



*Juan Carlos Dextre
Martín Diego Pirola
Carlos Tabasso
Jorge Bermúdez
Aníbal O. García*

VÍAS HUMANAS

Capítulo 2



**FONDO
EDITORIAL**

PONTIFICIA **UNIVERSIDAD CATÓLICA** DEL PERÚ

Vías humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial
Primera edición: setiembre de 2008

De esta edición:

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2008

Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú

Teléfono: (51 1) 626-2650

Fax: (51 1) 626-2913

feditor@pucp.edu.pe

www.pucp.edu.pe/publicaciones

Diseño y Diagramación: Wilbert Arturo Sierra Rivero

Caricaturas: Dennis Mark Torres Escuadra

Prohibida la reproducción parcial o total del texto y las características gráficas de este libro. Ningún párrafo de esta edición puede ser reproducido, copiado o transmitido sin autorización expresa de los editores.

Cualquier acto ilícito cometido contra los derechos de propiedad intelectual que corresponden a esta publicación será denunciado de acuerdo a D.L. 822 (Ley sobre el Derecho del Autor) y las leyes internacionales que protegen la propiedad intelectual.

Este libro es vendido bajo la condición de que por ningún motivo, sin mediar expresa autorización de los editores, será objeto de utilización económica alguna, como ser alquilado o revendido.

ISBN: 978-9972-42-865-4

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2008-12134

Impreso en el Perú – Printed in Peru

2

Derecho Vial, responsabilidad civil y penal de los sujetos y seguro de responsabilidad civil

Martín Diego Pirota



MARTÍN DIEGO PIROTA



Argentino. Estudió Derecho en la Facultad de Derecho, Ciencias Sociales y Políticas en la Universidad de Nacional del Noreste (Argentina). Se especializó en Derecho de Daños en la Universidad de Belgrano y en Derecho de la Información y Derecho de daños en la Universidad de Salamanca (España).

Es autor de *Responsabilidad por daños derivados del peaje* (1999), *Peaje y la responsabilidad civil* (2000) y *Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas* (2003).

<http://www.martindiegopirota.com.ar/>

+ Derecho Vial

44

+ Responsabilidad civil y penal de los sujetos

52

+ Seguro de responsabilidad civil

61

DERECHO VIAL EL TRÁNSITO Y SUS CIENCIAS AUXILIARES

El fenómeno del tránsito y sus accidentes es una materia que requiere un estudio multidisciplinario más abarcativo y omnicomprensivo de todos los factores que lo integran y condicionan. La misma naturaleza dinámica del tránsito y sus componentes hacen que el legislador no pueda prever y plasmar en la legislación viaria —en tiempo real— todas las cuestiones y circunstancias fácticas que lo rodean, por lo que podemos decir, sin temor a equivocarnos, que, en esta materia como en otras ramas del derecho, las leyes marchan detrás de los hechos que tienen que regular. Este es el primer quiebre o falla del sistema de tránsito terrestre que queremos destacar.

Por otro lado, el tránsito se nutre de otras ciencias auxiliares, que las podemos reunir en dos grupos:

FUERA DEL DERECHO	DENTRO DEL DERECHO
Ingeniería Vial	Derecho Constitucional
Ingeniería Mecánica	Derecho del Transporte
Seguridad Vial	Derecho Administrativo
Educación Vial	Derecho Penal
Medicina Forense	Derecho Civil
Psicología y Sociología Vial	Derecho de Seguros

44

Esta nueva rama del Derecho recibe el nombre de Derecho Vial, Viario, de Tránsito o, como la llaman en España, Derecho de Tráfico o Derecho de Circulación. Es una rama que actualmente tiene autonomía e independencia didáctica, funcional y un objeto de estudio bien definido. Sus impulsores en Iberoamérica fueron el catedrático chileno Leonardo Aravena Arredondo, el jurista uruguayo Carlos Tabasso,² y, en España, los profesores Miguel López-Muñiz Goñi³ y Federico Puig Peña, entre otros.

La seguridad vial en los países del primer mundo

Hace tiempo que venimos preguntándonos si la seguridad vial en Latinoamérica es una utopía. Y, en ese sentido, las estadísticas nos muestran que la mayor cantidad de accidentes se producen por errores de los conductores o peatones, y/o fallas o desperfectos de las calles y carreteras.

Dentro de la trilogía conductor-vehículo-vía, el elemento que más se ha modernizado y avanzado tecnológicamente en aras de la seguridad vial es sin lugar a dudas la industria automotriz; así, actualmente, bien vale la expresión automóviles inteligentes.

Respecto de los otros dos elementos (conductor y camino), la verdad es que no podemos decir que los mismos hayan acompañado el vertiginoso avance de la industria automotriz;

² Recomendamos la lectura de su obra *Derecho del Tránsito – Los principios*, Ed. B de F (Julio César Faira – Editor), Buenos Aires, 1997.

³ Autor de libro *Accidentes de Tráfico; Problemática e Investigación*, Ed. Colex, Madrid, España, 1995.

todo lo contrario. El parque automotor ha aumentado y, en consecuencia, el índice de motorización social se ha incrementado; además, los vehículos son cada vez más veloces. En contraste con ello, tanto los conductores (por su falta de educación y conciencia vial —y esta es la segunda falla del sistema de tránsito terrestre—), como las carreteras (por sus defectos de diseño y/o mantenimiento) no están adaptados ni preparados para hacer uso y contener, respectivamente, en condiciones de seguridad vial dicha potencia.

Así, en relación con el sistema carretero, podemos decir que en Latinoamérica hace tiempo se rompió lo que se denomina el binomio del transporte, es decir, aquella necesaria relación de coherencia que debe existir entre el avión y el aeropuerto, entre el barco y puerto, entre el tren y la vía férrea y, también, por supuesto, entre el automóvil y la carretera. En ese sentido, basta indicar que hay una notable correlación entre el sistema carretero y el grado de desarrollo socio-cultural y económico de un país. Y aquí radica el tercer quiebre del sistema de tránsito terrestre que queremos hacer notar.

Si se observa lo que ocurre en otras naciones, donde la seguridad vial es una verdadera política de Estado, como en los Estados Unidos de América donde desde hace un tiempo ya se habla del diseño de carreteras indulgentes, es decir, autovías que perdonen más al automovilista, que le permitan equivocarse sin que ello signifique una consecuencia fatal o lesiva para él o para terceros, pues llegaron a la conclusión de que el automovilista en algún momento se va a equivocar. Como esto es inevitable (errar es humano), se pusieron a trabajar en atenuar las consecuencias que esa equivocación pudiera traer aparejada (aplicación del concepto de seguridad pasiva). En el mismo sentido, en la Unión Europea se aplica el concepto de vía autoexplicable, es decir, calles y rutas dotadas de los componentes de seguridad y señalización adecuados y suficientes para informar y advertir al usuario las contingencias del tránsito vehicular.

En Europa, ya en el año 2000, el Parlamento Europeo emitió un dictamen con una conclusión categórica y ejemplar: “Ningún accidente mortal en carreteras puede estar justificado”. A su vez, el Consejo Europeo de Ministros afirmó que: “Cada país tiene el número de muertos en accidentes de tránsito que está dispuesto a tolerar”.

En el mundo, según la Organización Mundial de la Salud, las muertes causadas por accidentes de tránsito ascienden a un 10% de la mortalidad global, que equivale a 1.200.000 muertes anuales.

El 11 de septiembre de 2001, el mundo se estremeció ante el terrible atentado a las Torres Gemelas de Nueva York, que dejó un saldo de 3.000 víctimas fatales. Pues bien, comparativamente y teniendo en cuenta la estadística de mortalidad por accidentes de tránsito, tomemos conciencia que en todo el planeta se producen 400 caídas de las Torres Gemelas por año.

Los principios del derecho de tránsito: obligaciones y responsabilidad de los sujetos involucrados

Haremos solo una enumeración de los mismos siguiendo la clasificación propuesta por Carlos Tabasso.⁴ De dichos principios, surgen obligaciones legales que tienen a su

⁴ TABASSO, Carlos, *op. cit.*, p. 148-149.

cargo cada uno de los sujetos de tránsito (llámese autoridad competente, conductores de automotores o motocicletas, peatones o pasajeros transportados, según el caso). Y, en virtud de ello, las leyes de tránsito contienen presunciones a favor y en contra de los sujetos de tránsito, sea que estos cumplan o no con dichos deberes; luego, las citadas presunciones pueden ser utilizadas por el juez (de Faltas o Contravencional, Civil o Penal) para determinar la responsabilidad del sujeto, teniendo en cuenta la gravedad de su conducta y aplicar la correspondiente sanción.

A.- Principios provenientes de sus ramas jurídicas jerárquicamente superiores

a) Principios de orden constitucional (están referidos a las garantías y valores supremos en juego, es decir, al carácter antropológico del derecho de tránsito):

- 1.- Defensa de la vida e integridad de la persona humana.
- 2.- Libertad de locomoción y estancia (libertad de tránsito y permanencia).
- 3.- Libertad de uso y goce de las vías públicas.
- 4.- Legalidad y exclusión analógica.
- 5.- Defensa ante la administración activa y debido proceso (garantías constitucionales del debido proceso y defensa en juicio del administrado).

b) Principios del Derecho de Tránsito provenientes del Derecho Administrativo (que tienen que ver con el procedimiento administrativo a seguir en los casos de faltas e infracciones de tránsito).

- 1.- Principios de ejecutividad y ejecutoriedad (presunción de legitimidad del acto administrativo y presunción de culpabilidad del infractor).
- 2.- Principio de oficialidad (dirección e impulso del procedimiento que incumbe a la autoridad administrativa).
- 3.- Principio de informalismo en favor del administrado (procedimiento que puede ser ágil, sumario y expeditivo).

B.- Principios propios y exclusivos del derecho de tránsito (no son absolutos; en situaciones fácticas pueden ser restringidos)

a) Super-normas sustanciales del Derecho de Tránsito:

- 1.- Principio de seguridad vial (relación de paternidad respecto de los demás principios, que constituyen derivaciones de este principio).
- 2.- Principio de funcionalidad vial (tiene que ver con la comodidad o fluidez de la circulación).
- 3.- Principio de libertad de la vía pública (se refiere a la cuestión material y objetiva, que consiste en el mantenimiento de la superficie vial despejada y liberada de todo obstáculo o elemento susceptible de dificultar, limitar o poner en riesgo el tránsito de peatones o vehículos).

4.- Principio de preservación de la normalidad de la corriente.

5.- Principio de conducción dirigida (el conductor debe prestar total atención al acto conductivo).

6.- Principio de segregación y especialización (la vía pública se encuentra complejamente estructurada espacial y cronológicamente).

b) Principios instrumentales:

1.- Principios relativos al factor humano.

1.1.- Principio de capacidad o aptitud psicofísica (todo conductor debe tener capacidad general de derecho exigida por los códigos civiles y capacidad especial de tránsito exigida por las leyes de tránsito para obtener la licencia de conducir).

1.2.- Principio de pericia conductiva o idoneidad técnica (se refiere a la destreza o habilidad que debe reunir todo conductor, habiendo pasado el examen psicofísico, prueba de manejo y conocimiento de las leyes de tránsito, previo a la obtención de la licencia de conducir).

1.3.- Principio de conocimiento de la normativa vial (la ley se presume conocida por todos).

2.- Principios operativo-asegurativos del acto de circulación.

2.1.- Principio de regularidad técnica del vehículo (revisión o inspección técnica obligatoria y periódica del vehículo en los talleres previamente habilitados por la autoridad competente).

2.2.- Principio de ostensibilidad (los sujetos de tránsito —conductores o peatones— y los objetos fijos o móviles deben ser mostrados o patentizados en forma recíproca para, de esa manera, disminuir el riesgo de accidentes).

2.3.- Principio de confianza (deriva del concepto objetivo de la buena fe como fenómeno psicológico recogido por el derecho, que está presente en todos los ordenamientos legales latinoamericanos. Por nuestra parte, creemos que se trata de un principio plausible, que refleja el deber ser de la conducta, pero que, en la práctica en el tránsito diario actual latinoamericano, se encuentra desvirtuado, o quizá su aplicación resulte inversa, debiendo hablarse de un contraprinipio de desconfianza. A propósito, aquí vemos nosotros el cuarto defecto importante del sistema de tránsito terrestre.

2.4.- Principio de defensa.

2.5.- Principio de cooperación (cada sujeto de tránsito debe interactuar con los demás protagonistas, colaborando recíprocamente para que el flujo de tránsito sea seguro y funcional).

2.6.- Principio de autorización de la conducción y circulación de vehículos (solo pueden conducir vehículos y circular los conductores y automotores que se encuentren previamente autorizados por la autoridad competente).

C.- Principios secundarios referentes a bienes jurídicos vinculados al tránsito (dirigidos tanto a los sujetos de tránsito como a la autoridad competente, por lo que todos están obligados a su cumplimiento)

- 1.- Principio de conservación ambiental (defensa del medioambiente).
- 2.- Principio de conservación del patrimonio público (pago de impuestos, contribuciones especiales o peaje).
- 3.- Principio de tranquilidad ciudadana (evitar la contaminación acústica o sonora).
- 4.- Principio de ahorro energético (promoción de políticas de ahorro de combustible).

La señalización vial y su impacto actual sobre el principio de confianza en la normalidad o seguridad del tránsito

Resaltaremos en forma sintética los puntos de interés que pueden servir de ideas disparadoras que nos ayuden a comprender la magnitud, alcance y efectos de la problemática de la señalización en sus fases de diseño, regulación y aplicación práctica a la realidad viaria. A saber:

- ensayando un concepto de señalización, podemos decir que es el conjunto de elementos y dispositivos destinados a advertir, regular o informar el tránsito;
- con las señales viales, se genera un diálogo mudo entre la autoridad competente y el automovilista o peatón. Aquella pueda utilizarlas para dirigirse al usuario y este puede actuar obediéndolas o ignorándolas;
- regulación normativa de la señalización: estatismo de la legislación viaria vs. puesta en práctica de la señalización (dinámica del tránsito);
- exceso de señales = distracción / ausencia de señales = relajación;
- según Puig Peña, las formas de incumplimiento de la obligación de señalizar se agrupan en dos categorías: ausencia total de señalización y defectuosidad de la misma; y esta última, a su vez, puede asumir las siguientes formas: señalización errónea o equivocada; señalización desplazada; señalización débil; y señalización descompuesta o desarticulada;
- abundancia, falta, insuficiente o incorrecta colocación de las señales viales = quiebre en el binomio del transporte = puntos negros;
- en Latinoamérica, existe una peligrosa y perversa tendencia de las autoridades competentes en materia vial a pretender solucionar o corregir defectos estructurales o de mantenimiento de las vías de circulación a través de la señalización vial transitoria = transferencia de responsabilidad de la autoridad vial hacia los usuarios;
- señales informativas con lenguaje imperativo = deslindar o limitar responsabilidad del ente concesionario vial;
- señalización vial vs. confianza del usuario en las señales (debemos repensar si, en la actualidad, las políticas de aplicación de la normativa de señalización están contribuyendo

a acrecentar la fe del usuario en el sistema vial o, por el contrario, debemos hablar de un contraprinipio de desconfianza);

- señalización vial = elemento de seguridad activa (contribuye a evitar o disuadir accidentes);
- falta o defecto de señalización + causalidad física y jurídica = accidente = responsabilidad de la autoridad vial;
- señalización vial = mensaje claro, preciso, sencillo, completo y oportuno al usuario, e;
- identificar en el proyecto las zonas inseguras = tomar medidas preventivas.

Intersecciones: reglas de preferencia y prioridad de paso

Se trata de pautas o patrones de conducta que sirven para el ordenamiento del tránsito y que también son de gran utilidad para el juez al momento de determinar la responsabilidad de los sujetos participantes en una colisión de tránsito. Aquí es donde se ve con mayor claridad la llamada disputa del espacio, pues es sabido que la mayoría de los accidentes ocurridos en las ciudades se producen en las intersecciones, bocacalles o confluencia de arterias que, como mencionamos, favorecen las colisiones laterales por no brindar al automovilista un buen ángulo de visibilidad y perspectivas de cruce, convirtiéndose así en puntos críticos o de conflicto.

Ahora bien, cuando en una determinada intersección existe señalización, semaforización o agentes de tránsito (intersección reglada), no hay inconvenientes porque los conductores y peatones deben acatar dichas prerrogativas viales.

El inconveniente surge cuando se trata de una intersección abierta en la que no existe ningún tipo de señalización vial. Y aquí, a su vez, debemos distinguir si se trata de vía de igual o de distinta jerarquía o importancia.

Si se trata de una vía de igual jerarquía, la mayoría de las leyes de tránsito otorgan prioridad de paso en el cruce al vehículo que se presenta circulando por la derecha, frente al que lo hace por la izquierda (prioridad de paso estática o legal). Pero dicha prioridad de paso no es absoluta. Esta regla solo es válida cuando ambos vehículos llegan o confluyen en la intersección o encrucijada en forma simultánea o casi simultánea, y a velocidad reglamentaria o reducida.

La prioridad de paso estática se pierde, además, por las causas que taxativamente establecen los ordenamientos de tránsito; por ejemplo (mencionaremos las situaciones que consideramos revisten mayor importancia práctica u operativa):

- señalización específica en contrario (por ejemplo, algún cartel de Pare o de Ceda el paso);
- vehículos ferroviarios o tranvías. Se le da preferencia de paso a las formaciones ferroviarias, debido a las mayores complicaciones que tienen estas para el frenado y detención, y sus mayores implicancias de daño en caso de un accidente, frente a las facilidades de maniobrabilidad de los automotores;

- vehículos de urgencia (ambulancias, bomberos, policía, etc.) al momento de cumplimiento de su misión (esto, sin duda, por una razón humanitaria). Es importante que sea al momento del cumplimiento de su misión para el análisis y determinación de la responsabilidad que hará el juez al momento de dictar sentencia;
- frente al vehículo que ha arribado primero a la intersección y se encuentra traspasando la misma. En esta situación, la regla de la prioridad de paso estática se rompe o neutraliza, convirtiéndose en dinámica, debido a que ese automotor que está en movimiento tiene prioridad de paso dinámica, y todo automóvil que se presente circulando ya sea por su derecha o por su izquierda está obligado a respetar esa prioridad dinámica ganada por su preferente avance, por aplicación del principio de preservación de la normalidad de la corriente;
- peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o por las esquinas (si no estuviera marcada la senda peatonal). Esta es la preferencia de paso del peatón frente al automotor en zona urbana, que en zona rural se da a la inversa, es decir, la prioridad de paso allí la tienen los rodados frente a los peatones;
- las reglas especiales para rotondas, ya que tiene prioridad el vehículo que circula por la rotonda por la mayor dificultad de la maniobra frente al que lo hace por una recta;
- los vehículos que circulan por vía pavimentada frente al que aparece por una de tierra y los vehículos que circulan por grandes vías, como por ejemplo, carreteras de larga distancia, semiautopistas, autovías multicarriles, avenidas, bulevares, ramblas, cuya conformación geométrica y constructiva, densidad y velocidad media del flujo constituyen signos objetivos de su importancia. Esta es la regla de la prioridad de la vía de mayor jerarquía, que según Carlos Tabasso, es un dispositivo eficaz para la organización y seguridad vial. No obstante, se encuentra omitido y/u olvidado en algunas las legislaciones de tránsito. Esta regla tiene su fundamento en el principio de funcionalidad de la vía, ya que a mayor tamaño en el diseño geométrico de la vía, mayor es la capacidad para dar cabida al tránsito y, por supuesto, mayores las velocidades que pueden desplegarse, y atento a ello y a fin de asegurar la fluidez del tránsito, resulta lógico otorgar la prioridad de paso a aquellos vehículos que circulan en mayor cantidad y velocidad.

El problema se plantea cuando no se establecen señales o pautas a seguir en las intersecciones abiertas con vías de distinta jerarquía (por ejemplo, cuando no hay signos objetivos que le permitan al usuario determinar cuál es la vía de mayor jerarquía o importancia que otorga prioridad de paso). A propósito, existen dos posturas: a) responsabilidad del particular (tesis de la cultura de tráfico, sostenida por Federico Puig Peña, que afirma que la responsabilidad es imputable al conductor de la vía secundaria por no ejercer la debida prudencia ante el ostensible cambio de condiciones que supone el cruce de otra vía de jerarquía notoriamente superior); y b) responsabilidad del Estado, que es quien debe establecer pautas claras a través de la legislación vial, por aplicación del principio de legalidad y exclusión analógica que *ut supra* mencionamos, por lo que al particular no se lo puede sancionar si la conducta a seguir no está previamente reglamentada (igual que en el derecho penal, no hay sanción o condena sin una pena establecida previamente por ley).

Coincidimos con Tabasso en el sentido de que la determinación de la responsabilidad atribuible a los sujetos intervinientes en un siniestro ocurrido por alguna de las situaciones analizadas es relativamente sencilla, ya que el que tiene la prioridad de paso goza de la presunción de inocencia correlativa a la de culpabilidad del impreferente, es decir, del que no tenía la prioridad. Ahora bien, dicha presunción es relativa, ya que puede ser desvirtuada si hay pruebas de lo contrario. Hay que recordar que, como en toda cuestión de tránsito, el juez deberá analizar cada caso concreto en particular a la luz de todo el material probatorio colectado en el expediente (por aplicación de la regla de la sana crítica racional).

Peatón: principios generales. Reglas de prioridad y presunciones. Consecuencias jurídicas

Cuando hablamos de peatón, las disposiciones de tránsito establecen que quedan asimilados a dicho concepto las sillas de lisiados y coches de bebés, además, por supuesto, de las personas que los empujan.

Para analizar y atribuir las responsabilidades consecuentes en todo accidente de tránsito ocurrido en carreteras (concesionadas o libres de peaje) o arterias urbanas, en el que hayan intervenido un peatón y un vehículo a motor, debemos necesariamente recurrir en forma preliminar a ciertas pautas o principios (prioridades y presunciones) de origen legal y/o de creación doctrinaria o pretoriana. A saber:

1.- Regla de prioridad de paso

- Zona urbana: el peatón goza de prioridad de paso respecto del automóvil siempre que cruce lícitamente la calzada por los lugares autorizados para hacerlo (senda peatonal o esquinas).
- Zona rural (ruta, autopista⁵ y semiautopista⁶): el automotor tiene prioridad de paso respecto del peatón. Ello se debe a que resulta más frecuente la presencia de peatones en los pueblos y ciudades, en donde, por lógica, se le exige al conductor un mayor grado de atención que en las zonas rurales, en las que los peatones no suelen abundar, por lo que se constituyen en obstáculos móviles cuasi imprevistos para los automovilistas.

2.- Regla *in dubio pro peatón* (en caso de duda, hay que estar a favor del peatón)

- Zona urbana y rural: el peatón goza del beneficio de la duda y presunciones (*iuris tantum*, o sea, que se admite prueba de lo contrario por parte del conductor) en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito (inversión de la carga de la prueba).

3.- Regla del favor *debilis o peditis*

- Zona urbana y rural: en el tránsito vehicular, el peatón es el que padece mayor grado de indefensión frente a los automotores (un vehículo en movimiento crea un “consumo de seguridad social”). El peatón es paciente del riesgo creado por terceros en una actividad que estos desarrollan para su beneficio personal.

⁵ Via multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.

⁶ Un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril.

4.- Regla de marcha y cruce de calzada

- Zona urbana: el peatón debe transitar únicamente por la acera o vereda u otros espacios habilitados para ese fin y cruzar en las intersecciones por la senda peatonal o prolongación longitudinal imaginaria de esta si no está delimitada.
- Zona rural (carretera de doble mano de circulación): el peatón debe caminar por la banquina, lo más alejado posible de la carretera en sentido contrario al tránsito del carril adyacente y cruzar la calzada en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos. Durante la noche, portará brazaletes u otros elementos retro-reflectivos para facilitar su detección.
- Zona urbana y rural (calle, avenida, ruta, autopista y semiautopista): si existen puentes peatonales o cruces subterráneos a distinto nivel de la calle o ruta, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

5.- Regla de prohibición de circulación

- Zona rural (autopista y semiautopista): En autopistas y semiautopistas, en principio, no pueden circular peatones ni ciclistas.

Resumiendo, en las ciudades, el peatón goza de prioridad de paso respecto de los vehículos y únicamente puede cruzar la calle por los lugares habilitados (senda peatonal o en las esquinas), mientras que, en carreteras, el peatón está habilitado para transitar únicamente por la banquina contraria al tránsito del carril adyacente de las vías de doble circulación y lo más alejado posible de la calzada. Luego, si desea cruzar la vía, deberá hacerlo en forma perpendicular a la misma, pero siempre respetando la prioridad o preferencia de los vehículos; de este modo, se le exige al peatón suma prudencia y diligencia en su conducta. Esta es una disposición prevista por todas las legislaciones de tránsito. Por otro lado, está terminantemente prohibido el tránsito de peatones en las autopistas y semiautopistas, donde la velocidad que desarrollan los automóviles es mayor que la que pueden alcanzar en las vías de doble mano y, en consecuencia, el tiempo que tiene el peatón para atravesar la cinta asfáltica es escaso o reducido, sobre todo en autopistas con vías multicarriles. En el caso de que una persona pretenda cruzar la calzada, deberá necesariamente hacerlo por las sendas peatonales (puentes para peatones o cruces subterráneos) que cruzan a distinto nivel la autovía, si estos existieran, por lo que, en caso de que no existan dichos pasajes peatonales aéreos, debemos inferir que el peatón puede hacerlo de la misma forma que le está permitido para las vías de doble circulación, pero esta vez asumiendo un riesgo mucho mayor, por lo que su conducta deberá ser más cuidadosa.

RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL DE LOS SUJETOS, EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL: DE LA ETAPA AGRÍCOLA-GANADERA A LA ETAPA INDUSTRIAL O TECNOLÓGICA

La evolución la podemos dividir, para fines didácticos, en dos etapas:

a) **AGRÍCOLA-GANADERA o MANUFACTURERA:** época en que las actividades eran manuales y, en consecuencia, los daños eran causados por la mano del hombre o por animales que manejaba el hombre. Por ello, el único responsable de esos daños era

el hombre, ya sea a título de dolo o de culpa (ambos factores de atribución subjetivos, porque tienen en cuenta la voluntad del hombre-autor del daño). Luego, el mundo fue evolucionando y fue pasando paulatinamente a una etapa **INDUSTRIAL O TECNOLÓGICA**, como consecuencia de la Revolución Industrial, y la irrupción del maquinismo y la era tecnológica. En esta época, podemos decir que la mano del hombre es reemplazada por la máquina y es allí, precisamente, donde comienzan a ocasionarse los grandes daños por la intervención de cosas riesgosas y aparecen los factores de atribución objetivos, que prescinden de la voluntad del hombre-autor del daño. Uno de los más conocidos es el riesgo, es decir, la contingencia o proximidad de un daño, en sus dos vertientes: el riesgo creado (todo el que introduce una cosa riesgosa en la sociedad debe responder cuando cause daños a terceros) y el riesgo provecho (todo el que obtiene un beneficio o lucro por una cosa está obligado a reparar los daños causados a terceras personas).

Diferentes sistemas de reparación de daños: la reparación plena o integral. La limitación de la responsabilidad: tablas o baremos

Las características generales de los distintos sistemas de responsabilidad civil podemos graficarlas de la siguiente forma:

TRADICIONAL DE REPARACIÓN INTEGRAL	SEGURO SOCIAL	RESPONSABILIDAD CIVIL CON TABLAS O BAREMOS
No se establecen topes o límite máximo para las indemnizaciones	No se establecen topes o límite máximo para las indemnizaciones	La indemnización está tarifada mediante tablas vinculantes para el juez
Actividad jurisdiccional discrecional	Tramita por la vía administrativa de la seguridad social	Actividad jurisdiccional acotada al baremo, pero con índices de corrección variables para casos particulares
Rige en Latinoamérica	Rige en Nueva Zelanda, Canadá, Suecia, Dinamarca	Rige en España y Francia

Cambio de terminología y de óptica: de la responsabilidad civil al llamado derecho de daños

RESPONSABILIDAD CIVIL	DERECHO DE DAÑOS
Mira al autor del daño	Mira a la víctima del daño
Tiene en cuenta el daño causado	Tiene en cuenta el daño injustamente sufrido
Se habla de una deuda de responsabilidad del victimario para con la víctima	Se habla de un crédito de indemnización que tiene la víctima
Tienen más relevancia los factores de atribución subjetivos	El lugar preponderante lo ocupan los factores de atribución objetivos (se aplican en el 90% de los casos)
"Castigo" del responsable	Resarcimiento del daño

Presupuestos o elementos de la responsabilidad civil y penal

Para que surja la responsabilidad civil o el deber de responder se necesita la concurrencia de cuatro presupuestos:

1.- Antijuridicidad o ilicitud: es decir, una conducta contraria al ordenamiento jurídico visto en su integralidad (ley, decreto, reglamento, moral, buenas costumbres, principios generales del derecho).

2.- Daño: es decir, una lesión o detrimento a un bien o a un interés jurídico patrimonial o espiritual, individual o colectivo. Es el elemento principal de la responsabilidad civil; por ello, que desde hace unos años se habla de “derecho de daños”, en reemplazo de la antigua expresión “responsabilidad civil”. Ahora bien, para que el daño sea resarcible, deben darse los siguientes requisitos: a) existente o cierto (constatado o susceptible de constatación por el juez al momento de dictar sentencia); b) subsistente (reviste ese carácter mientras no sea reparado por el responsable civil); c) propio (personal del reclamante); d) afección de un derecho subjetivo o un simple interés de hecho protegido por la ley.

3.- Relación de causalidad: es decir, el nexo de causalidad adecuado que debe existir entre la conducta antijurídica y el daño. La causalidad puede ser física o material y jurídica o formal. La primera estudia la relación de los hechos con otros hechos antecedentes o consecuentes y establece si un daño fue empíricamente ocasionado por un hecho; y la segunda, se interesa por la relación de los hechos con los sujetos y así determina si un daño fue jurídicamente producido por un hecho humano.

54

En el caso del accidente de tránsito, vemos que pueden concurrir varias condiciones, pero solo una de ellas reviste la calidad de causa generadora. Esta se establece aplicando el método de la supresión mental hipotética, que consiste en analizar cada condición en forma independiente, hasta clarificar en cuál de ellas, al suprimirla, el hecho (accidente) no se produce.

4.- Factor de imputabilidad o atribución legal de responsabilidad: es decir, cuál es el fundamento que da el legislador para imputar responsabilidad a un sujeto que ha causado un daño (o, dicho de otro modo, el por qué la ley hace responsable a una persona del daño que ha ocasionado). Los factores de atribución pueden ser subjetivos u objetivos. Los primeros tienen en cuenta la voluntad del sujeto: culpa-omisión de las diligencias que exigiera la naturaleza de la obligación, en sus versiones de imprudencia-hacer más de lo debido, negligencia-hacer menos de lo debido o impericia-desconocimiento o no cumplimiento de las reglas y métodos propios de la actividad o profesión (ejemplo: aquel que sale a circular con un vehículo que no reúne las condiciones de seguridad necesarias exigidas por la ley, además lo hace a exceso de velocidad y, por si fuera poco, se trata de un chofer profesional; otro caso es el dolo, es decir, el hecho ejecutado a sabiendas y con intención de dañar a otro en su persona o bienes). Los segundos, es decir los objetivos, suponen la supresión de la culpa, es decir, que no es imputable moralmente el sujeto autor del daño (riesgo-contingencia o proximidad de un daño o vicio-defecto o detrimento de la cosa que la hace impropia para su destino final).

A su vez, para que surja la responsabilidad penal, se requiere la comisión de un hecho que, por acción u omisión (dolosa o culposa), pueda ser imputable penalmente al autor. La conducta debe ser típica (contenida previamente como figura delictiva en el Código Penal), antijurídica (contraria a la normativa penal) y culpable (que pueda ser imputable subjetivamente al autor). También es necesaria la acreditación del nexo de causalidad adecuado entre la conducta antijurídica y el resultado.

Diferencias sustanciales entre la responsabilidad civil y penal

RESPONSABILIDAD CIVIL	RESPONSABILIDAD PENAL
Derecho Privado	Derecho Público
Interés particular: resarcimiento del daño	Interés social: represión del delincuente
En caso de duda en la aplicación del derecho o en la interpretación de los hechos: rige el principio <i>in dubio pro victimae</i>	En caso de duda en la aplicación del derecho o en la interpretación de los hechos: rige el principio <i>in dubio pro reo</i>
Responden tanto el autor material del hecho como el civilmente responsable (persona física o jurídica)	Responden únicamente el autor material y partícipes del hecho a título personal (persona física)
Se aplican factores de atribución subjetivos (culpa o dolo) y objetivos (riesgo o vicio de la cosa, garantía legal, etc.)	Se aplican únicamente factores de atribución subjetivos (culpa o dolo)
Se indemniza el daño consumado	Se pena el delito consumado y también la tentativa

Obligaciones y responsabilidad del Estado, direcciones de vialidad, tránsito y transporte, o concesionarios viales con relación a la seguridad vial

Haremos una enumeración meramente orientativa de las obligaciones relevantes que tiene la autoridad con competencia en materia vial y que correlativamente son nuestros derechos como usuarios viales —seamos conductores o peatones—, y que, ante su incumplimiento total o parcial, o cumplimiento defectuoso o tardío, generan la responsabilidad penal y/o civil de la autoridad, siempre que, luego de analizar la mecánica del accidente en el plano de la relación causal, se determine que esa falta fue la causa adecuada del daño (accidente) padecido por el usuario y, asimismo, luego de verificar si a este último le cabe algún grado de responsabilidad en el evento.

a.- Estado (nacional, provincial o municipal, direcciones de vialidad, tránsito y transporte)

- Es autoridad jurisdiccional en materia de tránsito y tiene siempre un deber primario para con la sociedad, en una materia de importancia vital y colectiva como el tránsito vehicular. Debe garantizar la circulación en perfectas condiciones de seguridad vial ejercitando sus funciones inherentes de policía de tránsito (reglamentación, control y ordenamiento del tránsito vehicular, como prohibir la circulación de aquellos automotores que no reúnan las condiciones de seguridad reglamentarias y necesarias para poder circular sin riesgos para terceros) y policía de seguridad (prevención y represión de delitos sufridos por automovilistas al momento de la conducción de rodados).

- Confecciona el Sistema de Señalamiento Vial con todos los requisitos de uniformidad de forma, tipología de letra del mensaje, etc, que deben reunir las señales viales.
- Entrega al concesionario vial (empresa de capital público, privado o de economía mixta) el terreno o la obra en concesión, cuando se celebren contratos de concesión de obra pública mediante el cobro de tarifa o peaje, para la construcción, reparación, mantenimiento o conservación de carreteras.
- Fiscaliza el fiel cumplimiento de las obligaciones del concesionario.

b.- Concesionario vial

- Construye la obra (camino y demás instalaciones) o la reconstruye, cuando se trate de una vía ya trazada al momento de la concesión.
- Mantiene y conserva la obra (pavimento, banquetas, alcantarillas, desagües, iluminación y semaforización, corte de pastos y malezas, señalamiento, barandas de defensa, etc.) en todo lo que se denomina la zona del camino, que comprende no solo la carretera, sino todas las instalaciones anexas y comprensivas de la concesión hasta el límite geográfico de los terrenos linderos; es decir, suprime de la autovía cualquier defecto inherente a la misma (roturas, montículos, baches, ondulaciones) u obstáculo inerte extraño a ella, ya sea que se encuentre en estado sólido, líquido o gaseoso (piedras, restos de siniestros viales, manchas de aceite o combustible, arena, barro, etc.).
- Está provisto de todas las instalaciones, equipos y personal necesarios para las tareas de construcción y mantenimiento de la obra.
- Presta los servicios en forma ininterrumpida durante las 24 horas y con un alto nivel de eficiencia.
- Ejerce el poder de policía de tránsito y seguridad en forma supletoria ante la ausencia de autoridad pública.
- Coloca señalizaciones de emergencia en los casos de suspensión total o parcial del tránsito vehicular (señalización preventiva y transitoria).
- Instala y mantiene las señales de tránsito permanentes: las horizontales, verticales y aéreas, y también la iluminación en determinados lugares estratégicos de la carretera que así lo requieran.
- Auxilia a personas y vehículos involucrados en casos de accidentes (auxilio médico —primeros auxilios— y/o mecánico, extinción de incendios, sistemas de telefonía o postes parlantes SOS).
- Recibe, registra, tramita y contesta denuncias y reclamos (administrativos y judiciales) de los usuarios, en los libros de quejas debidamente visados por la autoridad de control que se encuentran a disposición en las estaciones de peaje y en los tribunales.
- Suspende total o parcialmente la circulación vehicular cuando circunstancias climáticas extraordinarias puedan ocasionar daños a los usuarios (tornados, vientos huracanados, abundante nieve, neblinas espesas y cerradas que reducen notablemente la visibilidad).

- Instala y mantiene dispositivos que mitigan la contaminación sonora en determinados lugares estratégicos de la carretera que así lo requieran (instalación de pantallas acústicas).
- Abona al Estado concedente el canon mensual correspondiente.
- Entrega la obra (camino y demás instalaciones) al Estado en perfectas condiciones de uso y conservación una vez finalizada la concesión.

Distintos supuestos: análisis de casos prácticos. Jurisprudencia

Resulta pertinente hacer una enumeración sumaria de los fallos paradigmáticos de la justicia argentina y española que marcan nuevos rumbos en materia de prevención y seguridad vial, y que todo aquel interesado en leerlos en extenso los podrá consultar ingresando al sitio web www.martindiegopirola.com.ar / Solapa de Apéndice legislativo / Artículos varios, información general y jurisprudencia / Fallos importantes:

1.- AMPARO: un fallo ejemplar en materia de amparo en el ámbito de las concesiones viales. El juez federal de Junín hizo lugar a la acción de amparo promovida por un vecino, condenando a Nuevas Rutas S.A. a adoptar las medidas de seguridad vial necesarias (señalización, iluminación, colocación de semáforos de corte, construcción de dársenas, etc.) que terminen con los innumerables accidentes de tránsito ocurridos en los cinco cruces peligrosos que presenta la Ruta Nacional N° 7 al atravesar la citada ciudad bonaerense. (JFed., Junín-Buenos Aires, Argentina, 19-11-98, “Meza, Jorge A. c. Nuevas Rutas S.A. s. acción de amparo”).

2.- AMPARO: la Cámara en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en un fallo unánime, confirmó la sentencia dictada por el juez Fabio Treacy (a cargo del Juzgado Contencioso Administrativo y Tributario N° 3), en marzo de este año, en la que se hizo lugar a una acción de amparo promovida por un vecino de la autopista 25 de Mayo, condenando a Autopistas Urbanas SA. (AUSA) y al gobierno de la ciudad de Buenos Aires a que adopten las medidas necesarias para lograr una sustancial reducción de la contaminación sonora proveniente de la autopista 25 de Mayo. (CCAyT, Sala I, Buenos Aires, Argentina, Octubre de 2003, “Barragán, José Pedro c. GCBA y otros s. amparo (art. 14 CCABA)”).

3.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Nacional Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ratifica la responsabilidad de la empresa concesionaria vial por los daños materiales causados por la existencia de un derrame de combustible en la carretera que provocó la salida del automóvil de la banda asfáltica y/o su posterior vuelco. (CNCiv., Sala F, Argentina, 08-08-03, “Ceí, Iris Beatriz c. Camino del Atlántico S.A.C.V. s. daños y perjuicios”).

4.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Civil y Comercial de San Isidro resolvió extender solidariamente la condena de más de medio millón de pesos (US\$ 166.000) a la empresa Autopistas del Sol S.A. por el mal diseño (falta de banquina) de uno de los tramos de la autopista Panamericana, en circunstancias en que el automóvil del actor sufrió un desperfecto mecánico y, a falta de un lugar mejor, tuvo que detenerse en el primer carril de circulación de la derecha, momento en que otro automovilista que avanzaba en el

mismo sentido no lo vio y se lo llevó por delante, causándole al accionante la pérdida de sus dos piernas. (CCiv. y Com., Sala I, San Isidro-Buenos Aires, Argentina, 18-06-02, “R., S. c. Di Carlos y otros s. daños y perjuicios”).

5.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Nacional Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires condenó a la empresa concesionaria vial por los daños materiales y lesiones causados por la deficiente prestación de un servicio de remolque a un automovilista cuyo vehículo había experimentado desperfectos mecánicos (CNCiv., Sala B, Argentina, 09-05-02, “Arin de Juárez, Gladys Elisabet y otro c. Camino del Atlántico S.A.C.V. y otro s. daños y perjuicios”).

6.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Nacional Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires resolvió extender solidariamente la condena a la empresa concesionaria vial por los daños materiales y lesiones sufridas por los actores, las que fueron causadas por el ingreso antirreglamentario a la autopista de un vehículo en contramano (CNCiv., Sala D, Argentina, 18-08-03, “Macchi, Horacio Martín y otro c. Gómez, Pablo Daniel s. daños y perjuicios”).

7.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Nacional Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires atribuyó al conductor del vehículo siniestrado un porcentual de responsabilidad por la omisión del uso del cinturón de seguridad por parte del acompañante accidentado (CNCiv., Sala B, Argentina, Marzo de 2004, “Hermansson, María Silvina c. Brucco, Fernando Gustavo s. daños y perjuicios”).

58

8.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Nacional Comercial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires extendió al Estado Nacional (Secretaría de Transporte) una condena de \$ 475.000 (U\$S 158.333) a favor de un peatón que sufrió la amputación de sus piernas al ser embestido por un colectivo. Debido a la deficiente aplicación del poder de policía y como el transporte circulaba sin seguro, ahora el Estado debe pagar hasta el límite de la cobertura que hubiera correspondido asumir a la aseguradora. (CNCom., Sala D, Argentina, 30-09-04, “Cots, Libia Elda c. Estado Nacional Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos s. daños y perjuicios”).

9.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Nacional Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires condenó a la concesionaria de la ruta 9 a pagar más de 500 mil pesos a la familia de un hombre que murió tras chocar contra dos caballos que yacían muertos en el medio del camino. Pero desligó de toda responsabilidad al Estado Nacional. (CNCiv., Sala D, Argentina, 20-04-05, “Toranzos, Marta Yolanda y otros c. Concanor Sociedad Concesionaria Vial y otro s. daños y perjuicios”).

10.- HOMICIDIO CULPOSO: el Juzgado Correccional N° 1 de la Ciudad de San Juan dictó el procesamiento de un importante funcionario que mandó construir lomos de burro en determinadas calles y con especiales características que ocasionaron la muerte de la víctima (que, guiando su motocicleta, se topó con un lomo de burro, cayendo de la moto y perdiendo la vida días después), por la presunta comisión del delito de homicidio culposo (art. 84, Código Penal). El juzgado entendió probada la acción típica, así como la culpabilidad del imputado, ya que los reductores de velocidad utilizados generaron un peligro mayor, no estando debidamente señalizados. También hizo mención

al art. 902 del Código Civil (1° Juzgado Correccional, San Juan, Argentina, Expte. N° 27.277/01, 04/2005. “Con motivo del fallecimiento de Chirino Silvia Noemí - Actuaciones por fallecimiento”).

11.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Nacional Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires condenó a la empresa concesionaria vial por las lesiones sufridas por el actor como consecuencia del impacto de una piedra arrojada desde un asentamiento habitacional hacia el vehículo en el que se trasladaba como pasajero transportado en forma benévola. (CNCiv., Sala L, Argentina, Setiembre de 2006, “Goitía, Martín Damián c. Covimet S.A. y otros s. daños y perjuicios (Accidente de Tránsito con Lesiones o Muerte)”).

12.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires confirmó el pronunciamiento que condenó a la Municipalidad de Ensenada a resarcir los daños ocasionados por un carro tirado por caballos que colisionó a un automotor. El máximo tribunal provincial consideró que el municipio omitió su deber de policía y custodia al no impedir la circulación de vehículos de tracción a sangre y que esta omisión tuvo relación de causalidad adecuada con los daños. (SCJBA, Argentina, 13-12-06, “Lencina, Rosana Silvia y otro c. Silva, Jorge Omar s. daños y perjuicios”).

13.- DAÑOS Y PERJUICIOS: la Cámara Nacional Civil de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires imputó responsabilidad concurrente a la Dirección Nacional de Vialidad por la omisión en la colocación de iluminación adecuada en el nuevo puente Pueyrredón, lo que contribuyó concausalmente a que un automóvil colisionara con una motocicleta produciéndole la muerte al conductor del vehículo de menor porte (CNCiv., Sala A, Argentina, 07-08-07, “R., F. y otro c. Dirección Nacional de Vialidad y otro s. daños y perjuicios”).

14.- DAÑOS Y PERJUICIOS: El Tribunal Supremo de España ratifica la responsabilidad del Estado en los puntos negros de las carreteras. (STS de España (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª), 23-12-02).

Colisiones con animales sueltos en carreteras: ¿quién es el responsable?

En las carreteras argentinas que atraviesan grandes extensiones de tierras, dedicadas normalmente a explotaciones agrícolas-ganaderas, la colisión con semovientes (preferentemente animales vacunos y equinos) es un hecho corriente en la circulación automotor y ha ocasionado —y lo sigue causando— numerosos accidentes fatales, en su gran mayoría.

El Código Civil argentino establece la responsabilidad extracontractual y objetiva (riesgo creado por el animal) inexcusable del dueño o guardián (para eximirse de responsabilidad, hay que acreditar la culpa de la víctima o de un tercero, por quien no se debe responder, o bien el caso fortuito). Entonces, cuando el animal tiene marca o señal, no hay inconveniente.

El problema se plantea cuando el animal no tiene dueño o cuando se trata de un animal salvaje. Primeramente, los tribunales argentinos dejaban en estos casos a la víctima sin indemnización, ya que decían que el concesionario no tenía la facultad (poder de policía)

para encargarse de retirar los animales del camino. Pero, a partir del año pasado y en virtud de un precedente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, este criterio cambió y se comenzó a hacer responsable al concesionario de peaje.⁷ En definitiva, ahora el concesionario de peaje está obligado a patrullar la ruta (en acción conjunta con la autoridad policial) para evitar el ingreso de animales a la zona del camino y, si es el caso, llegar lo más pronto posible al lugar y retirarlos inmediatamente de la carretera.

Evolución de la jurisprudencia Iberoamericana en la temática

Llegamos a la conclusión de que, en los llamados países del primer mundo, los jueces son mucho más rigurosos en sus fallos a la hora de imponer responsabilidad al Estado y/o al concesionario de peaje, a través de decisiones disuasorias y ejemplificadoras que marcan pautas a seguir con un fuerte contenido en materia de prevención y seguridad vial. Ricardo Lorenzetti acierta cuando dice que la responsabilidad objetiva —que facilita la tarea probatoria a la víctima y le traslada al mismo tiempo la carga de la prueba al dañador, que en nuestro caso es el Estado o una empresa privada— fue pensada precisamente para ser aplicada para las grandes empresas, que son las que abundan en los países del primer mundo, donde hay un régimen adecuado de seguros obligatorios que cubren los riesgos del desarrollo y donde, además, los tribunales gozan de la suficiente independencia política y funcional necesarias para impartir justicia con imparcialidad, circunstancia que no se da necesariamente en todos los países América Latina.

60

A propósito, debemos señalar que, en España, rige el principio de confianza en la normalidad o seguridad del tránsito, sobre todo en autopistas y semiautopistas, que se traduce en que el conductor confía en que, durante la circulación, no va a encontrarse con molestias, inconvenientes u obstáculos, en virtud del deber de vigilancia que tiene el concesionario de peaje y que se extiende a lo largo de todo el corredor que le fuera concesionado. Por la aplicación de dicho principio, se invierte la carga de la prueba y es el demandado quien debe probar que, en el caso concreto, adoptó y agotó todas las diligencias necesarias en cuanto a mantenimiento y seguridad de la vía en cuestión, pero igualmente se produjo el accidente.

Después de todo, y con respecto a la confianza, pensamos que en el tema que nos convoca, las carreteras latinoamericanas están lejos de provocar en el automovilista esa sensación de confianza real en la seguridad de la circulación.

⁷ ACSJN, Argentina, 21-03-06, "Ferreira, Víctor Daniel y Ferreira, Ramón c. VICOV S.A. s. daños y perjuicios". En el mismo sentido, se pronunció la CSJN, Argentina, 07-11-06, "Bianchi, Isabel del Carmen Pereyra de c. Buenos Aires, Provincia de y Camino del Atlántico S.A. y/o quien pueda resultar dueño y/o guardián de los animales causantes del accidente s. daños y perjuicios" y "Martínez Lamas, Manuel c. Buenos Aires, Provincia de y otros s. daños y perjuicios". Para consultar en extenso dichos fallos, se puede ingresar al sitio web www.martindiegopirola.com.ar / Solapa de Apéndice legislativo / Artículos varios, información general y jurisprudencia / Fallos importantes. También recomendamos la lectura de nuestro artículo: *Animales sueltos en rutas concesionadas. Un esperado y trascendente fallo de la Corte Suprema Nacional que modifica su anterior doctrina en beneficio de la seguridad vial de los usuarios de rutas con peaje, ingresando al sitio referido / Solapa de Publicaciones / Artículos / Responsabilidad civil (accidentes de tránsito en carreteras y autopistas).*

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL: FUNDAMENTOS, FUNCIÓN, CARACTERÍSTICAS GENERALES, ACTIVIDADES CUBIERTAS, FONDO DE GARANTÍA

El seguro de responsabilidad civil se instituye con el fin de acompañar y cubrir adecuadamente los, a veces, inevitables riesgos del desarrollo humano, permitiéndole a un sujeto trasladar las consecuencias dañosas de un evento económicamente desfavorable a otro que es el asegurador, a cambio del pago de un precio (que se llama prima en el Derecho de Seguros). Lo dicho se traduce en la práctica en la celebración del contrato de seguro. Entonces, mediante el seguro de responsabilidad civil, se cubren todos los daños que una persona (llamada asegurado) ocasiona a terceros.

El seguro de responsabilidad civil es hoy el más usual dentro de los seguros de daños patrimoniales y representa grandes ganancias para las compañías aseguradoras. A su vez, dentro de las coberturas de responsabilidad civil, la más importante es el seguro obligatorio del automotor. En algunos países, como Ecuador, Perú y Bolivia, recibe el nombre de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que comprende todo vehículo autopropulsado, es decir, automóviles, camiones, acoplados, colectivos, motocicletas, por lo que todo lo referido al seguro de responsabilidad civil en general es directamente aplicable al régimen del seguro obligatorio del automotor.

Mediante el seguro de responsabilidad civil, el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado, por cuanto deba a un tercero, en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, como consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido, a cambio del pago de una prima que debe pagar el asegurado al asegurador.

Atento a ello, podemos decir que el seguro de responsabilidad civil cumple una función económica (mantener indemne, es decir, sin daño, el patrimonio del asegurado) y también una función social, que en ciertas ramas (por ejemplo, automotores), por el riesgo y masividad de la actividad asegurada y el interés social comprometido, ha llevado a convertirlo en obligatorio, para que todas las víctimas eventuales de la circulación vehicular obtengan una reparación, como derivación del principio de socialización del daño que va a ser abonado a la víctima por esa comunidad de primas que pagan todos los asegurados.

Algunos autores, creemos que de modo exagerado, consideran que esta protección económica del seguro genera en el sujeto asegurado una actitud psicológica contraproducente, pues despierta un sentimiento de impunidad que desemboca en la siniestralidad vial. No obstante, esto es contrarrestado en las leyes de seguros con la reglamentación sobre el dolo o culpa grave del asegurado, como causales de exclusión de cobertura por parte del asegurador, que analizaremos más adelante.

Así, debemos decir que el parque automotor ha aumentado y, en consecuencia, el índice de motorización social se incrementó; además, los vehículos son cada vez más veloces, y todo ello hace que la conducción vehicular se convierta en una actividad riesgosa potencialmente generadora de daños. Como dice el prestigioso jurista argentino

Ricardo Lorenzetti, parece que el automóvil, de ser un bien para satisfacer las necesidades del hombre, no en pocas circunstancias se transforma en un mal por las consecuencias fatales y desastrosas de su utilización irresponsable.

La cobertura de responsabilidad civil la podemos aplicar a las siguientes actividades (en algunos casos, es obligatoria la contratación del seguro y en otras facultativo):

- automotores;
- riesgos derivados de la mala *praxis* en el ejercicio profesional (lo que se conoce como responsabilidad civil profesional; la más usada es la cobertura de mala *praxis* médica —que, en Argentina, es obligatoria para los médicos que trabajan en hospitales públicos—, aunque se ha ido ampliando a las demás actividades profesionales);
- por los daños ocasionados por administradores y representantes de sociedades comerciales;
- responsabilidad por productos elaborados;
- responsabilidad por contaminación ambiental (lo que se conoce como daño ambiental), ya sea del aire, de las aguas o los perjuicios ocasionados por el ruido (en Argentina, la Ley General del Ambiente obliga a las empresas que operan con residuos tóxicos o contaminantes a contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños ambientales);
- transporte terrestre;
- seguro marítimo, aeronáutico y espacial;
- por daños ocasionados mediante el comercio electrónico;
- por daños ocasionados por titulares de concesión de servicios públicos;
- por los daños ocasionados por los funcionarios del Estado en el ejercicio de sus funciones, y;
- responsabilidades por espectáculos deportivos (a propósito, en Argentina, existe una ley que obliga al organizador de un espectáculo deportivo a la contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra los eventuales daños que puedan sufrir los espectadores dentro del estadio y al momento de desarrollo de la competencia).

En definitiva, se puede asegurar cualquier actividad lícita que represente riesgos para terceros.

Ahora, analizaremos paso a paso la definición que dimos del seguro de responsabilidad civil:

a) Mantener indemne al asegurado: esta es la obligación principal que tiene el asegurador y comprende: el pago de la indemnización debida al tercero damnificado; el pago de los gastos, y costas judiciales y extrajudiciales devengados para resistir la pretensión del tercero (honorarios de peritos y abogados y cualquier impuesto de sellos o tasa de justicia que deba abonarse); el pago de las costas de la defensa en el proceso penal

cuando el asegurador la asuma; y el pago inmediato al tercero de los gastos de sanatorio o velatorio.

b) Pago al tercero reclamante: se llama tercero, porque las partes sustanciales del contrato de seguro son el asegurador y el asegurado, y es la víctima que reclama un tercero ajeno o extraño a dicho contrato. A su vez, este tercero puede ser un conductor, peatón o pasajero transportado. Si bien muchas legislaciones (por ejemplo, Francia, España y Brasil, que lo establece en el art. 788 del nuevo Código Civil que entró en vigencia a partir del año 2003) prevén la acción directa del tercero damnificado en una acción judicial contra el asegurador del responsable, en los ordenamientos latinoamericanos, el tercero no tiene acción directa contra el asegurador del responsable, sino que debe demandar conjuntamente al asegurado y citar en garantía al asegurador (por eso, algunos dicen que se trata de una acción directa no autónoma).

c) Responsabilidad prevista en el contrato de seguro: esto se refiere a la extensión y límites de la cobertura asegurativa que debe brindar el asegurador. Es lo que se denomina riesgo cubierto.

d) Hecho ocurrido en el plazo convenido: es lo que se denomina siniestro (hecho imprevisto o incierto), es decir, el accidente de tránsito. Usualmente, el seguro de responsabilidad civil automotor es anual.

e) Pago de la prima que debe pagar el asegurado al asegurador.

También el seguro obligatorio automotor debe complementarse con la implementación de un fondo de garantía, que indemnice en forma supletoria o subsidiaria al tercero damnificado en los siguientes casos:

- reparar los daños causados por un autor desconocido, o aunque conocido, sea insolvente, que no se halle asegurado o lo esté en forma insuficiente (a propósito, comenta Tabasso que, en el Reino Unido, constituye una falta considerablemente más grave circular sin seguro que hacerlo sin licencia), y;
- reparar los daños en aquellos supuestos en que el asegurador se encuentre en insolvencia patrimonial.

Este fondo está formado básicamente por una contribución que hacen todas las compañías de seguros autorizadas a comercializar seguros de responsabilidad civil (por ejemplo, seguro automotor) y por un porcentaje del fondo de primas que pagan todos los asegurados. Se trata de una norma que se halla asentada sobre la base de principios, tales como la solidaridad y socialización del daño, y la justicia distributiva de las pérdidas.

Debemos decir que ese fondo de garantía funciona con éxito en Francia, donde está previsto por la ley del 5 de julio de 1985, vigente, llamada “ley Badinter”, sobre accidentes de la circulación, que estatuye el seguro obligatorio de automotores y el fondo de garantía. También en España, el régimen de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (Ley N° 30/95) crea el seguro obligatorio del automóvil y el consorcio de compensación de seguros, que funciona en los casos de falta de aseguramiento, identificación o insolvencia del sujeto responsable, teniendo

la víctima acción directa contra dicho consorcio. Pero, no ocurre lo mismo en América Latina, donde no se encuentran reglamentados o, en caso de estarlo, no tienen aplicación práctica.

Seguro obligatorio de responsabilidad civil del automotor: situaciones incluidas y excluidas de la cobertura. Dolo o culpa grave del asegurado. Fallas del sistema. La realidad latinoamericana

Ahora bien, existen casos en los que la compañía aseguradora no está obligada a indemnizar al tercero damnificado, debido a que se encuentra acreditado que el siniestro (accidente de tránsito) fue causado con dolo o culpa grave del propio asegurado (esta es una disposición establecida por la totalidad de las normativas latinoamericanas en la materia).⁸

Con respecto a los conceptos de dolo y culpa grave en materia de seguros, el primero no requiere mayor explicación, ya que se da cuando el asegurado actúa con intención de provocar el siniestro (se asemeja mucho a la concepción penal del “dolo eventual”, es decir, cuando el asegurado se representa como probable el resultado dañoso —accidente—, pero le es indiferente y actúa igualmente). El autor quiere la acción e indirectamente también quiere el resultado. En cuanto al segundo, no basta para excluir la cobertura la imputación de simples culpas o meras negligencias del asegurado, ya que estas están amparadas por la cobertura del seguro; tiene que tratarse de una conducta extrema, grosera, gravísima, sumamente acentuada del asegurado, que constituya una infracción a la debida diligencia o a los deberes objetivos de cuidado, lindante con el dolo, una manifiesta despreocupación en la que no hubiera incurrido el asegurado de no existir el seguro, es decir, que el asegurado provoca el siniestro en forma conciente a sabiendas de que está asegurado, pretendiendo de esa manera que el asegurador lo indemnice a él (por ejemplo, el caso de auto-robo o facilitación del hurto del vehículo) o bien al tercero damnificado (el caso del accidente de tránsito con daños a bienes o integridad física de terceros).

64

Algunos autores entienden que el concepto de culpa grave de la ley de seguros se identifica con la noción criminal de “culpa con representación”, es decir, cuando el asegurado representa el riesgo (posibilidad de ocurrencia del resultado dañoso) como más o menos probable, aunque sin quererlo, pero le es indiferente y actúa igualmente. En otras palabras, el asegurado lleva adelante la acción (sin intención, es decir, con negligencia, imprudencia o impericia), y sin querer causar el resultado (siniestro).

Y para distinguir ambos conceptos, hay que analizarlos a través de un ejemplo: si yo (asegurado) conduzco mi automóvil por una ciudad a 100 km/h y veo un peatón que está cruzando la calle por lugar habilitado, pero confiando en mi pericia conductiva no disminuyo la velocidad creyendo que voy a poder evitar el impacto y lo atropello, cometo una conducta dolosa con dolo eventual, porque yo me representé el resultado como probable, pero me fue indiferente y no depuse mi actitud. Ahora bien, en el mismo

⁸ Para una análisis más completo de la cuestión, recomendamos la lectura de nuestro trabajo “El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil”, ingresando al sitio web www.martindiegopirota.com.ar / Solapa de Publicaciones / Artículos / Temas de responsabilidad civil y seguros.

ejemplo, habrá culpa grave (imprudencia) si yo veo al peatón cruzar la calzada, pero me parece improbable que lo puedo atropellar, cosa que finalmente sucede; pero, si yo hubiera sabido que lo iba a atropellar hubiera depuesto enseguida mi actitud (en este caso, disminuido la velocidad). El tema pasa por la conciencia de evitar el resultado.

Las pautas a tener en cuenta necesariamente para que el dolo y la culpa grave sean causales de exclusión de cobertura por parte del asegurador en el seguro contra la responsabilidad civil son las siguientes:

- propio o personal del asegurado o tomador;
- debe haber sido la causa adecuada del siniestro (anterior o concomitante);
- su configuración es de interpretación restrictiva (en caso de duda sobre el alcance de la cobertura asegurativa, hay que optar por la subsistencia de la obligación del asegurador), y;
- oponible al tercero damnificado.

La jurisprudencia argentina ha considerado que es culpa grave: conducir en estado de ebriedad (alto grado de alcoholemia o superior al límite máximo legal permitido); circular a exceso de velocidad (pérdida del dominio del automotor); y exceso de ocupantes respecto de la capacidad del vehículo. Por otro lado, afirma que no se configura la culpa grave (porque no ha sido causa adecuada del siniestro): cruzar el semáforo con luz roja; circular a exceso de velocidad (superior al límite máximo legal permitido); circular en contramano; conducir en estado de ebriedad (bajo grado de alcoholemia).

En España, el régimen de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (Ley N° 30/95), que fue impulsada por el sector asegurador, establece un sistema de responsabilidad civil con tablas o baremos vinculantes para el juez, pero con índices de corrección variables para casos concretos y, además, no se excluye la cobertura asegurativa cuando el siniestro es causado por culpa grave (no está incluido el dolo) del asegurado, dándole luego la posibilidad al asegurador de repetir contra el asegurado lo que abonó en concepto de indemnización al tercero damnificado. Este es el sistema al que tienden los países del primer mundo, que, por alcanzar su población un cierto grado de maduración sociocultural, les permite incluir a la culpa grave del asegurado dentro de la cobertura que debe brindar el asegurador.

Pero, no podemos decir que ocurra lo mismo con los países latinoamericanos; así, por ejemplo, el legislador argentino, por razones de política y técnica legislativa (y cuestiones que se detallan en la exposición de motivos de la citada ley, como las dificultades de probar el dolo, la deficiente organización policial en el interior del país, las dificultades prácticas de una intervención rápida del asegurador para investigar las circunstancias en que se produjo el hecho, las reiteradas situaciones de fraude en el seguro que son los casos de armado o simulación de accidentes), decidió excluir o declinar la cobertura asegurativa cuando el siniestro fue causado por dolo o culpa grave personal del asegurado.

A priori, parece injusto que a la víctima, que es ajena al vínculo contractual entre asegurado y asegurador, le sean oponibles el dolo o culpa grave del asegurado, quedando

liberado el asegurador (con lo que parece que se desvirtúa la función social de la que hablamos), que obliga al tercero damnificado a perseguir el cobro de su indemnización contra el asegurado (que, advertido que su compañía de seguros no le cubrirá el siniestro, rápidamente se insolventará para así evitar que ejecuten su patrimonio). Debemos tener en cuenta que aquí tenemos un régimen normativo específico (Ley de seguros) que así lo establece y que debe aplicarse primariamente, sin perjuicio de la aplicación supletoria y complementaria de los códigos (civil, comercial, penal, etc.) en las situaciones no reglamentadas por la ley de seguros.

Por otra parte, lo que resulta contradictorio es que, si bien el dolo o la culpa grave del asegurado debe ser probada por el asegurador, en el juicio, el tercero damnificado se empeñará en resaltar y acreditar la gravedad de la conducta del asegurado demandado; a la postre, dicha actividad probatoria, amén de beneficiarlo, puede resultar perjudicial a sus intereses al haber contribuido a patentizar aun más la acción temeraria o imprudente desplegada por este último en la producción del siniestro.

Por nuestra parte, pensamos que razones de justicia distributiva del daño reclaman una reforma legislativa en la cuestión analizada, para estar en sintonía con la moderna tendencia mundial en el derecho de seguros.

En cuanto a las fallas del sistema del seguro obligatorio de responsabilidad civil del automotor, podemos señalar las siguientes:

- deficiente control en su cumplimiento = alto porcentaje del parque automotor circula sin seguro;
- alta siniestralidad y litigiosidad = aumento de primas;
- culpa grave del asegurado oponible a la víctima + insolvencia del asegurado = víctima sin indemnización;
- actividad probatoria de la víctima en juicio para acreditar la gravedad de conducta del asegurado = puede resultarle perjudicial al propio actor, y;
- doctrina y jurisprudencia no se ponen de acuerdo en quién es el verdadero beneficiario del seguro.

En cuanto a la realidad latinoamericana, nos parece que el seguro obligatorio del automotor es una norma con enormes beneficios para la sociedad toda y que, mal o bien, se encuentra regulado en América Latina, pero para que cumpla con la función económica y social para el cual fue diseñado, deben extremarse los controles para exigir su cumplimiento, ya que en esta materia, como quizá en otras, tenemos leyes que en la práctica no se cumplen, quizá sea por esa mala costumbre que tenemos los latinoamericanos de copiar en bloque aquellas normas de los países del primer mundo, sin previamente analizar si la realidad socioeconómica y cultural de nuestros países nos permitirá su aplicación lisa y llana.

Así, por ejemplo, en Argentina se estima que alrededor del 40% del parque automotor circula sin seguro. Entonces, nos preguntamos, de qué sirve la obligatoriedad. Nos parece

oportuno rescatar lo dispuesto por el párrafo final del art. 140 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del Ecuador que establece que ningún vehículo podrá ser matriculado si su propietario no presenta el original del correspondiente contrato de seguro vigente.

Por otra parte, no podemos negar el considerable aumento de los accidentes de tránsito y, como consecuencia de ello, ocurre lo propio con los juicios por daños y perjuicios. Entonces, este aumento en la siniestralidad vial y en la litigiosidad, repercute directamente en el incremento de las primas de seguro que todos debemos abonar como asegurados, ya que las compañías de seguros, al aumentar el riesgo de accidentes y de juicios en su contra (y en el de sus asegurados), se ven obligadas a trasladar dicho aumento al costo del seguro, por el tema de las reservas técnicas que están obligadas a hacer.

Debemos repensar la norma en cuestión y analizar qué tipo de seguro de responsabilidad civil automotor queremos para nuestros países: si un seguro de los llamados “con culpa” (por ejemplo, como rige en Argentina), en los que el asegurador no indemniza al tercero damnificado inmediatamente de ocurrido el accidente, sino que primeramente investiga la mecánica de ocurrencia del siniestro y la consecuente responsabilidad del asegurado; o, por el contrario, optamos por los “seguros *non-fault* o sin culpa” (responsabilidad por riesgo creado por el uso del vehículo automotor, como rige en España o Francia), en los que la compañía aseguradora paga a la víctima y luego ve la conveniencia de repetir lo abonado contra el autor del daño.

Por último, es imprescindible que examinemos a qué función del seguro de responsabilidad civil le damos prioridad o preeminencia, si a la económica (mantener indemne, es decir, sin daño, el patrimonio del asegurado) o a la social (evitar que la víctima quede sin indemnización). Pareciera que en los “seguros con culpa”, la preferencia está puesta en la función económica, mientras que en los “seguros sin culpa”, se le da mayor importancia a la función social.

El sistema español: análisis de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (Ley 30/1995)

Como adelantamos en el punto anterior, la normativa analizada fue impulsada por el sector asegurador para remediar una disparidad de criterios judiciales en orden a la determinación de cuantías indemnizatorias, no corregida por el sistema procesal de recursos, lo que era causa de inseguridad jurídica y de agravios comparativos en una materia de incidencia colectiva y especialmente sensible para la ciudadanía, como son los accidentes de la circulación. Con anterioridad a la aprobación de la ley, el problema se intentó solucionar mediante la aprobación de un sistema tabular de cuantificación de los daños personales meramente orientativo que, sin embargo, no consiguió el efecto perseguido, lo que motivó que, finalmente, el legislador optase por imponerlo de modo vinculante.

Si bien, en un principio fue cuestionada por la jurisprudencia de los tribunales inferiores y por calificada doctrina, luego fue ratificada su constitucionalidad por el Tribunal Constitucional en sentencia 181/2000, de 29 de junio.

Razones para justificar su dictado

- alta siniestralidad vial y litigiosidad consecuente;
- naturaleza de los daños ocasionados y su relativa homogeneidad;
- aseguramiento obligatorio del riesgo;
- creación de fondos de garantía (Consortio de Compensación de Seguros - CCS), y;
- tendencia a la unidad normativa en la UE.

Pilares fundamentales del sistema

- objetivación de la responsabilidad (responsabilidad por riesgo creado por el uso del vehículo automotor);
- socialización del daño;
- obligatoriedad del seguro para todos los propietarios de vehículos a motor (límites, € 350.000 por daños a las personas y € 100.000 por daños a los bienes).

Doble régimen de responsabilidad

- daños a las personas = responsabilidad objetiva (riesgo creado)
- daños a los bienes = responsabilidad subjetiva (conf. arts. 1902, Código Civil, y 109 y ss. Código Penal) FUERA DEL SISTEMA.

68

Causas de exoneración de responsabilidad

- culpa exclusiva de la víctima;
- fuerza mayor extraña a la conducción, y;
- hecho de un tercero externo al ámbito de la circulación.

Síntesis del sistema

- se aplica a la valoración de todos los daños a las personas (patrimoniales y espirituales) en accidentes de la circulación;
- se aplica a los accidentes de la circulación causados por el riesgo del automóvil o conducta culposa (penal o civil) del conductor, excluido el dolo;
- darán lugar a indemnización: la muerte, las lesiones permanentes, invalidantes o no, y las incapacidades temporales;
- se establecen seis tablas de valoración vinculantes para el juez, con factores de corrección variables que tienen en cuenta circunstancias particulares de la víctima;
- la culpa de la víctima opera como elemento corrector de disminución de la indemnización;
- la víctima tiene acción directa contra la aseguradora del responsable y contra el Consorcio de Compensación de Seguros.

BIBLIOGRAFÍA



ARAVENA ARREDONDO, Leonardo (1994). *Régimen del Tránsito. Leyes vigentes*, Ed. Jurídica de Chile, Santiago. Chile.

LÓPEZ-MUÑIZ GOÑI, Miguel (1995). *Accidentes de Tráfico; Problemática e Investigación*, Ed. Colex, Madrid. España.

PIROTA, Martín Diego (1999). *Responsabilidad por daños derivados del peaje. La responsabilidad del concesionario y del Estado. Exégesis-legislación-doctrina-jurisprudencia. Análisis de casos prácticos*, Ed. de Belgrano, Buenos Aires. Argentina.

(2000)

Peaje y Responsabilidad Civil. Los accidentes de tránsito en rutas concesionadas. La responsabilidad del concesionario y del Estado. Enfoque teórico-práctico. Análisis de casos relevantes, Ed. Lumiere, Buenos Aires. Argentina.

(2003)

Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas. La responsabilidad del Estado y del ente concesionario vial. Análisis dogmático y jurisprudencial. Modelos de demanda por daños y perjuicios derivados de accidentes de la circulación, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe. Argentina.

(2004)

“Derecho Vial: Un enfoque diferente sobre la responsabilidad del Estado y de los concesionarios viales por accidentes de tránsito en carreteras y autopistas”, Revista Novel Iuris, Resistencia-Chaco, Año 1 N° 2, Febrero/Marzo de 2004; Lexis-Nexis, fascículo N° 1, 07-04-04, sección doctrina, págs. 16/24; Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros, Colombia, N° 21, mayo; y elDial.Express, Edición on line, Buenos Aires, 10 de junio, www.eldial.com.ar - Titulares de la primera plana–Doctrina

Internet: http://www.eldial.com.ar/bases/notas_ea.asp?040610-a.asp

(2007)

“Animales sueltos en rutas concesionadas. Un esperado y trascendente fallo de la Corte Suprema Nacional que modifica su anterior doctrina en beneficio de la seguridad vial de los usuarios de rutas con peaje”, www.martindiegopirota.com.ar - Solapa de Publicaciones – Artículos – Responsabilidad civil (accidentes de tránsito en carreteras y autopistas).

“La señalización vial y su impacto actual sobre el principio de confianza en la normalidad o seguridad del tráfico”, Revista Carreteras, España, 4ª época, N° 151, enero/febrero, pp. 100/102.

“El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil”, www.martindiegopirota.com.ar - Solapa de Publicaciones – Artículos – Temas de responsabilidad civil y seguros.

PUIG PEÑA, Federico (1997). *La defectuosa señalización y sus consecuencias*, V Curso Internacional de Derecho de la Circulación; Conferencias y Comunicaciones – Jefatura Central de Tráfico-Centro Internazionale di Studi Giuridici sulla Circolazione Stradale, Madrid, 1963, págs. 239 y ss.

TABASSO, Carlos (1997). *Derecho del Tránsito – Los principios*, Ed. B de F (Julio César Faira – Editor), Buenos Aires. Argentina.