

“¿LOS LLEVO?”

LAS CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL TRANSPORTE DE CORTESÍA

¿Un castigo a la solidaridad y a la buena voluntad?

Un favor puede costar caro, muy caro.

Como prólogo, una definición: el transporte de cortesía o benévolo es “aquél por el cual el conductor de un vehículo, por un acto de cortesía y con intención de beneficiar a otro, lo traslada de un punto a otro, sin que la persona favorecida se obligue a prestación alguna”.

La madrugada del 4 abril de 2009 fue muy lluviosa. La noche anterior tres amigos, vecinos de Villa Elisa, en la provincia de Entre Ríos, de entre 18 y 22 años, habían salido “a festejar” a la ciudad de San José y volvían en el auto de uno de ellos a sus respectivos hogares. Gonzalo, que contaba con el auto de sus padres, preguntó a sus amigos Mauro y Christian (hermanos entre sí): “¿Los llevo?”

El “festejo” terminó mal: dos no llegaron nunca: sufrieron un accidente fatal en el camino.

Así lo precisaron los jueces¹: “El accidente de tránsito que dio lugar a este litigio ocurrió en la ruta 130, km. 13, aproximadamen-

te a las seis de la mañana bajo intensas lluvias, sobre asfalto mojado, con sectores donde se acumula agua pluvial, habiendo el automóvil [...] propiedad de Hugo Castro y conducido a una velocidad de entre 110 y 130 km/h por su hijo Gonzalo (que falleció en el accidente), con 2,11 g/l de alcohol en sangre, colisionado de frente un camión [...] propiedad de CyB SRL, que circulaba entre 84 y 94 km/h. El impacto se produjo en la parte frontal del auto en dirección angulada contra la parte frontolateral del camión, como consecuencia de un desvío incontrolado hacia la mano contraria”

“En el automotor siniestrado, junto al conductor fallecido, viajaban Mauro Faure, quien también perdió la vida en el accidente, y Cristián, hermano del anterior, quien sufrió lesiones”.

Los padres de los hermanos Faure demandaron al padre de Gonzalo. Éste no sólo perdió un hijo sino también debió enfrentar un juicio civil.

Además demandaron a Sancor Seguros SA, la aseguradora contratada por el padre de Gonzalo.

¹ In re “Faure O. c. Castro H.”, CApel. Concepción del Uruguay (ER), Sala Civil y Comercial, Exp. 12400/2021, 21 febrero 2022. Gentileza Dr. R.B.

La cuestión jurídica que plantea un pleito como éste (por detrás del drama humano que deben vivir sus involuntarios protagonistas) es compleja: ¿cabe responsabilidad a quien ofreció transportar gratuitamente a una persona? ¿Hubo un contrato entre ellos, que fue incumplido? ¿Sobre quién recaía el riesgo de lo ocurrido?

En primera instancia se condenó al demandado, pero adjudicando 30% de responsabilidad a las víctimas por su imprudencia, pues conocían “el estado de ebriedad del conductor del vehículo en el que se transportaban” y aceptaron “ese riesgo concreto ya que, ante esa circunstancia, debieron haberse abstenido de compartir el viaje”.

La sentencia admitió la defensa de Sancor pues “el conductor, al dirigir el vehículo asegurado con 2,11 g/l de alcohol en sangre, infringió deberes básicos de autopreservación y cuidado, tanto de sí mismo como de los demás, exorbitando el riesgo propio de la conducción vehicular hasta un grado culposamente temerario, poniéndose en serio riesgo y provocándolo para el resto de las personas y la comunidad, como finalmente aconteció al concretarse aquel riesgo en daño cierto”.

Dejaremos de lado por hoy la responsabilidad de la aseguradora para concentrarnos en la de quien manejaba el auto.

Los demandantes (padres de las víctimas) apelaron en términos contundentes: tildaron algunas consideraciones de la sentencia como incorrectas, desordenadas y confusas y a la decisión como errónea y arbitraria, con “defectos graves de fundamentación y de razonamiento”, por lo que constituía “un castigo a la víctima”.

También apeló el demandado, padre del conductor y dueño del auto.

Y ambos (tanto los padres de las víctimas como el del conductor) apelaron la liberación de la aseguradora.

Eso hizo que la Cámara analizara la cuestión con sumo cuidado. Seguiremos su análisis detenidamente, porque constituye una interesante lección de derecho civil.

El tribunal, en primer lugar, rechazó que pudiera considerarse responsable al conductor del camión. Los jueces dijeron que “resulta evidente la exclusiva responsabilidad en el siniestro del conductor del vehículo” y no encontraron razón alguna para dejar de lado el dictamen del perito designado por el tribunal acerca de las razones del accidente.

Luego, “ante la muerte de uno de sus acompañantes y las lesiones del otro pasajero que fueran transportados por el conductor –también fallecido– en forma gratuita” el tribunal entendió estar ante un caso de *transporte benévolo*. Y pasó a analizar la responsabilidad que éste genera.

Su historia “es tan antigua como la aparición del propio automóvil”. Y agregó que “la mayoría de los integrantes de la comunidad que asiduamente transportan o son transportados en forma gratuita desconocen las consecuencias de dicho traslado”.

Más aún: “ante la ocurrencia de un siniestro, el sentido común podría llegar a considerar injusta la atribución de responsabilidad por daños a quien se avino a trasladar por vía terrestre a una persona de favor, con la intención de colaborar, por solidaridad o buena voluntad”.

El tribunal explicó que si bien hubo quienes entendieron que el transportador no tenía responsabilidad alguna (porque no se generaba ningún tipo de relación jurídica) y otros que dijeron que esa responsabilidad existía sólo en el caso de culpa grave del

conductor, *hoy la responsabilidad de éste es indudable.*

Pero... ¿cuál es el origen de esa responsabilidad? ¿Hay o no un contrato entre el conductor y su agradecido pasajero?

Pero primero ¿por qué es relevante saber si hay o no un contrato? Porque antes de la sanción del nuevo Código Civil y Comercial en 2016, la responsabilidad derivada de un contrato (“responsabilidad contractual”) era distinta de la que se originaba por cualquier otro hecho (“responsabilidad extracontractual”). *Y este caso estaba regido por el Código Civil de 1869*, por la fecha en que ocurrió el accidente.

Entre otras diferencias, la responsabilidad por incumplimiento de un contrato alcanzaba sólo hasta las consecuencias inmediatas y necesarias de ese incumplimiento.

Desde 2015, se responde por las consecuencias dañosas que tienen *nexo adecuado de causalidad* con el hecho productor del daño. Por lo general, se indemnizan las consecuencias inmediatas y las mediatas previsibles.

La responsabilidad extracontractual llegaba más lejos y alcanzaba a las consecuencias mediatas del hecho.

Quienes sostienen que en el transporte benévolo hay un contrato son minoría. “Hay un contrato de transporte y, lo que es más, deriva de un acuerdo de voluntades”, dicen quienes opinan de este modo.

La mayoría sostiene que no hay un vínculo contractual entre el transportador y el transportado. Y ésta fue la posición que adoptó el tribunal: “en el transporte benévolo no hay vestigios de una intención de producir efectos jurídicos, de contraer derechos y o-

bligaciones. Todo lo que hay es, simplemente, un sentimiento de amistad o solidaridad humana ajeno a la esfera negocial”.

Sentado ese punto, ¿qué tipo de responsabilidad corresponde atribuir? ¿Subjetiva u objetiva?

Pero... ¿qué quiere decir esa pregunta?

Quiere decir que hay dos tipos distintos de responsabilidad. Bajo la *subjetiva*, la víctima debe probar la culpa del autor del daño. En la culpa *objetiva*, en cambio, (que se aplica en caso de daños *con las cosas*), es el dueño o guardián de esa cosa quien debe probar la culpa de la víctima, la de un tercero o el caso fortuito.

Los casos típicos de responsabilidad objetiva son los de los dueños de cosas peligrosas, como las piletas de natación (piscinas o albercas): cuando alguien tiene allí un accidente, el responsable es el propietario. Éste sólo podrá evitar su responsabilidad demostrando la culpa de la víctima.

¿Y en el caso del transporte benévolo, la responsabilidad del conductor es subjetiva – lo que exige demostrar su culpa– u objetiva –es responsable salvo que él demuestre que no lo es–? Las opiniones también son divergentes.

Los partidarios de la responsabilidad subjetiva (que son los menos) dicen que como la víctima se halla dentro del vehículo no puede alegar que la cosa es peligrosa, *pues asumió el riesgo al subir*. Otros en la misma línea dicen que el pasajero sólo puede atribuir responsabilidad al conductor si demuestra la culpa de éste. Algunos fallos han adoptado este punto de vista.

Pero la mayoría de los doctrinarios y fallos sostiene que, en el caso del transporte de

cortesía, el dueño o guardián del vehículo es responsable por los daños sufridos por sus pasajeros. Más aún: la propia Corte Suprema ha dicho que la ley, “al tutelar a las víctimas de las cosas o actividades riesgosas” no distingue entre quien paga y quien no paga el transporte.

El tribunal adhirió a esta última posición: el dueño o guardián de la cosa peligrosa, *por el hecho de serlo*, era el responsable: “en función del riesgo creado por el uso del automotor por parte del conductor”.

Ahora bien: ¿existió culpa de los transportados que tenga como consecuencia la supresión o reducción de la responsabilidad del dueño del automóvil?

“Normalmente”, dijo el tribunal, “el viajero no asume riesgo alguno por el solo hecho de ascender al automotor. En todo caso, estará sujeto a los avatares propios de todo viaje (detenciones, desperfectos, etc.) *pero eso no significa en manera alguna que acepte resignar los derechos que la ley establece a favor de toda víctima por los daños que pueda sufrir*”.

Más aún: “el hecho del viajero a título gratuito de participar en el uso de la cosa que de antemano sabe peligrosa importa adhesión a los riesgos inherentes a ella, *pero a los riesgos normales*, solamente a los que son propios de la circulación de automotores y no a los que pueden derivar de la conducta culposa del conductor”.

Esto es así porque “la simple aceptación de ser transportado en una cosa riesgosa no supone que la víctima haya propiciado su propio daño mediante una conducta culposa”. Más aún: “el riesgo que asume quien es transportado benévolamente no alcanza al de perder la integridad física o la vida, a menos que debido a las circunstancias

particulares del hecho esa consecuencia hubiera podido ser habitual”.

El tribunal reconoció que “por regla general no resulta admisible la disminución de responsabilidad del dueño en los casos de transporte benévolo *en circunstancias normales*, pero dicho principio general cede ante la asunción de la víctima de riesgos anormales, extraordinarios o excesivos”.

Apoyándose en algunos precedentes similares, el tribunal entendió que “incurre en culpa aquel que sube al vehículo conociendo el estado de embriaguez del conductor, circunstancia que podría eximir en todo o en parte de responsabilidad al autor del hecho dañoso”.

En este caso, la culpa parcial de los pasajeros se configuró “por haber aceptado compartir el viaje en un vehículo conducido por una persona que se encontraba en un claro estado de ebriedad, como consecuencia de una graduación de 2,11 g/l de alcohol en sangre, lo que no podían desconocer por haber acompañado al conductor durante la velada nocturna”.

Aún más: “ante el enorme grado de ingestión etílica del conductor, conocido perfectamente por las víctimas, la aceptación por parte de los acompañantes a ser trasladados por ruta recorriendo varios kilómetros, en horario nocturno, bajo una intensa lluvia y en un automotor modelo 1989, sin los sistemas básicos de seguridad en la conducción como ABS y ‘airbags’ constituyó una exposición anormal, extraordinaria e imprudente a un excesivo riesgo que amerita la atribución parcial de responsabilidad a los pasajeros”.

Todo constituyó “una imprudencia sin límites”, dijo el tribunal. Por esas razones, confirmó el fallo de primera instancia en cuanto

atribuyó 70% de responsabilidad al conductor y 30% a las víctimas.

Como dijimos, en otro número analizaremos la cuestión relativa a la “exclusión de cobertura” de la aseguradora.

Hizo bien el tribunal en desarrollar cuidadosamente su sentencia sobre la responsabilidad de los participantes del accidente, ante el grado de agresividad mostrado por algunos apelantes: merecían una respuesta técnica que satisficiera su sed de justicia.

Es claro que los argumentos técnicos, por fundados que sean, jamás brindarán consuelo a los padres de las víctimas, cualquiera haya sido su posición en el pleito.

Pero el Filosofito, que nos lee en borrador, agrega que a nadie escapa el aparente casti-

go que una decisión como esta parece infligir a quien no sólo fue solidario con sus semejantes sino que también pagó con su vida su imprudencia.

¿Cómo explicar, desde lo humano, una decisión de este tenor al padre de Gonzalo, el “dueño o guardián de la cosa peligrosa”?

Hay algo que no puede discutirse: ese padre pagó un precio desmesurado, pues no sólo perdió a su hijo sino que también, seguramente, una pequeña fortuna. *Pero la ley difícilmente tome en cuenta esos aspectos.*

Lo que sucede es que no se le puede pedir al derecho una solución que éste no provee y que queda reservada a quienes deben decidir si un pleito es o no una salida ética ante los grandes desafíos de la vida.

* * *

Esta nota ha sido preparada por Juan Javier Negri. Para más información sobre este tema pueden comunicarse con el teléfono (54-11) 5556-8000 o por correo electrónico a np@negri.com.ar.

**Este artículo es un servicio de Negri & Pueyrredon Abogados a sus clientes y amigos.
No tiene por objeto prestar asesoramiento legal sobre tema alguno.**