



La responsabilidad del Estado por el daño causado por automóviles de su titularidad o guarda en supuestos de “transporte benévolo” Primera parte: Recepción jurisprudencial por nuestra Corte Federal

Por Manuel Celedonio Malbrán¹

I. Introducción

El derecho argentino ha registrado una interesante evolución en el campo de la construcción de una teoría general de la responsabilidad estatal, en la cual fue de gran relevancia la contribución de la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, que, en un primer momento tomó el dogma de la irresponsabilidad del Estado para luego pasar a reconocer paulatinamente la responsabilidad estatal.² Es necesario recordar que dicha jurisprudencia significó, en su momento, un considerable adelanto frente a la situación general de irresponsabilidad del Estado que existía en otros países, como Estados Unidos o España.

En ese marco, en esta primera entrega me propongo analizar las soluciones brindadas por nuestro Alto Tribunal en materia de responsabilidad estatal por los daños provocados por automóviles de su propiedad o guarda, entendidos como “cosa riesgosa” en los términos de lo próximamente derogado art. 1113 del Código Civil, en supuestos de “transporte benévolo” de la víctima, para luego ensayar –en una segunda entrega- el impacto de la de la ley 26.944 de Responsabilidad del Estado en esta temática.

II. La responsabilidad del Estado por el daño causado por automóviles de su titularidad o guarda en supuestos de “transporte benévolo”. Marco normativo y doctrina sentada por la Corte Federal.

La evolución de la responsabilidad estatal hacia una responsabilidad objetiva y directa fue fruto de una larga evolución doctrinaria y jurisprudencial desarrollada por nuestra Corte Nacional.

Así, en la construcción jurisprudencial nacional, en el caso de los daños ocasionados por vehículos de titularidad o guarda del Estado, se acudió a lo normado por el art. 1113 del Código Civil, que prevé el régimen de responsabilidad del dueño o guardián de las cosas y que resulta aplicable analógicamente al campo del derecho público. Esa norma establece que *“la obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren... las cosas de que se sirve, o que tiene a su cuidado”*. A su vez *“en los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riego o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder”*.

Finalmente, el art. 1113 aclara que *“si la cosa hubiese sido usada contra la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián, no será responsable”*. En cuanto a esto último, destacada doctrina entiende que si se forzara este argumento al extremo, no sería posible imputar al Estado responsabilidad por los daños causados con o por las cosas de su titularidad o que estén bajo su guarda.³

En cuanto al supuesto previsto en el segundo párrafo del artículo citado -la responsabilidad por el daño causado por el “vicio o riego de la cosa”- constituye una responsabilidad de carácter objetivo,⁴ de modo que la subjetividad del dueño o guardián era irrelevante en términos jurídicos.

¹ Docente de “Derecho Procesal Administrativo” de la Universidad Nacional de Córdoba, de “Derecho Procesal Público” en la Universidad Empresarial Siglo XXI y de “Derecho Administrativo” en la Universidad Blas Pascal.

² Piaggio, Lucas, “La responsabilidad del Estado”, en la obra colectiva: “Análisis del proyecto de nuevo Código Civil y Comercial 2012”, Ed. El Derecho, 2012, p. 519.

³ Balbín, Carlos F., “Curso de Derecho Administrativo”, Ed. La Ley 2008, Tomo II, pág. 416 in fine.

⁴ Respecto de los factores objetivos se ha definido que “son los que no tienen en consideración la reprochabilidad de la conducta del responsable sino alguna otra razón por la cual es justo provocar el desplazamiento de las consecuencias económicas del daño sufrido por una persona hacia otra, para ello el legislador tiene en cuenta valoraciones sociales, económicas, políticas, etc.” Cfr. Kemelmajer de Carlucci, Aída - Parellada, Carlos, “Los factores objetivos de atribución” en libro “Responsabilidad Civil”, Hammurabi, Buenos Aires, 1993, primera reimpresión, p. 188.

Aún cuando aquél pruebe su falta de culpa no puede eximirse de responsabilidad, restándole sólo probar la culpa de la víctima o la de un tercero por quien no deba responder.

Siguiendo este curso de razonamiento, la Corte Suprema de Justicia de la Nación se ha pronunciado en numerosos fallos, considerando que para los daños causados por vehículos cuya guarda o titularidad correspondían al Estado Nacional, resultaba aplicable el supuesto previsto en el segundo párrafo del art. 1113, el “riesgo de la cosa”. Así, en el precedente *“Valle, Roxana Edith c/ Buenos Aires, Provincia de y otro s/ daños y perjuicios”*,⁵ en los que se demandaba a la Provincia de Buenos Aires por los daños y perjuicios sufridos por los familiares de la víctima, embestida mientras circulaba en bicicleta por un móvil policial que se encontraba en plena persecución, la Corte señaló que *“en los accidentes de tránsito en los que interviene el conductor de un automotor y quien circula en una bicicleta resulta aplicable lo dispuesto en el segundo párrafo del art. 1113 del Código Civil, por lo que ante el riesgo de la cosa compete al primero, para exonerar su responsabilidad, la acreditación de la culpa de la víctima o la de un tercero por quien no debe responder”*.⁶

Paralelamente, en lo que hace a accidentes de tránsito en el que la víctima resultaba transportada bajo la modalidad de “transporte benévolo”, la postura de la Corte fue explicitada en el fallo *“Melnik de Quintana, Mirna Elena y otro c/ Carafi, Juan Manuel y otros”*, donde se declaró que el riesgo que acepta la víctima no alcanza al de perder la integridad física o la vida y que la supuesta participación en la creación del riesgo del transportado no implica –salvo circunstancias excepcionales- la culpa de la víctima, ni constituye una causa o concausa adecuada en la producción del daño que permita excluir la atribución objetiva de responsabilidad que el ordenamiento impone del dueño o guardián.⁷

Por último entiendo de suma importancia traer a colación el precedente de nuestro Alto Tribunal *“Borsotti, Diego Juan Francisco c/ Ricchiuto, Gustavo Alfredo y otros”*⁸ en los cuales -si bien la mayoría no ingresó al tratamiento del recurso de queja en virtud del art. 280 del CPCCN- la inoría (Dres. Fayt, Belluscio y Boggiano), hizo lugar a la queja, revocando el pronunciamiento de la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil que había atribuido a ambos conductores del siniestro igual responsabilidad y rechazado la demanda contra el Estado Nacional, por no haberse probado el dominio del automóvil –denunciado como de propiedad del Estado Nacional- en que viajaba la víctima, por haberse omitido diligenciar un oficio al registro de propiedad automotor.⁹

En definitiva, de los precedentes citados puede observarse la postura del Alto Tribunal –previo al dictado de la Ley 26.944- en relación a la responsabilidad del Estado por daños causados con automóviles de su titularidad o guarda, la cual es considerada como “cosa riesgosa” en los términos del art. 1113 del Código Civil, incluso en casos en donde había existido “transporte benévolo”, resultando únicos eximentes de dicha responsabilidad objetiva, la culpa de la víctima o la de un tercero por la que el Estado no deba responder.

Los interrogantes surgen, como veremos en la próxima entrega, a punto de partida de la sanción del nuevo régimen de responsabilidad del Estado y la exclusión de la aplicación del Código Civil, marco normativo al cual la jurisprudencia de la Corte había recurrido tradicionalmente para resolver los casos de “transporte benévolo”.

⁵ CSJN, 10/04/2003, V.5230XXXVI.

⁶ Considerando N° 2 del fallo citado. Asimismo en el caso *“Carbone, Jorge Roque c/ La Pampa, Provincia de y otros s/ daños y perjuicios (accidente de tránsito)”* (CSJN, 10/12/1996, C.368.XXIV) el máximo tribunal entendió que por más que el Tribunal había encontrado penalmente responsable de los delitos de homicidio y lesiones culposas al Sr. Ramos, conductor del camión de propiedad de la provincia demandada, demostrando de manera inexcusable la culpa del conductor en los términos del art. 1102 del Código Civil, igualmente resultaba responsable la Provincia de La Pampa en virtud de los claros términos del art. 1113 de ese texto legal.

⁷ CSJN, 23/10/2001, M.520.XXXV, Cons. N° 7 y 8.

⁸ CSJN., Fallos 316:119, 16/02/1993.

⁹ La minoría entendió que, toda vez que las normas aplicables al transporte benévolo –en las que el actor fundó su pretensión- exigían la consideración de las previsiones del art. 1113 del Código Civil que establece la obligación del dueño o guardián de la cosa de reparar el daño causado, *“resulta arbitraria la sentencia que al no encontrar acreditada en cabeza del Estado Nacional la propiedad del automóvil (...) omitió ponderar –para fijar su responsabilidad- si el vehículo se encontraba bajo su guarda o cuidado –segundo supuesto del art. 1113 CC-. Para ello, debió examinar la exposición del soldado Serrano (...) Asimismo, las constancias de la carpeta siniestral (...) la copia de la cédula de identificación del automotor (...) documentos todos extendidos a nombre del Ejército Argentino (...) que no fueron redargüidos de falsedad...”*.