en rutas estatales. Se relacionan directamente con los conductores y los vehículos que transiten en ellas, no tienen ningún tipo de relación con la vía en sí, su deber es tutelar la seguridad de quienes transiten por la ruta, y velar por el cumplimiento de la legislación vigente, para ello, pueden realizar las operaciones que sean necesarias, tales como controles, detenciones, multas, etc. Tienen como complemento de su función a la empresa a la que le haya sido otorgada en concesión la vía, ya que ésta también debe velar por la seguridad de los usuarios de la misma, y puede, con ese fin, detener, retener, o llevar adelante la acción que sea necesaria para brindar seguridad a los demás ciudadanos.

### **3.5 Similitudes y diferencias existentes entre rutas estatales y concesionadas**

Resulta acertado para cerrar este capítulo establecer los puntos en los que se asemejan y también en los que contrastan las rutas estatales y las concesionadas, en cuanto lo que a control se refiere.

La gran diferencia que se puede encontrar, es que, en rutas estatales todos los aspectos de la vía dependen pura y exclusivamente del Estado, ya sea que se analice la señalización, el control, la mantención de la vía, el resguardo de la seguridad, etc., pero en rutas concesionadas la situación es harto diferente, caen sobre la empresa concesionaria una gran cantidad de obligaciones tales como señalización, mantenimiento, control, etc., y el Estado pasa a ser, a través del OCCOVI, el órgano de contralor de dicha empresa, debiendo controlar que todas las obligaciones que contrajo dicha empresa se cumplan correctamente. La diferencia subyace en que, en rutas no concesionadas el Estado debe realizar acciones de construcción, mantenimiento, control, etc., mientras que en rutas concesionadas la tarea primordial es la de control, ya sea control a la empresa concesionaria como control a los vehículos y conductores, pero control en fin.

## **CAPÍTULO CUATRO: EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD**

Este último capítulo aborda un tema fundamental a la hora de atribuir responsabilidad, algo que, en el caso de que se configure, podría atenuar la responsabilidad que pesa sobre el apuntado como responsable en un hecho, o incluso, hacer que éste se desligue completamente de responsabilidad, con todas las demás repercusiones que esto conllevaría; se está haciendo referencia, tal como el título lo indica, a *eximentes de responsabilidad*.

Este apartado tiene una gran relación con todos los objetivos del presente trabajo, debido a que las eximentes tienen una estrecha relación con la responsabilidad. La relación más profunda se da especialmente respecto a un objetivo específico, el cual es 'Identificar las eximentes de responsabilidad que tiene el Estado en los accidentes de tránsito sucedidos en sus rutas'. A lo largo de todo este capítulo se concretará el mismo, para lograr así cumplimentar con todos los objetivos planteados para el presente trabajo, lo que permitirá alcanzar el objetivo general 'Determinar si es posible atribuírsele al Estado la responsabilidad por los accidentes sucedidos en sus rutas'. Esta tarea no es sencilla, y a su vez, está muy ligada con la pregunta de investigación ¿Puede atribuírsele responsabilidad al Estado en accidentes producidos en sus rutas?, ya que, al alcanzar el objetivo general, se estaría a su vez en condiciones de poder responder este interrogante.

Para poder concretar todo lo comentado en los párrafos anteriores, se procederá en primer lugar a explicar qué es una eximente y qué tipos de eximentes existen. Una vez que se haya logrado dicha base, se procederá a analizar la legislación que aborde dichas eximentes, es decir, la Constitución Nacional, el Código Civil y Comercial, Leyes, etc., para poder determinar donde nacen y encuentran sustento las mismas.

Con el fin de especificar aún más la información, seguidamente se procederá a explicar cuáles son las eximentes con las que cuenta el Estado, tanto en rutas concesionadas como en rutas estatales.

A modo de cierre, en la última sección del capítulo, se recuperarán los conceptos y nociones más importantes del apartado, y se procederá a concluir el mismo, para dar lugar así al siguiente paso de la investigación, el cual es el de las conclusiones.

Todo lo desarrollado en esta etapa del trabajo, al igual que lo desarrollado en las demás, siempre es enfocado desde la óptica estatal, es decir, que no se tomarán en cuenta ni se realizará un profundo análisis de las eximentes que no puedan operar respecto al Estado.



#### 4.1 Qué es una eximente

Algo elemental a la hora de comenzar con el desarrollo de este capítulo es brindar la definición de la palabra que será clave y que tendrá una importantísima trascendencia a lo largo del mismo:

Eximente: Algo que libera de obligaciones, cargas o culpas. En el derecho, suele aplicarse esta palabra a la circunstancia que libera de responsabilidad. (The free dictionary by farlex, s.f.)

Esta sintética definición abarca la esencia de la palabra eximente, pero puede extenderse aún mucho más, explicando de qué manera funciona, cuáles son las eximentes que existen, que tipos de eximentes se pueden encontrar en nuestro ordenamiento, etc., todo esto será desarrollado a continuación.

Definiéndolo de otra manera, una eximente es una situación objetiva en la cual se elimina/rompe la relación de causalidad del hecho que se encuentre en cuestión, razón por la cual la responsabilidad civil cesa.

Es muy importante diferenciar a las eximentes de las causas de justificación, principalmente la diferencia radica en que operan de una manera diferente:

Las causas de justificación operan eliminando la culpa: No puede configurarse la responsabilidad por el hecho debido a que no existe un elemento fundamental, la culpa. Aquí se pueden dar 3 situaciones; en primer lugar el ejercicio regular de un derecho, en segundo la existencia de un estado de necesidad, o en tercer lugar el ejercicio de la legítima defensa.

Las causas de justificación, tal cual su nombre lo indica, operan justificando el hecho, el agente será responsable, pero no deberá responder por los daños causados debido a que el ordenamiento justifica su conducta.

Las eximentes operan rompiendo la relación de causalidad: Situaciones en las que la conducta desarrollada por el 'responsable' no guarda relación de causalidad con el daño producido; la eximente opera eliminando dicho nexo, lo que en pocas palabras sería, que el eslabón que conecta la conducta del 'responsable' con el daño producido no existe. Aquí también se dan diversas situaciones:

1)Hecho del tercero: La conducta que produjo el daño la llevo adelante un tercero, por lo que, el acusado como responsable no debe responder; vale recalcar que hay casos puntuales en los que, a pesar de que el daño lo cause un tercero, así mismo se debe responder.

2)Hecho de la víctima: La conducta llevada adelante por la víctima del daño guarda una relación de causalidad directa con el daño mismo. La víctima y el responsable del daño son la misma persona, por ello, debe soportar el daño en la medida que lo haya causado.

3)Caso fortuito y fuerza mayor: El daño es producido por una circunstancia, dicho acontecimiento tiene que cumplir dos requisitos claves para que pueda configurarse esta eximente, en primer lugar, que no pueda haber sido previsto, y en segundo lugar, que no haya podido ser evitado.

4)Imposibilidad de cumplimiento: El deudor de una obligación, queda eximido si la misma no puede concretarse por causas que no puedan imputársele.

5)Consentimiento del damnificado: Para que pueda configurarse debe reunir una serie de requisitos, quien preste consentimiento debe hacerlo de forma libre y estar informado, además solo puede darse sobre bienes disponibles y no debe constituir una cláusula abusiva, de lo contrario será nulo.

Una forma en la que se pueden clasificar las eximentes es según el factor de atribución existente, el factor de atribución es, como su nombre lo indica, el elemento por el cual se le atribuye un daño producido al responsable del mismo, y puede ser objetivo o subjetivo:

En el caso de que el factor de atribución sea objetivo no se tiene en cuenta la conducta del responsable, es decir, si obró con dolo o culpa, por lo que él no puede justificar su conducta, aquí el ordenamiento es quien asigna responsabilidad a un sujeto, por lo que éste solo puede utilizar eximentes para demostrar que la causa del daño ha sido ajena, no basta con demostrar que el daño no se produjo por su causa.

En el caso de que el factor de atribución sea subjetivo es esencial la intención del sujeto, se tiene en cuenta si obró con diligencia o no, si tuvo intención de producir el daño o solo se produjo por su imprudencia, impericia, etc. Las eximentes que puede utilizar son las mismas que para el caso anterior, solo que, además, puede utilizar causas de justificación para, valga la redundancia, justificar su accionar y no tener que responder por los daños causados; o al menos no tener que hacerlo en la misma medida que si hubiera actuado sin una causa de justificación.

Un dato que no es menor es el hecho de que, tanto las eximentes como los factores de atribución deben ser probados por quien los alega, esa es la regla general, aunque en el Código Civil y Comercial, más precisamente en el artículo 1735, se contempla lo que se denomina 'Carga dinámica de la prueba', lo que, sintéticamente, consiste en que el sujeto que se encuentre en mejores condiciones de probar alguna circunstancia debe hacerlo, a pesar de que dicha circunstancia haya sido alegada por la contraparte.

## 4.2 Dónde encontrarlas

Para que una eximente de responsabilidad tenga validez debe tener un sustento jurídico, una razón de ser, no puede alegarse una eximente que no se encuentre contemplada en el ordenamiento jurídico.

A continuación, se enlistarán cuáles son los códigos y Leyes en los cuales se pueden encontrar *eximentes de responsabilidad*:

Código Civil y Comercial: Este cuerpo legal reúne las bases del ordenamiento jurídico en su materia, y como no podía ser de otra forma, aquí es el lugar donde encuentran sustento las eximentes, aquí es donde *nacen*; más precisamente en los artículos 1720, 1729, 1730, 1731 y 1732, en donde respectivamente se recepta la eximente del *Consentimiento del Damnificado*; se consagra la eximente del *Hecho del damnificado o hecho de la víctima*; se consagra el *Caso fortuito o Fuerza mayor*, y se establecen los requisitos que deben concurrir para que se configure el mismo; se establece que, para que se configure la eximente llamada *hecho de un tercero*, debe reunir los mismos requisitos que el caso fortuito; y se establece los requisitos y consagra la eximente denominada *Imposibilidad de Cumplimiento*.

Pero las eximentes que realmente conciernen a la temática de este trabajo son tres, y, a pesar de que no nacen aquí, si se ven expresamente aceptadas y se encuentran contempladas en la Ley de Responsabilidad del Estado, más precisamente en los artículos 2 y 6, ellas son el caso fortuito o fuerza mayor, el hecho de la víctima y el hecho de un tercero:

En el artículo 2 se consagra:

Al caso fortuito o fuerza mayor: Se estipula en este art. que, el Estado se exime de responsabilidad por los daños y perjuicios que deriven de un caso fortuito o de fuerza mayor, salvo que éste los asuma expresamente mediante una Ley especial.

Al hecho de la víctima: El Estado se exime de responsabilidad en el caso que el daño sea producido por un hecho de la víctima.

Al hecho de un tercero: Si el daño es producido por el hecho de un tercero por el cual el Estado no debe responder, el mismo se exime de responsabilidad.

En el artículo 6, se establece una eximente de trascendental importancia para el presente trabajo:

El Estado no responde, ni siquiera subsidiariamente, por los daños causados por concesionarios o contratistas de servicios públicos, los cuales

tengan a su cargo cometidos estatales, siempre que la acción u omisión dañosa sea imputable a la función encomendada; configuraría la eximente de *hecho de un tercero*.

### 4.3 Eximentes con las que cuenta el Estado

En esta sección del capítulo se abordarán cuáles son las eximentes con las que cuenta el Estado a la hora de desligarse de la responsabilidad por los daños provenientes de un hecho que le sea atribuido; para analizar dicha situación se procederá a dividirla en dos, por un lado, las eximentes con las que cuenta el Estado en rutas estatales, y por otro lado, las eximentes con las que cuenta el Estado en rutas concesionadas.

**Rutas estatales:** En rutas estatales, como ya se ha analizado, el Estado tiene muchas más obligaciones que respecto a las rutas concesionadas, es por ello, que puede alegar eximentes, pero tiene un abanico de posibilidades más cerrado en comparación con el que tiene en rutas concesionadas.

**Hecho de la víctima:** El Estado puede fundamentar esta eximente en el caso de que la víctima del siniestro vial haya contribuido a la producción de su propio daño. La responsabilidad del Estado será disminuida en la medida en que el accionar de la víctima haya tenido relación causal con el hecho dañoso, en el caso de que la culpa sea exclusivamente de la víctima, el Estado quedará eximido completamente de responsabilidad.

**Hecho de un tercero:** Para que opere esta eximente, el tercero que haya producido el daño debe ser una persona por el cual el Estado no deba responder, por ejemplo, un conductor particular, un peatón, un niño que haya escapado del cuidado de un padre, etc.

**Caso fortuito o fuerza mayor:** Esta eximente podrá ser alegada por el Estado para casos en los cuáles se hayan tomado todas las medidas de precaución necesarias y se haya cumplido correctamente con el deber de seguridad, pero a pesar de eso ocurra un siniestro, provocado por ejemplo, por la caída de un árbol, por un animal, por un objeto, etc. La brecha que separa al caso fortuito del accidente es muy delgada, pero existen diferencias sustanciales, es por ello que no existe una eximente que ampare a los accidentes. Chan (2007) opina que los accidentes no son tales ya que son previsibles y evitables, esto quiere decir que son sucesos claramente previsibles para la autoridad con competencia sobre la vía, ya sea el Estado, un Organismo Vial Descentralizado y/o un Ente Concesionario Vial. El Dr. Pirota (2007) sostiene que lo imprevisible es distinto de lo imprevisto: él define lo imprevisto como lo que no se previó efectivamente. Sostiene que quien no previó lo que era previsible puede estar incurso en culpa, y esa es la conducta omisiva en que incurre la entidad competente.

**Eximentes que no operan en rutas estatales:** Tanto la eximente de imposibilidad de incumplimiento como la de consentimiento de la víctima no pueden configurarse en relación a accidentes de tránsito, esto se debe a que, en primer lugar, el

Estado no puede alegar imposibilidad de incumplimiento en una obligación en la cual, el principal deber que debe cumplir es el de seguridad, por ende, sería ilógico, y dejaría a los ciudadanos en un desamparo total si pudiera alegarse esta eximente. Para el caso de consentimiento de la víctima, es imposible que se configure principalmente debido a que la relación que une al Estado con quienes circulan por sus rutas es extracontractual, y además de ello, en el caso de intentar alegar dicho consentimiento, el mismo entraría dentro de las denominadas cláusulas abusivas, imposibilitando su concreción.

Rutas concesionadas: Se dijo anteriormente que el Estado aquí cuenta con un abanico más amplio de posibilidades, y esto sucede no porque tenga más eximentes para alegar, porque de hecho cuenta con las mismas eximentes que en las rutas estatales, sino porque dichas eximentes pueden ser aplicadas en mayor medida, principalmente debido a que, como se viene sosteniendo a lo largo de capítulos anteriores, su deber aquí está más abocado al control.

Hecho de la víctima: Puede aplicarse de la misma manera que en rutas estatales.

Caso fortuito o fuerza mayor: También se aplica de igual forma que respecto a las rutas que no hayan sido concesionadas.

Hecho de un tercero: Aquí radica la mayor diferencia entre ambos tipos de rutas, el Estado puede alegarlo respecto a los mismos sujetos que en rutas estatales, pero, además de ello, puede invocar esta eximente respecto al concesionario vial. Es la eximente más utilizada debido a que el Estado trata de desligarse desde un principio y trata de romper el nexo causal que aparentemente lo une con el hecho dañoso, pero no estaría tratando de desligarse de la responsabilidad alegando algo relacionado directamente con el hecho, aduciendo que éste se produjo por el accionar de la víctima o por un caso fortuito, por ejemplo, sino que, estaría rompiendo el nexo causal desvinculándose él mismo del hecho; debería poder comprobar porqué el responsable del hecho es el concesionario vial. Para quienes sostengan que la relación entre el conductor y el concesionario vial es extracontractual, esta eximente no podrá configurarse debido a que el Estado pasaría a ser responsable por ser dueño de la vía, viéndose responsabilizado concurrentemente con el Concesionario Vial.

#### **4.4 Algo trascendente**

Con estas dos palabras podría sintetizarse que es una eximente... Algo que es trascendente tanto para quien lo alega como para la contraparte, esto es así principalmente porque es un resguardo para ambos; por un lado, quien sea señalado como responsable de un hecho dañoso, en este caso el Estado, cuenta con las eximentes como una protección, ellas le brindan la seguridad de que no deberá responder por todo lo que se le acuse, sino que, dichas acusaciones deberán ser fundamentadas y cumplir una serie de requisitos para poder prosperar, de lo contrario podrá alegar una eximente.

Por el lado de quienes acusan, las eximentes les brindan la seguridad de saber que sus reclamos solo podrán ser impugnados cuando se configure una eximente, y además de ello, para que se configure una de ellas deberá cumplirse una serie de requerimientos, que varían según la eximente que se esté alegando; sus reclamos no podrán ser objetados sin fundamentos, para que ello suceda deberán observarse una serie de requisitos.

En lo que le concierne a la órbita de investigación del presente trabajo, las eximentes resultan un arma de defensa, principalmente para el Estado, el cual las puede utilizar respecto a los accidentes que sucedan en sus rutas, eximiéndose de la responsabilidad de dichos siniestros; aunque poseen un límite, sobre todo en rutas no concesionadas, en donde el Estado lleva a cabo la mayoría de las actividades, allí, las eximentes solo pueden operar en el caso de que el daño sea consecuencia de un hecho de la propia víctima, de un tercero, o de un caso fortuito o de fuerza mayor. El Estado debe demostrar que tomó todas las diligencias necesarias y llevo adelante todas las acciones de prevención para poder evitar el caso fortuito, o que el accidente se produjo por imprudencia, impericia o negligencia de la propia víctima o de un tercero por el cual él no debe responder.

En rutas concesionadas la situación es un tanto diferente, intentando no reiterar detalles que ya se han analizado en el presente y en anteriores capítulos, aquí el concesionario vial posee grandes responsabilidades. El Estado, a pesar de conservar ciertas facultades y poderes, pasa a actuar mayormente a través del OCCOVI, por lo que puede alegar las mismas eximentes de responsabilidad que en el caso de rutas estatales, pero tiene la posibilidad de aplicar en mayor medida la eximente del hecho de tercero, ya que existe un tercero más que en las rutas estatales, la empresa concesionaria. En el caso de que los daños sean producto de un accionar que le es imputable a dicha empresa, la eximente podrá operar, de lo contrario, si el accidente se produjo por una acción, ya sea positiva o negativa, por parte del Estado o de un tercero por el cual él debe responder, la misma no operará, como así tampoco lo hará si el criterio que se adopta respecto a la relación entre conductor-concesionario es extracontractual.

Concluyendo el presente apartado, vale destacar una vez más que las eximentes son algo muy importante y de íntima relación con la responsabilidad, que en el área del derecho en la cual se enfoca este trabajo encuentran su fundamento en el código de fondo, el cual expresamente las establece y las regula, y además de esto, algunas de ellas son expresamente aceptadas en la Ley nacional N°26944, Ley de Responsabilidad del Estado.

## CONCLUSIONES

Llegando al final de mi trabajo, se podrá notar que he cambiado la forma en que escribo, dejando de lado la tercera persona y también un poco la objetividad. A partir de ahora y hasta el último párrafo voy a escribir en primera persona y podrá notarse qué es lo que opino, ‘de qué lado estoy’; esto lo hago principalmente porque quiero generar cierta empatía en usted que está leyendo este trabajo, y además de ello, quiero que se aprecie y valore la totalidad del mismo, pero especialmente que se valore este apartado, el cual no será otra cosa sino la esencia de todo lo que desarrollé a lo largo de la investigación. Voy a elaborarlo y fundamentarlo completamente de manera personal; no buscaré un sustento que vaya más allá del que mi propia opinión pueda darle, no utilizaré doctrina, jurisprudencia, ni ningún otro apoyo al que pueda haber recurrido con anterioridad.

Si retomo el tema central abordado en el primer capítulo, concluyo en que el Estado *es responsable*, que puede serlo tanto contractual como extracontractualmente, aunque decido dejar de lado la responsabilidad contractual debido a que queda fuera de la órbita de análisis de mi trabajo. A su vez, el Estado puede ser responsable por una acción positiva o negativa (es decir una omisión), esa acción puede ser lícita o ilícita, y puede ser llevada a cabo por él o por un tercero del cual se sirva para cumplir sus funciones.

La responsabilidad del Estado puede abordarse desde tres posibles escenarios si se tiene en cuenta la legislación con la que se va a regir. Por un lado están las provincias que han adherido a la Ley de Responsabilidad del Estado, una Ley nacional que lleva el N°26944; las 4 provincias que hoy por hoy se encuentran adheridas rigen la responsabilidad del Estado por lo establecido en dicha legislación, por lo que esta situación no presenta ninguna problemática. Otro caso que puede darse es el de las provincias que no han adherido a dicha Ley, pero que han dictado su propia normativa, en este caso tampoco hay problemas ya que la responsabilidad encuentra su regulación en propia legislación provincial, tal cual lo indica el Código Civil y Comercial como segunda posibilidad de regulación. La problemática se da en el caso de provincias que no han adherido a la Ley nacional y que tampoco han dictado su propia normativa, este escenario es el más complicado y vale recalcar que es el caso que se da en la mayoría de las provincias, lo que debe realizarse (siguiendo lo que marca la jurisprudencia) es utilizar el Código Civil y Comercial de manera analógica, para poder así regular la responsabilidad estatal.

En el segundo capítulo se pudo apreciar que las obligaciones del Estado son muy diferentes según se trate de rutas concesionadas o estatales. En el caso de las rutas no concesionadas el Estado es responsable por el mantenimiento de las mismas, originariamente también lo era por la construcción de la vía (aunque puede tercerizar esta tarea en una empresa privada, y luego de finalizada la obra, explotar él la ruta), si se analizan los deberes de control, es tarea del Estado controlar que, tanto los vehículos como los conductores que transitan por las rutas se encuentren en condiciones aptas para hacerlo; las advertencias, señalizaciones y todo lo relacionado con el deber de

seguridad se encuentra también a cargo de él. En este tipo de rutas, es responsable *extracontractualmente* el Estado por las acciones u omisiones llevadas a cabo por sí o por sus funcionarios. En rutas concesionadas las obligaciones estatales cambian, aquí el deber de seguridad recae además sobre la empresa concesionada, con todo lo que esto trae consigo (señalizaciones, advertencias, realizar acciones positivas con el fin de resguardar la seguridad de los ciudadanos que utilicen la vía, etc.), el mantenimiento también cae en manos de dicha empresa, no así el poder de policía, el cual lo posee indelegablemente el Estado. La responsabilidad cae dentro de la órbita contractual o extracontractual según el criterio que se utilice, el criterio contractualista tendrá como posible responsable al concesionario vial, en cambio, el criterio extracontractualista tendrá como responsables concurrentemente al Estado y a la empresa concesionada; personalmente me inclino por el criterio extracontractualista, por varias razones, la más importante de ellas sigue la línea de pensamiento de nuestro nuevo Código Civil y Comercial y consiste en brindarle un resguardo a las víctimas de accidentes de tránsito. En nuestro país las empresas privadas muchas veces actúan de una forma poco leal para con los ciudadanos, el tener al Estado como un responsable concurrente de los siniestros implicaría para las víctimas un gran resguardo, y aunque algunos podrían sostener que es injusto para el Estado cargar con responsabilidades que no le son propias, más injusto aún sería que esto le suceda a la víctima.

En el capítulo 3 analicé cuáles son y qué tarea realizan los distintos órganos relacionados al tránsito. Aquí también aparece la disociación entre rutas concesionadas-no concesionadas, aunque esta vez se encuentran más similitudes que diferencias, esto es porque los órganos que actúan lo hacen de manera similar en todas las vías, otro factor es que existen algunos órganos que llevan adelante sus funciones fuera de las rutas, la Agencia Nacional de Seguridad Vial por ejemplo, actúa en establecimientos educativos principalmente. La principal diferencia gira en torno al Órgano de Control de Concesiones Viales, el cual obviamente no actúa en rutas estatales y cuyo principal objetivo es controlar que la empresa concesionada cumpla con todas las obligaciones que contrajo en el contrato que ha firmado con el Estado.

En el capítulo final abordé algo que tiene una íntima relación con la responsabilidad, y que es trascendente a la hora de determinar la misma, y en caso de configurarse, puede atenuarla o hasta incluso eliminarla, se trata de las eximentes de responsabilidad. Analicé cuáles son las eximentes que existen y de qué manera operan, a su vez, mencioné dónde pueden encontrarse y cuáles son las eximentes que pueden alegarse, distinguiendo una vez más la situación que puede darse según se trate de rutas concesionadas o no concesionadas.

Personalmente creo que nuestra sociedad se encuentra en una situación mucho más favorable que la que se da en otros Estados, o la que se daba aquí mismo hace algunos años atrás, en donde el Estado no era responsable por los daños que ocasionara su accionar, como así tampoco se podía responsabilizarlo por el accionar de sus funcionarios.



Hoy por hoy nuestra sociedad ha avanzado en un sinnúmero de materias, una de ellas es la responsabilidad del Estado, es por eso que se puede responsabilizar al mismo tanto por una obligación nacida de un contrato como de una nacida de un hecho, por su acción o por su omisión, por los daños que provengan de hechos propios o de terceros de los cuales se sirva para llevar a cabo sus funciones. El pasar del tiempo también lleva a complejizar las cosas, la Red Vial Argentina, la cual hasta hace pocos años era compuesta por unos pocos kilómetros de rutas y dependía íntegramente del Estado, hoy en día es una gran red de más de 600.000 km, algunos de ellos concesionados a empresas privadas. Allí se interrelacionan distintos órganos, entes e instituciones, cada uno cumpliendo sus propias funciones.

Esta complejización de la que hago mención, también se ve reflejada a la hora de atribuir la responsabilidad por un hecho dañoso; al existir dos tipos de rutas, y al desarrollar el Estado distintas tareas según el tipo de ruta que sea, muchas veces se torna dificultoso poder establecer quién es el responsable de un hecho, si a esto le sumamos que a lo largo y a lo ancho del país la legislación en cuanto a responsabilidad estatal no es la misma, esta tarea se convierte en algo más complicado aún.

Como ya lo dije, personalmente soy partidario de la teoría extracontractualista, y sostengo esto a pesar de que la Ley 26944 diga lo contrario porque el Estado no puede desligarse de una manera tan simple de su responsabilidad, sino que, debe controlar de manera integral y completa las acciones que lleve a cabo una empresa a la cual él le ha dado una ruta en concesión, esto debe hacerlo a través del órgano que ha creado para tal fin, el OCCOVI, y en el caso de que a pesar de que dicho ente haya realizado su tarea correctamente, será responsable el Estado de manera concurrente porque el deber de seguridad que debe brindar a sus ciudadanos no puede ser menoscabado por el simple hecho de realizar una concesión.

A mi entender, todos los órganos que existen deben desarrollar sus tareas y deben cumplir con las obligaciones que se les han encomendado en todo momento y en bajo cualquier circunstancia, nunca deben hacer 'la vista gorda' al llevar a cabo sus actividades y tampoco deben permitir que los particulares o el gobierno infrinjan las leyes o vayan más allá de lo que tienen permitido.

Entiendo que las eximentes deben ser utilizadas a conciencia, con esto quiero dejar en claro que, no pueden ser un comodín que tenga el Estado para poder quitarse de encima la responsabilidad, pero tampoco pueden dejar de existir porque esto implicaría dejar el camino libre a quienes utilizan la industria del juicio como estilo de vida, esto podría llevar al Estado a erogar grandes cantidades de dinero en indemnizaciones que implicarían para la sociedad en general más problemas de los que tendrían si pertenecieran a un Estado irresponsable.

Propongo como primera medida ampliar y mejorar tanto la educación como la concientización, para poder así generar un cambio en la forma de pensar y de actuar de quienes se ven directamente perjudicados por los accidentes de tránsito, *los ciudadanos*.

En segundo lugar, creo que es acertada la idea de que exista una única legislación en cuanto a responsabilidad estatal a lo largo de todo el territorio nacional, pero veo esta posibilidad como algo lejano, queda en evidencia la falta de voluntad que existe por lograr esto al ver que desde la entrada en vigencia de la Ley 26944 al día de hoy, solo 4 provincias se han adherido a la misma.

Sintetizando mi opinión, creo que son correctas estas dos medidas para poder mejorar la situación de la responsabilidad estatal en cuanto a accidentes de tránsito, primero realizando algo que es sabido que es la mejor medida que puede tomarse a pesar de que no logren apreciarse los resultados a corto plazo, esto es educar, logrando prevenir los siniestros antes de que sucedan; en segundo lugar, tomando una medida necesaria para poder simplificar una situación que se ha vuelto más y más compleja con el pasar de los años, creo que regular uniformemente la responsabilidad del Estado en todo el territorio nacional permitiría identificar con mayor facilidad en qué ocasiones el Estado es responsable, hasta qué punto llega su responsabilidad, y qué eximentes puede alegar a su favor. Me gustaría también que no exista diferencia entre rutas concesionadas y no concesionadas, y esto lo analizo de forma sencilla, si una persona transita de la misma forma por ambas rutas, debe llevar la misma documentación, cumplir con las mismas normas, entre tantas otras similitudes, no tiene por qué haber discrepancia a la hora de determinar el responsable de un siniestro según se trate de una ruta estatal o concesionada, en el caso de que exista una distinción, ella no puede de ninguna manera terminar perjudicando a un particular.

## REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

### *Doctrina:*

- Alberdi, J. B. (2007). *Derecho Público Provincial, con prólogo del Dr. Alberto Dalla Vía*. Buenos Aires: La Ley.
- Alfrerillo, P. E. (2009). *ACCIDENTOLOGÍA VIAL*. Córdoba: Advocatus.
- Dankhe citado en Centty Villafuerte D.B. (1986). *Manual Metodológico Para El Investigador Científico, [edición electrónica gratuita]*, recuperado el 04/06/2017 de: . Recuperado el 04 de 06 de 2017, de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2010e/816/indice.htm>
- Dromi, J. R. (1991). *REFORMA DEL ESTADO Y PRIVATIZACIONES*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: Astrea.
- Mertehikian, E. (2006). *La Responsabilidad Pública. Análisis de la Doctrina y la Jurisprudencia de la Corte Suprema* (1ra ed.). Buenos Aires: el autor. Recuperado el 03 de 06 de 2017
- Mosset Itarruspe, J., & Piedecabras, M. (2014). *Accidentes de Tránsito (Doctrina – Jurisprudencia)* (2da ed.). Rubinzal - Culzoni.
- O'Donnell, G. A., & Rebaudi Basavilbaso, I. M. (2015). *EL IMPACTO DEL CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL EN EL DERECHO DE OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD CIVIL*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: Edituces.
- Rosatti, H. D. (2014). *Ley 26.944 de Responsabilidad del Estado. Análisis crítico y exegético*. Rubinzal - Culzoni.
- Salvatelli, A., Lagarde, F. M., & Monti, L. (2015). *Responsabilidad del Estado aportes doctrinarios para el estudio sistemático de la Ley 26.944* (1ra edición ed.). Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Recuperado el 03 de 01 de 2018
- YUNI, J. A., & URBANO, C. A. (2014). *Técnicas Para Investigar: recursos metodológicos para la preparación de proyectos de investigación* (1ra ed.). Córdoba: Brujas.

### *Legislación:*

- Convención Constituyente. (1987). *Constitución de la Provincia de Córdoba*.
- Farina, J. M. (1995). *Ley 24.240 Defensa del consumidor y del usuario*. Astrea.
- Honorable Congreso de la Nación Argentina. (2014). *Ley 26.944 Responsabilidad Estatal*. Recuperado el 06 de 05 de 2017, de

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/230000-234999/233216/norma.htm>

Junta de Comandantes en Jefe. (17 de 06 de 1970). *InfoLeg Información Legislativa*. Recuperado el 07 de 11 de 2017, de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/47243/texact.htm>

Senado y Cámara d Diputados de la Nación Argentina. (1994). *Ley 24.449 Ley De Tránsito*. Buenos Aires.

Senado y Cámara de Diputados de la NaciónArgentina. (1994). *Constitución de la Nación Argentina*.

Velez Sársfield, D., & Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentin. (1871). *Código Civil de la Nación Argentina*.

ZANNONI, E. A., MARIANI de VIDAL, M., ZUNINO, J. O., SHINA, F. E., & RAMOS, G. S. (2015). *Código Civil y Comercial*. Buenos Aires: Astrea.

#### *Jurisprudencia:*

“Barreto y otra c/ Buenos Aires, Provincia de y otro” (C.S.J.N. 21 de 03 de 2006). Recuperado el 01 de 06 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/corte-suprema-justicia-nacion-federal-ciudad-autonoma-buenos-aires-barreto-alberto-damian-otra-buenos-aires-provincia-otro-danos-perjuicios-fa06000109-2006-03-21/123456789-901-0006-0ots-eupmocsollaf>

Baeza, Silvia Ofelia c/ Buenos Aires, Provicnia de y otros s/ daños y perjuicios. (CSJN 12 de 04 de 2011). Recuperado el 02 de 10 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/corte-suprema-justicia-nacion-federal-ciudad-autonoma-buenos-aires-baeza-silvia-ofelia-buenos-aires-provicnia-otros-danos-perjuicios-fa11000072-2011-04-12/123456789-270-0001-1ots-eupmocsollaf?>

Bover c/ Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (Cam. Nac. Apel. Civ. Sala L 2012). Recuperado el 01 de 06 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/camara-nacional-apelaciones-civil-nacional-ciudad-autonoma-buenos-aires-bover-amalia-marina-gobierno-ciudad-buenos-aires-danos-perjuicios-fa12020229-2012-10-25/123456789-922-0202-1ots-eupmocsollaf>

Bullorini y otro c/ Córdoba, Provincia de (CSJN 2000). Recuperado el 01 de 06 de 2017, de [http://www.saij.gob.ar/jurisprudencia/FA00000502-bullorini\\_cordoba\\_danos-federal-2000.htm](http://www.saij.gob.ar/jurisprudencia/FA00000502-bullorini_cordoba_danos-federal-2000.htm)

- Cena, Gastón Aldo Matias c/ Superior Gobierno de la Provincia de Córdoba s/ Ordinario - Daños y Perj.- Otras Formas de Respons. Extracontractual - Recurso de Apelación - Expte. N° 01342765/36 (CAMARA 6TA DE APELACIONES EN LO CIVIL Y COMERCIAL 30 de 07 de 2014). doi:3456789-420-0614-1ots-eupmocsollaf?
- Cohen, Eliazar c/ Provincia de Río Negro y otros s/ daños y perjuicios (CSJN 30 de 05 de 2006). Recuperado el 02 de 10 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/corte-suprema-justicia-nacion-federal-ciudad-autonoma-buenos-aires-cohen-eliazar-provincia-rio-negro-otros-danos-perjuicios-fa06000702-2006-05-30/123456789-207-0006-0ots-eupmocsollaf>
- Comini c/ Municipalidad de Córdoba (Cam. Apel. Civ. y Com. 6ta Nom. 05 de 12 de 2012). Recuperado el 01 de 06 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/camara-apelaciones-civil-comercial-6ta-nominacion-local-cordoba-comini-eduardo-jose-municipalidad-cordoba-ordinarios-otros-recurso-apelacion-12160127-2012-12-05/123456789-721-0612-1ots-eupmocsollaf>
- E., M. E. C/ MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (CSJN 2016). Recuperado el 06 de 06 de 2017, de <https://aldiaargentina.microjuris.com/2016/09/08/la-municipalidad-demandada-debe-responder-por-el-vuelco-de-un-vehiculo-y-la-caida-de-su-conductor-pues-omitió-sus-diligencias-en-el-servicio-publico/>
- Legman c/ Riba (Juzg. Civ. Com. y Fam. 3ra. Nom. Sec. 6 2017).
- Páez, Alejandro J. c/ Municipalidad de La Plata (Suprema Corte de Justicia 2015). Recuperado el 01 de 06 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/suprema-corte-justicia-local-buenos-aires-paez-alejandro-municipalidad-plata-pretension-indemnizatoria-recurso-extraordinario-inaplicabilidad-ley-fa15010201-2015-10-28/123456789-102-0105-1ots-eupmocsollaf>
- Rebesco, Luis Mario c/ Policía Federal Argentina (Estado nacional - Ministerio del Interior) s/ daños y perjuicios (CSJN 21 de 03 de 1995). Recuperado el 02 de 10 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/corte-suprema-justicia-nacion-federal-ciudad-autonoma-buenos-aires-rebesco-luis-mario-policia-federal-argentina-estado-nacional-ministerio-interior-danos-perjuicios-fa95000063-1995-03-21/123456789-360-0005-9ots-eupmocsollaf>
- ROMERO c/ MUNICIPALIDAD DE ROSARIO” (C.S.J. 2015). Recuperado el 01 de 06 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/corte-suprema-justicia-local-santa-fe-romero-santa-claudia-municipalidad-rosario-queja-denegacion-recurso-inconstitucionalidad-fa15090337-2015-12-09/123456789-733-0905-1ots-eupmocsollaf>
- Vadell Jorge c/ Provincia de Buenos Aires s/indemnización (CSJN 18 de 12 de 1984). Recuperado el 02 de 10 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/corte-suprema-justicia-nacion-federal-ciudad-autonoma-buenos-aires-jorge-fernando-vadell>

provincia-buenos-aires-indemnizacion-fa84000571-1984-12-18/123456789-175-0004-8ots-eupmocsollaf

Vignoni, Antonio S. c. Gobierno Nacional (Corte Suprema de Justicia de la Nación 14 de 06 de 1988). Recuperado el 02 de 11 de 2017, de <http://federacionuniversitaria40.blogspot.com.ar/2008/05/vignoni-antonio-s-c-gobierno-nacional.html>

Zacarías, Claudio H. c/ Córdoba, Provincia de y otros s/ sumario. (CSJN 28 de 04 de 1998). Recuperado el 02 de 10 de 2017, de <http://www.saij.gob.ar/corte-suprema-justicia-nacion-federal-ciudad-autonoma-buenos-aires-zacarias-claudio-cordoba-provincia-otros-sumario-fa98000238-1998-04-28/123456789-832-0008-9ots-eupmocsollaf?>

*Otros:*

Aida Kemelmajer de Carlucci. (12 de 10 de 2014). Aida Kemelmajer de Carlucci: "Me Dolió que se excluyera del Código Civil la responsabilidad del Estado". Argentina. Recuperado el 02 de 11 de 2017, de <http://www.lanacion.com.ar/1734474-aida-kemelmajer-de-carlucci-me-dolio-que-se-excluyera-del-codigo-civil-la-responsabilidad-del-estado>

*Argentina.gob.ar.* (s.f.). Recuperado el 07 de 11 de 2011, de <https://www.argentina.gob.ar/occovi/objetivos>

*Argentina.gob.ar.* (s.f.). Recuperado el 07 de 11 de 2017, de <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/mision>

*Argentina.gob.ar.* (s.f.). Recuperado el 07 de 11 de 2017, de <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/centroformacion/renatedu>

Cassagne, C. (2005). *Cassagne Abogados*. Recuperado el 06 de 06 de 2017, de <http://cassagne.com.ar/publicaciones.asp>

*CFSV Consejo Federal de Seguridad Vial.* (s.f.). Recuperado el 07 de 11 de 2017, de <http://www.mininterior.gob.ar/ansv/CFSV/>

Chan, M. (2007). *Estudio Jurídico Bandin & Asoc.* Recuperado el 05 de 06 de 2017, de <http://estudiobandin.blogspot.com.ar/2012/11/accidentes-de-transito-proposito-de-la.html>

Denaro, M., & Marin Moreno, C. (15 de 07 de 2014). CREA re-evolución es integración a la comunidad. *Sólo el 10,6 por ciento de los caminos de la Argentina está pavimentado*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina. Recuperado el 10 de 10

de 2017, de <http://www.aacrea.org.ar/index.php/solo-el-106-por-ciento-de-los-caminos-de-la-argentina-esta-pavimentado>

*E-Asfalto*. (s.f.). Recuperado el 10 de 10 de 2017, de <http://www.e-asfalto.com/redvialarg/redvial.htm>

Echevesti, R. (10 de 11 de 2015). *Saij*. Recuperado el 15 de 11 de 2017, de Sistema Argentino de Información Judicial: <http://www.saij.gob.ar/rosario-echevesti-codigo-civil-comercial-nacion-diez-puntos-basicos-responsabilidad-dacf150819-2015-11-10/123456789-0abc-defg9180-51fcanirtcod>

Geirola. (s/f). *Altillo*. Recuperado el 29 de 09 de 2017, de [http://www.altillo.com/examenes/untref/derechopublico/derepubl\\_resrespest\\_2015.asp](http://www.altillo.com/examenes/untref/derechopublico/derepubl_resrespest_2015.asp)

*Gobierno de la Provincia de Córdoba*. (s.f.). Recuperado el 12 de 10 de 2017, de <http://www.cba.gov.ar/reparticion/ministerio-de-vivienda-arquitectura-y-obras-viales/secretario-de-obras-viales/dir-provincial-de-vialidad/>

Lorenzetti, R. (2005). *Sistema Argentino de Información Judicial*. Recuperado el 07 de 11 de 2017, de [http://www.saij.gob.ar/doctrinaprint/dacc050072-leiva-responsabilidad\\_estatal\\_por\\_omision.htm](http://www.saij.gob.ar/doctrinaprint/dacc050072-leiva-responsabilidad_estatal_por_omision.htm)

Pirota, M. D. (11 de 06 de 2007). A Propósito de la Seguridad Vial en Argentina [Versión electrónica]. *Diario Norte*. Recuperado el 02 de 06 de 2017, de <http://www.martindiegopirota.com.ar/articulos01.html>

Real Academia Española. (09 de Septiembre de 2017). *Real Academia Española*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=GjqhajH>

Real Academia Española. (09 de Septiembre de 2017). *Real Academia Española*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=QnORdT8>

Real Academia Española. (09 de Septiembre de 2017). *Real Academia Española*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=WCqQQIf>

Revista Vial. (07 de 03 de 2015). Inversiones por provincia. Capital Federal, Buenos Aires, Argentina. Recuperado el 17 de 10 de 2017, de <http://revistavial.com/inversiones-por-provincia/>

*Temas de derecho*. (s.f.). Recuperado el 14 de 11 de 2017, de <https://temasdederecho.wordpress.com/tag/causas-eximentes-de-responsabilidad-civil/>

*The free dictionary by farlex*. (s.f.). Recuperado el 14 de 11 de 2017, de <https://es.thefreedictionary.com/eximente>

*Tránsito Córdoba.* (s.f.). Recuperado el 07 de 11 de 2017, de <https://transitocordoba.com/transitocordoba/policia-caminera/>

*Vialidad Nacional.* (s.f.). Recuperado el 12 de 10 de 2017, de <http://www.vialidad.gov.ar/historia-vial>

*Wikipedia, La Enciclopedia Libre.* (s.f.). Recuperado el 10 de 10 de 2017, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Red\\_vial\\_de\\_Argentina](https://es.wikipedia.org/wiki/Red_vial_de_Argentina)

*Wikipedia, La Enciclopedia Libre.* (s.f.). Recuperado el 17 de 10 de 2017, de <https://es.wikipedia.org/wiki/Concesi%C3%B3n>

*Wikipedia, La Enciclopedia Libre.* (s.f.). Recuperado el 17 de 10 de 2017, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Direcci%C3%B3n\\_Nacional\\_de\\_Vialidad#Concesi.C3.B3n\\_por\\_peaje](https://es.wikipedia.org/wiki/Direcci%C3%B3n_Nacional_de_Vialidad#Concesi.C3.B3n_por_peaje)



## CURRICULUM VITAE

Nombre: Josua Joaquín Ayrton.

Apellido: Valdivieso Ardiles.

DNI: 37629358.

Fecha De Nacimiento: 01/05/1994.

Edad: 23 años.

Domicilio: Cabrera 265.

Teléfono: (0358) 154208106.

E-mail: ayrtonvaldivieso@live.com.ar

### Formación Académica:

*-Todas las materias del programa de la carrera de abogacía de la universidad siglo 21 aprobadas, realizando actualmente tesis para poder obtener el título.*

*-Bachillerato en Comunicación otorgado por el Colegio Hispano Argentino Río Cuarto.*

*-Secundaria, Colegio Hispano Argentino Río Cuarto.*

*-Primaria, Escuela General Paz Río Cuarto.*

### Experiencia Laboral:

*-Trabajando desde el año 2013 a la actualidad en el Estudio Jurídico del Dr. Carlos A. Valdivieso realizando tareas administrativas, diligenciamiento de oficios, redactando escritos y presentándolos en Tribunales, encargado de realizar todas las cédulas de notificación, oficios y cartas documento.*

**ANEXO F: Formulario Descriptivo Del Trabajo Final De Graduación****AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR Y DIFUNDIR****TESIS DE POSGRADO O GRADO****A LA UNIVERSIDAD SIGLO 21**

Por la presente, autorizo a la Universidad Siglo21 a difundir en su página web o bien a través de su campus virtual mi trabajo de Tesis según los datos que detallo a continuación, a los fines que la misma pueda ser leída por los visitantes de dicha página web y/o el cuerpo docente y/o alumnos de la Institución:

Autor-tesista (apellido/s y nombre/s completos)	Valdivieso Ardiles Josua Joaquín Ayrton
DNI (del autor-tesista)	37629358
Título y subtítulo (completos de la Tesis)	<p><b>INTRODUCCIÓN</b></p> <p><b>CAPÍTULO 1: RESPONSABILIDAD ESTATAL</b></p> <p>1.1 Definiendo responsabilidad</p> <p>1.2 Legislación que aborda a la responsabilidad estatal</p> <p>1.3 Los tipos de responsabilidad en los que puede incurrir el Estado</p> <p>1.4 Prescripción de responsabilidad estatal</p> <p>1.5 El caso de las provincias no adheridas a la Ley 26.944</p> <p>1.6 Un abanico de escenarios posibles</p> <p><b>CAPÍTULO 2: OBLIGACIONES DEL ESTADO</b></p> <p>2.1 Legislación</p> <p>2.2 La relación entre el Código Civil y Comercial y las Leyes 26944 y 24449</p> <p>2.3 La red vial Argentina</p> <p>2.4 La situación en rutas estatales</p> <p>2.5 La situación en rutas concesionadas</p> <p>2.6 Similitudes y diferencias entre rutas concesionadas y no concesionadas</p> <p><b>CAPÍTULO 3: CONTROL DE LAS RUTAS</b></p> <p>3.1 La importancia de controlar</p> <p>3.2 Órganos existentes</p> <p>3.3 Rutas no concesionadas</p> <p>3.4 Rutas concesionadas</p> <p>3.5 Similitudes y diferencias existentes entre rutas estatales y concesionadas</p>

	<b>CAPÍTULO CUATRO: EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD</b> 4.1 Qué es una eximente 4.2 Dónde encontrarlas 4.3 Eximentes con las que cuenta el Estado 4.4 Algo trascendente <b>CONCLUSIONES</b> <b>REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA</b>
Correo electrónico (del autor-tesista)	ayrtonvaldivieso@live.com.ar
Unidad Académica (donde se presentó la obra)	Universidad Siglo 21
Datos de edición:  Lugar, editor, fecha e ISBN (para el caso de tesis ya publicadas), depósito en el Registro Nacional de Propiedad Intelectual y autorización de la Editorial (en el caso que corresponda).	

Otorgo expreso consentimiento para que la copia electrónica de mi Tesis sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21 según el siguiente detalle:

Texto completo de toda la Tesis (Marcar <b>SI/NO</b> )[1]	SI
Publicación parcial (informar que capítulos se publicarán)	

Otorgo expreso consentimiento para que la versión electrónica de este libro sea publicada en la en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21.

Lugar y fecha: \_\_\_\_\_

---

Firma autor-tesista

---

Aclaración autor-tesista

Esta Secretaría/Departamento de Posgrado de la Unidad Académica: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ certifica que la tesis adjunta es la aprobada y registrada en esta dependencia.

---

Firma

---

Aclaración

---

Sello de la Secretaría/Departamento de Posgrado

[1] Advertencia: Se informa al autor/tesista que es conveniente publicar en la Biblioteca Digital las obras intelectuales editadas e inscriptas en el INPI para asegurar la plena protección de sus derechos intelectuales (Ley 11.723) y propiedad industrial (Ley 22.362 y Dec. 6673/63. Se recomienda la NO publicación de aquellas tesis que desarrollan un invento patentable, modelo de utilidad y diseño industrial que no ha sido registrado en el INPI, a los fines de preservar la novedad de la creación.