

## RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO Y DEL GUARDIAN EN LOS ACCIDENTES DE AUTOMOTORES

Por el Dr. Roque Fortunato Garrido  
Profesor Adjunto de Derecho Civil III

### I – REGIMEN LEGAL Y SU INTERPRETACION ANTES DE LA SAN – CION DEL DECRETO–LEY N° 6.582/58.

El Código Civil, no podía, naturalmente, por la época de su sanción contener normas específicas referidas a la responsabilidad por accidentes de automotores. Por otra parte, en este aspecto específico, tampoco podía pronunciarse respecto de la imputación exclusiva de los daños, al propietario, o, en su caso, conjunta con el guardián de la cosa interviniente en la producción del daño.

El Art. 1113 disponía: “La obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren los que están bajo su dependencia o por las cosas de que se sirve, o que tiene a su cuidado”.

El Art. 1133 establecía: “Cuando de cualquier cosa inanimada resultare daño a alguno, su dueño responderá de la indemnización, si no prueba que de su parte no hubo culpa, como en los casos siguientes: 1º) Caída de edificios o de construcciones en general, en el todo o parte, etc...”.

La doctrina nacional, posterior al Código y anterior al régimen especial de los automotores, se ha pronunciado en forma diversa sobre la responsabilidad de los propietarios y conductores de diversos medios de movilidad. No se ha adoptado la evolución de la doctrina francesa pero, aparecieron pronunciamientos específicos, en doctrina y jurisprudencia, referidos al caso.

Estimo adecuado, por su gravitación en la enseñanza del derecho, tener presente expresiones del Maestro Salvat, en su Tratado de Derecho Civil. En su oportunidad nos expresó: “Cuando el Código Civil se dictó, las cosas inanimadas que podían ocasionar daños y dar lugar a la responsabilidad que estudiamos, eran reducidas, y la lista de ellas puede decirse que quedaba agotada con la enumeración del Art. 1113; algo más, se ve por esa lista que las cosas inanimadas que principalmente se presentaban al espíri-

tu del legislador eran cosas que podían por sí mismas, sin estar accionadas por el hecho del hombre, llegar a producir el perjuicio. Hoy las cosas han cambiado, fundamentalmente, debido al desarrollo industrial y de los medios mecánicos de transporte: las máquinas, las ferrocarriles, los automotores y vehículos afines, las motocicletas, todo ese conjunto de cosas que se utilizan y que son accionadas por el hombre, o también la causa de innumerables accidentes y perjuicios, sea para las personas mismas que las aplican, sea para los terceros: Cómo se regla la responsabilidad emergente de ellos? Cuáles son las disposiciones y los principios que deben aplicarse? Para los accidentes producidos por las máquinas industriales a los obreros llamados a manejarlas, tenemos una ley especial, la “Ley de Accidentes de Trabajo” pero queda siempre una cantidad infinita de accidentes, cada día más numerosos, derivados de los otros medios que sintéticamente hemos indicado y que, lógicamente, han debido dar lugar a una amplia deducción de los principios jurídicos: el derecho, en efecto, no es un cuerpo inmóvil de reglas jurídicas, insensible a las transformaciones económicas y a las condiciones de la vida social, sino que, por el contrario, recibe continuamente influjo de ellas y se mueve, y se transforma con las necesidades que de ella deriva” (Salvat— Trat. de Der. Civ. Arg. — Fuentes de las Obligaciones— IV— N° 2887 — Ed. 1958).

Es imposible omitir de agregar lo que con su genio jurídico ratifica de inmediato, cuando dice: “Como un antecedente indispensable para la interpretación de los textos de nuestro Código Civil, recordemos que en la época de su sanción, la doctrina y la jurisprudencia francesa estaban dominadas por la idea que la responsabilidad por el hecho de las cosas inanimadas se regía por el principio de la culpa: el dueño de ellas sólo era Responsable, si el damnificado probaba la culpa del propietario, lo cual equivalía prácticamente a negarle toda indemnización en la mayoría de los casos, pero desde 1870 a 1877, después de algunas alternativas y salvo disidencia aislada, la doctrina y la jurisprudencia han admitido el principio de la responsabilidad por el hecho de las cosas inanimadas, sin necesidad de acreditar la culpa de su propietario...” (Ob. cit. N° 2888— pág. 209— 2da. Ed.).

Enuncia, la prevalencia del sistema de exigir la prueba de la culpa, ya sea en el conductor para originar la refleja del principal o la culpa directa del propietario cuando él conduce el automotor. Por otra parte nos indica la existencia de un segundo sistema de responsabilidad que no ha tenido mayor aceptación (en ese entonces), en su opinión general adecuado, por el cual la responsabilidad del propietario del automóvil reposa en el principio relativo a los daños producidos por las cosas de que uno se sirve o tiene

a su cuidado (Art. 1113, segunda parte). Ella está dominada, en consecuencia, por la regla de la inversión de la prueba (Art. 1133, primera parte) y existe a menos que el dueño acredite que el accidente se ha producido sin culpa propia o del chofer. Esa cuestión, indica, no sólo tiene interés teórico sino también importancia práctica para la solución de múltiples cuestiones en los accidentes producidos por estas clases de vehículos (Ob. cit. N° 2890 in fine).

El Maestro Lafaille se ha mantenido en la posición de prevalencia de la culpa presunta y aclara que el punto que adopta la ley no es simple, pues no coinciden de una manera exacta los Arts. 1113 y 1133, si bien es frecuente que el dueño de un objeto se valga del mismo o lo tenga bajo su guarda. Dice: “Mientras subsistan supuestos actuales” hay que admitir entonces que la acción de resarcimiento puede dirigirse contra una u otra categoría de personas, refiriéndose al propietario y al guardián, en la nota N° 173, a ese párrafo, señala el criterio de Spota quien, luego de adherir a la tesis de Salvat, evolucionó hacia el criterio de interpretar los Arts. 1113 y 1133, el uno por el otro, comprendiendo ambos, a su juicio, los mismos sujetos responsables: Cuando el Art. 1133 habla de dueño, comprende también al guardián (ver nota en La Ley, T. 24, pág. 254, N° 13) y cuando el dominio se disocia de la guarda jurídica, existe la responsabilidad de ambos que incide indistintamente y por el todo —no en forma solidaria— sobre uno y otro (J.A. 1944—III—15). Nos agrega el Maestro Lafaille que Salas, finalmente, estima que el Art. 1113 legisla sólo la responsabilidad del guardián de la cosa, sea o no propietario, al paso que el Art. 1133 legisla sobre la del dueño, aun cuando no ejercite su guarda, criterio que aceptó algún fallo y que criticó Colombo (Lafaille —Der. Civil — T. VII — Trat. de las Obligaciones— Vol. II— N° 1327 y nota 173 - págs. 442 y 443— Ed. 1950).

En su anotación a la obra de Salvat, Arturo Acuña Anzorena, critica la evolución inicial de la jurisprudencia francesa, al distinguir, entre el hecho del hombre y el hecho de la cosa, consideró un error interpretativo e indidó que el crecimiento inesperado de la circulación de los automotores alcanzó desde comienzos del presente siglo, sobre todo después de la gran guerra, un problema que atrajo la atención de los juristas, que alarmados por la abultada cifra de accidentes producidos por la circulación automovilística, se empeñaron en aliviar la situación de la víctima, libertándola del peso de una prueba difícil cuando no imposible de suministrar: La culpa del propietario o del conductor sin la cual ninguna indemnización es admisible. A falta de una ley especial, que, a diferencia de otros países como

Australia, Alemania, Italia, Suiza, Rusia, Checoslovaquia, Polonia, estableciese la presunción de culpabilidad del propietario del conductor del vehículo a tracción mecánica, en el daño causado por los mismos; a cargo de los tribunales quedó suplir esta omisión legislativa mediante una inteligente interpretación de los principios del Código Civil (Ob. cit. pág. 214, nota 69 letra c).

En esa época de aplicación de las normas, entonces vigentes, del Código Civil, resulta de alto interés tener presente lo consignado en los estudios sobre la responsabilidad civil de Arturo Acuña Anzorena, en donde se reproduce un artículo que publicara, en su oportunidad, en la Revista Jurídica LA LEY, tomo 15, pág. 398 y referido a la responsabilidad por accidentes de ascensores y contenido de la obligación de guarda del responsable. En nuestro tema vinculado a la responsabilidad por accidentes de automotores conviene examinar que este autor, en general, se pregunta si es permisible sostener que el Art. 1133 (entonces vigente) funda la responsabilidad en la propiedad y hace responsable siempre al dueño. Aclara que no lo cree. Para él, afirma, que si el propietario, en los supuestos de tal artículo debe responder de la indemnización, cuando de cualquier cosa inanimada resultare daño alguno, no es por su carácter de tal, sino porque teniendo la cosa **bajo su guarda**, o sirviéndose de ella, tiene a la vez la posibilidad y, por ende, la obligación de vigilarla, sea dirigiéndola, sea practicándole aquellas reparaciones necesarias para que no se convierta en fuente de daño. Indica que desde el momento que el propietario, por una causa cualquiera se encuentra en la **imposibilidad jurídica** de guardar o vigilar la cosa, desaparece su obligación de reparar el perjuicio que resultare de la misma, y pasa entonces a la persona que al tiempo del accidente, se servía de ella, o la tenía a su cuidado. En la nota 38 aclara que dice “**imposibilidad jurídica de guardar**” porque entiende, con los hermanos Mazeaud, que al disponer la ley que la responsabilidad del que ha causado un daño se extiende a los daños causados por las cosas que tiene a su cuidado, ha entendido referirse con ello a la guarda jurídica, a la obligación legal de cuidar una cosa, es decir, de impedir, a ésta causar un daño, y no a la guarda material, a la detención de la cosa o, más exactamente, al poder de hecho ejercido sobre esta cosa (Arturo Acuña Anzorena— Estudio sobre la responsabilidad civil págs. 371 y 372— Ed. 1963).

Esta reproducción, tiene particular interés aún actual, por que como habremos de ver más adelante, al examinar la aplicación del Decreto—Ley de Automotores y de la reforma del Art. 1113 del Código Civil, por la Ley

Nº 17.711, en mucho, gira la solución del problema en torno a la posibilidad de la transferencia de la guarda jurídica por medio de un acto ilícito, de una pretendida compraventa al margen de la ley expresa.

En definitiva, cabe reseñar la existencia en nuestra doctrina de tres posiciones esenciales, antes de la sanción del Decreto—Ley de Automotores y, naturalmente, de la reforma del Art. 1113. Esas posiciones son las siguientes:

a) La expuesta por Orgaz, para quien la responsabilidad es del propietario por violación de su deber de vigilancia; criterio compartido por Henoch Aguiar invocando el Art. 1135 por el cual la acción de indemnización del daño que una cosa causare sólo puede dirigirse contra el propietario aunque la misma se encuentre legítimamente en poder de otra persona que la utilice o que se sirva de ella, como sucede en el caso del arrendamiento o del usufructuario.

b) En una segunda posición se encuentra, como hemos visto, Salvat y Acuña Anzorena y su criterio se comparte por Busso y Halperín.

c) En tercer lugar ubicamos a quienes indican una responsabilidad indistinta, recayendo tanto sobre el propietario como sobre el guardián y expuesta por Salas en la responsabilidad de los daños causados por las cosas; por Spota en la responsabilidad indistinta del dueño y de los guardianes de la cosa de la cual resultó un daño (L.L. pág. 254 y sigtes. y Héctor Lafai - lle tal como lo hemos indicado *ut-supra*).

Esta referencia doctrinaria, no agotada de antecedentes, tiene por objeto, despertar el interés, para observar como ya, en la época de vigencia de los textos anteriores del Código Civil, a raíz de la eclosión originada por el incremento cuantitativo de los accidentes, por circulación de vehículos, se había producido en nuestra doctrina una marcada división, respecto de la cual naturalmente, como luego detallaremos, manifestamos desde hace mucho tiempo nuestra simpatía por la tesis sostenida por quienes consideraban concurrente indistinta la responsabilidad del propietario y del guardián del automotor.

### **JURISPRUDENCIA ANTES DE LA REFORMA DEL ART. 1113:**

No es posible, efectuar, un minucioso análisis de la jurisprudencia anterior a la reforma del Art. 1113 por la Ley Nº 17.711; pero, será útil, indicar algunos aspectos esenciales.

En primer lugar, en algunas decisiones, se ha establecido la **responsabilidad autónoma** en caso de no tener la guarda material de la cosa, natural-

mente refiriéndose al propietario (Cám. Civ. III — Rosario- L.L. 81- pág. 506).

Otro supuesto, donde se ha sostenido la permanencia de la **responsabilidad del propietario**, ha sido cuando la cosa se ha dado en préstamo, por un breve lapso (Cám. Nac. Civ. —Sala C- L.L. 122 pág. 138; Sala E- L.L. 123- pág. 804; Cám. Apel. Rosario- Sala Civ. y Com. 26 de septiembre de 1960- J.A. 1961- 1- pág. 404; L.L. 105- pág. 349 Cám. Apel. San Nicolás- L.L. 109- pág. 320; Corte Just.Catamarca—L.L.114- pág. 613; Cám. Apel. Mar del Plata - J.A. 1964 - pág. 36).

Por otra parte, se ha indicado la **inoponibilidad**, del contrato privado sin autenticar y generando la responsabilidad del propietario (Cám. Nac. Sala E- L.L. 96- Pág. 12).

La utilización del automotor **sin autorización**, pero sin hurto determina la conservación de la guarda y responsabilidad del propietario (Cám. Nac. Civ. -Sala A— L.L. 94- pág. 247; Cám. Ira. Civ. y Com. La Plata- J. A. 1963- IV- pág. 388) en este último caso se había entregado el automotor para su reparación en un taller.

A esta época se remonta la discrepancia tradicional entre dos distinguidos juristas argentinos, los Dres. Jorge Joaquín Llambías y Guillermo Borda; la posición de los mismos puede verse reflejada, en detalle, en el fallo de la Cámara Nacional Civil, Sala A, del 18 de septiembre de 1958, donde por distintos fundamentos, se excluye la responsabilidad del propietario, por el uso del automotor, sin su consentimiento, por quien era depositario habitual del mismo, en virtud del contrato de garage.

En ese decisorio, el Dr. Llambías indica que el propietario guardaba habitualmente el coche en el garage de propiedad del demandado, quien prestaba el servicio de guarda y cuidado de automóviles, como profesión habitual. En forma específica indicó que por la ejecución del pertinente contrato, al dejar el dueño del automóvil el vehículo en el garage para su cuidado, ha transferido, al dueño del garage, la guarda del vehículo y ha quedado exonerado, el propietario, de la consiguiente responsabilidad que ha pasado a gravitar sobre el garagista. Al margen de ello, el hecho de haber efectuado la actividad dañosa otra persona, no excluye la responsabilidad del dueño del garage, porque se trata de su dependiente, en los términos del Art. 1113, cláusula primera, del Código Civil (L.L. 96- pág. 378).

A su vez, el Dr. Borda, en su voto efectúa la reseña detallada de la modificación del criterio de la responsabilidad subjetiva y la incorporación de la teoría del riesgo, como medio de asegurar una exacta aplicación de la

responsabilidad civil. Aun sosteniendo esa tesis de responsabilidad objetiva entiende que ella se excluye cuando una persona lleva un automóvil al garage o al taller para efectuarle reparaciones, pues lejos de realizar con ello un acto que crea riesgo para terceros, justamente coloca la cosa en posición de no poder normalmente producir esos perjuicios. Si más tarde un tercero lo usó, en contra de su autorización, o peor aún, lo roba, es evidente que el riesgo no ha sido creado por el propietario, sino por el que lo usó en contra de sus instrucciones o por el ladrón. Estima de vigencia universal la exención de responsabilidad, del propietario, en estos casos. Afirma que repugna al buen sentido responsabilizar al dueño del coche en estos casos y ello explica que en numerosos países se hayan dictado leyes donde expresamente se resuelve el problema de la manera indicada, efectuando las citas correspondientes- (L.L.96- pág. 381).

La exclusión de la responsabilidad del propietario, por entrega de la guarda, antes de la reforma del régimen de automotores por el Decreto — Ley N° 6.582/58 y de la reforma del Art. 1113 del Código Civil, se ha receptado en diversos fallos, con distintos fundamentos:

**Transferencia de la tenencia:** En ese sentido pueden observarse las decisiones de la Cámara Nacional de Paz Sala I, del 22 de agosto de 1961.L.L. 106 pág. 354; Cám. Nac. Civ. Sala F- L.L. 110- pág. 679; Cám. Civ. Ira. La Plata- J.A. 1947 — IV- pág. 485 y Cám. Nac. Civ. Sala C- L.L. 124- pág. 384.

**Entrega a un garagista:** A más de la indicada decisión de la Sala A en L.L. 96. pág. 376 y sigtes, podemos indicar la decisión de la Cámara de Apelación Civ. y Com. de Rosario, Sala I, en L.L. 120, pág. 770.

**Transferencia de la guarda jurídica.** Exigiendo este requisito se ha pronunciado la Cámara Nacional Civil Sala B.L.L. 124, pág. 330.

**Transferencia de la posesión antes del régimen registral.** Tratándose de una cosa mueble se ha incluido la relatividad de la influencia de la inscripción en los registros municipales; así puede observarse, entre otros, en Cámara Nacional Civil, Sala A. J.A. 1964- IV- 296; Sala C-L.L. 122 - pág. 523.

## II — CONGRESOS DE DERECHO CIVIL - SEGUNDAS JORNADAS DE DERECHO CIVIL Y CUARTO CONGRESO DE DERECHO CIVIL.

Me refiero a estas reuniones de especialistas en Derecho Civil por su vinculación con el tema en consideración, en estas “Jornadas Australes de Derecho”.

Las “Segundas Jornadas de Derecho Civil”, organizadas por el Conse-

jo de Directores de los Institutos de Derecho Civil de las Facultades de Derecho Oficiales de la República Argentina, se celebraron del 3 al 6 de noviembre de 1965 en la ciudad de Corrientes. El tema primero refería a la responsabilidad derivada de las cosas inanimadas. Su tratamiento fue exhaustivo como puede constatarse en las Actas publicadas, de esas Segundas Jornadas. Estimo rescatable, sin perjuicio de la valiosa intervención de los distintos Delegados, la coincidencia, entre todos los asistentes en aprobar de lege ferenda, una declaración destinada, especialmente, a la responsabilidad civil por daños ocasionados con automotores.

En ese entonces se aprobó lo siguiente: “40) Deberá legislarse especialmente sobre los daños ocasionados por automotores a tenor de los siguientes principios:

- a) Deberá establecerse la responsabilidad del dueño del vehículo y del conductor, en forma solidaria.
- b) La responsabilidad del dueño sólo cesará por la demostración de que el automotor fue puesto en circulación contra su voluntad (hurto, robo, apropiación indebida, requisición forzosa del vehículo, etc.).
- c) La responsabilidad del conductor en el accidente sólo cesará si se demuestra que el accidente se produjo por culpa exclusiva de la víctima, hechos de terceros por los que no debe responder, o caso fortuito.
- d) En caso de choque de vehículos deberá regir la presunción de que cada uno de los conductores ha concurrido de igual manera a la producción del daño, salvo prueba en contrario.
- e) Deberá establecerse un seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automovilista, complementado con la creación de un fondo de garantía destinado a indemnizar a la víctima en casos de insolvencia o no individualización del responsable”.

Es fácil observar, la vigencia actual de esta recomendación sancionada en el año 1965, por cuanto el creciente índice de mortalidad, originada en los accidentes de automotores, en nuestro país, nos indica sobre la necesidad de contemplar especialmente la posibilidad de un régimen donde se cubran todas las eventualidades, a fin, de asegurar, a la víctima, la correspondiente reparación de daños.

El “Cuarto Congreso Nacional de Derecho Civil” reunidos en Córdoba del 22 al 27 de septiembre de 1969, incluía en su temario bajo el número 14: “La responsabilidad sin culpa”. El debate, en el cual informé el Despacho de la Mayoría, concluyó con la aprobación de una recomendación de lege lata referida, a ciertos aspectos, de los problemas tratados en

esa oportunidad. Se aceptó, “con pautas interpretativas, del art. 1113 reformado las siguientes: 1º) El vicio de la cosa tiene como presupuesto la mala calidad o defecto de la cosa que es causa de la producción del daño”; 2º) El riesgo creado presupone una actividad humana que incorpora al medio especial una cosa peligrosa por su naturaleza o por su forma de utilización.

En los fundamentos de la Ponencia que presenté a este Congreso, me permití indicar que nuestro sistema actual cabe considerarlo comprendido en la llamada **categoría de conciliación**, expresé que Demogue ha sugerido que la teoría del riesgo sólo deben ser invocada cuando, hay por parte del autor del daño, empleo de un organismo peligroso. Por ello, sugerí como punto segundo, de mi Ponencia, que el riesgo creado presupone una actividad humana que incorpora al medio social una cosa peligrosa, por su naturaleza o por su forma de utilización. Al describir indiqué como antecedente nuestro comentario a la Reforma del Código Civil-Ley 17711 - Comentada- Tomo I- pág. 142 a 153, obra en colaboración con el Dr. Luis O. Andorno, el antecedente de que el cúmulo de hechos originados en el desenvolvimiento industrial y en la multitudinaria vida moderna, con sus secuelas, a veces impresionante de daños producidos, no pudo ser previsto por Vélez Sársfield, cuando aún ni la más aguda fantasía podría presumir el portentoso desarrollo de la vida contemporánea. En tanto el seguro social no cubriera tantas contingencias que acechan al humano en la vida de relación, que un sistema le garantice de todo daño en esta época de velocidad y el riesgo, se impone seguir la senda de la Casación francesa marcada en forma indeleble hace más de diez lustros.

En esa oportunidad asimismo, formulé la Ponencia de que era y es, “indistinta la responsabilidad del propietario y del guardián”. A fin de fundar esa interpretación indiqué que el sentido de garantía de la ley en los supuestos de responsabilidad más allá de la idea de culpa, justifica la responsabilidad indistinta del propietario y del guardián. Es procedente la acción dirigida en forma conjunta contra ambos, pues la ley quiere la reparación de los daños. El propietario en el supuesto de poder determinar que ha sido de actividad del guardián la generadora del daño, podrá obtener el reintegro por la vía pertinente. No es justo, en cambio, establecer limitaciones para el damnificado, pues éste recibe el perjuicio por el vicio de la cosa o por el riesgo que ésta crea, y es natural que el propietario sea responsable frente al perjudicado. La violación del deber de custodia, que naturalmente emerge en estos supuestos, explica por otra parte la extensión al respon-

sable de la guarda de la cosa (Cuarto Congreso Nacional de Derecho Civil- T.1- pág. 370- Córdoba 1971).

## ADQUISICION REGISTRAL DE AUTOMOTORES.

Es necesario, como complemento del análisis hasta aquí efectuado , reproducir consideraciones respecto del sistema registral de automotores. El sistema es constitutivo y el dominio nace, aun entre las partes, con motivo de la inscripción. Cossio y Mösset de Espanés han expresado: “El Decreto—Ley 6582/58, ha modificado radicalmente el régimen legal aplicable a los automotores, al exigir la inscripción registral del dominio y sus transferencias, así como también de los contratos de locación de que sean objeto y de los gravámenes, medidas cautelares y denuncias de robos y hurtos que a ellos se refieran (Art.8). El legislador ha ido aún más lejos, al asignar carácter constitutivo a la inscripción del dominio, en lugar de limitarse a los efectos meramente declarativos de oponibilidad a terceros, del acto registrado y que tienen los registros inmobiliarios de acuerdo al sistema organizado por el nuevo art. 2505 del Código Civil, completado por la ley 17.801. En este sentido, el art. 1 del Decreto—Ley 6582/58 establece: “La transmisión del dominio de automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y sólo producirá efecto entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro de la Propiedad del Automotor”. Estos autores nos agregan “pero la norma que no deja lugar a dudas acerca del carácter de la inscripción es el Art. 2 del Decreto que expresa: “La inscripción de buena fé de un automotor en el Registro confiere al titular de la misma, la propiedad del vehículo y el poder de repeler cualquier acción de reivindicación, si el automotor no hubiera sido hurtado o robado”, la inflexión verbal “confiere” utilizada por el legislador es significativa del carácter atributivo del dominio que tiene la inscripción. En consecuencia, el Decreto-Ley ha consagrado por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico una inscripción registral de naturaleza constitutiva, pues “entre las mismas partes no se produce la transmisión, modificación o constitución del derecho sin la inscripción”, en expresión de Chávarri referida al derecho inmobiliario alemán, aplicable a nuestra materia y estos autores agregan: “El Decreto—Ley 6582/58 no le asigna a la tradición ninguna virtualidad constitutiva del derecho real al que se entenderá constituido desde la fecha de su inscripción en el Registro de la Propiedad del Automotor. Ha sido reemplazada la tradición por la inscrip-

ción como modo de constitución y tradición del dominio de automotores, lo que no implica, obviamente que no subsista la obligación de entregar la cosa a cargo del vendedor (Lloveras Cossio y Moisset de Espanés- La propiedad de automotores- J.A. Doctrina 1973- pág. 557 a 572; Moisset de Espanés. La propiedad de los automotores y la inscripción registral — Boletín de la Facultad de Derecho de Córdoba— Año XXXVII - 1973- pág. 377 a 380; etc.). Lezana tiene el mismo criterio (L.L. 153- Sección Doctrinaria- pág. 610 y 611; también compartida por Emilio C. Gnecco (L.L. 1975- C- Sección Doctrinaria - págs. 725 a 732).

### **RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO Y JURISPRUDENCIA CONTRADICTORIA.**

Nos encontramos, por tanto, atento al régimen legal, en la necesidad de determinar la responsabilidad del propietario, en el caso, de originarse daños con intervención del automotor de su propiedad.

El carácter constitutivo, ya reseñado, permite, ab initio, establecer, que la propiedad continúa perteneciendo a quien figura como titular en los registros nacionales de la propiedad del automotor, hasta tanto se produzca la mutación registral. En este aspecto ninguna influencia tiene la entrega de la posesión ni la celebración, aun por escritura pública, del contrato de compraventa. Por tratarse de un régimen constitutivo, los efectos entre las partes y respecto de terceros, con referencia a la trasmisión del dominio, recién se origina con la inscripción registral.

La comercialización de automotores, por vía de concesionarias, o por operaciones directas entre particulares, referidas a unidades usadas, ha generalizado el **incumplimiento voluntario** de la ley vigente, imperativa y de orden público, al referirse a derechos reales.

El sistema normal consiste en la celebración del negocio de compraventa, en instrumento privado, de fecha cierta y firma certificada, con la entrega de toda la documentación vinculada al automotor, y desplazamiento del poder efectivo sobre la cosa. Es normal, el pago, de la totalidad del precio, por la cual, el pretense transmitente, se desinteresa del negocio jurídico.

En los casos, muy abundantes, de recepción de la unidad, por una concesionaria, como parte de pago, esta colabora en la violación de la ley, Se limita a requerir la firma de los documentos para la transferencia, pero, en blanco, sin designación del adquirente y los reserva, para la posterior inscripción o cambio de radicación; por meses, circulan, en ambos supues-

tos, sin cumplir con las exigencias imperativas del sistema legal.

Resulta oportuna una reflexión comparativa, con el sistema de la prehorizontalidad, donde por vía plenaria, en fecha relativamente reciente, el plenario Cotton, ha obligado a cumplir un sistema registral; en cambio, en materia de automotores, la liberación de responsabilidad del propietario, fomenta la violación de la ley.

El tema propuesto para estas PRIMERAS JORNADAS AUSTRALES DE DERECHO, vinculado con la responsabilidad del dueño y del guardián en los accidentes de automotores, determina, la necesidad de informar sobre el estado actual de la jurisprudencia frente a lo dispuesto por el Decreto—Ley N° 6582/58 y el Art. 1113 (reformado) del Código Civil.

Hay que señalar la discrepancia jurisprudencial existente, lo cual genera, en consecuencia, una situación de inseguridad jurídica. La decisión será diversa, según fuere el Tribunal a cuyo juzgamiento se someta la cuestión por accidentes de automotores, y, en particular, con respecto a la responsabilidad del dueño y el guardián.

Existe una fuerte tendencia jurisprudencial para liberar de responsabilidad al dueño, cuando éste, ha transmitido la posesión y ha efectuado la entrega de toda la documentación del vehículo e incluso, la necesaria, para la inscripción registral.

Esta tendencia liberatoria de la responsabilidad del propietario, podemos considerarla reflejada en la opinión del Dr. Di Pietro cuando ha expresado: “Es cierto que de acuerdo con el régimen vigente del Decreto—Ley 6582/58, “la transmisión del dominio de automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y sólo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro de la Propiedad del Automotor (Art. 1º), y más concretamente que “la falta de inscripción de la transferencia del dominio de los automotores de acuerdo con las prescripciones del presente Decreto—Ley presumirá la responsabilidad de la persona a cuyo nombre figure inscripto el vehículo”, (Art. 26), pero cabe razonar en tal sentido que esa presunción es meramente “hominis”, es decir que puede ser desvirtuada mediante probanza en contrario”. Agrega este distinguido Camarista de la Capital Federal, que “cabe, en consecuencia razonar que la responsabilidad extracontractual establecida por el Art. 1113 del Código Civil descansa sobre el hecho fáctico de que la cosa causante del daño se encuentra sometido a la voluntad a acción de esa persona —ya sea por “dependencia” del conductor, ya por “el servicio” que de aquella se hace o ya por su “guarda”. De este modo, si

el dueño del automóvil ha transferido la posesión del mismo (Art. 2351 Cód. Civ., cabe pensar que por ello ha perdido la misma (Art. 2453 Cód. Civ.), y en consecuencia no mantiene más la “guarda” o el “control jurídico o fáctico” sobre dicho automóvil, que ha pasado a poder del adquirente.

Concluye indicando: “Por ello es que entiendo que estando imposibilitado de esa guarda o control no resulta ni justo ni equitativo que se pueda seguir hablando de responsabilidad respecto de la cual queda liberado (efectúa numerosas citas jurisprudenciales) (Cámara Nacional Civil –Sala B– 25 de octubre de 1977– in re Uranda c/Ponce– L.L. 1978-A-pág. 575 y sigtes).

En un pronunciamiento posterior del 4 de mayo de 1978, la Sala B, por intermedio de su integrante Dr. Coghlan, tras ratificar su criterio del carácter de presunción *juris tantum* de la establecida para el propietario por el Decreto–Ley 6582/58, en el Art. 26, efectuó una aclaración interesante, para considerarla, al rebatir el sustento de esta posición jurisprudencial; en efecto expresó: “De acuerdo con lo que expreso precedentemente, pienso que el texto de los arts. 1 y 16 del Dec. Ley 6582/58 no impide a los jueces encuadrar la responsabilidad del titular de un automotor en la disposición del Art. 1113 del Código Civil, cuando éste dispone que la responsabilidad de los daños causados, con o por las cosas pesa sobre su dueño o guardián, y, por consiguiente que si en la especie debe tenerse por probado que el dueño aparente (es decir el titular en el Registro) cesó en la guarda jurídica y material de la cosa por haberla vendido y entregado, que debe considerarse que también cesó en su responsabilidad ante terceros, por su condición de titular registral de aquélla, pasando ésta a quien tenga la guarda jurídica de la cosa, es decir el poseedor actual (in re C. Nac. de Ahorro y Seguro c/Riccardi Carlos y otros- L.Ley 1978- D- pág. 511). El otro Camarista Dr. Gnecco manifestó su acuerdo con el voto indicado y con fundamento en el carácter relativo de la presunción de responsabilidad del Dec. Ley 6582/58, por ser susceptible de ser desvirtuada por prueba en contrario, lo cual acontece cuando no hay duda de que los dueños originales se desvincularon de su guarda comprometiéndola en venta y dando la posesión de la misma al adquirente, con abundantes citas jurisprudenciales, llega a la conclusión de la liberación de responsabilidad para el propietario (Idem pág. 512).

## RESPONSABILIDAD INDISTINTA DEL PROPIETARIO Y GUARDIAN DE UN AUTOMOTOR.

En una reciente obra en homenaje al Dr. Luis Mosset de Espanes, he tenido oportunidad de sostener la ilegitimidad de la interpretación jurisprudencial ut-supra reseñada, al parecer, ahora prevalente en la Capital Federal, donde se exime al propietario, por la transferencia, de la guarda material

En esa obra he señalado “Esta afirmación genérica carece de sustento legal, por varias razones:

1.) No basta acreditar la diligencia debida al efectuar la entrega de la cosa a un tercero. Esa actitud, siendo propietario, implica asumir la responsabilidad por los daños que ocasione el guardián material de la cosa.

2.) Es responsable de su **propia torpeza** quien a sabiendas viola la ley; no se admite la transmisión de la **guarda jurídica** al margen del Dec. Ley 6582/58, porque nadie puede invocar su propia torpeza en entregar una cosa, susceptible de causar daños, soslayando la ley de orden público vigente.

3.) La posesión del pretendido adquirente es de **mala fe**, porque no reúne los requisitos del Art. 2356 del Cod. Civil; es improcedente invocar una supuesta ignorancia o error de hecho, que lo persuadiere de su legitimidad; no se puede otorgar efectos legítimos a una posesión adquirida al margen de lo preceptuado por la ley civil; la cual respecto de los automotores requiere como **modo** la inscripción la cual ha reemplazado a la tradición .

4.) La enumeración expresa en el Código Civil, luego de la reforma de 1968, del carácter legítimo de la adquisición de la posesión de inmuebles de buena fe (Art. 2355 ult. parte), mediando boleto de compraventa, es un supuesto de excepción; no puede extenderse a los automotores, pues, respecto de éstos la ley requiere la inscripción para que el poseedor se pueda considerar exclusivo señor de la cosa, por adquisición, por un medio legal establecido en la ley.

5.) Reproduciendo a Llerena en otra obra, hemos señalado que la posesión es de buena fe cuando el **poseedor ignora, con razón, los vicios de que adolece su título**; pero para que esta ignorancia no lo perjudique es necesario que sea de hecho y no de derecho; es decir que suponiéndole conocedor de la ley, está persuadido de que se han llenado sus requisitos. El error, pues, que da ocasión para considerar al poseedor de buena fé, no debe consistir en creer que es válido lo que por derecho es nulo, sino en creer

que el título no tiene vicio alguno y que esta creencia **nazca** de un error de hecho (Garrido Andorno Cod. Civil anotado-Derechos Reales- 1. pág. 155 y sgtes- Art. 2356).

6.) La armonía estructural del Código Civil sanciona el vicio de esta posesión, basta remitirse al contenido y doctrina de los Arts. 2353 y 2354 del Código Civil (Garrido Andorno obra cit. 1 págs. 141 al 148).

7.) El Art. 4007 reitera la imposibilidad de invocar el error de derecho según lo dispuesto en el Art. 20 del Cód. Civil.

8.) Incluso no podría invocarse el error de hecho por lo dispuesto en el Art. 929 C. Civ.

9.) El propietario es responsable directo de la situación de poseedor de mala fe, del pretendido adquirente, y, en consecuencia, no puede escapar a la imputabilidad de la obligación por los daños que se causen por ese poseedor de mala fe.

10) La asunción de responsabilidad, como se menciona, en el fallo registrado en L.Ley 1978—A pág. 575, por el Dr. Di Pietro, carece de relevancia para el tercero; solo permitiría la acción de repetición entre tales contratantes, respecto de los cuales, la víctima es res inter alio acta, en cuanto al negocio jurídico en gestión, entre el verdadero propietario del automotor y pretense adquirente.

11) También el mismo Camarista invoca los Arts. 2351 y 2453 para considerar perdida la posesión y la posibilidad de control. Sostiene que habría desplazamiento de la **guarda jurídica** o fáctica, y, por ello se generaría una liberación de responsabilidad. Tal conclusión no se ajusta a la ley. Ello es así, porque en razón de la **mala fe**, no hay transferencia **legítima** de la guarda jurídica, y, el desplazamiento de la **guarda material** no libera de responsabilidad al propietario; pues, por su **mala fe** (violar la ley imperativa) entregando la cosa antes de la inscripción, sabe que continúa siendo propietario y debe responder por los daños causados por el poseedor de mala fe".

La responsabilidad del propietario lo es *in solidum* con el guardián material de la cosa, por la existencia de **mala fe** en el desplazamiento de la misma, pretendiendo eludir la responsabilidad, marginando el régimen de orden público vigente. Es una responsabilidad *in solidum*, porque cuando una cosa causa un daño, según opina nuestra doctrina mayoritaria, ella existe respecto del propietario y el guardián. La acción puede dirigirse contra ambos o contra cualquiera de ellos, indistintamente. El Art. 1113, en su última parte así lo establece.

La Cám. Civ. y Com. Sala VI, fijando la buena doctrina, en fallo del

15 de Mayo de 1978 (J.A. 1978- III pág. 475); no admite la eximición de responsabilidad del propietario por la invocación de la trasmisión de la guarda de la cosa. Corresponde señalar que la ley civil ha querido garantizar la indemnización correspondiente a la víctima del daño, y, para evitar precisamente, el tipo de jurisprudencia eximitoria de responsabilidad, ha dispuesto en la última parte del Art. 1113 que el propietario o el guardián responden por el daño de la cosa riesgosa. El análisis doctrinario de esta disposición ha llevado a la conclusión de que se trata de una responsabilidad *in solidum*; no es posible evadirla, por la participación de ambos, no lo resuelve acertadamente la Sala VI, mediante la invocación de la transferencia de la guarda material de la cosa. En este mismo fallo de la C.N. Com. en el voto de la minoría, se pretende liberar la responsabilidad del propietario en razón de una pretendida transmisión de la guarda jurídica.

Ya se ha explicado la inexactitud de esa tesis y en mérito a la brevedad corresponde remitirse a lo expuesto por Mosset Iturraspe en su obra Responsabilidad por Daños —II— parte especial - págs. 25 a 29- Edic. B s. Aires 1973, para establecer la improcedencia de este pretendido desplazamiento de la guarda jurídica. Basta observar —*ut supra*, la demostración efectuada, en esta comunicación, de la mala fe, no solo en el adquirente sino también en el transmitente, por ello corresponde afirmar que no existiendo desplazamiento del dominio de la cosa mueble, ni trasmisión legítima de la posesión, se genera la responsabilidad *in solidum* por parte del propietario y guardián.

Es oportuno recordar, con Atilio Aníbal Alterini, que legalmente se imputa el hecho a todos los intervinientes, en los casos de causalidad conjunta o común, como en el caso de delito que compromete a todos los que han participado en él como autores o cómplices (Responsabilidad Civil— Par. 210 págs. 164 y 165— Bs. Aires 1974).

La derogación del Art. 1108 del Cód. Civil ha extendido los efectos de los delitos civiles a los cuasidelitos.

En el texto del Art. 1109 se indica que “esta obligación es regida por las mismas disposiciones relativas a los delitos del derecho civil” creando, sin duda, la responsabilidad conjunta cuasidelictual.

La complicidad del propietario no puede discutirse, cuando, a sabiendas, entrega el automotor para que se utilice por un tercero, con toda la documentación necesaria, para su libre circulación, incluso, a veces, la autorización policial de manejo.

La pretendida falta de control se origina en su propia torpeza y en la entrega voluntaria al poseedor de mala fe; de allí, la posibilidad de califi-

carlo de responsable por vía de complicidad.

Son de interés las expresiones del Dr. Vernengo Prack en su voto en minoría, en el fallo de la Cám. Nac. Civ. Sala B del 25 de Oct. de 1977 (L. Ley 1978 — A- pág. 575 y sgs. Señala una acotación importante, al indicar de que existe responsabilidad del propietario, por no haber adoptado el trámite del art. 15 que permite el cambio de inscripción en el Registro dentro de las 24 horas de serle presentada la solicitud y que la entrega de la cosa riesgosa, a una persona, cuyas cualidades se desconocen genera complicidad.

## **TEMA: RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO Y DEL GUARDIAN EN ACCIDENTES.**

### **LAS PRIMERAS JORNADAS AUSTRALES DE DERECHO, declaran:**

- 1.) La inscripción constitutiva del Dec. Ley 6582/58, no permite el desplazamiento legítimo de la posesión, en base, de la celebración del negocio, jurídico de compraventa, por acto público o privado, sin inscripción.
- 2.) La posesión del pretense adquirente es de mala fe y le crea toda la responsabilidad emergente de este carácter.
- 3.) El propietario es responsable de la situación de poseedor de mala fe, del pretendido adquirente, no existiendo desplazamiento de la guarda jurídica, pues no existe acto lícito antecedente, pues la inscripción no puede sustituirse por la tradición. No es suficiente la entrega de la documentación del automotor.
- 4.) Si existe autorización de circulación se crea la relación de dependencia.
- 5.) No debe confundirse la transmisión de la guarda material, donde se mantiene la relación de dependencia o por lo menos de complicidad en un acto ilícito, con el desplazamiento de la guarda jurídica, exigiendo este último supuesto, la existencia de la inscripción a nombre del adquirente.
- 6.) Las compañías aseguradoras no pueden invocar la culpa grave del art. 114 de la ley de seguros, por existir una transferencia ilegítima, inoponible a los terceros; todo ello sin perjuicio de su acción de regreso respecto del asegurado. El Art. 118 de la ley de seguros genera el efecto de cosa juzgada, respecto de la aseguradora en la extensión de la cobertura.
- 7.) Es posible demandar a la compañía aseguradora en forma conjunta con el asegurado, sin constituir un requisito esencial, la citación previa en garantía. Existe, a su favor, una acción directa no autónoma.

- 8.) Las sucesivas y múltiples transmisiones ilegítimas crea una responsabilidad in solidum de todos los intervinientes, como transmitentes, intermediarios y aseguradores.