

**TRABAJO FINAL DE CARRERA: “Evolución normativa de los
accidentes de tránsito”.**

UNIVERSIDAD DE BELGRANO

Facultad de Derecho y Ciencias Sociales

Carrera: Abogacía

Año académico: 2017

Matricula: 101-33226

EVOLUCIÓN NORMATIVA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

SECCIÓN I - INTRODUCCIÓN

1. Introducción

La idea de esta tesina es el comparar el tema de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, de acuerdo al Código Civil de Vélez Sarsfield y el actual Código Civil y Comercial.

Con esta obra, se pretenderá hacer hincapié en puntos esenciales como las órbitas, las funciones, los presupuestos o elementos de la responsabilidad civil y la prescripción.

Además, qué rol cumplen las víctimas de accidentes de tránsito, ¿han sido, son o no lo han sido nunca consumidores del seguro de responsabilidad civil obligatorio que establece la Ley de Tránsito?

Todo ello será desarrollado en la presente tesina en las siguientes secciones.

SECCIÓN II – RESPONSABILIDAD CIVIL

1. Aclaraciones previas

Como bien se sabe, históricamente, los accidentes de tránsito han sido uno de los supuestos generadores de responsabilidad civil. Pero... ¿qué se entiende por responsabilidad civil? A la luz de los grandes doctrinarios de aquellos tiempos de la época, la atribución de culpa o dolo a una persona por un hecho ilícito cometido.

Esto quiere decir que el foco de este concepto “responsabilidad civil” (aquella que deriva del Derecho Privado, mucho más abarcativa que la responsabilidad penal, por ejemplo) era, por supuesto, el que causaba el daño. De quien, por consiguiente, debía demostrar la víctima la existencia de su intención de dañarla. De lo contrario, no habría responsabilidad alguna que ocupara el caso.

Sin embargo, con el avance en la doctrina y jurisprudencia, obviamente por un cambio social, por la gran cantidad de accidentes producidos con ausencia de culpa o dolo del agente dañador, de donde resultaban personas desamparadas por la ley, comenzó a surgir y desarrollarse lo que conocemos actualmente como “Derecho de Daños”.

El Derecho de Daños, básicamente, es aquel instituto jurídico que tiene por finalidad poner el foco en la víctima de un daño, entre los distintos tipos de daños, un accidente de tránsito, víctima que debe ser resarcida, sin que sea necesario demostrar la culpa o dolo.

¿Cómo es entonces que la culpabilidad ya no es relevante a los fines de los accidentes de tránsito?

La respuesta es bien sabida. La respuesta es el nacimiento del factor de atribución objetivo, donde el fundamento por el cual se responde no es la conducta del agente dañador, ya que quizás este último ha actuado conforme a Derecho y aun así se produjo el daño. Lo importante en este punto es ver si ha introducido una cosa riesgosa (ya sea riesgosa propiamente dicha o viciosa) o ha realizado una actividad riesgosa. Con el solo hecho de que ello suceda, la imputación de responsabilidad es suficiente, con las limitaciones establecidas en la ley.

Con este cambio de paradigma, se ha favorecido en gran medida a las víctimas de accidentes de tránsito. Sin perjuicio de ello, todavía queda un gran camino por recorrer.

2. Las órbitas de la responsabilidad civil

Tradicionalmente, Vélez Sarsfield en su gran obra, que ha permanecido vigente por más de un siglo, distinguía la existencia de dos órbitas de la responsabilidad civil: la órbita contractual y la órbita extracontractual.

No es menos aclarar que los accidentes de tránsito quedaban encuadrados en la órbita extracontractual, debido a que no nacían de la existencia de un acto jurídico previo, donde cabía imputar responsabilidad por incumplimiento un contrato, sino que se derivaba de un hecho ilícito, generalmente, delitos o cuasi-delitos.

Vale decir que ambas órbitas, en su momento, diferían en sus efectos, los plazos de suspensión e interrupción de la prescripción eran diferentes. Se intentaba siempre hacer hincapié en que eran totalmente distintas una órbita de la otra.

La realidad es que con el Código Civil y Comercial, sin perjuicio de que esto ya había sido receptado por anteriores Anteproyecto, se decidió unir ambas órbitas.

Si bien siguen habiendo diferencias entre ambas, nuestro actual codificador prevé lo siguiente:

“ARTICULO 1716.- Deber de reparar. La violación del deber de no dañar a otro, o el incumplimiento de una obligación, da lugar a la reparación del daño causado, conforme con las disposiciones de este Código.”

Es decir, que a pesar de que se recepta la existencia de dos órbitas que generan el deber de reparar, solo es a los fines doctrinarios la división, ya que el régimen previsto en el Título V del Libro Tercero es el mismo tanto para el ámbito contractual como para el ámbito extracontractual.

3. Funciones de la responsabilidad civil

En este punto no cabe mucha diferencia entre el anterior y el actual régimen.

El Código Civil y Comercial prevé la existencia de dos funciones de la responsabilidad civil o, como dijimos anteriormente, del derecho de daños: la función preventiva y la función resarcitoria.

La función preventiva, receptada en el art. 1710 y ss. del código vigente, establece que “Toda persona tiene el deber, en cuanto de ella dependa, de:

a) evitar causar un daño no justificado;

b) adoptar, de buena fe y conforme a las circunstancias, las medidas razonables para evitar que se produzca un daño, o disminuir su magnitud; si tales medidas evitan o disminuyen la magnitud de un daño del cual un tercero sería responsable, tiene derecho a que éste le reembolse el valor

de los gastos en que incurrió, conforme a las reglas del enriquecimiento sin causa;

c) no agravar el daño, si ya se produjo.”

A esto se agrega que “la acción preventiva procede cuando una acción u omisión antijurídica hace previsible la producción de un daño, su continuación o agravamiento.”

Y como punto a destacar, también se exige la existencia de algún factor de atribución; lo que no quiere decir que no pueda presentarse, sino que no es necesario acreditarlo.

Particularmente, en temas de accidentes de tránsito, en principio, esta función no ha tenido gran desarrollo en la materia, sino que fue receptada por el codificador, en realidad, con motivo del estudio del Derecho Ambiental. Encaminado a encontrar una solución a que se eviten grandes daños en el ambiente que nos rodea. Tema que aún le falta mucho por madurar.

Sin perjuicio de ello, la función de la responsabilidad civil que nos compete en el ámbito de los accidentes de tránsito es la función resarcitoria. Donde se ha evolucionado enormemente en supuestos de legitimación activa para reclamar, factor de atribución y daño resarcible.

Tan sintético y como ya hemos mencionado anteriormente, la función resarcitoria (en casos llamada por la doctrina “indemnizatoria”) establece que genera el deber de reparar la “violación del deber de no dañar a otro” o el “incumplimiento de una obligación”. Claro está, cuando ello no esté justificado por el ordenamiento jurídico, conforme a los arts. 1716 y 1717 CCyCN.

Es aquí donde la responsabilidad por accidentes de tránsito cobra sentido, en tanto en casi todos los casos en los que que exista un

siniestro donde un automotor esté involucrado, se va a disparar la obligación de resarcir a la víctima o, en su caso, como veremos más adelante, a los legitimados para reclamar por los daños ocurridos, en supuestos de muerte o gran discapacidad del damnificado.

El efecto, entonces, previsto en el anterior código velezano, respecto del nuevo Código Civil y Comercial, es exactamente el mismo: que se genera la obligación de indemnizar.

A continuación se expondrán los presupuestos de la responsabilidad civil, del derecho de daños, que en materia de accidentes de tránsito fueron evolucionando y resultando más favorables para las víctimas.

Como sostenían Alterini, Ameal y López Cabana en su famosa obra **“Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales”**¹: *“La responsabilidad generadora del deber de indemnizar exige la concurrencia de cuatro presupuestos:*

1) El incumplimiento objetivo, o material, que consiste en la infracción al deber, sea mediante el incumplimiento de la palabra empeñada en un contrato, sea a través de la violación del deber general de no dañar (la antijuridicidad).

2) Un factor de atribución de responsabilidad, esto es, una razón suficiente para asignar el deber de reparar al sujeto sindicado como deudor. Tal factor de atribución puede ser subjetivo (culpabilidad) u objetivo.

3) El daño, que consiste en la lesión a un derecho subjetivo o interés de la víctima del incumplimiento jurídicamente atribuible.

¹ Alterini, Atilio; Ameal, Oscar; López Cabana, Roberto, *Derecho de obligaciones civiles y comerciales*. Ed. Abeledo Perrot. Año 2005

4) Una relación de causalidad suficiente entre el hecho y el daño; es decir, que pueda predicarse del hecho que es causa (fuente) de tal daño."

4. La antijuridicidad

Claus Roxin² establece al hablar de la antijuridicidad que "una acción antijurídica es formalmente antijurídica en la medida en que contraviene una prohibición o mandato legal; y es materialmente antijurídica en la medida en que en ella se plasma una lesión de bienes jurídicos socialmente nociva.

La antijuridicidad anteriormente denominada como "incumplimiento objetivo o material", consistía en la infracción de un deber; su carácter objetivo deriva de que resulta de una observación previa y primaria del acto, ajena a toda consideración de la subjetividad del agente.

Respecto de la órbita extracontractual, que es la que nos compete a los fines de analizar los accidentes de tránsito, regía el artículo 1066 del Código Civil: "Ningún acto voluntario tendrá el carácter de ilícito, si no fuere expresamente prohibido por las leyes ordinarias, municipales, o reglamentos de policía; y a ningún acto ilícito se le podrá aplicar pena o sanción de este Código, si no hubiere una disposición de la ley que la hubiese impuesto".

Esto quiere decir que no era considerada ilícita toda conducta que estaba expresamente prevista como tal en el ordenamiento jurídico, en concordancia con el principio de legalidad, que encontramos en el art. 18 de nuestra Carta Magna.

Además, no se contemplaban como ilícitos ninguno de los actos involuntarios. Entendidos como aquellos realizados por personas menores

² Roxin, Claus "Derecho Penal. Parte General" Primera edición. Ed. Civitas. Pág. 558

de edad o personas declaradas dementes o insanas, mediante una sentencia judicial. En resumen, personas incapaces de hecho.

Respecto a lo que aquí nos interesa, los accidentes de tránsito, quiere decir que debía configurarse un hecho (vale aclarar, una acción u omisión) previsto por el ordenamiento jurídico, que se configure como una infracción del deber general de no dañar, donde el agente dañador debía ser una persona con discernimiento, intención y libertad, que quiere decir que la conducta realizada haya sido efectuada por un sujeto capaz.

Ese hecho, efectivamente, debía tratarse de un choque con un automotor o entre automotores, mientras que el conductor debía ser una persona con plena capacidad de hecho, ya que si se tratase de un insano, no cabría responsabilidad alguna, por ausencia de culpabilidad.

En el régimen del Código Civil y Comercial, respecto de lo que ahora se conoce como antijuridicidad, el art. 1717, nos reza:

“ARTICULO 1717.- Antijuridicidad. Cualquier acción u omisión que causa un daño a otro es antijurídica si no está justificada.”

Simple, corto y al pie. Se amplía el espectro de responsabilidad a todas las acciones u omisiones que causen daño, es decir, aquellas tipificadas o no tipificadas. Ya eso no importa. Y como requisito fundamental, esa acción u omisión que genera un daño no tiene que estar justificada.

Nos detenemos en este último punto, aclarando que, casos de legítima defensa, donde, por ejemplo, el conductor del automotor atropella a una persona que quiere agredirlo con un arma para robar su bien, está perfectamente justificada si logra acreditar que el medio utilizado no era desproporcionado y que sufrió una agresión actual o inminente.

También se encuentran justificadas aquellas situaciones en donde el conductor tiene que realizar una maniobra para esquivar a alguien y

termina estrellándose contra algún inmueble. Configurándose aquí un estado de necesidad justificante, en tanto, el conductor tuvo que escoger entre un bien jurídico superior (vida) y un bien jurídico de inferior categoría (propiedad).

5. El Factor de Atribución

El factor de atribución constituye el fundamento necesario para imputar responsabilidad civil, ya que para que ésta exista, debe concurrir algún elemento que la ley reputa apto para señalar quién habrá de ser responsable en un caso concreto.

El factor de atribución de responsabilidad civil puede ser objetivo o subjetivo. Nos detendremos en este punto, aclarando que no siempre existió una clasificación de los factores de atribución.

En la primera versión del Código Civil de Vélez Sarsfield el único que se encontraba previsto era el factor subjetivo. Llevó muchos años para que se incorpore la responsabilidad objetiva. Esto no ocurrió hasta la Reforma del año 1968 con la Ley 17.711, que introduzco el jurista de excelencia, Guillermo Borda³.

Volviendo al tema de la clasificación de los factores de atribución, daremos una descripción de cada uno e introduciremos el tema de accidentes de tránsito en dicha descripción:

1) Factor de atribución subjetivo:

El factor de atribución es subjetivo cuando se hace referencia a la culpabilidad, con sus dos versiones: la culpa y el dolo (art. 1724 CCyCN).

³ En su manual de Obligaciones, al analizar la situación explica las razones esenciales para dicha incorporación.

Se trata, en ambos casos, de una atribución de responsabilidad basada en un reproche sobre la conducta del agente dañador.

En materia de responsabilidad civil, el Código Civil francés, que fuera fuente de su par argentino (el Código Civil de Vélez Sarsfield), concibió un sistema basado en la culpabilidad como único factor de atribución, que obligaba al agente por las consecuencias dañosas de sus actos, sin centrarse en la situación de la víctima. Tal sistema encontraba una lógica en el contexto del lugar y de la época en que dicho cuerpo de leyes fue sancionado, porque resultaba allí fundamental proteger las libertades individuales. El principio conocido como "Pas de responsabilité sans faute" (no hay responsabilidad sin culpa), propio de ese derecho, resulta descriptivo de la filosofía individualista y liberal que se propugnaba.

Ahora bien, para que un sujeto pueda ser tenido por culpable y, en su caso, sea responsable, previo a todo es preciso determinar si el acto cuya autoría se le atribuye ha sido voluntario, y en consecuencia le es imputable. Para ello, dicho acto debió haberse practicado con discernimiento, intención y libertad (art. 260 CCyCN).

Obstan el discernimiento, la minoridad y la falta de salud mental (art. 261 CCyCN). De acuerdo a la ley, la persona se halla dotada de discernimiento para los actos ilícitos a partir de los diez años y para los lícitos a partir de los trece, aunque en ciertos casos podrán aplicarse disposiciones especiales. A su vez, podrán reputarse realizados sin discernimiento aquellos actos cuyos autores se encontraren privados de la razón al momento de su ejercicio.

Obstan la intención, el error esencial, que en el caso de actos jurídicos bilaterales o unilaterales recepticios debe ser reconocible por el destinatario, para causar la nulidad del acto (art. 265 CCyCN). Asimismo, obsta la intención el dolo, que si es esencial, grave, determinante de la voluntad, causa un daño importante y no provino también del perjudicado, produce igual efecto (arts. 271 y 272 CCyCN).

Finalmente, obstan la libertad, la fuerza irresistible y las amenazas que generan el temor de sufrir un mal grave e inminente en la persona o bienes de la parte o de un tercero, que no se puedan contrarrestar o evitar. Estos eventos también tienen aptitud para causar la nulidad del acto (art. 276 CCyCN).

Una vez determinada la voluntariedad del acto, habrá que juzgar si hubo dolo o culpa para responsabilizar a su autor. Mosset Iturraspe⁴ ha sostenido que se puede hablar de 3 tipos de dolo en miras del ámbito privado: el dolo como vicio de la voluntad, el dolo como elementos de los hechos ilícitos, y el dolo en el incumplimiento de las obligaciones de origen convencional. Considera que independientemente de la acepción que uno siga, la realidad es que el dolo en nuestro ordenamiento civil hace mención a la intencionalidad de ocasionar un perjuicio.

Por su lado, la culpa es concebida por el Código actual como “la omisión de la diligencia debida según la naturaleza de la obligación y las circunstancias de las personas, el tiempo y el lugar.”

Asimismo, establece que en la culpa se encuentran comprendidas la imprudencia, la negligencia y la impericia en el arte o profesión.

El Código original contiene una disposición similar, que rezaba: "La culpa del deudor en el cumplimiento de la obligación consiste en la omisión de aquellas diligencias que exigiere la naturaleza de la obligación y que correspondiesen a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar" (art. 512 CC).

Respecto de qué se entiende por “imprudencia”, “negligencia” e “impericia en el arte o profesión”, podemos definir las de la siguiente manera:

⁴ Mosset Iturraspe, Kemelmajer de Carlucci, Ghersi, y otros en “Responsabilidad Civil: teoría general y presupuestos”. Primera edición, tercera reimpresión. Ed. Hammurabi.

- La imprudencia es el obrar precipitadamente, sin prever cabalmente las consecuencias que pueden derivar de ese obrar irreflexivo (obrar de más).
- La negligencia es la omisión de cierta actividad que habría evitado el resultado dañoso (obrar de menos).
- La impericia es aquella que comprende las infracciones profesionales típicas, ya que supone el desconocimiento de las reglas y los métodos propios de la profesión de que se trate, siendo que todos los profesionales deben poseer los conocimientos teóricos y prácticos pertinentes y obrar con previsión y ajuste a estos.

En lo que nos atañe, que son los accidentes de tránsito, la impericia en el arte o profesión realmente no es relevante analizar, ya que, generalmente, refiere a la responsabilidad profesional. Las que sí nos importan son la imprudencia y la negligencia.

Un obrar imprudente que cause un accidente de tránsito podría ser un exceso de velocidad que impide la posibilidad de frenar y causarle un daño a algún peatón. Un obrar negligente, en cambio, podría ser, por ejemplo, el no hacer revisar la dirección del automotor por un largo tiempo, tiempo crucial, que al momento de descomponerse, de romperse, fue provocado por la omisión de revisión en el mecánico; hecho que derivó en que se pierda el control del automotor y se atropelle a otro automotor.

En contraposición a la culpa, se encuentra el dolo, que es actualmente contemplado por el codificador de la siguiente manera:

“El dolo se configura por la producción de un daño de manera intencional o con manifiesta indiferencia por los intereses ajenos.”

En el codificador velezano el dolo se encontraba en el art. 1072 CC, de la siguiente manera: “El acto ilícito ejecutado a sabiendas y con intención de dañar la persona o los derechos de otro, se llama en este código 'delito'”, entendiéndose que esta norma define la figura en su acepción de dolo como delito.

Particularmente, en tema de accidentes de tránsito, ambos códigos coinciden en que para que exista un obrar doloso en estos casos, el conductor debe conocer y querer el resultado daño. Debe estar en su intención causar un daño a otro. En ambos casos, si bien el código actual nada dice, el accidente de tránsito provocado por dolo del conductor configurará un delito para el Derecho Penal, y así es como se lo juzgará en el Derecho Civil en consecuencia.

Ahora bien, se introdujo al nuevo código una figura del Derecho Penal, que si bien no está especificada como tal, es el dolo eventual. Denominado aquí como “manifiesta indiferencia por los intereses ajenos”.

Esto quiere decir que también se considerará un obrar doloso aquellos casos en que el conductor del automotor se halle manejando este, por ejemplo, a una velocidad antirreglamentaria, sabiendo que su accionar puede causar daño a otros, pero que aun así continúa con su conducta, ignorando este hecho.

2) Factor de atribución objetivo:

El factor de atribución es objetivo cuando la culpabilidad del agente es irrelevante a los efectos de atribuir responsabilidad. En tal caso, el responsable se libera demostrando la causa ajena, excepto disposición legal en contrario (art. 1722 CCyCN).

La necesidad de contar con recursos jurídicos de esta naturaleza se hizo evidente durante la época de la revolución industrial. Desde mediados del

siglo XVIII, con la mecanización de las industrias textiles, la evolución de la industria del hierro y luego con el desarrollo del ferrocarril y del automotor, la multiplicación de riesgos asociados a esa nueva realidad sin duda generó las circunstancias adecuadas para el nacimiento de la responsabilidad objetiva en su concepción moderna.

Los factores objetivos permitían presumir la responsabilidad de ciertos sujetos, invirtiendo la carga de la prueba. Dichos sujetos debían acreditar la causa ajena para verse liberados del deber de resarcir, es decir, la culpa de la víctima, la culpa de un tercero por quien no debían responder o bien el caso fortuito. De ese modo, se minimizaban las posibilidades de que los daños injustos quedaran sin reparar.

Así se ve reflejado tanto en el ordenamiento anterior, a través del conocido artículo 1113, como también en diferentes fallos de relevancia. Por ejemplo, la Sala C de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, ha sostenido que *“(...) No se cuestiona en estas actuaciones y se encuentra fehacientemente comprobado, que el fallecimiento del menor fue producido por el impacto entre el camión y él, que circulaba en una pequeña bicicleta. La magnitud del camión Scania, que además se encontraba en movimiento y a una velocidad superior a la permitida en la zona en que ocurrió el choque, frente a la pequeñez de la bicicleta del menor, es un elemento revelador de que aquel vehículo era en la ocasión una cosa generadora de riesgo, por lo que habiéndose causado la muerte del menor por el impacto con el camión, resulta aplicable el segundo párrafo del art. 1113 del Cód. Civil, según el cual el conductor y los dueños del vehículo para eximirse total o parcialmente de responsabilidad deben acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no deben responder. Al mismo resultado se llega con el criterio de la culpa presumida, sostenida por el doctor Alterini. La sala ha sostenido que la regla del art. 1113 del Cód. Civil, sea por el riesgo o por la culpa presumida, no se destruye por meras inducciones, cualquier indicio o excusa no acreditada ni definida, sino sólo ante pruebas que den fuerza a la eximente de responsabilidad atribuida al conductor de la cosa*

*generadora del daño, que no dan causa a la duda (CNCiv., sala C, octubre 29/1990, LA LEY, 1991-B, 317; íd., agosto 5/1993, "Urtubey c. Godoy", L. 128. 183)."*⁵

Respecto de los accidentes de tránsito, un importante cambio se dio en esta materia, en razón de que ya no resultó necesario mostrar la conducta culposa o dolosa del agente dañador, es decir, el conductor que ha causado el siniestro.

Con el nuevo art. 1757 CCyCN que establece que "toda persona responde por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas", se excluye del debate el obrar del agente. Aquí, entonces, lo relevante será acreditar que efectivamente existió una cosa riesgosa o viciosa (defectuosa) que intervino en el hecho generador de responsabilidad y que con dicha cosa se produjo el daño: el automotor.

En efecto, el automotor, ya sean automóviles, motocicletas, camionetas, camiones, colectivos, etcétera, es el objeto que más daños ha causado y que nadie que trabaje en los Tribunales nos dejará mentir. Efectivamente, es el elemento por el cual más causas se abren, por la gran cantidad de automotores que se encuentran circulando a lo largo y lo ancho del país.

Por otra parte, es dable aclarar quiénes responden por la cosa riesgosa o viciosa. Ellos son, de acuerdo al art. 1758 CCyCN: el dueño y el guardián.

Respecto del dueño, podemos establecer que es el titular de dominio o de condominio del automotor, que debe coincidir, a su vez, con el titular registral. Creemos que no caben dudas con relación al fundamento de por qué el dueño responde. Pero en caso de que ellas aún no queden claras: el dueño responde por una cosa de su titularidad, debido a que fue quien la introdujo a la sociedad. Por ese simple hecho.

⁵ CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL, SALA C Ortiz, Juan C. y otro c. Cabrera, Oscar E. y otros.

En otro sentido, el guardián, al cual el código lo define como “quien ejerce, por sí o por terceros, el uso, la dirección y el control de la cosa, o a quien obtiene un provecho de ella”, también debe responder por la cosa ajena. ¿Por qué? Debido a que la está utilizando, quien efectivamente ha provocado el daño debido a dicho uso, o bien, porque no solo la estaba utilizando, sino porque obtenía un provecho de ella (como puede ser un beneficio económico).

Pueden ser guardianes, particularmente en los casos de accidentes de tránsito: el locatario, el comodatario, el depositario, el usufructuario, el usuario, el acreedor anticesista, de un automotor.

Vale decir que el dueño y el guardián responden por la cosa, el automotor, de forma concurrente, en razón de diferentes causas. Por lo que, en el caso de que el dueño desinterese a la víctima por un daño causado por el guardián del automotor, aquel tendrá la facultad de repetir contra este último, en un juicio posterior.

Ahora bien, la forma de imputar responsabilidad es a través de que la víctima pruebe que el daño que sufrió fue a través de un accidente de un automotor (sin importar que ella se encontrara en uno también), pero... ¿la forma de eximirse?

El Código Civil y Comercial prevé tres causales que permiten al agente dañador eximirse de responsabilidad objetiva:

a) El caso fortuito o fuerza mayor:

Entendido tal y como la define el art. 1730 CCyCN, es el “hecho que no ha podido ser previsto o que, habiendo sido previsto, no ha podido ser evitado.”

Utilizados los términos “caso fortuito” y “fuerza mayor” como sinónimos, esta eximente de la responsabilidad objetiva es la única de las que desarrollaremos que exime de responsabilidad totalmente al sujeto al cual se le intenta imputar dicha responsabilidad.

Por ejemplo: puede ocurrir que, en un caso de accidente de tránsito, se exima al conductor de responsabilidad objetiva por caso fortuito, cuando haya atropellado a una persona con motivo de que su vidrio se astilló todo, producto de una piedra que voló sorpresivamente hacia él. No hubo manera de prever que una piedra llegaría hacia el vidrio del conductor, mucho menos que se iba a astillar, y que, por consecuencia, ello distrajo de manera total al conductor y provocó el accidente.

b) El hecho del damnificado:

Entendido tal y como la define el art. 1729 CCyCN, es el hecho que se realizó con incidencia de quien resultó damnificado, del cual resulta excluida o limitada la responsabilidad del agente, excepto que la ley o el contrato dispongan que debe tratarse de su culpa, de su dolo, o de cualquier otra circunstancia especial.

Esto significa que si la víctima del accidente de tránsito ha intervenido de manera alguna, no importa si voluntaria o involuntariamente, ya que no lo exige la norma, en la producción del daño, el sujeto dañador se eximirá total o parcialmente de responsabilidad.

Vale hacer la aclaración, anteriormente la eximente era denominada como “culpa de la víctima”, que daba a muchas confusiones, incluso a problemas a la hora de aplicar este supuesto de exclusión de responsabilidad objetiva, por los siguientes motivos:

- Se le daba connotación de “víctima” al damnificado y no en todos los casos era necesariamente una “víctima”, debido a que exigía la

existencia de un “victimario”. Victimario que en muchísimos supuestos no existía.

- El término “culpa” denotaba que debía existir una conducta voluntaria, que suponía la existencia de discernimiento, intención y libertad. Dejando de lado, de nuevo, muchos casos no tutelados. Como lo podría ser la incidencia de un menor en el daño o un incapaz de ejercicio (personas que no tienen y no tuvieron nunca voluntad alguna para obrar en todos o muchos casos).

Por ejemplo: puede ocurrir que, en un caso de accidente de tránsito, se exima al conductor de responsabilidad objetiva por hecho del damnificado, en el supuesto en que este último se encuentre cruzando la calle con el semáforo en verde para los automotores, observando el celular, distraído, y un colectivo, yendo a una velocidad prudente, no logre frenar a tiempo y lo atropelle. Allí la víctima, por su descuido, ha incidido absolutamente en la producción del daño, que de haber tomado las diligencias apropiadas, el daño en su persona no hubiese ocurrido.

c) El hecho de un tercero por el que no se debe responder:

En este punto, es importante remarcar la aclaración final del supuesto de eximición “por el que no se debe responder”. Eso quiere decir que en nuestro ordenamiento hay supuestos en los que se debe responder por un tercero (v.gr.: los progenitores por su hijo, el principal por el dependiente, etcétera).

Esta eximente general está altamente vinculada a una eximente especial, receptada en la Sección 7^a, en el artículo 1758 CCyCN: “El dueño y el guardián no responden si prueban que la cosa fue usada en contra de su voluntad expresa o presunta.”

En efecto, dice con otras palabras un tercero por el cual no se debe responder, ya que, ampliando a la eximente general, la cosa fue utilizada

en contra de la voluntad (expresa o presunta) del dueño de ella o el guardián de la misma.

Esta causal de eximición debe reunir los presupuestos del caso fortuito, es decir que resulte un hecho que no pudo ser previsto, o bien, que se trate de un hecho que de haber sido previsto, no pudo ser evitado. Sin embargo, no siempre exime totalmente de responsabilidad, en este caso, al dueño o al guardián.

Por ejemplo: puede ocurrir que, en un caso de accidente de tránsito, se exima al conductor de responsabilidad objetiva por hecho de un tercero por el cual no se debe responder, o dicho de otra manera, cuando la cosa (el automotor) fue utilizada sin la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián, cuando el vehículo en cuestión, que puede ser una motocicleta, es robada por otra persona desconocida por el dueño y por el guardián, y de este robo, resulta una persona atropellada por quien cometió el ilícito mencionado.

Vale aclarar que para que el dueño y el guardián, en su caso, puedan efectivamente eximirse en supuestos de accidentes de tránsito como este, deben rápidamente realizar la denuncia del robo del automotor en la comisaría.

5. El Daño

Históricamente, el daño, el perjuicio sufrido por la víctima, no era definido por el Código Civil. ¿Por qué? El mismo Vélez Sarsfield consideraba que era una aberración dar definiciones en un codificador. A pesar de que existía alguna que otra en él...

Ello llevó a que muchos asociaran al daño como un perjuicio patrimonial, que, a lo largo del desarrollo jurisprudencial, esto pudo ser corregido y aquellas víctimas que no solo sentían que con el hecho dañoso se

afectaba su patrimonio, sino también su moral, su psiquis, algo más subjetivo y personal que eso, pudieron gozar de una reparación más plena.

Por otro lado, el daño que debía indemnizarse era concebido más como una “sanción”, sin serlo específicamente, debido a que el foco estaba puesto en la conducta del agente dañador.

Por tanto, si la persona se comportaba de manera culposa o dolosa, la indemnización por el daño causado funcionaba más como un castigo, que lo que ahora se conoce como el intentar reparar la situación de una persona que fue víctima de un perjuicio, como lo puede ser y de hecho, muchísimas veces lo es, un accidente de tránsito.

En la actualidad, el art. 1737 CCyCN se ocupa de definir, por suerte, qué se entiende por daño, aunque no cualquier daño, el daño resarcible. Aquel al que le corresponde, por consiguiente, una reparación, una indemnización.

El daño resarcible, entonces, es una lesión a “un derecho o un interés no reprobado por el ordenamiento jurídico, que tenga por objeto la persona, el patrimonio, o un derecho de incidencia colectiva”.

Tal criterio debe entenderse en el contexto de un sistema de responsabilidad civil preocupado por las víctimas de daños, que no requiere ya necesariamente de la configuración de un ilícito típico y en el cual la indemnización sólo puede ser entendida en términos de reparación y no de sanción, importando más la imputación patrimonial que personal, como dice el reconocido doctrinario Carlos Calvo Costa.

Se postula la necesidad de que sean reparados todos los perjuicios que el sujeto de derecho sufra en su patrimonio y en su faz espiritual. Pero si bien el daño resarcible se presenta desde hace años como una figura en expansión, este debe valorarse en forma coherente en el contexto del

modelo de responsabilidad vigente y considerando la conveniencia social. Es así que la tutela de nuevos intereses a través del instrumento resarcitorio debe operarse con suma cautela, en tanto, cada nuevo interés que emerge, automáticamente, sacrifica exigencias o libertades contrapuestas.

Avanzando en el análisis del daño, el art. 1739 CCyCN se encarga de iluminarnos con los requisitos que se exigen para que el daño causado sea efectivamente resarcible:

a) Carácter personal del daño, sea el perjuicio directo o indirecto:

Este recaudo requiere que la lesión recaiga sobre un interés propio. Por ello, solo puede reclamar la persona que sufrió el daño.

Vale aclarar que el daño puede ser, a su vez, directo o indirecto. Esto quiere decir que el perjuicio será directo cuando el titular del interés afectado es el propio damnificado, e indirecto cuando el perjuicio propio, invocado por el demandante, deriva de una lesión a bienes patrimoniales o extrapatrimoniales de otra persona, produciéndose el daño de manera refleja o "de rebote".

En otros términos, la denominación "damnificada directa", se refiere a la víctima inmediata del accidente de tránsito, por ejemplo. En cambio, si como consecuencia de dicho accidente se produce la muerte de la persona, serán otros quienes tengan derecho a la reparación de los daños materiales y extrapatrimoniales sufridos a causa del fallecimiento, en su carácter de damnificados indirectos.

También habrán sufrido ellos una afectación de un interés propio, pero derivada del daño recaído sobre la víctima del ilícito. Interesará en este caso la situación de los reclamantes, es decir, qué consecuencias patrimoniales y no patrimoniales tuvo la muerte de aquella víctima para los damnificados indirectos.

En esta materia se observa uno de los grandes cambios legales que importa la entrada en vigencia del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, pues entre los legitimados para reclamar la indemnización de las consecuencias no patrimoniales de un hecho dañoso, no solo se admite al damnificado directo, sino que, cuando del hecho resulta su muerte o una gran discapacidad para él, "también tienen legitimación a título personal, según las circunstancias, los ascendientes, los descendientes, el cónyuge y quienes convivían con aquél recibiendo trato familiar ostensible" (art. 1741 CCyCN).

El contenido de la norma citada ha surgido luego de extensos debates a nivel doctrinario y jurisprudencial, sobre quiénes debían integrar el catálogo de damnificados indirectos legitimados para accionar por daños y perjuicios.

De acuerdo al art. 1078 del Código Civil de Vélez Sarsfield, texto según ley 17.711/1968: "La obligación de resarcir el daño causado por los actos ilícitos comprende, además de la indemnización de pérdidas e intereses, la reparación del agravio moral ocasionado a la víctima. La acción por indemnización del daño moral solo competará al damnificado directo; si del hecho hubiere resultado la muerte de la víctima, únicamente tendrán acción los herederos forzosos".

La solución era diferente para el supuesto de daños patrimoniales, a cuyo respecto la ley establecía: "La obligación de reparar el daño causado por un delito existe, no sólo respecto de aquel a quien el delito ha damnificado directamente, sino respecto de toda persona, que por él hubiese sufrido, aunque sea de una manera indirecta" (art. 1079 CC). Estas disposiciones se hallaban ubicadas junto con las demás normas referidas a la responsabilidad extracontractual, sin embargo, también tenían aplicación en casos de responsabilidad contractual.

Básicamente, la normativa anterior al 2015 se centraba en limitar, a veces de manera excesiva, la cantidad de legitimados activos, para evitar abusos por parte de diferentes personas. De hecho, con la “concubina” siempre existió un cierto rechazo por parte del legislador, a no incorporarla como figura legitimada para reclamar el daño sufrido a su compañero, que en gran variedad de casos, se trataba de su fallecimiento. Una situación totalmente absurda.

En favor de esta desamparada figura, el actual art. 1741 CCyCN hace referencia, con palabras similares, a que se presumirá que son damnificados indirectos a título personal todos aquellos que acrediten una convivencia con un trato familiar ostensible con el damnificado directo. Por consiguiente, no solo el conviviente (sin, además, distinción de sexo, como ocurría anteriormente), sino cualquier persona que haya convivido hasta el momento del hecho generador del daño (el accidente de tránsito), mientras que se pueda probar un trato familiar ostensible.

b) Carácter actual o futuro:

El daño actual es aquel perjuicio ya producido al momento de dictarse sentencia. Constituyen rubros normalmente indemnizables bajo esta categoría, la incapacidad⁶ sobreviniente de la víctima; los gastos

⁶ Así, la jurisprudencia ha sostenido que “(...) Esta Sala ha tenido oportunidad de señalar (“Leiva, Jonatan”, 03/06/2019, T. 21, F 139, Res. N° 80) que de modo principal lo que se resarce bajo el rótulo de “incapacidad sobreviniente” es “el daño material de la especie “lucro cesante”, derivado de la disminución económica que habrá de tener la víctima por la secuela invalidante fruto de un siniestro.[...] En otras palabras, de los ingresos frustrados como consecuencia de la disminución física o psíquica sufrida por la víctima (v. Zavala de González, Matilde, Resarcimiento de daños, T. 2-A, Hammurabi, Bs. As., p. 428). Bajo esta perspectiva, el daño patrimonial que nos ocupa versa sobre las consecuencias económicas de la lesión (daño patrimonial), y por ende no existen diferencias ontológicas entre las denominadas indemnizaciones por “lucro cesante” y por “incapacidad”, ya que en ambos casos estamos ante un lucro cesante actual o futuro que debe ser llamado por su nombre (Pizarro, Ramón D. y Vallespinos, Carlos G., Tratado de Responsabilidad Civil, T. 1, Parte General, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2017, p. 740). Con más contundencia señalan luego estos autores, en opinión que plenamente comparto: “Rechazamos de plano que la integridad física de una persona tenga por sí propia, intrínsecamente, un valor económico, con abstracción o prescindencia de lo que el sujeto produce o podría producir, conforme al curso normal y ordinario de las cosas. Y, consecuentemente, que dicho valor económico pueda ser fijado abstractamente, de modo igualitario para toda persona y que dicho concepto pueda adicionarse al que se mande a pagar por lucro cesante o por indemnización por pérdida de

médicos, farmacéuticos y otros; el daño extrapatrimonial suyo o de sus herederos legitimados; el costo de reparación de un bien mueble y la privación de su uso.

El daño futuro es aquel que aún no producido al tiempo de la sentencia, pero a cuyo respecto y en función de las circunstancias, puede predecirse razonablemente que sucederá. Siempre que derive del mismo hecho antijurídico, puede presentarse como la prolongación de un daño actual o bien como un nuevo daño (por ejemplo: gastos por tratamientos futuros del daño sufrido, como la necesidad de practicar una nueva operación a la víctima, etcétera).

c) Carácter cierto:

Se refiere a que no puede considerarse resarcible aquel daño puramente hipotético o eventual, sobre el cual no puede afirmarse razonablemente que vaya a ocurrir, o bien aquel que a criterio del juzgador ofrece pocas posibilidades de materializarse.

d) Carácter subsistente:

Esto significa que el daño no debió haber sido resarcido por el responsable al momento del reclamo.

Respecto de los accidentes de tránsito, la mediación prejudicial es el ejemplo por excelencia, donde el daño resarcible puede ser satisfecho antes de iniciar un juicio de daños y perjuicios. Claro está que en caso de fallecimiento de la víctima o gran incapacidad, es muy raro que logre llegarse a un acuerdo.

chances”[-] (Ibidem, p. 743). Aludiendo a situaciones donde este lucro cesante no se configura (anciano que ha cesado en su vida productiva y que sufre una merma en su integridad, niño que sufría una discapacidad significativa y preexistente al daño que le impedía realizar actividades productivas), concluyen en que: “Habrá, sin duda alguna, un significativo perjuicio, que deberá ser llamado por su nombre, como corresponde: daño moral” (Ibidem, p. 744)”. (CÁMARA DE APELACIONES EN LO CIVIL Y COMERCIAL DE SANTA FE, SALA III. Operto, Natalia Beatriz c. Espinosa, Eduardo Anibal y otros s/ Daños y perjuicio.)

Sin embargo, en aquellos siniestros, en los que el daño ocurrido tiene que ver con bienes materiales, como partes de una motocicleta, partes de un coche o similares, reparaciones a bienes inmuebles, es muy factible que se desinterese al damnificado al momento de la mediación. Todo con tal de no tener la obligación futura de pagar un monto considerable de costas y honorarios y una indemnización llena de rubros e intereses, sumado a ello, todo el tiempo empleado en impulsar un proceso judicial, que, como todos sabemos, es prolongado.

En otro sentido, como se adelantó párrafos anteriores, el daño, además, puede clasificarse en varias categorías; aquí solo nos importará una, no más, a los fines de ejemplificar toda la temática sobre accidentes de tránsito.

Esta es, sobre daño patrimonial y extrapatrimonial:

El daño patrimonial es aquel que comprende el daño material; por oposición, el daño extrapatrimonial, también llamado "moral", tiene que ver con una lesión a intereses espirituales en sentido amplio.

¿Cómo determinamos si estamos ante un daño patrimonial y frente a uno extrapatrimonial?

Siguiendo el criterio de la doctrina mayoritaria, el perjuicio será patrimonial o extrapatrimonial, dependiendo de cuál sea la índole del interés afectado. Si se produce una repercusión disvaliosa en el patrimonio del acreedor, será patrimonial. En cambio, si tal repercusión compromete sus afecciones legítimas, estaremos ante un daño extrapatrimonial o moral.

Respecto del daño extrapatrimonial, el art. 1741 CCyCN, que analizamos párrafos anteriores, es claro cuando establece quiénes pueden reclamar las consecuencias de esta índole. A saber: en principio, el damnificado

directo; y en caso de muerte o grave incapacidad, los descendientes, ascendientes, cónyuge o toda persona que convivía con la víctima hasta el momento del hecho que pueda acreditar un trato familiar ostensible.

Por otro lado, con relación al daño patrimonial, nada especifica el código, pero debe entenderse que toda persona que pueda acreditar un interés legítimo, en tanto el hecho le haya causado un perjuicio patrimonial, tiene derecho a reclamar indemnización.

Por último, la lesión puede repercutir en el patrimonio, ya sea produciendo una disminución de ingresos –llamado daño emergente– o impidiendo su incremento –llamado lucro cesante–.

Ahora bien, en relación a los accidentes de tránsito, a modo de ejemplificar, podríamos decir que la presente clasificación se da en muchos casos.

Ejemplos claros y concisos de daño emergente (daño patrimonial) son: la rotura de un vidrio, del paragolpes, de la chapa, raspones en la pintura del automotor. Constituye el perjuicio material más común por excelencia. Que no podemos negar que todos los que conducimos alguna vez sufrimos algo así.

En otro sentido, un lucro cesante le podría ocurrir a alguien que utiliza su vehículo para ir al trabajo y con motivo del accidente en la vía pública, no puede utilizarlo. Lo que implica que va a tener que ser resarcido por todos los gastos de viáticos que impidan que puedan dormir mejor, que esté en viaje menos horas, los gastos que demande utilizar otro medio de transporte, sea particular o público, etcétera.

Respecto del daño moral, en principio, si la víctima del accidente continúa con vida y su integridad psicofísica no encuentra en grave peligro con posterioridad, podrá reclamar por todo aquel perjuicio espiritual que el accidente le ha causado. En tanto es una experiencia

traumática, en la gran mayoría de los casos. Un suceso inesperado que afecta emocionalmente a cualquier persona.

Ahora bien, si producto del accidente de tránsito la persona sufrió gran incapacidad o de él resultó su muerte, por supuesto, no caben dudas que el juez deberá hacer un análisis de la cuestión y adaptar la indemnización acorde al sufrimiento que produce el perder a un padre, a una madre, a un hijo, a un hermano, a una pareja.

6. La Relación de Causalidad

Con respecto a este presupuesto, no menos importante, de la responsabilidad civil, debido a que constituye el nexo entre el hecho antijurídico (acción u omisión no justificada) y el daño producido, que deberá indemnizarse.

A lo largo de la historia, se han desarrollado teorías respecto del nexo causal, entre ellas la teoría de la *conditio sine qua non* (o teoría de las equivalencias), la teoría de la causa próxima, la teoría de la causa eficiente y de la condición preponderante, la teoría de la causalidad adecuada, etcétera.

Vélez Sarsfield, al redactar el Código Civil, más sus sucesivas modificaciones, concebían que la teoría más adecuada, valga la redundancia, era la teoría de la causalidad adecuada.

Aclarando que la relación de causalidad cumple los objetivos de indicar o no autoría de un determinado sujeto respecto de un evento dañoso y de fijar la extensión del resarcimiento, los códigos civiles argentinos han regulado explícitamente este segundo aspecto, significando un límite a la idea de reparación integral de los daños, que se aplica pacíficamente en la actualidad.

Es que cuando un ilícito o un incumplimiento contractual generan una multiplicidad de perjuicios que pueden atribuirse a uno o distintos autores, puede suceder que de acuerdo a las reglas de la causalidad adecuada, no todos esos perjuicios deban indemnizarse.

El Código Civil que permaneció vigente hasta su derogación en agosto de 2015, disponía que debían indemnizarse las consecuencias inmediatas. ¿Cuáles eran las consecuencias inmediatas? Aquellas que de acuerdo a la experiencia general de las personas, de un hecho se producía un resultado.

Luego de agosto de 2015, con el actual Código Civil y Comercial, no solo las consecuencias inmediatas deben repararse, sino también las consecuencias mediatas. ¿Todas? No, solo las mediatas previsibles.

Entonces, en otras palabras, se indemnizarán aquellas consecuencias que acostumbran a suceder según el curso natural y ordinario de las cosas y aquellas que resultan solamente de la conexión de un hecho con un acontecimiento distinto.

Particularmente, en los accidentes de tránsito, existirán dos caminos diferentes, de acuerdo al tipo de imputación que se pretenda darle al agente dañador.

Si se opta por la culpa o dolo, para generar la ruptura del nexo causal, se deberá probar que se actuó conforme a Derecho. Esto es, sin omitir las diligencias exigidas al momento de conducir (como mencionamos cuando explicamos el factor de atribución subjetivo), o bien, porque no se obró con la intención de causar un siniestro, ni tampoco debido a que hubo una manifiesta indiferencia por los intereses de terceros (la o las víctimas).

Generalmente, estos supuestos no son debatidos con demasía en el ámbito del Derecho Civil, sino que directamente son discutidos en el

ámbito del Derecho Penal, donde, luego de que se impute una pena, la indemnización que corresponda, se impondrá de acuerdo a esta última.

Casos que sí son pura y exclusivamente tarea de los jueces civilistas son los que tienen que ver con la responsabilidad objetiva.

Recordemos que la introducción de una cosa riesgosa (o viciosa), como lo es el automotor, en todas sus variantes, ya genera la consecuencia de reparar si con este se causó un daño a otro, salvo...

¡Que se demuestre causa ajena!

¿Y qué causas pueden demostrarse?

Como dijimos anteriormente, el caso fortuito o fuerza mayor del art. 1930 CCyCN, el hecho del damnificado del art. 1929 CCyCN, el hecho de un tercero por el que no se debe responder de los arts. 1931 y 1958 CCyCN.

7. La Prescripción Liberatoria

La prescripción liberatoria es un medio de liberarse de obligaciones por el transcurso del tiempo. Distinta a la prescripción adquisitiva, que es un medio de adquirir derechos; instituto del cual no nos ocuparemos en esta obra.

La prescripción liberatoria, denominada por muchos "prescripción extintiva" constituye un modo de extinción de las obligaciones, caracterizado por dos circunstancias: el transcurso del lapso previsto por la ley para el inicio de una acción y la inactividad del acreedor.

El Código original contenía distintas normas que definían el instituto. De un lado, el art. 3947 CC establecía "La prescripción es un medio de

adquirir derechos, o de liberarse de obligaciones por el transcurso del tiempo". A su vez, de acuerdo al art. 3949 CC: "La prescripción liberatoria es una excepción para repeler una acción por el solo hecho que el que la entabla, ha dejado durante un lapso de tiempo de intentarla o de ejercer el derecho al cual se refiere". Por su lado, el art. 4017 CC rezaba: "Por el solo silencio o inacción del acreedor, por el tiempo designado por la ley, queda el deudor libre de toda obligación".

El Código Civil y Comercial, que recepta la prescripción liberatoria o extintiva, se limita a dar ninguna definición alguna.

Esta figura supone siempre una tensión entre valores relevantes. De un lado la seguridad jurídica y el razonable interés social que exige que las obligaciones no permanezcan vigentes indefinidamente, al arbitrio de acreedores que así podrían decidir reclamar su crédito en cualquier tiempo, con deudores que permanecerían siempre sujetos a la presión de eventuales demandas por un vínculo inacabado.

Pero por otra parte, la prescripción no supone la satisfacción del interés del acreedor, ni el cumplimiento de aquello que le es debido, como elementos que hacen a la esencia de la obligación. La prescripción debe considerarse pensada con relación al acreedor negligente o distraído, pero no en casos de falta de voluntad o de dificultades para accionar, como sostiene el Juez Ricardo L. Lorenzetti.

Ahora bien, cabe aclarar ciertas cuestiones:

¿Cuándo comienza a computarse el plazo de prescripción y cuándo este corre?

a) El curso de la prescripción se inicia cuando el crédito resulta exigible.

b) La prescripción no corre mientras no exista una posibilidad actual de ejercitar una acción.

Pero no tiene sentido toda esta explicación si no nos ocupamos sobre el plazo de prescripción de acciones de daños y perjuicios (responsabilidad civil, en general, y accidentes de tránsito, en especial).

La prescripción prevista en el Código Civil de Vélez Sarsfield era de diez (10). Actualmente, el plazo es de tres (3) años.

Aquí lo que es dable preguntarse es qué plazo resulta aplicable, de acuerdo al momento en que ocurrió el hecho. Para ello, recurriremos a un gran y claro análisis que realizó Sandra Wierzba⁷.

Ella comienza con el análisis del art. 2537 CCyCN, que establece que:

“ARTICULO 2537.- Modificación de los plazos por ley posterior. Los plazos de prescripción en curso al momento de entrada en vigencia de una nueva ley se rigen por la ley anterior.

Sin embargo, si por esa ley se requiere mayor tiempo que el que fijan las nuevas, quedan cumplidos una vez que transcurra el tiempo designado por las nuevas leyes, contado desde el día de su vigencia, excepto que el plazo fijado por la ley antigua finalice antes que el nuevo plazo contado a partir de la vigencia de la nueva ley, en cuyo caso se mantiene el de la ley anterior.”

Veamos el funcionamiento de la disposición sobre un caso concreto: si al entrar en vigencia el nuevo Código (01/08/2015), se hallare en curso el plazo de prescripción para el ejercicio de una acción personal (término de diez años, conf. art. 4023 CC), siendo que el plazo de prescripción es de tres años, que es menor; la solución aplicable sería la siguiente:

⁷ *Manual de Obligaciones Civiles y comerciales*. 2° edición. Ed. La Ley.

a) Correspondería computar el término de tres años para la prescripción de la acción, desde la entrada en vigencia del nuevo Código, es decir, desde el 01/08/2015. Regiría así el menor término propio de la nueva ley, pero aplicable desde su entrada en vigencia.

b) Sin embargo, si al 01/08/2015 ya hubieren transcurrido (por ejemplo) siete años desde el inicio del cómputo de la acción respectiva, la prescripción operaría cumplidos los diez años contados desde aquel inicio, por finalizar el plazo previsto en la ley anterior, con anterioridad al de la ley nueva.

La situación será distinta ante casos para los cuales la nueva ley prevé plazos mayores de prescripción que la vigente con anterioridad, conforme al art. 2564 inc. a): "Si al entrar en vigencia el nuevo Código, el término de la prescripción se hallare ya en curso, ésta operará cuando finalice el plazo previsto en la ley anterior".

A modo de conclusión, habrá que tener en cuenta la fecha exacta del accidente de tránsito y si este ocurrió con la vigencia del código anterior o con el nuevo código. Si es este último caso, no habrá problema, ya que opera el plazo de tres años. De lo contrario, habrá que tener en cuenta el análisis doctrinario del art. 2537 CCyCN, para que no haya ningún mal entendido en la cuestión y víctimas se queden sin la facultad de reclamar una indemnización por daños y perjuicios.

SECCIÓN III – VÍCTIMAS: NUEVA CONCEPCIÓN

1. Aclaraciones previas

En la presente sección de esta obra, se desarrollará lo mencionado en la Sección I, respecto de las víctimas de accidentes de tránsito.

Si bien la concepción que se tiene actualmente en la doctrina y jurisprudencia coincide más con conceptos tradicionales, donde la víctima de accidentes de tránsito no era concebida como consumidor. La realidad es que a través de un exhaustivo análisis del ordenamiento jurídico actual y el desamparo en nuestro día a día, debería tratársela como tal.

Esto es, sin perjuicio de la eliminación del “tercero expuesto” de los contratos de consumo, figura que permitía concebir a la víctima de los accidentes de tránsito como parte de la relación de consumo.

Para todo este desarrollo, recurriremos a los grandes trabajos del Dr. Waldo Sobrino, que se ha encargado de darle una “vuelta de tuerca” a esta cuestión, logrando que la víctima de accidentes de tránsito, eventualmente, sean reconocidas como consumidores, y, así, lograr una mejor protección para estas.

Vale aclarar que las víctimas de accidentes de tránsito deben ser consideradas como consumidores del seguro obligatorio de responsabilidad civil. No nos ocuparemos de las demás víctimas de otros siniestros.

2. La víctima de accidentes de tránsito como consumidor

En principio, cabe establecer qué entiende la normativa actual por consumidor:

1) quien es parte en una relación de consumo (art. 1 LDC y 1092 CCyCN);

2) quien no es parte, pero como consecuencia de una relación de consumo, utiliza bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio (art. 1 LDC y 1092 CCyCN).

Respecto de la normativa de seguros, el art. 68 de la Ley de Tránsito (en adelante, "LT") establece el seguro de responsabilidad civil de carácter obligatorio para automotores.

Esto implica, necesariamente, que en primer lugar: se quiere proteger a la víctima de un accidente de tránsito.

Por lo que, si el seguro obligatorio es para proteger a la víctima, no tiene sentido eximir de responsabilidad a la compañía de seguros, en los casos que existiera culpa grave del asegurado.

Y a ello hay que sumarle que no solo existe un seguro obligatorio, sino que la CN, la LDC y el CCyCN establecen que también integran la relación de consumo aquellos que no son parte, pero que se encuentran beneficiados con carácter de destinatarios finales de dicha relación de consumo.

En consecuencia, las víctimas (terceros damnificados) deben ser considerados como consumidores con derecho a la tutela de la LDC.

Por si quedan dudas, los argumentos o fundamentos de por qué las víctimas de accidentes de tránsito deben ser catalogados como consumidores:

1) Es el beneficiario directo del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automotores.

Esto es, porque el Derecho actualmente tiene en miras la protección de la víctima, y con mucha mayor razón ocurre que en los seguros obligatorios, donde se tiene como objetivo la indemnización del damnificado, de manera tal que se pretende que la víctima sea beneficiario.

2) Es el destinatario final del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automotores.

La pauta para interpretar quién es el destinatario final de un bien o servicio es verificar quién puede o no lucrar con él, de manera tal que si quienes forman parte de la relación de consumo no lucran con el bien o servicio, es que pueden ser considerados consumidores.

Es importante señalar que ni el propio asegurado y menos aún la víctima de un accidente de tránsito pueden lucrar con el seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Y, además, la víctima del siniestro no solo es el destinatario final, porque no lucra, sino que es el destinatario fundamental, necesario, imprescindible y exclusivo de la prestación del seguro obligatorio, dado que cumple una función social.

3. Consecuencias legales y prácticas de considerar a la víctima de un accidente de tránsito como consumidor

Un jurista reconocido por su gran avance en materia de Derecho del Consumidor, Waldo Sobrino, en su gran obra dividida en dos tomos sobre Derecho de Seguros, hace un clarísimo desarrollo de los efectos jurídicos que trae aparejado el entender a la víctima de accidentes de tránsito como un consumidor de seguros.

A continuación, desarrollaré dichos quince (15) efectos, que en un futuro hasta podrían ser más:

1) Juicios abreviados:

De acuerdo al art. 53 LDC:

“ARTICULO 53. — Normas del proceso. En las causas iniciadas por ejercicio de los derechos establecidos en esta ley regirán las normas del proceso de conocimiento más abreviado que rijan en la jurisdicción del tribunal ordinario competente, a menos que a pedido de parte el Juez por resolución fundada y basado en la complejidad de la pretensión, considere necesario un trámite de conocimiento más adecuado.”

De manera tal que el consumidor en general y la víctima de un accidente de tránsito en particular deberán acudir ante los tribunales ordinarios, donde, por aplicación del art. 53 LDC, en el caso que lo requiera la víctima puede solicitar que el pleito judicial tramite por las normas del proceso de conocimiento más abreviado.

En los casos en que se trate de daños personales o donde deban debatirse cuestiones más complejas, el consumidor posiblemente elija el proceso donde pueda desarrollar y profundizar la prueba.

Pero, en otro tipo de siniestros, referidos a temas que solamente en que se analicen daños materiales, donde la prueba se centra en derredor de las pericias mecánicas, resulta antifuncional e irrazonable que el pleito pueda durar varios años.

Como consecuencia de ello, el caso podría tramitarse por proceso sumarísimo u otro de carácter abreviado.

2) Gratuidad del procedimiento:

De acuerdo al art. 53 LDC:

“ARTICULO 53. — Normas del proceso. Las actuaciones judiciales que se inicien de conformidad con la presente ley en razón de un derecho o interés individual gozarán del beneficio de justicia gratuita. La parte demandada podrá acreditar la solvencia del consumidor mediante incidente, en cuyo caso cesará el beneficio.”

Se trata de una norma sumamente importante, dado que el pago de la tasa de justicia y demás cuestiones anexas no deben convertirse en un impedimento para que el consumidor pueda ver concretados los derechos que surgen del art. 42 CN.

Como consecuencia de ello, al estar la víctima de un accidente de tránsito dentro de la categoría de los consumidores (de seguros) es que por aplicación del art. 53 LDC se aplicará la gratuidad del proceso judicial en forma amplia y abarcativa, para la correcta protección de sus derechos constitucionales.

3) Aplicación de las cargas probatorias dinámicas:

De acuerdo al art. 53 LDC:

“ARTICULO 53. — Normas del proceso. Los proveedores deberán aportar al proceso todos los elementos de prueba que obren en su poder, conforme a las características del bien o servicio, prestando la colaboración necesaria para el esclarecimiento de la cuestión debatida en el juicio.”

De esta forma y por aplicación de la teoría de las cargas probatorias dinámicas es que deberá probar aquel que se encuentre en mejores condiciones técnicas, económicas, jurídicas o fácticas.

Dichas cuestiones legales también se encuentran previstas en el art. 1735 CCyCN, donde se establece que el juez puede distribuir la carga de la prueba de la culpa o diligencia.

La consecuencia de ello es que pesará sobre la compañía de seguros la carga de la prueba, bajo apercibimiento de tener por probado el hecho o circunstancias en contra a la aseguradora.

Entre las cuestiones específicas respecto a la prueba, deberán ser acreditadas las siguientes circunstancias por la compañía de seguros:

- a) Acreditar en forma fehaciente la falta de pago de la póliza.
- b) Dar explicaciones fundadas sobre las causas del rechazo del reclamo de la víctima.
- c) En los casos de denuncias de siniestros realizadas en forma telefónica por parte del asegurado o las víctimas, en el caso de que la aseguradora niegue la existencia de las mismas, va a tener que probar su posición.
- d) Cuando las denuncias del siniestro fueran efectuadas por correo electrónico y la compañía de seguros desconozca las mismas, la propia aseguradora va a tener que realizar una pericia en todos los sistemas de correos electrónicos para acreditar en forma fehaciente la no recepción de dicha denuncia.
- e) En cualquier exclusión de cobertura o caducidad, las compañías deben acreditar en forma imprescindible que tiene que existir relación de causalidad entre dicha exclusión o caducidad y el siniestro.
- f) Aunque exista incumplimiento del consumidor o adherente o víctima, para poder eximirse de responsabilidad, va a tener la compañía de seguros que probar que efectivamente sufrió un perjuicio sustancial, bajo apercibimiento de tener que responder por el siniestro.

4) Acción directa contra las compañías de seguro:

Como la LT establece el seguro de carácter obligatorio y el beneficiario principal y destinatario final es la víctima de un accidente de tránsito, resultaría autocontradictorio con los objetivos de dicha ley que la víctima no pueda demandar directa y automáticamente a la compañía de seguros.

A su vez, como la víctima de un accidente de tránsito es un consumidor de seguros, resulta claro que el damnificado forma parte de la relación de consumo.

A ello cabe agregarle lo expresado en la LDC sobre responsabilidad solidaria de la cadena de comercialización, que forma parte de la relación de consumo.

En consecuencia, por tratarse de una relación de consumo, es que la víctima que sufrió un daño por un producto de un accidente de tránsito puede demandar a la compañía de seguros de forma directa y automáticamente.

5) Daños punitivos:

En el caso de las víctimas de accidentes de tránsitos, la aplicación de daños punitivos resultaría un instrumento sumamente eficaz para la protección, indemnización y pronto cobro de los consumidores de seguros.

Sencillamente, ante un accidente de tránsito, la compañía de seguros que no cumpla en tiempo y forma con el pago de la indemnización va a tener una consecuencia económica adversa, que va a generar un efecto disuasivo hacia el incumplimiento.

6) Aplicación de daño directo:

A través de esta figura se permite a la autoridad de aplicación condenar por daño directo en virtud de un menoscabo o perjuicio del consumidor en sus bienes o su persona, a raíz de la acción u omisión del proveedor en el cumplimiento de sus obligaciones.

La experiencia diaria demuestra que ciertas compañías de seguros no cumplen en tiempo y forma con el pago de las indemnizaciones de los denominados terceros en el mercado de seguros.

Y no solo no se abonan las indemnizaciones, sino que muchas veces el trato que se tiene con la víctima violenta las pautas sobre trato digno y prácticas abusivas de la LDC.

De forma tal que si la compañía de seguros no solo no abona la indemnización a la víctima, de manera completa y oportuna, sino también que su conducta frente al reclamante fuera violatoria de las pautas de trato digno o utilizaría prácticas abusivas, es que correspondería que se le aplique el daño directo.

7) Ampliación de causales de interrupción de la prescripción:

Esto tiene que ver con el art. 50 LDC que establece que la prescripción se interrumpirá por el inicio de las actuaciones administrativas, de forma tal que el reclamo que el damnificado le realice a la compañía de seguros interrumpe los plazos de prescripción.

Con relación al reclamo judicial, también este tiene efecto interruptivo respecto a los plazos de prescripción (arts. 1094 y 1095 CCyCN) dado que ello no se encuentra excluido en la norma.

8) Publicación de las condenas a las empresas:

De acuerdo al art. 47 LDC determina que se pueden publicar en un diario de gran circulación los incumplimientos y/o sanciones de las empresas.

Como consecuencia de ello y dado que la víctima de un accidente de tránsito es un consumidor, es que puede exigir que se publique en los diarios los incumplimientos de las compañías de seguros.

Esta alternativa es una herramienta fundamental para la protección de los consumidores, dado que las aseguradoras gastan grandes sumas de dinero en publicidad y otras acciones para conseguir clientes.

Pero, todo este marketing de las compañías de seguros perdería casi todo su efecto si en el mismo medio de difusión, también se publicara que dicha empresa no ha cumplido con los consumidores.

9) Efecto vinculante de la publicidad:

El art. 8 LDC y el art. 1103 CCyCN prevén que las precisiones formuladas en la publicidad o en anuncios prospectos, circulares u otros medios de difusión se tienen por incluidas en el contrato con el consumidor y obligan al oferente.

Por ello, en el caso de las víctimas de accidentes de tránsito como consumidores de seguros, en aquellos casos en que existiese una precisión publicitaria, que pudiese ser beneficiosa para el damnificado, este puede requerir el cumplimiento de la misma.

10) Sanciones a las empresas:

La aplicación de sanciones es una posibilidad muy interesante para disuadir a las empresas para que cumplan estrictamente sus obligaciones y para potenciar la función de prevención que establece el Derecho de Daños en el art. 1710 CCyCN.

En este caso en particular, estas sanciones serían por un incumplimiento frente a una víctima de un accidente de tránsito.

11) Responsabilidad solidaria de la cadena de comercialización:

El art. 42 CN hace expresa referencia a la relación de consumo y el art. 40 LDC determina la responsabilidad solidaria de toda la cadena de comercialización que forma parte de la relación de consumo.

Así, en el caso concreto de la víctima de un accidente de tránsito, va a tener expedita la vía legal para demandar a todos los que forman parte de la cadena de comercialización (ejemplo: la compañía de seguros, coaseguradoras, reaseguradora nacional, reaseguradora extranjera, productos asesor de seguros, etcétera).

12) Inoponibilidad de ciertas defensas de las compañías de seguros:

Al ser la víctima de un accidente de tránsito considerada como consumidor y por lo tanto, parte de la relación de consumo, a pesar de no ser parte del contrato de consumo otorgado entre la compañía de seguros y el asegurado, va a tener en su calidad de tal, la facultad de solicitar la inoponibilidad de ciertas cuestiones.

Por ejemplo, podrá plantear la inoponibilidad de la franquicia del seguro obligatorio de transporte público frente al damnificado o de la culpa grave del asegurado, la declaración de nulidad de las caducidades convencionales que ilegalmente fueron convertidas en exclusiones de cobertura.

13) Interpretación del seguro a favor del consumidor (víctima):

De acuerdo al art. 37 LDC y el art. 1095 CCyCN, se establece la interpretación en favor del consumidor, en este caso, el consumidor de seguros.

Todo ello cuando la redacción no sea clara, completa y fácilmente legible, según prescribe el art. 984 CCyCN, se van a aplicar estas normas referidas a la interpretación más beneficiosa al consumidor.

Es más, incluso en los casos en que los textos de las cláusulas y condiciones de las pólizas sean claros y fáciles, también se deben interpretar a favor del consumidor, dado que más allá de la claridad del texto contractual, el contenido de dichas cláusulas y condiciones pueden ser perjudiciales para el consumidor en forma ilegal.

14) Inaplicabilidad del principio del efecto relativo de los contratos:

Como la víctima de un accidente de tránsito es un consumidor de seguros, no se aplica el efecto relativo de los contratos (que el contrato solo produce efectos inter partes).

Como consecuencia de ello, entre otras, ya no se distingue entre relación contractual y extracontractual, debido a que la víctima forma parte de la relación de consumo, pudiendo utilizar en forma directa y personal todas las pautas de la LDC frente al proveedor (ejemplo, la compañía de seguros) con la que el asegurado contrató el seguro de responsabilidad civil.

15) Declaración de cláusulas abusivas:

Al ser la víctima parte integrante de la relación de consumo es que se encuentra habilitada para plantear la existencia de cláusulas abusivas en los términos del art. 37 LDC y el art. 1117 CCyCN.

Es importante resaltar que para brindarle mayor protección al consumidor, el art. 1118 CCyCN ordena que en los contratos de consumo se puede declarar que una cláusula es abusiva aun cuando sean negociadas individualmente o aprobadas expresamente por el consumidor.

De esta forma, el consumidor que es víctima de un accidente de tránsito podrá plantear que hay una cláusula abusiva en el contrato de seguros cuando existan circunstancias que el art. 37 LDC establece, en forma meramente enunciativa y no limitativa:

- a) cuando se desnaturalicen las obligaciones del proveedor;
- b) cuando se limite la responsabilidad por daños del proveedor;
- c) cuando se establezcan renunciaciones o restricciones de los derechos del consumidor;
- d) cuando se amplíen los derechos de las compañías de seguros;
- e) cuando se determina la inversión de la carga de la prueba en favor del proveedor;
- f) cuando se produzca un desequilibrio de las prestaciones;
- g) cuando se trate de una cláusula sorpresiva.

SECCIÓN IV – CONCLUSIÓN

1. Conclusión

A modo de cierre de esta obra, hemos hecho un exhaustivo análisis de cada punto en particular sobre responsabilidad civil, respecto del Código Civil de Vélez Sarsfield y el nuevo Código Civil y Comercial.

Donde hemos tratado de dirigir el presente trabajo con ejemplos claros y concisos para que no haya mayor complejidad en el entendimiento de la cuestión

Lo que aquí más nos importa es que cada vez más sean las personas que se concienticen acerca de que las víctimas de accidentes de tránsito deben ser tratadas como lo que son: la parte débil de una relación de consumo.

Ir hacia ese camino es buscar un avance sin igual. Es dejar de lado al desprotegido, o solo permitirle cierta forma de reparación, para ampliar su ámbito de protección. Debemos recordar que siempre en una relación de consumo, la persona más vulnerable es el consumidor. El ampliar este concepto también a las víctimas de accidente de tránsito es tomar una posición tanto política como ideológica. Es buscar, por parte del legislador, proteger a la víctima de una manera plena, cumpliendo así con el mandato de la reparación plena. ¿Y por qué digo esto? Porque a la hora de delinear esta postura, el legislador debe observar la realidad, y no quedarse de brazos cruzados. Sabe los problemas que trae consigo un reclamo judicial por daños de esta envergadura. Sabe que la persona en muchos casos no verá reparado plenamente su patrimonio, producto de las trabas, interpretaciones judiciales, y especialmente del tiempo que lleva. Pero al consignarlo como un consumidor, le da jerarquía constitucional. Le da mayor protección, y le da la obligación de que la reparación sea lo más asimilable la teoría con la realidad.

Queremos lograr una reflexión sobre este asunto y que en un futuro, la doctrina en su mayoría y los jueces, en sus fallos, tomen cartas en el asunto. Si bien es cierto que ya ha habido autores que han analizado la situación por este camino, debemos lograr que toda persona observe esta situación a los ojos de la realidad. Vivimos en una sociedad de riesgos, donde cada día aumentan exponencialmente los mismos. Donde cada nueva actividad genera un mayor riesgo. Donde el transporte se vuelve cada día más y más peligroso, tanto por su forma de ser utilizado, como por la posible falta de control.

Al crecer los riesgos sociales, deben indefectiblemente crecer también la protección de las personas frente a ellos. De lo contrario, siempre seremos los más afectados.

Concluyo: es una concepción que países desarrollados tienen. Nosotros como país deberíamos aprender un poco de ellos.

Bibliografía

Alterini, Atilio; Ameal, Oscar; López Cabana, Roberto, *Derecho de obligaciones civiles y comerciales*. Ed. Abeledo Perrot. Año 2005

Borda, Guillermo, “*Manual de Derecho Civil: obligaciones*”. 13° edición. Ed. La Ley.

Calvo Costa, Carlos, “*Derecho de las obligaciones*”. 3° edición. Ed. Hammurabi.

Mosset Iturraspe, Kemelmajer de Carlucci, Ghersi, y otros en “*Responsabilidad Civil: teoría general y presupuestos*”. Primera edición, tercera reimpression. Ed. Hammurabi.

Roxin, Claus “*Derecho Penal. Parte General*” Primera edición. Ed. Civitas.

Wierzba, Sandra, “*Manual de Obligaciones Civiles y comerciales*”. 2° edición. Ed. La Ley.