



Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

Expte. 23.551/14; Juzgado 14; “S, G R c/ Asociación Corredores Turismo Carretera y otros s/ daños y perjuicios”

En Buenos Aires, a 30 de diciembre de dos mil veintiuno, encontrándose reunidos en Acuerdo los Señores Jueces de la Sala “L” de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil a fin de pronunciarse en el expediente caratulado “**S, G R c/ Asociación Corredores Turismo Carretera y otros s/ daños y perjuicios**” de acuerdo al orden del sorteo el Dr. Liberman dijo:

I.

Apelaron las partes la sentencia dictada en el día 26/11/20 (fs. 1587/1610), que hizo lugar parcialmente a la demanda.

El “ACA” por los agravios vertidos el día 26/4/21, contestados el día 4/5/21; la parte actora por los fundamentos del día 29/04/21, contestados en fecha 6/5/21, 9/5/21 y 10/05/21; PAVANA SUTA S.A. por los del día 30/04/21, contestados en fecha 6/5/21 y 13/5/21; “FADRA” el día 3/05/21, contestados el 6/5/21 y 13/5/21; y “ACTC” por los del día 3/5/21, contestados en fecha 6/5/21 y 13/5/21.

La demanda prosperó por el hecho ocurrido el día 13 de noviembre de 2011, en el Autódromo Juan Manuel Fangio de la Ciudad de Balcarce, Provincia de Buenos Aires, durante la 15° fecha del campeonato de Turismo Carretera.

El hijo de la actora, G F disputaba la corona de ese año, clasificado a los “Play Off” de TC, por la copa de Oro “Río Uruguay Seguros”.

El hecho que nos ocupa sucedió a menos de mil metros de la línea de finalización de la carrera, cuando el piloto L L, que se encontraba rezagado, realizó un trompo, se despistó, golpeó contra las



gomas de contención y volvió a la pista en momentos en que llegaban M G y G F. El primero lo rozó pero siguió adelante; el segundo realizó una maniobra más forzada y se despistó, golpeando contra el muro de neumáticos que lo devolvió a la pista, donde fue impactado por el corredor O en primer término, y luego por G, causando la muerte de F.

El juez de grado encontró acreditada la relación causal entre las fallas de seguridad del autódromo y el accidente que ocasionó la muerte del Sr. F. Y juzgó innecesario el análisis de la neutralización de la carrera, atento al brevísimo tiempo en que se desarrolló el hecho, ni las circunstancias alegadas respecto de la ambulancia que trasladó al corredor al Hospital, ya que contaba con el equipamiento necesario para hechos de esta envergadura.

Enmarcó la cuestión en la órbita objetiva de la responsabilidad y la atribuyó a PAVANA SUTA S.A., a la ACTC y a FADRA, en su carácter de organizadores del evento y explotadores comerciales de la actividad. Rechazó la pretensión respecto del ACA.

La parte actora cuestionó el rechazo de la demanda respecto del “ACA” y con relación al monto indemnizatorio establecido en la sentencia.

FADRA se agravió respecto de la atribución de responsabilidad y los montos otorgados por el magistrado.

PAVANA SUTA S.A. se agravió respecto de la atribución de responsabilidad y los montos indemnizatorios fijados.

ACTC cuestionó la atribución de responsabilidad, los montos de los rubros indemnizatorios y la “medida de satisfacción” que dispone la sentencia.

El A.C.A. se agravió respecto de la imposición de costas.

II.





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

En materia de responsabilidad civil en el ámbito de eventos deportivos por daños sufridos por concurrentes, organizadores y protagonistas, se consagra en forma inequívoca la existencia de una obligación de seguridad, de resultado, que gravita solidariamente sobre “las entidades o asociaciones participantes” (art. 51, ley 24.192). Dicha responsabilidad es objetiva, basada en la idea de riesgo de empresa, por lo que las circunstancias eximentes son limitadas: hecho o culpa de la víctima, hecho o culpa de un tercero extraño (aunque esto ha sido materia opinable) y el caso fortuito o fuerza mayor (Pizarro –Vallespinos, *Tratado de Responsabilidad Civil*, Ed. Rubinzal-Culzoni, T. III, p. 47/48).

No se discute que la obligación de seguridad que pesa sobre el organizador de un espectáculo público en general, y deportivo en particular, es de resultado y está, por ende, alcanzada por un factor objetivo de atribución (riesgo creado, garantía o deber calificado de seguridad). La imputación se realiza, de tal modo, con total abstracción de la idea de culpabilidad y sobre módulos objetivos. Ello significa que la prueba de la no culpa o del obrar diligente no alcanza para eximir de responsabilidad (op. cit., pág. 54).

Los apelantes destacan que F, en su carácter de corredor profesional, conocía los riesgos de la actividad, asumiéndolos en forma parcial o total, y que esto debería inferir en la porción de responsabilidad que cabe al organizador.

Debe reseñarse al respecto que ese acuerdo -denominado “consentimiento de la víctima” o consenso dell’ofeso- no equivale a una excusa absolutoria, como se pretende por los partidarios de la impunidad de las lesiones deportivas. Sin embargo, resulta de gran provecho a la hora de examinar el comportamiento debido por los participantes y la responsabilidad frente a los daños que puedan irrogarse. La aceptación del riesgo no incluye el sufrir



“indiscriminadamente lesiones del adversario”, toda vez que “si de consentimiento cabe hablar, éste no puede referirse más que a la participación en un juego desenvuelto normalmente dentro de los límites de un correcto ejercicio, que es la licitud jurídica del propio juego” (al respecto, Mosset Iturraspe, *Responsabilidad por Daños*, Ed. EDIAR, 1973, t. II b, pág. 101/102).

Es decir, la circunstancia de que el corredor conozca los riesgos de la actividad y los asuma en ese consentimiento, no trae aparejada una liberación absoluta de los organizadores respecto de la responsabilidad por los daños sufridos durante la carrera. Debe probarse que las condiciones de seguridad para la realización del evento eran las exigibles y acreditar alguna de las circunstancias eximentes de ley; por ejemplo, culpa de la víctima.

Los argumentos de los organizadores giran en torno a que el corredor asumió el riesgo que implicaba la actividad, que la mancha de aceite en la pista no fue el desencadenante del accidente; que el muro de contención cumplió con su función y citan testimonios de la causa penal que avalarían esa postura.

Sin embargo, enseguida refieren que luego del rebote con las gomas del muro “apenas sus dos ruedas traseras quedaron sobre el lado derecho de la pista” y discurren en los agravios que si O no lo hubiera embestido, F no habría sido lanzado al medio de la pista, donde recibió el golpe final.

Pero F ya estaba en medio de la pista.

Se relativiza que, tras rebotar contra el muro de contención, más de la mitad del automotor de la víctima había quedado sobre la traza de carrera. Fueran dos ruedas o solo la culata del auto. Quedó a merced de los automóviles que desarrollaban altísimas velocidades en los últimos minutos de la carrera; y para colmo la polvareda que levantó el despiste de F y los neumáticos que se soltaron del muro de contención, fueron impedimentos para que los





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

corredores vieran con claridad la situación ¿Eso estaba previsto?
¿Sabían los corredores que si embestían el muro de contención éste los devolvería a la pista?

En los agravios se dice poco y nada al respecto. Los apelantes bien deben saber que a esas velocidades los corredores solo disponen de brevísimos segundos para reaccionar; motivo por el cual las condiciones de la pista y de las medidas de seguridad deben ser las ideales. Y entre esas medidas de seguridad también se comprenden a las señales de los banderilleros, que al son del comisario deportivo deben actuar velozmente para dar aviso a los corredores, además de la luz de advertencia que se enciende en su tablero.

Una cosa son los riegos inherentes a la actividad, conocidos por quien la practica; y otra son riesgos *extra* generados por condiciones deficientes del ámbito en el cual se desarrolla el evento, que no corren por cuenta del competidor. El corredor confió en que las condiciones de seguridad estaban dadas. Desde mi punto de vista, resulta evidente que aunque el corredor haya “probado” la pista uno o dos días antes (sobre todo para familiarizarse con el recorrido) esto no exime al organizador de arbitrar todos los medios necesarios para que la carrera sea segura en la mayor medida posible, siguiendo las recomendaciones de la autoridad competente.

El corredor confía en que, por ejemplo, los neumáticos del muro de contención habrán sido colocados conforme la reglamentación respectiva, que emana de la FIA (Federación Internacional de Automovilismo) y que las entidades locales deben adoptar. En todo caso, el corredor y su equipo habrán comprobado que existieran esas contenciones, pero no puede exigírseles que comprueben, por ejemplo, que cada neumático esté abulonado al otro, o estén sujetos con un cable de acero o cuerdas, a fin de que no se liberen ante un eventual impacto.



El perito ingeniero designado en sede civil dictaminó a fs. 692/714. Señaló que, tras el despiste de L -quien al salir del puente había tomado la curva hacia la derecha por el radio interior-, aparentemente con la intención de mantenerse sobre ese costado para no molestar la circulación de los punteros próximos a sobrepasarlo, parece haber patinado sobre una **mancha de aceite** y salió despedido hacia la izquierda, cruzando toda la franja de la pista, pasando sobre el “pianito” hasta impactar sobre las cubiertas dispuestas en el lugar, donde rebotó, volando partes del auto y cubiertas de esa barrera de contención y levantando una nube polvo, retrocediendo de culata hacia la pista nuevamente. G pudo esquivarlo. No obstante, Falaschi, que venía un poco más atrás, se vio obligado a realizar una maniobra de esquite más pronunciada que su antecesor y el coche inició una maniobra sobrevirante, derrapando en el sentido contrario a las agujas del reloj hasta impactar con el lateral trasero derecho, casi de pleno con su lado derecho contra la pared de cubiertas, realizando un giro horario de más de 90° que lo devolvió a la pista de culata, permaneciendo **un poco más del 80% de su coche dentro de la faja de la pista (en el carril derecho de la misma)**.

Es distinto a lo manifestado en los agravios por la ACTC, que dijo que apenas una pequeña porción del auto -dos ruedas- había quedado sobre la pista.

Ahí fue donde O, quien en virtud de la baja visibilidad, bajó la velocidad y decidió tirarse a la derecha (que no era la usada para mayor velocidad de los participantes), se encontró en medio de la nula visibilidad con el auto de F impactándolo con su parte delantera en el lateral derecho, a la altura de la rueda delantera. Esto provocó el giro del auto en poco más de 360° (contrario a las agujas del reloj).

O, luego de ese impacto, giró levemente un corto ángulo también en sentido antihorario e impactó con su lateral trasero la pila de neumáticos, y también fue devuelto a la pista.





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

En ese momento los dos autos quedaron tapando la pista. Ambos ocupaban prácticamente el 80% del total de la pista, pero F en la franja de mayor velocidad. Fue en ese momento que irrumpió desde la nube de tierra, sin visibilidad posible, el auto de G, impactando de pleno al auto de F, a la altura del parante de la puerta delantera hacia atrás, con el trágico desenlace (v. fs. 783/785).

El perito destacó que al derrapar L fuera de pista sobre la tierra existente en la banquina (libre de pasto ni nada que la fije al suelo y seca), levantó una nube de tierra que impidió la visión de los pilotos que ingresaban en ella, dando lugar al primer elemento que llevó a desembocar en los accidentes siguientes. Esa circunstancia se vio agravada en cuestión de segundos por el derrape de F, impactando contra los neumáticos que probablemente tuvieran tierra acumulada en su interior o periferia. “No debe olvidarse que el circuito estuvo en obra hasta el día anterior a la carrera y las barreras de neumáticos estaban ahí con anterioridad” (v. fs. 785).

De acuerdo a la autopsia realizada a F, el deceso se produjo únicamente por el choque de G. Produjo un esfuerzo intolerable en la base del cráneo, que generó su fractura; y según lo declarado por el Dr. R, a fs. 527 de la causa penal, respondiendo a la pregunta de si este tipo de lesiones es mortal, respondió que en la mayoría de los casos sí. Es una lesión muy difícil de tratar y produce un daño cerebral muy grave, que lleva la muerte en cuestión de minutos (v. fs. 706 vta.).

El experto destacó que el suelo de la zona de escape en las inmediaciones del accidente no cumplía apropiadamente con los requisitos de contención de la unidad que ingresaba allí. Ello en virtud de que la tierra no estaba en las condiciones físicas en que debió estar; teniendo, además, polvo suelto encima, no compactado el suelo, lo que originó que ante el despiste se levantara una nube que imposibilitaba la visión de los corredores (v. fs. 707).



Explicó que la función de las barreras de neumáticos en una competencia de automovilismo es amortiguar el impacto que puedan sufrir los vehículos que despistados impacten sobre ella, reduciendo la velocidad primaria de impacto, progresivamente, y haciendo que su “rebote” sea muy amortiguado e **impidiendo el reingreso a la pista de dicho automóvil** (la negrilla es mía).

También se destacó que la forma en la que estaban colocados los neumáticos contenedores (unidos con alambre, sunchos de plástico o redes, como se usó en la oportunidad) no cumplía con la función de ligazón de acuerdo a las normas de la F.I.A. (v. fs. 708). Esto permitió que el automóvil rebotara, volviendo a la pista y que, además, ingresaran neumáticos sueltos. “Al no estar las barreras de neumáticos construidas de forma reglamentaria, producen el rebote que devuelve el automóvil (de F y luego el de O) a la pista. Si dichas barreras fueran reglamentarias, los autos luego del accidente quedarían cerca de la barrera, casi paralelos a ella y fuera del área de circulación” (v. fs. 709).

Este informe fue impugnado por las demandadas (v. fs. 740/742 y 744/748), frente a lo cual el experto ratificó su dictamen (v. fs. 774/782), pero haciendo algunas precisiones más: que los neumáticos estaba sueltos, conforme declaró el Sr. F, de la Municipalidad de Balcarce (fs. 507/509 C.P.); según las indicaciones que recibía de dirigentes de ACTC. Y ponderó que en los videos del accidente se observa claramente que por la forma en que salen despedidos los neumáticos, sin observar que siquiera algún parcial de “muñecos” se desplacen unidos, puede colegirse esa conclusión (v. fs. 776).

Del estudio de la causa penal caratulada “F G s/ averiguación causal de muerte” (IPP PP-08-00-02192711), que en fotocopias certificadas tengo a la vista, es claro que las conclusiones del perito civil merecen la atención del tribunal.





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

Veamos.

A fs. 31/32 de ese expediente declaró el comisario deportivo del evento, **M A C**. Manifestó que, junto con los otros dos comisarios deportivos, observó el accidente “por el sistema de cámaras reflejada en 10 televisores de cada sector del circuito; que el auto, número 40 (...) conducido por L L, (...) venía rezagado y al salir debajo del único puente, se va hacia el lado izquierdo, pegando contra la goma y paredón de seguridad; a raíz de ese, lo esquivó el auto puntero siendo auto 129 Ford, conducido por M G, también por el auto número 16, Ford, conducido por G F, este lo esquivó, pero se va hacia la derecha, pegando contra otro montón de goma y paredón de seguridad y este queda sobre la cinta asfáltica en forma perpendicular al sentido de circulación, ahí es cuando el auto Chevrolet 17, conducido por G O, lo embiste en parte delantera, motivo por el cual realiza unos giros y queda en el medio de la cinta asfáltica, es ahí cuando el auto Torino, número 25 lo embiste en forma frontal, sobre parte media. A partir de ahí se ve que se apersona al lugar, médico, bombero y parte de seguridad correspondiente al accidente, siendo el responsable del cuerpo médico asistencial el Dr. R B”.

Nuevamente, cae el argumento de que el auto de F apenas había quedado sobre la pista. Pero sigamos.

El Sr. **J F P** prestó declaración a fs. 35/36 de esa causa, y a lo expresado por su colega C agregó que el auto conducido por L “venía rezagado, por lo que uno de los banderilleros le muestra la bandera color azul, la cual significa que tiene un vehículo aproximándose y que viene mucho más rápido que él, por lo que tendría que ceder el paso, aunque al salir debajo del único puente que hay en el autódromo de Balcarce, se va hacia el lado izquierdo, pegando contra la goma y paredón de seguridad; a raíz de eso, lo esquivó el puntero (...)”; y a esta altura ya sabemos el resto.



El piloto **L** declaró que él iba rezagado y que le avisaron que venían los punteros. Había bandera azul en una curva anterior al puente, y por eso eligió una trayectoria distinta para que los punteros se dieran cuenta que los iba a dejar pasar. “La curva siguiente después del puente, cuando quiero doblar a la derecha el auto siguió derecho, no me obedeció el auto y me pegué contra las gomas. Yo en ese momento no entendía nada. Yo veo después en el peritaje que por donde yo iba a ir **estaba todo lleno de aceite**”; **“no tuve aviso de aceite en pista, ni por radio ni por sistema interno ni por banderilleros**, que estaban con la bandera azul, que la que avisa que vienen los punteros. Después me enteré que, una vuelta antes, había pasado un auto con el motor roto y había perdido aceite” (v. fs. 471vta. CP).

También declaró **G**. Relató que luego de la carrera advirtió las falencias que poseía la barrera de neumáticos. Pero lo que resulta llamativo es que manifestó que “antes de la carrera cuando me preguntaron del circuito, manifesté que dado que el circuito estaba más rápido y tenía las mismas medidas de seguridad que el año anterior, el circuito era más peligroso. Mi sensación era que las medidas de seguridad no eran proporcionales al aumento de velocidad que tiene hoy” (v. fs. 481 CP).

F R B declaró a fs. 394/395 de la causa penal, y relató que se desempeñaba como vocal de la comisión directiva del ACA, participando de la mesa directiva de la CDA del ACA; y se encargaba de la normalización del automovilismo deportivo, especialmente entablando conversaciones con la gente de la ACTC respecto de las categorías que dicha entidad había tomado como propias. Finalmente consensuaron un acuerdo que se suscribió en 24/5/11, en el cual el ACA le delegaba a la ACTC el poder deportivo para fiscalizar el Turismo Carretera bajo las normas RDA (Reglamento Automovilístico Deportivo de la República Argentina).





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

Declaró que “Balcarce como autódromo siempre estuvo deshabilitado para este tipo de categoría, desde el año 1998, por no tener las medidas de seguridad que indica la FIA y la única carrera permitida en Balcarce era la categoría zonal”.

Luego relató que uno de los comisarios deportivos del evento, Sr. M, fue contratado por la ACTC y autorizado a ir por el ACA, a fin de ocupar ese rol, aun tratándose de un circuito no habilitado por esta última institución. “Yo entiendo que esta circunstancia es totalmente incompatible, quien se encarga de la seguridad del ACA es quien después autoriza la realización en un escenario trucho, inseguro, desaconsejado por el ACA para este tipo de categoría”. Preguntado sobre las normas de la FIA respecto a la seguridad en autódromos y por las características topográficas de Balcarce, resultarían de cumplimiento imposible en dicha sede, el testigo declaró que sí, y que “agrava la situación general de seguridad el repavimentado reciente de la pista, que permite el despliegue de velocidades mayores”.

El Sr. **D M M** declaró que concurrió al autódromo como coordinador de la subcomisión de seguridad y circuitos del ACA (CDA) y dijo que a veces trabaja como comisario deportivo de la ACTC. “Ya siendo el segundo semestre, que se estaban haciendo trabajos en la recta principal, fui con el vicepresidente de la ACTC **H M** (...) se estaban haciendo trabajos en la recta que eran unas excavaciones como de tres metros de profundidad. Ese día no estaba en condiciones de correrse”, por lo cual la fecha fue pospuesta. Declaró que él no fue quien fiscalizó las normas de seguridad del lugar, por lo cual no puede afirmar que se hayan cumplido las norma de la FIA (v. fs. 473vta CP).

El Sr. **R A** (empleado de la ACTC, departamento de logística) declaró, entre otras cosas, que “en la ACTC no hay ninguna comisión que tenga como trabajo el tema de seguridad” se le exhibió



un video de *Carburando* y en relación a las medidas que solicitó previamente manifestó que “las gomas no estarían colocadas como corresponde, porque no tendrían que haber volado tanto en el golpe de F, como el de L. Yo después pregunté por qué le pusieron una maya (sic) de red de pescadores y me dijeron para contener los muñecos neumáticos, igual que en Europa, me dijeron. En realidad, en Europa se hace por cuestiones ambientales, el tamaño de la red es otro y está dirigido a evitar el dengue. Para que cuando llueve y se junta agua no permita que se proliferen los mosquitos” (v. fs. 478 vta., CP).

Es decir, colocaron una red de pesca, para contener neumáticos; cuando la FIA establecía claramente otro sistema.

Del **informe emitido por el apoderado del ACA**, obrante a fs. 373/374 de la causa penal, surge que, siguiendo las normas reglamentarias privadas de la FIA y de su CDI (Código Deportivo Internacional), se creó en el país un esquema deportivo similar que encabeza el ACA y que está integrado por las distintas federaciones regionales de automovilismo deportivo que existen en el país. A las entidades federativas que aceptan respetar los reglamentos y esquema organizativo deportivo emanados por la FIA, el ACA les delega el ejercicio del poder deportivo en cada una de sus jurisdicciones o regiones. Distintas cuestiones institucionales llevaron al ACA en el año 2001 a ceder selectivamente ese poder deportivo a la Asociación Corredores Turismo Carretera (ACTC) con relación a la categoría Turismo de Carretera y Turismo de Carretera Pista.

Al informar sobre las medidas de seguridad que debía cumplir la competencia, el ACA remitió el anexo del cual surge cómo debía estar colocada la barrera de neumáticos. Al respecto se expidió el perito designado en sede civil. Pero vale recalcar que dice el anexo “se deberán apilar neumáticos de automóvil, de diámetro uniforme, para formar una barrera homogénea, ubicada delante de una barrera permanente y habitualmente fijada a ésta. La barrera de neumáticos





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

debe ser por los menos de alta como la barrera permanente (mínimo 1 m); pero de no más de 1,20 m; a menos que se autorice específicamente.”

“No se deben utilizar neumáticos muy gastados que brinden poca resistencia al impacto. Los neumáticos nuevos ‘rechazados’ son ideales, y con frecuencia se pueden solicitar a los fabricantes de neumáticos locales”.

“Los neumáticos de carrera pueden ser utilizados únicamente como una primera línea adicional en una barrera de múltiples filas, pero no se los puede utilizar solos”.

Se describe seguidamente la forma de disposición de los neumáticos aprobada por la CDA.

“Los neumáticos individuales deben estar asegurados firmemente entre sí, en sentido horizontal y vertical; se prefiere el método del abulonados (bulones adecuados de por lo menos 8 mm, y tuercas hexagonales con arandelas o placas de acero grandes de 40 mm de diámetro como mínimo, y de 2 mm de espesor como mínimo, a ambos lados). La Comisión de Circuitos puede autorizar otros métodos de fijación”.

“El método de preparación preferido durante una competencia consiste en instalar bloques prearmados de 6 pilas de neumáticos”.

Por último, entre otras descripciones respecto de las propiedades de integridad y disipación de la energía, se recomendaba “instalar un sistema de retención para evitar que los tubos se descoloquen de las pilas de neumáticos en caso de impacto; los sistemas **aceptables** incluyen el paso de una cable o cuerda a través del tubo y alrededor del exterior de la pila de neumáticos”.

Luego se recomienda **intensamente** que la barrera de neumáticos completa esté cubierta por una plancha o banca continua reforzada y flexible, ya que “se ha demostrado que esto mejora



considerablemente la integridad y eficacia del sistema de la barrera de neumáticos”, y se recomienda abulonar la banda a la pared y a los neumáticos. (v. fs. 460 CP).

Del informe elaborado por el **Secretario Ejecutivo del Comité Provincial de Seguridad Deportiva**, en relación a esta competencia, surge que fue organizada por Pavana Suta S.A., se encontraba aprobada debidamente por la COPAM, tratada y asentada en Acta n° 260 y aprobada mediante acta n° 261 de fecha 9 de noviembre de ese año por la Asociación de Corredores de Turismo Carretera (ACTC), “circunstancia que garantiza el cumplimiento de todas las medidas de seguridad que establecen los organismos internacionales, en este caso la FIA (Federación Internacional de Automovilismo)” (v. fs. 241vta. de la causa penal).

Al respecto, cabe reseñar lo declarado ante este Tribunal por el Sr. **R O P** en calidad de testigo, quien manifestó que se debieron realizar obras previo a la carrera con el fin de resguardar al público y dejó claro que la COPAM no tenía injerencia “en la parte deportiva”, resaltando que “la categoría sobredimensionó lo que es el autódromo” (v. declaración 7´40’’). Dijo que la función de la COPAM es fiscalizar todo lo relativo al público y que en este caso la ACTC era la encargada de fiscalizar ese aspecto del evento: “Son los responsables y la autoridad superior de la prueba” (v. 9´00’’).

R J. B., jefe de la parte médica del evento, declaró también por ante este Tribunal atento la admisión del replanteo de prueba formulado por las demandadas. Destacó que la vestimenta de los corredores debe estar homologada por la FIA para que puedan participar en la carrera (v. 2´17’’); y la apelante ACTC pretende en sus agravios que aun exigiéndose a los corredores normas que emanan de aquel ente, que el autódromo debe tomar esas normas sólo como meras recomendaciones.





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

Sigo. Comentó que, tras el choque (él estaba muy cerca de la zona, sobre el puente) el comisario deportivo le indicó que se dirigiera al auto de F, al cual llegó entre “20 y 30 segundos” (v. 7’30’’ de la declaración). Lo primero que hizo fue hablarle, pero no obtuvo respuesta (8’07’’), había mucha sangre en el auto pero el corredor no estaba fuera de su butaca, la cual estaba bien ubicada. En ningún momento observó signos vitales de la víctima (9’). Lo sacaron del auto y lo trasladaron en ambulancia hacia el Hospital, que estaba a unas 20 cuadras.

Según el testigo, la muerte de F se produjo por el choque de G. Explicó que este tipo de choques suelen ser mortales o al menos sumamente peligrosos, aún a baja velocidad.

Podría seguir, pero ya el caso queda claro. La pista no era apta para este tipo de eventos. Debía destinarse carreras de menor porte, locales o zonales. Para colmo había sido repavimentada, con lo cual los autos lograban mayor *grip* y con ello desarrollar mayores velocidades, sin que las ya deficientes condiciones de seguridad hubieran sido readaptadas a estas nuevas velocidades que podían desarrollar los bólidos.

A eso se suma que los neumáticos del muro de contención fueron colocados sin atender las recomendaciones de FIA, pues no estaban abulonados ni contenidos con un cable o cuerda que evitara su dispersión ante un choque contra la barrera. Nótese que de la declaración de O surge que él primero intenta esquivar los neumáticos desperdigados, y allí se encuentra con el auto de F.

Y si vamos al origen del hecho, había una mancha de aceite que no fue señalizada debidamente a los corredores. L declaró que al ver la bandera azul, y querer dar paso a los punteros se hizo a un lado, y allí fue donde su auto se descontroló (luego supo que había aceite) y ese fue el desencadenante de todo el episodio.



La mancha de aceite debió ser comunicada; los neumáticos sistemáticamente devolvían a quienes lo embestían al medio de la pista; la repavimentación del autódromo agravó los peligros que podían sufrir los corredores en un autódromo ya deficiente en cuanto a sus condiciones de seguridad para eventos de tal magnitud. Y para colmo no hubo bandera roja a tiempo ante el despiste de L, lo que tal vez hubiera evitado la tragedia. Pues los corredores, al ver la señal en su tablero electrónico, hubieran disminuido de inmediato la velocidad.

¿Se podría haber evitado el accidente? Sí. Con buenas medidas de seguridad y/o la señal de suspensión de carrera o Pace Car a tiempo.

III.-

PAVANA SUTA discurre largamente acerca de un supuesto error conceptual del juez, y que aquí debe juzgarse la culpa de la víctima, aun siendo un reclamo “extracontractual”. Que si la víctima sólo hubiera sufrido lesiones “podría ponderarse la actuación culposa del afectado”, que ello no sucede porque murió. Propone finalmente que se la libere de responder por culpa la víctima o se morigere su grado responsabilidad meritando dicha eximente.

Demás está decir que estos agravios no solo no son claros sino que rozan la deserción del recurso (art. 265 Cód. proc.). ¿La culpa de la víctima fue asumir los riesgos inherentes a una carrera de autos? No se entiende. Tal vez los riesgos normales, pero nunca los consecuentes a semejante cantidad de deficiencias de la traza y de organización.

Además, tal como lo señaló el juez, ni siquiera se presentó a tiempo a contestar el traslado de la demanda.





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

FADRA también insiste en que el consentimiento de la víctima opera como liberador de responsabilidad.

Aquí paso a citar lo explicado en un voto de la Sala H por mi colega el Dr. Kiper en minoría: “el consentimiento de la víctima no puede reservarse más que a la participación de un juego desarrollado normalmente, dentro de los límites de un correcto ejercicio, y no puede actuar como causa de justificación cuando el bien jurídico lesionado integra los derechos personalísimos (integridad física); por otra parte, la intervención fáctica de la víctima, de manera normal y regular, no puede constituir una causa ajena al riesgo que libere de responsabilidad a quien lo controla u obtiene beneficios de la fuente que lo genera. Conocer un riesgo no es aceptar el perjuicio resultante y cabe distinguir entre quien crea un riesgo y quien lo soporta, pues si bien la víctima coopera con el riesgo o posibilita con su conducta que entre en escena, jurídicamente, su papel es pasivo (CNCiv., Sala H, disidencia *in re* “Ramella c. Club Atlético Obras Sanitarias de la Nación”, 14/12/95).

La apelante pretende comparar la responsabilidad del servicio meteorológico frente a un alpinista que desea escalar el Everest con los riesgos de un automovilista que corre una carrera en una pista que mostró múltiples deficiencias técnicas para evitar accidentes como el de marras. No es serio.

Aquí no hablamos de un caso en el que un corredor murió por haber conducido inapropiadamente o con falta de pericia. Se trata de que una mancha de aceite en la pista generó el derrape de un coche, que provocó el despiste de otro (F) que al chocar con el muro de “contención” éste lo devolvió a la pista en el medio de una polvareda entre neumáticos que volaban sueltos, dejándolo a merced de los corredores que no pudieron verlo ni evitar las colisiones. Sin dejar de ponderar que la sujeción de los neumáticos fue deficiente, por cual éstos invadieron la pista, entorpeciendo el paso de quienes venían



detrás del despistado (v. declaración de O). Todo esto en un autódromo que no debió habilitarse y usarse sino para otro tipo de competencia.

La pericial accidentológica en sede civil fue presentada a fs. 782/798. Tuvo en cuenta todos los elementos aportados a este expediente civil y a la causa penal.

Señaló que el “manual de seguridad” utilizado en la competencia adolecía de numerosas deficiencias, pues carecía de un buen nivel de detalles en cuanto a datos del personal, los vehículos que participarían en la seguridad, rol de los profesionales, etc. (v. fs. 797). También destacó que si bien había previstas ambulancias de alta complejidad en el evento, aquella en la que fue trasladada la víctima, conforme se desprende de los videos y fotografías del accidente, no era una de alta complejidad (v. fs. 794). Y que se verificó que esa ambulancia que trasladó a F, dominio BLR-905, perteneciente a la firma “Servicios Ambulancias Novello” con contaba con autorización o habilitación por parte del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires (v. fs. 798). Detalles.

IV.-

Por último, la parte actora insiste en imputar responsabilidad al Automóvil Club Argentino por detentar el poder deportivo a nivel nacional, que a su vez delega en las Federaciones regionales, por la superintendencia que ejerce en temas de seguridad y el poder de vigilancia y policía para habilitar circuitos.

Como señalara hace tiempo la Sala J de este tribunal, “[e]l Automóvil Club Argentino es el reconocido por la Federación Internacional del Automóvil para ejercer el poder deportivo automovilístico que aquella le confiere y aplicar el Código Deportivo





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

Internacional en el ámbito de la República Argentina (art. 3 y 7, RDA).

“Está facultado para delegar el ejercicio de los poderes deportivos conferidos, derecho que ejerció en favor de las Federaciones Regionales, que lo ejercen dentro de sus respectivas jurisdicciones (art. 4° y 12, inc. 19, RDA).” (RCyS 2005-1290. CNCiv., sala J, 7-7-2005, “Olasagaste, Jorge F. c. Automóvil Club Argentino”)

De la pericial contable obrante a fs. 1014/1017 surge que luego de revisar los libros del ACA no surge vinculación comercial ni societaria con la ACTC, y que en el año 2011 no fiscalizaba en forma directa la categoría Turismo Carretera.

Siguió la Sala J. “Como se dijo, dentro de la esfera territorial que les corresponde, las Federaciones representan el ente fiscalizador en las competencias de carácter zonal, encargado de controlar y fiscalizar la actividad deportiva automovilística con sus propios medios (art. 12, incs.18 y 19, RDA). Los permisos de organización de competencias zonales son expedidos por las mencionadas federaciones (art. 20).

“En suma, el ACA no organiza ni fiscaliza las competencias de carácter zonal, como la que es objeto de este litigio.”

El ACA tampoco era dueño ni guardián del circuito, por lo que no encuentro factores que funden una imputación de responsabilidad en cabeza de la mencionada institución.

En síntesis, en materia de responsabilidad, propongo confirmar lo decidido por el colega de grado.

V.-

El juez de grado condenó a los demandados al pago de \$5.856.000 más intereses a la tasa activa del plenario “Samudio” desde que se produjo cada perjuicio.



Los rubros admitidos fueron: la pérdida del valor vida, que fijó en \$350.000, pérdida de chance \$4.410.000, incapacidad sobreviniente (daño psicológico) en \$96.000 y daño moral en \$1.000.000.

“Valor vida”, pérdida de chance

He dicho en otras oportunidades que cuando se indemniza las pérdidas que los damnificados indirectos sufren por muerte, legitimados ampliamente a través del art. 1079 del Código Civil ley 340 (ahora art. 1739 del CCyC), se resarcen perjuicios económicos (conf., entre muchos otros: Borda, Guillermo A.; “La vida humana ¿tiene por sí sola un valor económico resarcible?”, E.D. 114-849). Otras consideraciones acerca del valor afectivo, moral o extrapatrimonial de la pérdida de la vida humana quedan reservadas a la estimación dineraria del daño moral, básicamente apreciado desde el punto de vista de la víctima. Esto así, por lo demás, desde que quien pretende indemnización lo hace por sí, por derecho propio, y no como sucesor del fallecido.

Además, esta legitimación amplia no implica una presunción de daño sino en el supuesto del art. 1084 (ahora, art. 1745, inciso b, del CCyC). Esto es, viudos e hijos (menores; el CCyC explicita: menores de 21 años) se ven favorecidos por el criterio del legislador. Pero el reclamo de familiares mayores de edad debe abonarse con prueba del daño económico.

Este encuadre legal se hace en función de la época en que sucediera el evento, bien que con el Código Civil y Comercial poco ha cambiado, mayormente de método. Por lo cual aquella doctrina sería hoy plenamente aplicable.

Aun cuando la víctima no contribuyera económicamente al mantenimiento de sus padres, el hecho de que tal vez viviera en el mismo domicilio, unido a la presunción que generan los artículos 367





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

y 372 del Código Civil referidos a las obligaciones alimentarias, permiten concluir que la muerte del hijo puede haber significado para la madre un daño económico actual y la pérdida de una expectativa que debe resarcirse (arts. 1079 y 1109 del Código citado). O podrá en el futuro.

Es más, en ese orden de ideas el CCyC introdujo una presunción de daño por muerte de los hijos. El inciso c) del mencionado artículo 1745 contempla la resarcibilidad de la pérdida de chance de ayuda futura de los hijos fallecidos.

En autos ha quedado comprobado que G M F, hijo de la actora, era corredor profesional de varias fórmulas, y que competía con continuidad. No hay prueba acerca de que participara a su madre del 25% de sus ganancias ni que, al menos a esa época, ayudase económicamente a la reclamante.

Al momento del accidente tenía 22 años. El juez tuvo en cuenta que la edad “deportiva” para esta profesión reconoce un límite entre los 45 y 50 años. Sin embargo, más allá de una enorme cantidad de imponderables, nada induce a pensar que habría seguido en esa profesión todo ese tiempo. No es lo habitual.

Pero también es del orden natural de la vida que hubiere formado pareja y probablemente procreado. Ello llevaría a que sólo una parte de los ingresos podría haber ido a la madre.

Por otro lado, la cuestión remite a una mera pérdida de chances (probabilidad de ayuda económica). Así que coexisten un elemento de certeza y otro de incertidumbre entre los que debe moverse la prudente apreciación judicial. Hay que determinar el grado de probabilidad fáctica de obtener beneficios o evitar pérdidas si no hubiese ocurrido el hecho o acto ilícito (Zannoni y citas, en CNCiv., Sala A, 31-10-85, E.D. 118-98). Y poco de eso hay en el expediente, salvo el listado de carreras en que participó.



En ese orden de ideas hay que hacer un balance de las circunstancias del caso, tema sobre el cual es sumamente ilustrativo el fallo que luce en E.D. 99-317/8, con citas de Cazeaux-Trigo Represas, Orgaz y Llambías.

Ante este panorama, me parece muy abultada la cantidad fijada por el sentenciante. Máxime cuando los intereses a tasa activa se computarían desde la fecha del óbito. Vuelvo a decir, más allá de las consideraciones que deben hacerse en el capítulo sobre daño moral en este tipo de casos, este ítem no admite presunciones; el perjuicio económico debe probarse. Y las chances de ayuda ponderarse, a falta de prueba (inexistente), con mucha prudencia (art. 165 del C. Procesal).

Estimo que correspondería disminuir la cantidad por este rubro a \$1.500.000.

Los extensos agravios de la reclamante no pasan de generalidades que poco y nada hacen a la demostración de la real merma económica de la señora. No alcanza con hablar de una supuesta “falta de acogimiento de la reparación integral a valores constantes”. O comparar, en ese andarivel, el supuesto valor en dólares del auto chocado con la indemnización dada por el juzgador.

Incapacidad sobreviniente

El juez fijó esta partida en \$96.000.

Para ello meritó la pericial psicológica obrante a fs. 750/752.

De dicho informe surge que la Sra. S, a raíz de la pérdida de su hijo en el accidente, sufre un trastorno depresivo mayor. La perita señaló que “se observó ánimo deprimido, nivel de atención y su memoria lentificadas, falta de autonomía, timidez y poca energía, que estaría indicando una caída en el tono psicomotor, su tono de voz bajo y sus gestos son de tristeza y preocupación, expresando ansiedad y





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

angustia hacia su persona y su situación actual, habiendo influenciado su estado de ánimo” (v. fs. 752).

Afirmó que existe en la actora un cuadro de duelo patológico, con un 35% de daño psíquico. Y que es recomendable la realización de un tratamiento psicoterapéutico con interconsultas psiquiátricas, con frecuencia semanal durante un período no menor a dos años. Estimó el costo de cada sesión entre \$500 y \$1.000.

Frente a las impugnaciones y cuestionamientos formulados a fs. 783, 787/788 y 818/819, la perita ratificó sus conclusiones a fs. 804 y 828.

Sobre todo ello corresponde ponderar, al igual que lo hizo el juez de grado, que si bien los porcentuales que establecen los peritos no son vinculantes para el juez que dirime la cuestión, lo cierto es que no encuentro argumentos que lleven a alejarse de los lineamientos establecidos por los expertos.

De modo que dentro de ese marco, y apreciando las características personales de la víctima, ponderadas y mencionadas en la sentencia; en consonancia con los demás rubros, que en definitiva componen el monto total indemnizatorio, propondré confirmar la partida fijada por el juez.

Daño moral

El juez fijó por este ítem \$1.000.000.

Problemas filosóficos pero de consecuencias prácticas trae la estimación del daño moral. Lo extraeconómico presenta las dificultades que en sus agravios plantea especialmente la ACTC.

Si bien para resarcir el daño moral no es exigible prueba acabada del padecimiento, porque la muerte de un hijo es de los peores a sufrir por la persona, basta la acreditación de las circunstancias que rodean al hecho y permiten inferir la existencia y extensión. “La indemnización de daño moral no está en función de la



representación que de él se hace la víctima (no es concreto), sino en función de su constatación por el juez y de su evaluación objetiva (en abstracto) en el límite de lo reclamado en la demanda” (Bustamante Alsina, en L.L. 1996-A, 360, citando a Geneviève Viney).

Es cierta la dificultad para un juez explicar cuánto concede por daño moral. “Cuánto por daño moral” es, incluso, el título de una importante obra de Zavala de González. Ghersi también se ocupó del tema (*Valuación económica del daño moral y psicológico*, Astrea, Buenos Aires, 2000) y no puedo olvidar a Iribarne (*De los daños a la persona*, Sección VI) ni a Zannoni (*El daño en la responsabilidad civil*), que le dedican capítulos especiales. Pero, a más de algunos parámetros sobre cuestiones puntuales, no hay baremos ni pautas precisas para fijarlo.

Por la propia naturaleza y particularidades de este capítulo indemnizatorio, su inherente intangibilidad, la posición del juez es importante desde que la subjetividad del afectado parece ser aprehendida por el juzgador, se coloca en su estado existencial, pero con pautas accesibles al común (conf. Zavala de González, Matilde: *Resarcimiento de daños, 5a - Cuánto por daño moral*, Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 2005, pág. 106).

Así como el juez no puede dar explicaciones “objetivas” o numéricas acerca de la cantidad que asigna, el litigante no puede criticar razonada y concretamente la decisión. ¿En qué consisten los fundamentos de los escritos de agravios sino generalidades y citas parecidas a las que se leen en infinidad de sentencias, y aún en las obras de los prestigiosos autores que he citado, bien que sistematizadas? La parte hace el esfuerzo que puede, reconozcamos que el juez no puede mucho más.

La señora S (su representación letrada) formuló una queja muy genérica con invocación de la inflación, las tasas de interés y





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

otras cosas que sabemos porque vivimos en este país. No escapa a lo que he marcado antes.

Creo, con la vaguedad de estos comentarios y la incerteza acerca de la justicia o injusticia de lo que se da, que correspondería elevar la suma otorgada a \$2.000.000. Que es más que lo nominalmente reclamado hace muchos años; pero es notorio que los intereses a tasa activa ni siquiera cubren la pérdida de valor adquisitivo de la moneda.

Medida de satisfacción y no repetición

El juez de grado ordenó la colocación de una placa u otro símbolo recordatorio similar en la plaza principal de Balcarce, y la publicación de la sentencia en un sitio *web* oficial, durante el plazo de seis meses, con el objeto de concientizar acerca de la importancia de practicar deportes de este tipo con las medidas de seguridad adecuadas.

Al respecto se agravio “PAVANA” manifestado que dicha medida carece de fundamento legal, ya que en el ámbito del código aplicable al caso (CC) no existía esta sanción; sin embargo, es un argumento que sólo utiliza para este punto. El magistrado aplicó también el nuevo (ya no tan nuevo) Código de fondo en las otras partidas indemnizatorias, pero al apelante sólo le causa agravio en este punto.

La ACTC también se agravio al respecto, y señaló que la norma prevé la publicación de la sentencia sólo para los casos de lesión al honor, intimidad o identidad de la persona; y que la colocación de la placa en la plaza de Balcarce excede a los demandados, pues la disposición de ese lugar público corresponde a la Municipalidad.



Veamos. El propio magistrado dejó sentado que, desde el hecho en estudio, el autódromo de Balcarce quedó inhabilitado para carreras de este tipo.

Estas medidas, encuadrada por el magistrado en el art. 1711 del CCyC, encuentra su fundamento, sobre todo, en prevenir daños futuros o el cese de un daño ya producido.

Ahora bien, el propio juez dejó en claro que se colocaron dos placas en el autódromo (que fueron robadas), pero asimismo se destacó que dicho predio se “deshabilitó” para carreras desde el infortunio. Además, la colocación de la placa en la plaza principal de Balcarce excede el marco de este juicio, pues la Municipalidad de Balcarce, que tiene la potestad de realizar una medida tal no ha sido demandada ni citada; por lo cual dicha disposición desborda el ámbito de este juicio. Resultaría, posiblemente, de cumplimiento imposible para los accionados.

Sin embargo, un mínimo de satisfacción para la madre del corredor es que en el sitio *web* de la ACTC (actc.org.ar) en la página de inicio en forma bien destacada se dé la noticia de la sentencia y que en link hacia “Noticias” en esa otra parte se incluya el texto completo del pronunciamiento.

VI.- Costas

El “ACA” se agravió respecto de la imposición de costas, ya que las correspondientes a su intervención fueron impuestas en el orden causado.

Es evidente que haber demandado al Automóvil Club por este hecho, más allá del resultado final, fue algo lógico desde la óptica de la madre del corredor fallecido. No tenía por qué saber que en algún momento el ACA había cedido la fiscalización de la categoría a la ACTC.





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

Si bien el art. 68 impone la carga de las costas a quien resulta vencido (principio objetivo de la derrota) entiendo que el caso encuadra entre las excepciones previstas en el segundo y último apartado de dicho artículo, pues -como lo sostuvo el juez de grado- la actora pudo creerse con derecho a demandarlo.

Por tanto, confirmaría la imposición de costas dispuesta por el magistrado.

En síntesis, propongo a mis colegas modificar la sentencia disminuyendo la cuantía del rubro “valor vida”/ pérdida de chance a \$1.500.000, aumentar la del daño moral a \$2.000.000 y limitar la “medida de satisfacción y no repetición” a que durante al menos tres meses el sitio web de la ACTC (actc.org.ar) en la página de inicio en forma bien destacada se dé la noticia de la sentencia y que en link “Noticias” se incluya el texto completo del pronunciamiento. Propongo confirmarla en todo lo demás que ha sido materia de agravio, con costas dealzada a las demandadas sustancialmente vencidas. En relación a las costas de alzada generadas por la apelación del “ACA”, en idéntico criterio que las de primera instancia, se impondrían en el orden causado.

Disidencia parcial de la Dra. Pérez Pardo:

Coincido en la solución dada por mi distinguido colega preopinante, pero respetuosamente, dejo asentada mi particular visión sobre la conceptualización por entonces vigente del llamado “valor vida”.

Considerar que la vida humana no tiene un valor económico *per se* sino en función a lo que produce o puede producir constituye un enfoque estrictamente económico y axiológicamente disvalioso, que no se condice con el respeto de la vida y la dignidad como derechos fundamentales del hombre, tutelado por declaraciones



internacionales, tratados, sentencias de tribunales transnacionales y receptados entre otros por el art. 4 del Pacto de San José de Costa Rica, arts. I, IV y VI de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, arts. 2, 3, 6, 16 y concordantes de la Declaración Universal de los Derechos humanos, todos ellos de raigambre constitucional en nuestro país (ver también Morello, Augusto M. en “La Vida Humana y los valores” en JA 2005-III-256). La vida humana tiene un valor constitucional a pesar de la ausencia de toda regla constitucional concerniente a la protección de la vida humana (conf. Tribunal Constitucional de Polonia del 28/5/97 de “Investigaciones”, Secretaría de la Corte Suprema, Dir. Dr. R E. G, 1998-1-93).

El valor de la vida humana no es apreciable con criterios exclusivamente económicos. El daño por la muerte de la víctima no puede atenerse a criterios o concepciones materialistas que deben necesariamente ceder frente a una comprensión general de valores – materiales y espirituales – unidas inescindiblemente en la vida humana y a cuya reparación debe, al menos, tender la justicia (conf C.S.J.N. del 26/8/75 in re “Noya, Alfonso y otro c/ Prov. de Bs. As., punto 16).

Participo, por cierto, de la teoría que sostiene que aún después de la sanción de la Ley 17.711, que redimensionó la resarcibilidad de daños morales modificando el art. 1078 del C.C. – que resulta aplicable al caso, la vida humana posee un valor intrínseco, desde el punto de vista material; la privación de cualquier existencia humana importa siempre un perjuicio como mera contrapartida del valor de esa vida, y la valuación económica mínima en todo supuesto de homicidio lo es sin perjuicio de que puedan considerarse otras circunstancias para aumentar la indemnización, como ser la pérdida patrimonial que puedan experimentar los sobrevivientes a raíz de ese fallecimiento. Y ello debe ser así, aun cuando pueda tratarse de personas insanas, ancianas y/o menores que





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

no tengan capacidad de generar ingresos propios y/o que tengan económicamente herederos mayores de edad que no dependan del fallecido en lo económico. Desde mi particular visión, el mayor daño que puede ocasionarse a una persona es precisamente quitarle la vida; de allí que no pueda ser admisible dentro del régimen de daños, que mediando homicidio pueda concluirse en el rechazo de indemnización por valor vida. Podrá ser mayor o menor en función de los criterios tradicionales (edad, estado civil, ubicación en el mercado laboral, actividades, etc.), pero nunca podría ser rechazado totalmente porque se trata de la máxima afrenta o daño a considerar dentro del sistema jurídico.

Así, quien arbitrariamente priva de vida a otra persona debe estar obligado a indemnizar ese daño en algún valor económico, aun cuando el fallecido no tenga capacidad para generar ingresos, o éstos sean precarios, o no tengan herederos forzosos, o sus causahabientes no dependan económicamente de él (art. 1083 Cód. Civil)

El respeto a la vida de una persona hace al reconocimiento de su dignidad, y el derecho a la vida –así como el derecho a la salud- son derechos inherentes a las personas, que se alcanzan como fundamentales y no pueden ser renunciados (conf. art. 3 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos; art. 5 pto. 1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos; Tratados Internacionales de rango constitucional a partir de la reforma constitucional de 1.994). Tal criterio debe coordinarse con el principio de reparación integral previsto por el art. 1079 del Cód. Civil aunque sólo sea simbólico para la víctima - ya que ello no le devolverá la vida -, y ello debe tener entidad y reconocerse siempre más allá de la condición de trabajador y/o de las condiciones de trabajo que desarrolle la víctima al momento del hecho dañoso. La necesidad de humanizar el Derecho, colocando como centro a la persona, impone



aquella solución. Así el reconocimiento del valor vida no puede depender de las vicisitudes coyunturales de política económica de un país de modo que sólo quepa indemnizar por la desaparición física de alguien cuando está insertado en el mercado laboral formal y no corresponda cuando la víctima, por alguna otra razón, no ha tenido la posibilidad de tener tal actividad.

Desde que la vida es el bien máspreciado de todo ser humano y la pérdida arbitraria de la misma es la máxima afrenta que se puede ocasionar a una persona, resulta altamente discriminatoria que la pérdida del ser querido, en ciertos casos, no tenga valor o tenga un valor mínimo sólo en función de su inserción en la actividad económica al tiempo del hecho dañoso.

De otro modo, el daño más grave que pueda producirse queda sin reparación integral en el ámbito jurídico, especialmente si se trata de jóvenes como el de autos que se iniciaban en una actividad deportiva compleja, que demanda disponibilidad económica aunque al suceder el hecho no tuviera familiares a cargo.

Dejó así asentada mi particular visión sobre este puntual tema, y mi propuesta de confirmación de la suma establecida por el juez de grado para resarcir este ítem, sin perjuicio de adherir en lo demás, al voto de mi estimado colega preopinante.-

Por razones análogas a las del Dr. Liberman, la Dra. Iturbide vota en el mismo sentido.

Con lo que terminó el acto. Fdo. Víctor Fernando Liberman, Gabriela Alejandra Iturbide y Marcela Pérez Pardo.-

Manuel Javier Pereira
Secretario de Cámara

///nos Aires,

de diciembre de 2021.-





Poder Judicial de la Nación
CAMARA CIVIL - SALA L

Y VISTOS: Por lo que resulta de la votación de que instruye el acuerdo que antecede, se modifica la sentencia disminuyendo la cuantía del rubro “valor vida”/ pérdida de chance a \$1.500.000, se aumenta la del daño moral a \$2.000.000 y se limita la “medida de satisfacción y no repetición” a que durante al menos tres meses el sitio web de la ACTC (actc.org.ar) en la página de inicio en forma bien destacada se dé la noticia de la sentencia y que en link “Noticias” se incluya el texto completo del pronunciamiento. Se confirma en lo demás que ha sido materia de agravio, con costas de alzada a las demandadas, excepto las generadas por la apelación del “ACA” que se imponen en el orden causado.

Difiérese regular los honorarios de alzada hasta tanto el tribunal de grado fije los de la instancia anterior.

Regístrese, notifíquese y devuélvase.

Hácese saber que la eventual difusión de la presente sentencia está sometida a lo dispuesto por el art. 164, 2° párrafo, del Código Procesal y art. 64 del Reglamento para la Justicia Nacional.

Víctor Fernando Liberman

Gabriela Alejandra Iturbide

Marcela Pérez Pardo
(en disidencia parcial)

