

Título: Un cambio de paradigma en la responsabilidad de los automovilistas en los siniestros con motovehículos

Autor: Torres Deleau, Eugenia

Publicado en: SJA 04/10/2017, 04/10/2017, 9 -

Cita Online: AR/DOC/4033/2017

Sumario: I. Consideraciones generales.— II. Fundamento accidentológico: el motovehículo y la Ley de Tránsito.— III. La justicia en los accidentes entre motovehículos y automóviles.— IV. Ruptura del nexo causal y carencia de presunción.— V. Conclusión.

I. Consideraciones generales

En nuestro país, existe un gran conflicto en materia de normas de tránsito, pues es una de las potestades que las provincias no delegaron al gobierno nacional. En aquel entonces, tenía sentido, porque los transportes eran a tracción de sangre.

Si bien existe una Ley de Tránsito Nacional (ley 24.449, modificada por ley 26.363), no todas las jurisdicciones han adherido (existe autonomía para adherir o no). Por tal razón, nos encontramos con que la norma va variando de acuerdo a qué jurisdicción se trate. Un claro ejemplo resulta ser los carriles exclusivos de bicicletas en las calles porteñas o de motovehículos en las avenidas de la Ciudad.

Al existir variantes en la regulación de circulación, los conductores de los motovehículos circulan con total imprudencia sobre ruedas. Estos vehículos son riesgosos y, en ciertas ocasiones, incluso más riesgosos que el propio automóvil. No obstante ello, ante un siniestro, nuestro sistema parece solo proteger al conductor del vehículo de menor masa/porte (motovehículo), aunque por su imprudencia (circula infringiendo todas las normas de tránsito y seguridad vial) se produzca el mencionado siniestro.

Si bien desde la Administración se han implementado los carriles exclusivos en las avenidas de la Ciudad, los accidentes siguen ocurriendo, y la imprudencia con que estos conductores se desenvuelven parece no tener límites.

En la mayoría de los casos, los conductores de automóviles resultan ser los responsables aunque no culpables del siniestro con una motocicleta y/o bicicleta. La justicia se inclina siempre a favor de quien sufrió el daño, dando lugar así a una nueva víctima de un daño injusto. En razón de ello, es que espero promover una mejora "justa" en la norma o un cambio "justo" en la forma de abordar e interpretar las mencionadas situaciones.

La circulación de las motos por la vía pública conlleva muchas ventajas para quien las utiliza. La versatilidad de estos vehículos frente a los innumerables problemas de tránsito que encontramos a diario en nuestra utilización de la vía pública ha producido un incremento exponencial de la cantidad de motos que circulan por nuestras calles, rutas y autopistas. Prueba de ello son los índices de venta que han sido publicados en los diferentes diarios del país: el primer trimestre del año 2017, se vendieron 176.605 motos a nivel nacional, un salto de 54,3% con respecto a ese mismo período del año pasado, cuando habían sido 114.467 las unidades comercializadas (es decir, un promedio de 2.848 motos cada 24 horas aproximadamente en los primeros 62 días hábiles del año 2017), lo que arroja un resultado final de venta de seis motovehículos por minuto (1).

En el siguiente cuadro se esquematizan las marcas más vendidas en el mes de abril del 2017:

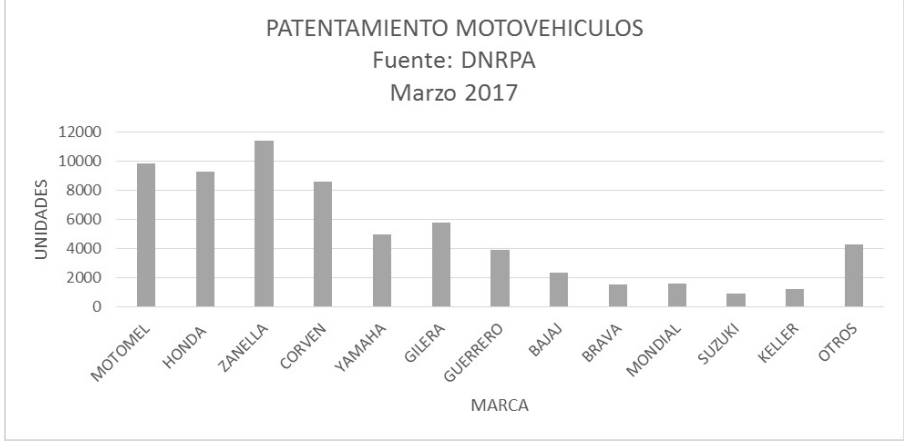
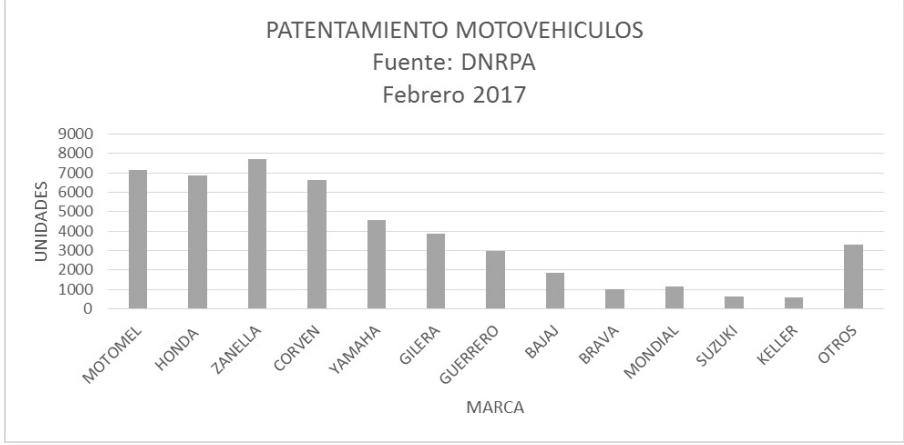
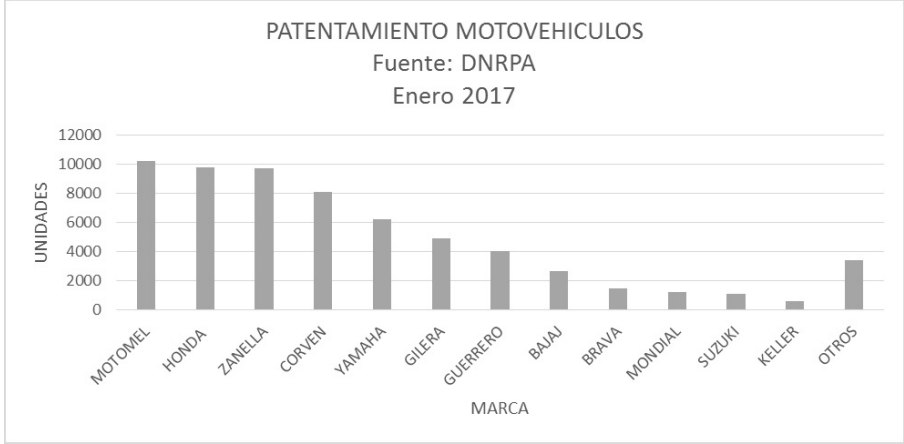
TOP 10 MARCAS - ABRIL 2017							
MARCA	ABR-17	ABR-16	VAR %	MARCA	AC-17	AC-16	VAR %
Zanella	8.862	6.516	↑ 36,00	Zanella	38.189	23.279	↑ 64,05
Motomel	6.959	6.684	↑ 4,11	Motomel	34.633	27.131	↑ 27,65
Honda	6.858	5.283	↑ 29,81	Honda	32.882	21.325	↑ 54,19
Corven	6.265	4.971	↑ 26,03	Corven	29.945	21.947	↑ 36,44
Gilera	4.117	2.775	↑ 48,36	Yamaha	19.568	11.212	↑ 74,53
Yamaha	3.630	2.527	↑ 43,65	Gilera	19.029	10.751	↑ 77,00
Guerrero	2.635	2.186	↑ 20,54	Guerrero	13.418	9.004	↑ 49,02
Bajaj	1.761	1.580	↑ 11,46	Bajaj	8.717	6.749	↑ 29,16
Mondial	1.353	926	↑ 46,11	Mondial	5.280	4.141	↑ 27,51
Keller	1.220	338	↑ 260,95	Brava	5.150	3.189	↑ 61,49

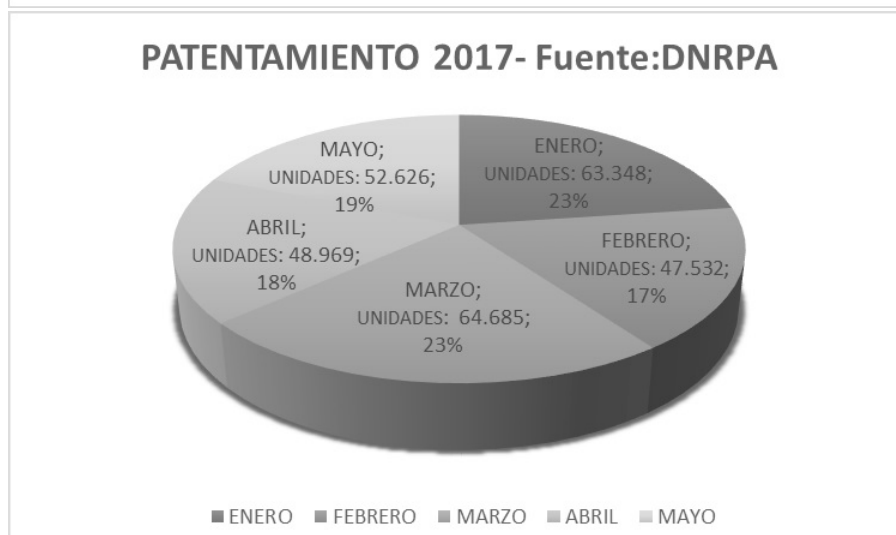
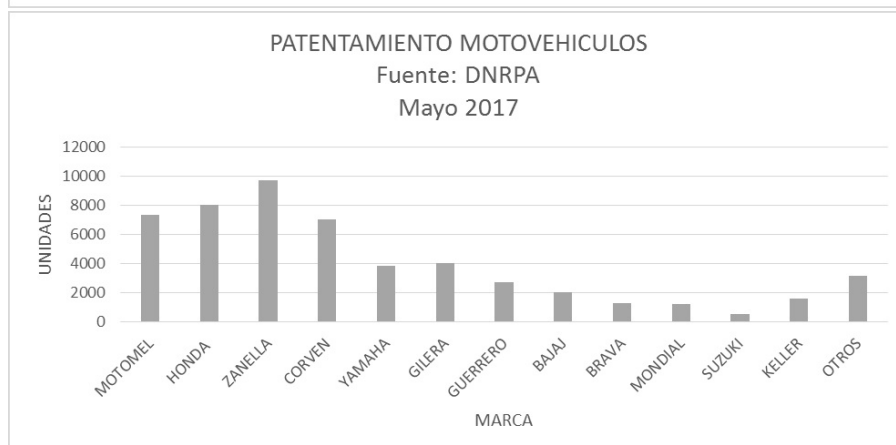
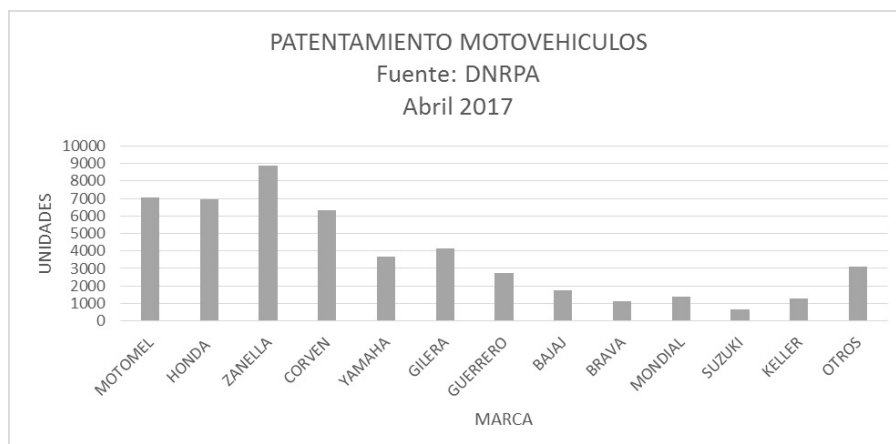
Fuente ACARA

ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina).



Fuente: El Cronista Comercial (27 de abril de 2017).





Este incremento claramente conlleva también el incremento de situaciones de riesgo, tanto para el conductor del motovehículo como para el resto de los usuarios de la vía pública (2), pero ¿por qué suceden los accidentes entre motovehículos y el resto de los vehículos? Para responder a este interrogante, debemos analizar el fundamento accidentalógico.

II. Fundamento accidentalógico: el motovehículo y la Ley de Tránsito

Para analizar el fundamento accidentalógico, primero corresponde remarcar qué se entiende por accidente. El art. 64 de la ley Nacional de Tránsito 24.449 establece con alcance de presunción que "[s]e considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación" y agrega, en cuanto a la responsabilidad, que "[s]e presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron".

El motovehículo (o motocicleta) es una de las definiciones que el legislador se detiene a detallar en la ley 24.449, art. 5º, incs. II) y ñ), cuando nos indica que se entiende por "[c]iclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad" y "[m]otocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h".

Es decir, el conductor de un motovehículo debe cumplir las normas de tránsito y conducirse con prudencia (3), pues su participación implica un riesgo para sí y para los demás, riesgo que debe ser analizado desde el motovehículo (como cosa riesgosa)

como desde su circulación (como actividad riesgosa) (4).

En tal sentido, creemos que los conductores de motocicletas se encuentran obligados a adoptar mayores precauciones que los automovilistas, dado que al margen del daño que puedan provocar a sus usuarios, constituyen un medio de transporte que crea riesgos a los componentes de la sociedad, dada la velocidad que pueden desarrollar en cortos espacios y la gran inestabilidad que poseen (5).

No podemos dejar de advertir que ante un atasco en el tránsito, el conductor de un motovehículo tiene la ventaja de atravesarlo con un grado de dificultad mucho menor que al resto de los conductores de otros vehículos. Estos últimos no tienen más alternativa que armarse de paciencia y esperar que la circulación se vaya liberando para poder desplazarse hacia sus destinos. Pero esa facilidad que tienen los conductores de motovehículos implica avances imprudentes, maniobras que pueden terminar en situaciones dañosas para el resto de los vehículos detenidos e incluso para el propio conductor del motovehículo, que avanza confiado en que puede utilizar ciertos espacios que imprevistamente pueden no estar libres.

No hay que perder de vista que un motovehículo no tiene forma de asegurar con ninguna fijación a su conductor y acompañante, tal como lo haría un cinturón de seguridad en otro tipo de vehículo de cuatro ruedas. Tampoco cuenta con la protección de una carrocería, como sí la poseen otros tipos de vehículos. La doctrina ha considerado: "...las motos son, por definición elementos intrínsecamente peligrosos para sus ocupantes" (6).

Por ello, la ley Nacional de Tránsito 24.449, en su art. 29, indica cuáles son las condiciones de seguridad en general [inc. a)] y, en particular, en el inc. i) se especifica que los motovehículos deben estar equipados con casco antes de ser librados a la circulación. El casco es fundamental como medida de protección primaria, pero no debe ser la única. El art. 40, en su inc. j), profundiza también esta cuestión, indicando que los ocupantes de un motovehículo deben llevar cascos normalizados, y si el mismo no tiene parabrisas, el conductor debe llevar anteojos. Por otra parte, el art. 48, en su inc. a), indica que queda prohibida la conducción de motocicletas para conductores que tengan un valor de 0,2 gramos de alcohol en sangre.

Respecto a la indumentaria que se recomienda para el conductor de motocicletas y su acompañante, figuran los siguientes componentes de seguridad activa y pasiva:

- Casco reglamentario y normalizado que cubra toda la cabeza, con excepción del rostro. Además, deberá estar debidamente sujeto por la cinta de retención o barbijo abrochado.
- Antiparras envolventes que eviten el ingreso de objetos extraños y la sequedad ocular generada por la velocidad del aire.
- Ropa o indumentaria adecuada con material fluorescente o reflectante que contrasten con el entorno de la carretera (chaqueta, pantalón y guantes gruesos, botas).
- Protectores de impacto (v.gr. a) protectores de brazo, situados a unos 5 cm. por encima del hombro y a lo largo del cúbito hasta la muñeca; b) protector del hombro (hombreira), desde el punto situado entre el hombro y el cuello hasta el brazo, ligeramente inclinado hacia adelante; c) protector de la espalda (espaldera), situado en medio de la espalda; d) protector de cuello (conocido como el airbag de la motocicleta), un novedoso sistema de protección denominado "Moveo Brace" que, usado conjuntamente con el casco, es capaz de reducir las lesiones derivadas del propio siniestro, ya sean por rotaciones excesivas o por transferencia de esfuerzos en el hecho de tránsito; etc.). Estas prendas están diseñadas para utilizarse con el atuendo normal y pueden comprarse por separado o ir incluidas en el equipamiento original. Estos elementos protegen contra las heridas provocadas al caerse o al golpearse contra el suelo en caso de accidente. En cuanto a las ventajas que ofrecen los mismos, se pueden mencionar: a) en caso de accidente, evitan la laceración y la abrasión que se producen cuando uno se cae de la moto o se golpea contra la carretera; b) evitan y reducen la gravedad de las contusiones, fracturas, desgarros musculares y daños colaterales.

La Ley Nacional de Tránsito también establece que los conductores deben atender a las siguientes condiciones a la hora de conducir:

- a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad.
- b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.
- c) Cualquier maniobra deberá ser advertida previamente y realizarse con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.
- d) Utilizar únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.
- e) El conductor debe circular en todo momento a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así, deberá abandonar la vía o detener la marcha.

III. La justicia en los accidentes entre motovehículos y automóviles

Durante mucho tiempo se ha juzgado duramente al automovilista por ser quien conduce el vehículo de mayor porte en colisión con otro menor, aun cuando se admitiera prueba en contrario, situación que es conocida por los conductores de motovehículos, quienes saben que ante un siniestro siempre van a salir beneficiados. Por tal razón, se desplazan por las calles con total impunidad. Prueba de ello es que la mayoría de estos conductores no utilizan casco o lo llevan colgando del brazo o en el asiento trasero del motovehículo, incumpliendo así toda norma de tránsito.

Sabido es que el Derecho de Daños se inclina a favor de quien sufrió un daño (7). Pero esta inclinación, muchas veces, no es justa, cobrándose así una nueva víctima: el propietario del automotor, que debe indemnizar al conductor del motovehículo (o a su familia)

por un acto que él mismo generó, situación que no se habría generado si el conductor del motovehículo hubiese respetado fielmente las normas de tránsito (8).

IV. Ruptura del nexo causal y carencia de presunción

Consideramos que existe una ruptura de nexo de causalidad desde que el propio conductor del motovehículo lleva a cabo una maniobra antirreglamentaria que solo a él le es imputable.

En idéntico sentido, el conductor del motovehículo carece de toda presunción a su favor respecto del automotor, toda vez que el siniestro se produce como consecuencia de una conducta antirreglamentaria en violación y/o inobservancia a la norma de tránsito, resultando de igual entidad el deber a la norma y el de cuidado para ambos conductores. El principio de confianza se basa justamente en eso: en no violar el deber de cuidado, al creer que el otro se comportará correctamente, resultando como único límite a este principio el deber de observación (9).

Cuando la víctima decide circular en motovehículo conoce a ciencia cierta los importantes riesgos para sí que su uso implica, es decir, que ella acepta los riesgos de la cosa propia (10). Por ello, creemos que la presunción sólo debe existir en aquellos casos en que el conductor del motovehículo actuó conforme a la norma, quedando el acceso a dicha presunción vedado a todo aquel que haya incumplido la norma (efecto educativo).

V. Conclusión

El obrar del conductor de un motovehículo que haya gravitado en el resultado dañoso lo convierte en el único responsable del accidente de tránsito, es decir, "la víctima que incumple con las normas de tránsito deja de ser víctima". Dicha infracción debe tener relación causal o concausal eficiente para que opere la presunción del art. 64 de la ley de Tránsito Nacional.

Esta situación encuentra fundamento en el sentido común y además, actualmente, en la función preventiva del Código Civil y Comercial de la Nación (arts. 1708 y ss., Cód. Civ. y Com.). Por tal razón, resulta indispensable trabajar en conjunto desde las tres áreas involucradas:

Desde el Poder Legislativo:

- Los motovehículos han pasado a ser una realidad social, la cual requiere su tratamiento particular: debe existir una pormenorizada reglamentación.
- Debe modificarse la ley que crea la DNRPA a favor de la descentralización, por ejemplo, creando la DNRPM (Dirección Nacional de Registro de la Propiedad Motovehicular).
- Debe incorporarse un ente especializado en el control y fiscalización de motovehículos dependiente de la ANSV, con la potestad de aplicar sanciones disciplinarias y pecuniarias.

Desde la ANSV:

- Los motovehículos deberían poder circular únicamente con los cascos y vestimenta homologados por Seguridad Vial. Tales recaudos constarán en documentación que deberá portar el conductor en forma obligatoria, la cual deberá exhibir al momento en que la autoridad de control la solicite.
- Se debería controlar en los horarios pico de acceso a la Ciudad el cumplimiento de los requisitos exigibles para habilitar a un sujeto como conductor.
- Los carriles exclusivos deberían ser habilitados y respetados en todo el territorio, sancionándose a todos aquellos vehículos que no los respeten.
- Las campañas de concientización que se realizan en los medios, ya sea por entes públicos o privados, deberían estar vigentes durante todo el año, no sólo en determinadas épocas estacionales (vacaciones de verano, por ejemplo).
- La educación vial debe ser un plan integral, junto con la formación inicial de los niños, ya que desde la más temprana edad ellos también son usuarios de la vía pública. La formación continua de las nuevas generaciones será la única forma de lograr una sociedad educada vialmente.

Conforme lo establece Pirota Martín (11) "...el Estado, en ejercicio de sus funciones inherentes de policía de tránsito, debe impedir la circulación de aquellos vehículos que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias (conf. art. 72, ley 24.449)".

Desde el Poder Judicial:

- Debería existir un criterio unánime en materia civil al momento de fijar las indemnizaciones, debiéndose analizar a la hora del juzgamiento, entre otras cuestiones: las condiciones en que se encontraba la motocicleta, la velocidad a la que circulaba, el carril en el que se encontraba, si mantenía todo el equipamiento obligatorio (casco, guantes, anteojos, botas, etc.), si respetó todas las reglas y señales de tránsito, para determinar la relación de causalidad entre el hecho y el daño y de esta manera determinar el verdadero responsable que deberá resarcir y/o volver la cosa a su estado anterior.
- Además, las sentencias deberían perseguir un efecto educativo, estableciendo que cuando:
 - se incumplen las normas de tránsito,
 - se circula en contramano,
 - se realiza zig zag traspasando vehículos,
 - no se circula por los carriles exclusivos,
 - circulan en el motovehículo tres o más pasajeros,
 - no poseen casco o lo llevan mal colocado,
 - se atraviesa una calle doble mano por un lugar no habilitado, etc..

La ruptura del nexo causal (en dichos casos) es automática, y se carece de la presunción a su favor, asegurando la justa seguridad en materia de vialidad. La persona que infringe las normas de tránsito, y a raíz de ello se transforma en víctima, deja de serlo. En tal sentido, la víctima es la verdadera culpable de sus propias lesiones. Tal postura encuentra fundamento en el Código Civil y Comercial de la Nación: "La exposición voluntaria por parte de la víctima a una situación de peligro no justifica el hecho dañoso ni exime de responsabilidad a menos que, por las circunstancias del caso, ella pueda calificarse como un hecho del damnificado que interrumpe total o parcialmente el nexo causal...." (art. 1719) y "La responsabilidad puede ser excluida o limitada por la incidencia del hecho del damnificado en la producción del daño, excepto que la ley o el contrato dispongan que debe tratarse de su culpa, de su dolo, o de cualquier otra circunstancia especial" (art. 1729).

Así, solamente tendrán acceso a una indemnización las víctimas que realmente hayan mostrado circular con prudencia y haber cumplido con todos los recaudos legales existentes. De esta forma, se terminaría con la errónea creencia de que por el simple hecho de conducir una moto, se es titular del derecho adquirido de ser indemnizado ante un accidente. Si bien es cierto que el porte de un motovehículo y un automóvil son notoriamente distintos, ello no puede ser utilizado como excusa para que los conductores de los motovehículos circulen con imprudencia.

El tránsito se hace entre todos sus participantes día a día, circulando reglamentariamente y con prudencia. Pretender colocar la responsabilidad de los siniestros solamente en cabeza de los automovilistas por tener un vehículo de mayor porte resulta notoriamente injusto. El Poder Judicial en su función de administrar justicia juega un papel fundamental en esta época, "donde, el primer trimestre del año 2017, se vendieron 6 motos por minuto" (12).

(1) Datos extraídos de la DNRPA (Dirección Nacional de Registro de la Propiedad Automotor) y de CAFAM (Cámara de Fabricantes de Motovehículos). Redacción Diario de Cuyo, "En lo que va del año se vendió 6 motos por minuto en el país", Diario de Cuyo, 27 de abril de 2017, recuperado de: <https://www.diariodecuyo.com.ar/economia/En-lo-que-va-del-ano-se-vendio-6-motos-por-minuto-en-el-pais-20170427-0017.html>. LENDOIRO, Florencia, "Boom en dos ruedas: en lo que va del año se vendieron seis motos por minuto en el país", Diario El Cronista Comercial, 27 de abril de 2017, recuperado de: <https://www.cronista.com/negocios/Boom-en-dosruedas-en-lo-que-va-del-ano-se-vendieron-seis-motos-por-minuto-en-el-pais-20170427-0006.html>.

(2) OTERO, Mariano — RÍOS BECKER, Julio — PUEBLA, María B. — RUSSO, Nadia, "Repertorio sobre jurisprudencia sobre accidentes de tránsito", Ed. Ad-Hoc, Buenos Aires, 2009.

(3) MARTIETTI, María I. - WEINGARTEN, Celia (dir.), "Regulación jurídica de los accidentes de tránsito en los cuales intervienen motocicletas en Manual de derecho de daños", Ed. Thomson Reuters - La Ley, Buenos Aires, 2016.

(4) TSJ Cba., sala Civ. y Com., 25/06/2008, "Dutto, Aldo S. c. América Yolanda y otro".

(5) CNCiv., sala G, 18/07/2008: "Corresponde atribuir responsabilidad exclusiva a la víctima de un accidente de tránsito, toda vez que se acreditó con su conducta interfirió en la relación causal desde que intentó el sobrepaso de un automóvil sin tomar los recaudos necesarios provocando la ruptura del nexo..." ("Burgos, Luis c. González Daniel y otro").

(6) GHERSI, Carlos A., "Accidentes de tránsito: derechos y reparación de daños", Ed. Universidad, Buenos Aires, 1995.

(7) CALVO COSTA, Carlos, "Derecho de las Obligaciones. Derecho de daños", Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 2016, vol. 2.

(8) CCiv. y Com. Santa Fe, sala 1ª, 09/12/1985, "Córdoba H. c. Klein M."

(9) TS Mendoza, sala I, 11/04/2008, "G. H. por sí y por sus hijos c. Fernández, Luis". "Debe rechazarse la demanda de daños y perjuicios incoada para la concubina e hijos de la causante, quien fuera embestido por un automotor mientras intentaba atravesar la autopista por la que venía circulando el demandado, pues se ha acreditado que la conducta de la víctima grave e imprevista al atravesar con su motocicleta la autopista por un lugar prohibido, sin luces y de noche".

(10) GHERSI, Carlos, "Accidentes entre automotores y motos", en WEINGARTEN, Celia — GHERSI, Carlos (dirs.), Tratado de Accidentes y daños derivados de la circulación, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2011.

(11) PIROTA, Martín, "Inseguridad vial. ¿Quién es el responsable?", La Ley Actualidad, Santa Fe, Rosario, 14/02/2008.

(12) "Durante el 2017, se vendieron seis motos por minuto en el país", Economía - Diario 26, 27 de abril de 2017, recuperado de: <http://www.diario26.com/237127--durante-el-2017-se-vendieron-seis-motos-por-minuto-en-el-pais>.