

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

CARRERA DE ABOGACÍA



TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN APLICADA

RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Supuestos de Procedencia.

Modificaciones introducidas con la sanción del nuevo Código Civil y
Comercial de la Nación Ley N° 26.994.

AUTOR: PAMELA RUTH NAVARRO

2017

RESUMEN

Los accidentes de tránsito han tomado una considerable importancia en los últimos años, no solo en relación al elevado número de víctimas fatales que resultan de los índices estadísticos, sino también respecto al surgimiento de nuevas medidas de prevención y de reparación en cuanto a los daños causados como consecuencia de los mismos. El objetivo del presente trabajo fue analizar los diversos supuestos en los cuales se origina la responsabilidad civil en materia de accidentes de automotores y fundamentalmente conforme al régimen legal vigente. Se investigó, en primer lugar, sobre las disposiciones normativas que establecía el Código Civil originario, redactado por Vélez Sarsfield, hoy derogado con la sanción de la Ley N° 26.944. A continuación, se examinó el contenido de la citada ley y cada una de las modificaciones introducidas con la sanción y unificación del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Se señaló en su análisis, entre los relevantes cambios, la importancia de la protección de la víctima de los siniestros viales, la consagración expresa del deber genérico de no dañar a otro, la función preventiva y resarcitoria de la responsabilidad civil, la ampliación de los legitimados activos, la reparación plena del daño, entre otros. Se indagó además, sobre el contenido de otras leyes que revisten gran trascendencia, como la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y la Ley de Seguro N° 17.418. En conclusión, con esta investigación se proporcionó un conocimiento más profundo y detallado sobre el ordenamiento jurídico actual, el cual ha logrado recoger los principios generales que venían sosteniendo tanto la jurisprudencia como la doctrina mayoritaria. Otorgar con esto mayor claridad, sencillez en la regulación, reordenar y mejorar la técnica legislativa.

PALABRAS CLAVES: Accidentes de Tránsito. Responsabilidad Civil. Automotores. Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Víctima de los siniestros viales. Función preventiva y resarcitoria. Reparación plena del daño.

ABSTRACT

Traffic accidents have been of considerable importance in recent years, not only due to the high traffic-related death rate, but also due to the emergence of new measures regarding prevention of and compensation for damages resulting from traffic accidents. The aim of this work was to analyse the different possible grounds for civil liability in matters of motor vehicle accidents pursuant to current legal regulations. Firstly, I researched the provisions of the former Civil

Code, written by Velez Sarsfield and revoked by Law N° 26.944. Then, I examined said law and each of the modifications arising from its approval and the creation of the new unified Civil and Commercial Code of Argentina. Relevant modifications were identified, such as the importance of protection for traffic accident victims, express recognition of the general duty of doing no harm to others, preventive and compensatory functions of civil liability, broadening of the legal standing as claimant, full compensation for damages, among others. Additionally, I investigated other important laws, such as the Argentina's Traffic Law N° 24.449 and the Insurance Law N° 17.418. In conclusion, this research work provided a deeper and more detailed knowledge about the current legal system, which collected the general principles sustained by judicial precedents and the majority of legal doctrine, leading to clearer and simpler regulations and reordered and improved legislative drafting.

KEY WORDS: Traffic accidents. Civil Liability. Motor vehicles. New Civil and Commercial Code of Argentina. Traffic accident victim. Preventive and Compensatory functions. Full compensation for damages.

ÍNDICE

Capítulo I

La Responsabilidad Civil.

1. Introducción.....	5
2. La Responsabilidad Civil.....	6
2.1. Concepto. Fundamento.....	6
3. Presupuestos de Responsabilidad Civil.	7
3.1. Diversos Presupuestos de responsabilidad civil. Presupuesto por el riesgo o vicio de la cosa.....	7
4. Factores de atribución de la responsabilidad civil.....	9
4.1. Factores Subjetivos. La Culpa.....	9
4.2. Factores Objetivos.....	10
5. Principios fundamentales en la responsabilidad por daños.....	10
6. Funciones de la Responsabilidad Civil.....	12
6.1. Distintas funciones de la Responsabilidad Civil. Relevancia de la función resarcitoria.....	12
7. Conclusión.....	13

Capítulo II

Responsabilidad Civil en los Accidentes de Tránsito.

1. Introducción.....	15
2. Accidentes de tránsito.....	16
2.1. Accidente de Tránsito. Noción.....	16
2.2. Accidentes de Tránsito en Argentina.....	16
3. La Responsabilidad Civil por accidentes de automotores.....	17
3.1 Factor de atribución atribuible en materia de accidentes de automotores. Modificaciones introducidas con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Ley N° 26.994.....	18
4. Análisis de diversos supuestos.....	20

4.1. Intervención de dos o más vehículos.....	20
4.2. Intervención de peatones.....	21
4.3. Transporte oneroso.....	22
4.4. Transporte Benévolo.....	24
5. Conclusión.....	26

Capítulo III

Régimen Legal.

1. Introducción.....	29
2. Código Civil Argentino Derogado. Ausencia de normativa. Posturas doctrinarias y/o jurisprudenciales.....	29
3. Modificaciones introducidas con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Ley N° 26.994.....	32
3.1. Análisis particularizado del Artículo 1758 y 1769 CCCN.....	33
4. Ley Nacional de Tránsito N° 24.449. Decreto Reglamentario N° 779/95.....	34
5. Ley de Tránsito N° 6684 de la Provincia de San Juan. Decretos reglamentarios N° 0071/96 y N° 0326/97.....	37
6. Conclusión.....	38

Capítulo IV

Legitimación en los Accidentes de Tránsito.

1. Introducción.....	41
2. Legitimación Activa para reclamar indemnización en los accidentes de tránsito. Modificaciones introducidas con el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Ley N° 26.994.....	41
2.1. Damnificado directo o víctima.....	43
2.2. Damnificado indirecto.....	43
3. Legitimación pasiva en los accidentes de tránsito. Modificaciones introducidas con el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Ley N° 26.994.....	44
3.1. Dueño.....	46

3.2. Guardián.....	47
4. Compañías de Seguro. Régimen vigente de seguro obligatorio en materia de accidentes de automotores. Ley de Tránsito N° 24.449. Ley de Contrato de Seguro N° 17.418.....	49
5. Conclusión.....	54

Capítulo V

Eximentes de Responsabilidad Civil.

1. Introducción.....	57
2. Causales de exoneración de responsabilidad.....	58
2.1. Hecho del Damnificado. Análisis del Art.1729 CCCN.....	59
2.2. Caso Fortuito o Fuerza Mayor. Análisis del Art. 1730 CCCN.....	60
2.3. Hecho de un Tercero. Análisis del Art.1731 CCCN.....	61
2.4. Imposibilidad de cumplimiento. Análisis del Art.1732 y 1733 CCCN.....	62
3. Prueba de las causales de excusación. Análisis del Art.1734 CCCN.....	63
4. Conclusión.....	64

Capítulo VI

Indemnización de los daños causados por Accidentes de Automotores.

1. Introducción.....	65
2. Indemnización de los daños causados por accidentes de automotores.....	65
2.1. Daño y su reparación plena.....	65
2.2. Daño en los accidentes de tránsito.....	67
2.3. Daño indemnizables en el delito de homicidio.....	68
2.4. Daño indemnizable en el delito de lesiones.....	71
2.5. Daños causados al automotor.....	72
3. Criterios de cuantificación.....	73
4. Conclusión.....	74

CONCLUSIÓN FINAL.

BIBLIOGRAFÍA.

Capítulo I

La Responsabilidad Civil.

1. Introducción.

En el presente trabajo de investigación, se tendrá como finalidad efectuar un análisis del instituto de la Responsabilidad Civil y básicamente en materia de Accidentes de tránsito.

Por ello, en este primer capítulo, se hará referencia a las nociones generales de la Responsabilidad Civil, la cual tuvo su origen en el Derecho Romano, época primitiva donde adquirió fundamental aplicación la “Ley del Talión”, con fundamento meramente instintivo y de venganza.

A partir de la consolidación posterior de las organizaciones políticas, se lograron a fines del Siglo XVIII, importantes modificaciones con la sistematización del derecho. Dando lugar de este modo, a la imposición de una determinada indemnización al sindicado como responsable. La misma consistía en una suma de dinero que fijaba el Estado según el delito cometido. Se tenía como objetivo, poner fin a los actos de violencia suscitados en la sociedad y alcanzar de dicho modo cierta paz social y mayor seguridad jurídica.

Posteriormente, ya a fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX, adquirieron transcendencia en el ámbito jurídico, todas aquellas doctrinas que admitían un noción de la Responsabilidad, en el sentido que hoy se le asigna, al decir, por Pizarro y Vallespinos (1996, p.449) como una “obligación de resarcir todo daño injustamente causado a otro”.

Consecuentemente a ello, cuestiones como el “Fundamento de la Responsabilidad Civil”, “Principios y Presupuestos de la Responsabilidad Civil”, fueron motivo de grandes debates tanto en la doctrina como en la jurisprudencia nacional y extranjera. Pues en un principio, el fundamento en base a nuestro Código originario redactado por Dalmacio Vélez Sarsfield, se basaba en el “criterio subjetivo de la culpa” (Art.1109 C.C) y finalmente, se receptó el “criterio objetivo” (Art.1113 C.C).

Luego ante la necesidad de una inminente modificación y adecuación del ordenamiento jurídico argentino, se sancionó la Ley N° 26.994, para lograr con ello la unificación del Código Civil y Comercial de la Nación. Éste entró en vigencia a partir del año 2015 y con dicha reforma, se introdujeron importantes cambios en torno a la responsabilidad, tales como: la unificación de la responsabilidad contractual y extracontractual, la consagración del deber de

prevención del daño, la regulación de los diversos factores de atribución, causales de excusación, entre otros.

Surge de manifiesto con tales cambios, una notoria evolución en materia de regulación de la Responsabilidad Civil. Desde los criterios históricos y tradicionales de los periodos primitivos, hasta los más modernos y contemporáneos. Produciéndose una total adecuación del ordenamiento jurídico, a las exigencias de la sociedad y fijando como principio rector la procedencia de la reparación plena del daño o detrimento injustamente sufrido por el perjudicado o víctima.

2. La Responsabilidad Civil.

2.1. Concepto. Fundamento.

En torno a qué debe entenderse por responsabilidad civil, es una cuestión en la cual los autores que se han ocupado del tema no han logrado ponerse de acuerdo. Sin embargo, teniendo en cuenta su origen etimológico, el término “Responsabilidad” se encuentra en las fórmulas sacramentales de la *stipulatio* romana, donde el cambio verbal más frecuente, *spondete-spondio*, valía para hacer surgir la obligación del interpelado, que respondía de modo abstracto de la causa. De este modo, la palabra responder importaba, la idea de constituirse en garante en el curso de acontecimientos por venir. Fue así, que la expresión “Responsabilidad” tuvo su primera aplicación, en el sentido que modernamente se le asigna, a fines del siglo XVIII y adquirió su verdadera evolución recién a partir del siglo XX (Pizarro y Vallespinos, 1998).

En el Derecho Romano, se experimentaba una reacción lógica frente a hechos que generaban daños a terceros. Pues ante la producción del daño surgió una instintiva reacción de venganza. Lo que caracterizó a dicha época primitiva, fue la aplicación de la Ley del Talión, en donde se debía penar “ojo por ojo” y “diente por diente”. Posteriormente, cuando las organizaciones políticas consolidaron su poder y se institucionalizó el sistema, logró imponerse la composición legal o forzosa con el fin de evitar hechos de violencia y garantizar la paz social. El Estado fijaba una determinada suma de dinero para cada delito, que el ofensor compulsivamente debía pagar y el ofendido debía aceptar (Bonfante, 1974). Finalmente, con la caída del Imperio Romano de Occidente en el año 476 d.C., se dio comienzo a la Edad Media, periodo en donde si bien los romanos continuaron aplicando el derecho tradicional, los invasores bárbaros dictaron distintos cuerpos legislativos y se regían por estatutos primitivos y rudimentarios (Pizarro y Vallespinos, 1998).

En el antiguo derecho francés, el derecho no era homogéneo, en el sur predominaba el derecho escrito, de base romanista, mientras que en los países del norte, permanecían fieles a sus costumbres no escritas, difusas y rudimentarias. Comienza, en dicho país, por las influencias del cristianismo a surgir la idea de culpa como principio rector en materia de responsabilidad. Una evolución similar habría de darse en el antiguo derecho español.

A fines del siglo XIX y en los primeros años del siglo XX comienzan a proliferar las primeras doctrinas que admiten la noción de responsabilidad, en el sentido que hoy se le asigna al término. Al decir, por Pizarro y Vallespinos (1998, p.449):

“La responsabilidad Civil es la obligación de resarcir todo daño injustamente causado a otro”.

En conclusión, solo estamos en presencia de un supuesto de responsabilidad civil, cuando debe efectuarse una indemnización o resarcimiento de carácter económico a quien haya causado un daño a otro (Alterini, 1987). Respecto de éste último, sostenía Bustamante Alsina (1983, p.217) que: “El daño cuya reparación se pretende debe estar en relación causal adecuada con el hecho de la persona o de la cosa a los cuales se atribuye su producción”. Del mismo modo, Llambías (1973, p. 306) puntualiza que “el haber sufrido un daño no resulta título suficiente para pretender la respectiva indemnización, sino que es necesario establecer el nexo de causalidad entre ese efecto dañoso y el daño, en la medida que ese hecho sea el factor por cuyo influjo ocurrió aquel daño”.

3. Presupuestos de Responsabilidad Civil.

3.1. Diversos Presupuestos de responsabilidad civil. Presupuesto por el riesgo o vicio de la cosa.

Toda obligación indemnizatoria, cualquiera sea el supuesto que se trate, exige ineludiblemente de la concurrencia de varios presupuestos:

- Existencia y acreditación de un daño causado.
- Antijuridicidad de ese daño.
- Existencia de un factor de atribución de responsabilidad.
- Nexo causal adecuado entre el acto u omisión antijurídica y el daño causado.

Si no concurren tales presupuestos, no se está en presencia de un daño indemnizable. De este modo, numerosos tribunales argentinos y extranjeros exigieron explícitamente dichos

requisitos. Entre esos fallos cabe mencionar: “*Lotz, Alejandro c/ Buzzer S.R.L*”, CNCom, Sala B, 17-10-2003; “*Las Tres Cruces S.A c/ Bonanno S.A*”; CNCom, Sala A, 14-8-1995, “*Uranga, Gabriel c/ Sugmo S.R.L y otros*”, CNCom, Sala C, 15-2-2000.

Sin embargo, no siempre los tribunales argentinos realizaron un análisis profundo de la existencia de los mismos, menos aún respecto de la responsabilidad emergente de un accidente de tránsito, donde para muchos de nuestros jueces parece ser una materia en la cual no existen reglas fijas ni presupuestos a verificar. Incluso, algunos doctrinarios parecen creer que el ámbito del tránsito permite excusar el cumplimiento de los presupuestos inexcusables de responsabilidad civil (López Mesa, 2005).

Dentro de la responsabilidad civil, se halla una especie determinada “la Responsabilidad por el riesgo o vicio de las cosas”. Donde precisamente, surge la responsabilidad derivada de accidentes de automotores, ya que es considerado como objeto riesgoso. Por tal razón, según la doctrina y la jurisprudencia (Trigo Represas y López Mesa, p.358), resultan necesarios como presupuestos:

- Ausencia de autoría humana con respecto a la acción de una cierta cosa que no es dable calificar como hecho del hombre.
- Daño sufrido por el pretensor de la indemnización.
- Relación de causalidad entre la acción de la cosa y el daño.
- Calidad de dueño o guardián de la cosa en el demandado.

Teniendo en consideración tales presupuestos del género responsabilidad por el riesgo o vicio de la cosa, si bien tales contenidos genéricos son aplicables en materia de accidentes de automotores, cabe señalar que se presentan en la misma ciertos matices específicos a analizar.

Daño Resarcible.

Si no existe la producción de un daño, no podrá condenarse a nadie a resarcirlo. Sin embargo, en los supuestos de accidentes de tránsito, pueden darse supuestos en los que el daño no está todavía definitivamente determinado, pese a que indudablemente existe. En tales casos, si existe un dictamen pericial que indique que según el curso normal y ordinario de las cosas el daño alcanzará tal grado, basta para tener por cierto al daño y lo transforma en daño indemnizable. Ello es así, pues en nuestro Código Civil se adopta un “criterio de probabilidad”, para tener por cierto un daño, solo basta que ordinariamente le sucedan al hecho (Goldernberg, 1997).

Antijuridicidad del daño.

Consiste en una contradicción entre la conducta del agente dañoso y el ordenamiento jurídico. En los accidentes de automotores, la antijuridicidad es objetiva, pues la responsabilidad del agente depende simplemente de la relación causal entre la acción antijurídica (violación del principio de no dañar a otro) y el daño. Se habrá de responder no porque haya mérito para sancionar una conducta reprochable, sino porque de dicha transgresión objetiva provino el daño (Gandolfo, 2002).

Relación de causalidad y accidente de tránsito.

Determinar el nexa causal significa establecer un enlace entre un hecho y sus consecuencias. Es así que, en un caso de accidente de automotores, el juez, deberá analizar cuáles fueron los hechos probados en la causa. Una vez establecidos los mismos, deberá analizar de acuerdo al curso ordinario de las cosas y con apoyo en estadísticas, comprobaciones personales y connotaciones lógicas, cuál es más probablemente la causa del daño por el que se reclama indemnización. Esto se debe a que nuestro Código Civil adopta el criterio de causalidad adecuada. La mencionada causa, surgirá de un análisis objetivo-retrospectivo, que determinará ex post facto la posibilidad de un resultado en función de las condiciones precedentes, prescindiendo de la concreta aptitud perceptiva del individuo, o sea previsibilidad subjetiva (Spota, 1942).

4. Factores de atribución de la responsabilidad civil.

4.1. Factores Subjetivos. La Culpa.

Los factores subjetivos de atribución son el dolo y la culpa. Ambos presuponen que el agente sea autor material del ilícito extracontractual o del incumplimiento obligacional.

Nuestro Código Civil argentino, redactado por el ilustre Dalmacio Vélez Sarsfield, originariamente establecía como fundamento de la responsabilidad el criterio de la culpa subjetiva (prevista en el Art.1109 C.C). Teniendo el actor la carga de la prueba de la culpa. Se brindaba una noción de culpa en el Art.512 y de dolo en el Art. 1072 C.C.

A dicha postura subjetivista se adhirieron autores de gran prestigio, al sostener que la responsabilidad tenía como fundamento la culpa del agente (Llambías, 1982; Acuña Anzorena, 1963; Lafaille, 1947; Orgaz, 1948 y Aguiar, 1979).

En el derecho comparado, igual lineamiento siguieron el Código Civil Francés (Art.1384), el *Codice* de Italia (Art.1123) y finalmente, el Código Español (Art.1903).

4.2. Factores Objetivos.

Los factores objetivos de atribución de caracterizan por lo siguiente (Pizarro y Vallespinos, 1998):

-Fundar la atribución del incumplimiento obligacional y la responsabilidad que de él deriva, o la responsabilidad que emerge de hechos ilícitos *stricto sensu*, en parámetros objetivos de imputación.

-Total abstracción de la idea de culpabilidad.

Los mismos surgían a partir del análisis efectuado por los doctrinarios del Art.1113 C.C y de otros artículos que se encontraban de manera dispersa en el código. Entre los supuestos, cabe señalar: la Teoría del Riesgo, la Garantía, la Equidad, el Abuso del derecho y el exceso de la normal tolerancia entre vecinos.

Esta posición objetivista contaba con mayores adeptos, entre ellos: Cazeaux (1996), Trigo Represas (1996) y Bueres, entre otros.

Se afirma que esta teoría “tiene un evidente sustento de equidad ya que la ley, mediante valoraciones sociales que anticipa el legislador, impone determinados deberes que tienden al mantenimiento de equilibrio y concreción de la justicia en el caso concreto. A más que no se trata de una condenación a inocentes, sino una especie de anticipo de la reparación que se brinda a la víctima” (Cazeaux y Trigo Represas, 1996, T.V, p.40).

Por tal motivo, “A la luz de esta directiva, es innegable que la responsabilidad civil nace naturalmente y se configura con facilidad siempre que aparece un factor subjetivo (culpa o dolo del autor del daño) y que, en cambio, la responsabilidad objetiva requiere una normativa específica, la descripción legal de las situaciones que la vuelven operante” (Mazzinghi, 2012, p.3).

5. Principios fundamentales en la responsabilidad por daños.

Con relación a los principios jurídicos, los antiguos romanos, lograron realizar una sistematización de los mismos en tres axiomas, a los que en el derecho podría reducirse como mínima expresión y no obstante ser suficientes para abarcar todos los aspectos a regular por las normas: *Honeste vivere* (vivir honestamente), *Suum cuique tribuere* (dar a cada uno lo suyo), *Alterum non laedere*, es decir no dañar a otro. Para los romanos a partir de esos principios se podía ante cualquier situación saber cómo comportarse en relación con los demás. Como principio fundamental, el principio de no dañar a otro, encuentra sentido únicamente en la vida

en sociedad, porque el daño que alguien se infiere a sí mismo no entra dentro de la consideración de responsabilidad civil. Tal como sostiene Yáguez (1989, p. 21) “El no causar daño a los demás es quizás, la más importante regla de las que gobiernan la convivencia humana”.

El derecho no protege entonces a quien causa un daño a otro, sino que muy por el contrario hace nacer una obligación de dejar a esa persona en una situación lo más parecido posible a como se encontraba antes de sufrir el daño. Esto es lo que se llama “responder” o “ser responsable” o “tener responsabilidad” por el daño padecido por otra persona (López Herrera, 2004).

Se puede entonces afirmar, que a partir del principio general de no dañar a otro, se hace posible la vida en sociedad y una vez aplicado, acarrea una sanción que consiste en la obligación jurídica de indemnizar el daño causado. Según Alterini (1974, p. 15) “La reparación de daños, fruto de la responsabilidad en el ámbito civil, comporta una forma de sanción. Como orden coactivo, el derecho organiza un sistema de sanciones, esto es la atribución de una consecuencia a la infracción de los deberes jurídicos; tal consecuencia significa un disvalor para quien es pasible de ella. En el plano de la responsabilidad por reparación de daños la sanción estriba en una mengua patrimonial que se impone al responsable, y tiene causa en el daño inferido al derecho subjetivo ajeno”.

Teniendo en cuenta la normativa hoy vigente, la jurisprudencia y el aporte de la doctrina, en materia de responsabilidad civil resulta posible inferir los siguientes principios fundamentales (Pizarro y Vallespinos, 1998):

-“*Naeminem Laedere*”: significa “no dañar a nadie”, pues todo daño causado a otro se presume antijurídico, salvo que medie causa de justificación.

-Necesidad del factor de atribución: ya sea un factor subjetivo u objetivo, esto presupone un parámetro axiológico que justifica que la obligación de resarcir sea atribuida al sindicado como responsable.

-Principio de reserva: implica que “no hay deber ni transgresión sin norma que lo imponga” (Art.19 C.N).

-Principio de Prevención: ya que toda persona tiene el deber de adoptar las medidas necesarias para evitar un daño no justificado o bien disminuir su magnitud o gravedad.

-Principio de reparación plena o integral: supone una equivalencia jurídica entre el daño y su reparación. La indemnización no debe ser inferior al perjuicio.

6. Funciones de la Responsabilidad Civil.

6.1. Distintas funciones de la Responsabilidad Civil. Relevancia de la función resarcitoria.

Entre las funciones de la responsabilidad civil, cabe señalar las siguientes:

-Función Preventiva: con relación a la prevención, suelen distinguirse una de carácter general y otra más específica. En el primer supuesto, existe una amenaza efectiva de una consecuencia legal, frente a la producción de una actividad determinada. Por ello, cumple un rol preponderante la disuasión y la acción psicológica de intimidación que ejerce la consecuencia jurídica prevista en la norma. Mientras que en el segundo caso, sólo se da en un contexto más circunscripto de actividades riesgosas o peligrosas, donde la prevención se realiza mediante la imposición a ciertos sujetos de deberes especiales (Pizarro y Vallespinos, 1998).

-Función Resarcitoria: esta es por cierto, la más importante de todas y la que tradicionalmente ha hecho a la esencia misma de la responsabilidad civil. Se suele distinguir entre “sanción resarcitoria” o de “distribución”, como formas de fundar las razones de la reparación. Tal distinción, se basa según el detrimento provenga o no de una conducta contraria a derecho o antijurídica. Sin embargo, el sentido reparador en uno u otro sentido, para el damnificado es lo mismo, ya que lo que se procura en definitiva es que una persona distinta de él sea quien deba soportar las consecuencias del daño.

-Función Sancionatoria o Punitiva: está orientada al desmantelamiento pleno de los efectos del ilícito, pues contraria el ordenamiento jurídico, causando un daño a otro, actúa deliberadamente con el propósito de obtener un rédito de ello. Por tal razón, resulta necesario implementar penalidades económicas civiles que sancionen tales conductas.

Con referencia a tal funciones, durante muchos años la situación fue controvertida tanto en la doctrina como en la jurisprudencia. Algunos autores, sostenían que solo la función resarcitoria quedaba comprendida en la noción de Responsabilidad Civil. Entre ellos, Bueres (2013, p. 5) enunció “No me parece que la prevención pueda erigirse en función normativa de la responsabilidad civil, debido a que un sujeto piense ex ante que si daña tendrá que pagar indemnización...” añadiendo “No creo en la necesidad de disciplinar los llamados daños punitivos...”.

Sin embargo, otros autores se expresaron a favor de la incorporación de las restantes funciones del instituto. Así, por ejemplo, Compiani (2014, p. 96) expresó “En el ámbito de la reparación de los daños, no media obstáculo en admitir que resultan compatibles la función indemnizatoria, la de prevención y la punitiva, en pie de igualdad”.

Con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, vigente desde el año 2015, se introduce en la materia una importante novedad, ya que se reconoce y regula en forma expresa la doble función de la responsabilidad civil: la preventiva y la resarcitoria. (Art.1708 CCCN).

Durante mucho tiempo se había discutido si la responsabilidad civil debía tener o no un componente preventivo o punitivo. En general, las opiniones eran coincidentes en la importancia de otorgarle una función preventiva, pero las discusiones subían de tono a la hora de analizar la posibilidad de darle también una función punitiva. Finalmente, el tema punitivo quedó excluido del Código (Vázquez Ferreira, 2015).

En forma específica, se hace referencia a la función preventiva, en los Arts. 1710 al 1715 CCCN. Donde se dispone de manera genérica que toda persona tiene el deber de prevenir un daño, aunque limitándolo de que de dicha persona dependa. De tal modo, dicha tarea preventiva se descompone en tres funciones conforme el Art.1710 CCCN: a) evitar causar un daño no justificado, b) adoptar medidas para evitar un daño o disminuir su magnitud, y c) no gravar el daño producido.

Esta función preventiva procede siempre que exista la posibilidad de que se ocasione un daño por medio de una acción u omisión antijurídica. Pues en principio, todo daño es antijurídico (*nemine laedere*), salvo que concurra alguna causa de justificación (Vázquez Ferreira, 2015).

De esta manera se logra una evolución en relación a los criterios históricos y tradicionales en la materia, reflejando un análisis más moderno de la doctrina y la jurisprudencia, teniendo en cuenta el derecho comparado.

7. Conclusión.

Teniendo en cuenta todo lo desarrollado anteriormente, cabe concluir, que la Responsabilidad Civil, configura una institución que reviste gran relevancia para el derecho. Por tal razón, fue materia desde tiempos primitivos de debate y discusión doctrinaria y jurisprudencial, como así también de regulación por el ordenamiento jurídico. En el mismo

puede observarse un indudable avance, pues con la unificación y sanción del Nuevo Código Civil y Comercial en el año 2015, se consagra la necesidad de la existencia de un factor de atribución de responsabilidad, ya sea subjetivo u objetivo, con el fin de establecer un fundamento a la procedencia de la reparación plena del daño causado de manera injusta a otro.

Además, se establece expresamente que la responsabilidad civil tendrá una doble función: la preventiva y la resarcitoria. Disponiendo una singular importancia para ésta última función, considerada desde un principio como la función clásica de la responsabilidad civil, aquella que marca su naturaleza jurídica y demás características. Consistente en el deber de reparar un daño causado por un hecho ilícito o por el incumplimiento de una obligación (Vázquez Ferreira, 2015).

Se observa de este modo, la adecuación de la normativa jurídica a la exigencia de los tiempos actuales, a lo que desde hace años venía solicitando tanto la doctrina como la jurisprudencia.

Capítulo II

Responsabilidad Civil en los Accidentes de Tránsito.

1. Introducción.

En nuestro país el problema del tránsito vehicular asume la magnitud de un verdadero drama. Pues su incidencia social y económica, su siniestralidad, configura un motivo que causa daño, entristece y abruma. Por tal razón, resulta necesario analizar en el presente capítulo lo relativo a la “Responsabilidad Civil en los Accidentes de Tránsito”. La responsabilidad por accidentes de automotores es una parte de la responsabilidad civil y no un segmento carente de reglas, pues si bien, no existe reglas que difieran esencialmente de los principios básicos de la responsabilidad civil en general; existen ciertas particularidades que le son propias o matices diferenciales en cada caso en concreto que resultan convenientes analizar (Trigo Represas y López Mesa, 2011).

Partiendo de ello, se efectúa un análisis de la situación de tales siniestros en nuestro país, como causal de innumerables muertes de peatones y transeúntes, con el propósito luego de determinar en primer lugar una conceptualización de accidentes de tránsito, para finalmente efectuar un detallado estudio de los diversos supuestos o hipótesis que se plantean en la práctica, tales como: intervención de dos o más vehículos, intervención de peatones, transporte oneroso, transporte benévolo, entre otros. Siempre a la luz de lo dispuesto por el ordenamiento jurídico de nuestro país, Código Civil de la Nación, Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y sus modificatorias, y demás leyes provinciales o locales.

Cabe señalar que con la Reforma de la Ley N° 17.711, en nuestro Código Civil originario era de aplicación en la materia lo consagrado en el Art.1113 C.C. Pues para responsabilizar al dueño o guardián del vehículo bastaba con que el resultado dañoso haya tenido su origen en el hecho que se atribuye al agente o a una cosa de su propiedad. Es decir, ya no era necesario un factor subjetivo de atribución, sino que bastaba un mero factor objetivo (López Mesa, 2005).

Con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, la responsabilidad civil se encuentra regulada en el Capítulo 1 del Título V del Libro III. El Libro III se refiere a los derechos personales. Estableciendo luego, diversas secciones donde se regulan específicamente distintos supuestos de responsabilidad. Como resultado de tal reforma, existe hoy una norma que consagra expresamente lo referido a la responsabilidad por los accidentes de tránsito (Art.1769 CCCN), que dispone que los artículos concernientes a la responsabilidad

derivada de la intervención de cosas se aplique a los daños causados por la circulación de vehículos. Es decir, consagra la “Responsabilidad Objetiva” en lo relativo a los accidentes de tránsito (Art.1757 CCCN).

2. Accidentes de tránsito.

2.1. Accidente de Tránsito. Noción.

Mientras la “Responsabilidad Contractual”, nace de la violación a una obligación preexistente, la llamada “Responsabilidad Extracontractual o por actos ilícitos”, no encuentra causa o razón de ser en un incumplimiento, sino que el daño se origina en un accidente o siniestro (Mosset Iturraspe, 1998).

Al respecto, agudamente se ha dicho que “El tránsito es acción y movimiento, estado dinámico de personas y objetos interactuando espacio-temporalmente sobre la vía pública en una relación de contigüidad física que genera, permanentemente, una curva sinusoidal de riesgo ineliminable de contacto destructivo” (Tabasso, 1997, p. 415).

Cuando este riesgo, en vez de superarse se desenvuelve, se produce el accidente de tránsito. Conforme al diccionario de la Real Academia Española puede definirse la palabra “*Accidente*” como “suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas”. La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su Art. 64, considera accidente de tránsito a “todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación”.

En la doctrina, numerosas fueron las nociones que surgieron con relación al término “Accidente o siniestro”. Según Rosatti y Mosset Iturraspe (1995, p. 7) “Accidente es todo acontecimiento que ocasiona un daño, sea imprevisto, eventual o previsible, y cualquiera sea su origen: hecho del hombre o de la naturaleza”.

También, el término “Accidente” fue considerado por algunos doctrinarios, como sinónimo de siniestro (Calabresi, 1984). En definitiva, tal como expuso Moisset de Espanés (1998, p.14) “Accidente de Tránsito, involucra todo siniestro ocurrido en la vía pública originado o provocado por personas o cosas tanto animadas como inanimadas, especialmente vehículos”.

2.2. Accidentes de Tránsito en Argentina.

La incidencia de los accidentes de automotores en el total de muertos y lesionados de nuestro país es altísima, no guardando correspondencia con la incidencia de tal factor dañoso en otros países (Artal, 2003).

Teniendo en cuenta las estadísticas realizadas por el INDEC y por organizaciones civiles, tales como la Organización Civil “Luchemos por la Vida”, puede observarse que la problemática de los accidentes de tránsito no es privativa de nuestro país. Es un tema que de preocupación mundial, ya que se estima que en el planeta mueren más de 500.000 personas por año, que hay más de 15.000.000 de lesionados y más del 10% de las camas de un hospital son ocupadas por accidentados.

En nuestro país, la situación es muy grave, ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por accidentes de tránsito: 21 personas mueren por día, 7.472 en el año 2015, 125.000 heridos de distinta gravedad, y pérdidas materiales estimadas en una cifra superior a los 5.000 millones de dólares anuales.

De este modo, el problema del tránsito vehicular asume la magnitud de un verdadero drama en Argentina. Así pues, al respecto Sagarna (1994, p. 376) considera que “El tránsito vehicular coloca en incertidumbre la integridad física y hasta la vida de los transeúntes. Hoy no es seguro conducirse ni siquiera por la acera, y ni hablar de cruzar una avenida de una gran ciudad”.

El caso es que los accidentes de tránsito tienen tanta incidencia entre nosotros, precisamente, porque nuestra cultura vial es deplorable, porque hay un total incumplimiento a las leyes (López Mesa, 2005). Como expresó el maestro Nino (1992, p. 25):

“La imagen externa de una sociedad está dada por cómo se transita por sus calles y rutas, cómo se mantiene el aseo de los lugares públicos y cómo se cuida la estética urbana: hay pocos países en el mundo en que se manifiesta un desprecio tan amplio por las reglas que rigen el tráfico de automotores y peatones que el que se da en la Argentina”.

3. La Responsabilidad Civil por accidentes de automotores.

La responsabilidad por accidentes de automotores es una parte de la responsabilidad civil y no un segmento carente de reglas, como parece surgir de ciertas construcciones doctrinarias y/o jurisprudenciales.

Nada hay en la responsabilidad civil por accidentes de automotores que difiera esencialmente de los principios básicos de la responsabilidad civil en general; sin perjuicio de

las particularidades propias o matices diferenciales que en cada caso en concreto puedan presentarse (Trigo Represas y López Mesa, 2011).

Por ello, en tal situación, para que se configure una obligación resarcitoria derivada de un accidente de tránsito deberán reunirse todos los presupuestos de la responsabilidad civil.

3.1. Factor de atribución atribuible en materia de accidentes de automotores. Modificaciones introducidas con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.

Para que una persona sea declarada civilmente responsable de un acto ilícito dañoso resulta imprescindible que el daño pueda ser atribuido a la acción u omisión de un hombre o al hecho de una cosa, y que concurra algún factor, subjetivo u objetivo, que la ley repute idóneo para determinar quién será responsable en el supuesto analizado (Gandolfo, 2002).

Teniendo presente que los factores subjetivos, juzgan la conducta humana en función de la idea de culpabilidad, sustentada en patrones valorativos de tipo ético o moral; mientras que los factores objetivos, en cambio, prescinden de la idea de culpa, buscando más conceder una indemnización siempre que sea justo y en función del interés social. Surge la interrogante, sobre qué factor resulta aplicable a los accidentes de tránsito.

En nuestro país, a tenor de la doctrina y jurisprudencia dominante, a partir de la Reforma de la Ley N° 17.711, dada la existencia de un accidente de tránsito, era de aplicación el Art.1113 C.C. Pues para responsabilizar al dueño o guardián del vehículo bastaba con que el resultado dañoso haya tenido su origen en el hecho que se atribuye al agente o a una cosa de su propiedad que en la especie haya actuado en forma presumiblemente riesgosa (López Mesa, 2005).

Con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, la responsabilidad civil se encuentra regulada en el Capítulo 1 del Título V del Libro III. El Libro III se refiere a los derechos personales. Estableciendo luego, diversas secciones donde se regulan específicamente distintos supuestos de responsabilidad. Como resultado de tal reforma, existe hoy una norma que consagra expresamente lo referido a la responsabilidad por los accidentes de tránsito (Art.1769 CCCN), que dispone que los artículos concernientes a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplique a los daños causados por la circulación de vehículos. Es decir, consagra la “Responsabilidad Objetiva” en la materia (Art.1757 CCCN). Pues “quien se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales a terceros, o despliegan actividades de igual naturaleza, deben responder por los daños que originen” (Vázquez Ferreyra, 1993, p. 210).

De esta manera, el fundamento estará precisamente en haber creado esa situación de riesgo y en introducir en el medio social ese factor riesgoso, debiendo por tal motivo el sindicado como responsable cargar con la obligación de responder y reparar los daños ocasionados.

Con el nuevo Código Civil y Comercial sancionado en el año 2015, ya no se incluye una norma como la del Art.1109 del C.C, que consagraba el Principio de la Culpa. Es decir, ya no hay más una regla y excepciones y la discusión que ello generaba.

En consecuencia, ya no se debe recurrir más a la doctrina en cuanto a los factores de responsabilidad objetivos o subjetivos, estableciendo como norma residual que, ante la ausencia de la ley, el factor de atribución es la culpa. Ambos factores tienen la misma jerarquía y cada uno tiene su área de incumbencia. La culpa reviste el carácter de norma implícita sólo en caso de silencio de la normativa, imposibilidad de aplicar la analogía o de laguna acerca del factor e atribución (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Según el Art. 1721 CCCN “La atribución de un daño al responsable puede basarse en factores objetivos o subjetivos. En ausencia de normativa, el factor de atribución es la culpa”.

En primer término se nombran los factores objetivos, por ser los mayores en cantidad. En el Art. 1722 CCCN se dispone que “El factor de atribución es objetivo cuando la culpa del agente es irrelevante a los efectos de atribuir responsabilidad. En tales casos, el responsable se libera demostrando la causa ajena, excepto disposición legal en contrario”.

Entre ellos, se contemplan:

- El factor riesgo o vicio de las cosas, actividades riesgosas y peligrosas (Arts.1757, 1758 y 1733 CCCN).
- Factor equidad (Arts.1742 y1750 CCCN).
- Factor Garantía (Arts. 1753,1723 y1768).
- Del principal por el hecho del dependiente (Art. 1753 CCCN).
- Daños causados por animales (Art. 1759 CCCN).
- Daños derivados de accidentes de tránsito (Art. 1769 CCCN).
- Exceso de la normal tolerancia (Art.1973 CCCN).
- Abuso del derecho (Art. 10 y 11 CCCN)...entre otros.

A continuación en el código se consagra expresamente en el Art. 1724 CCCN que “Son factores subjetivos de atribución la culpa y el dolo. La culpa consiste en la omisión de la diligencia debida según la naturaleza de la obligación y las circunstancias de las personas, el tiempo y el lugar. Comprende la imprudencia, la negligencia y la impericia en el arte o profesión. El dolo se configura por la producción de un daño de manera intencional o con manifiesta indiferencia por los intereses ajenos”.

Con la reforma, se consagra de manera expresa una definición más amplia de culpa y dolo. Quedando comprendidos como supuestos, por ejemplo: el daño causado por el incumplimiento obligacional propio o daño no justificado (Art. 1749 CCCN), encubrimiento (Art.1752 CCCN), responsabilidad de los profesionales liberales (Art.1768 CCCN), entre otros.

4. Análisis de diversos supuestos:

4.1. Intervención de dos o más vehículos.

En caso de colisión de dos vehículos, el criterio seguido por la jurisprudencia y la doctrina mayoritaria, consistía en la aplicación de la Culpa Subjetiva (prevista en el Art.1109 C.C) como fundamento de la responsabilidad. Teniendo en tales supuestos el actor, la carga de la prueba de la culpa, no existiendo razones que justificaran la inversión del *onus probando*.

Se daba lugar a la aplicación de los principios tradicionales relativos a la carga de la prueba, existiendo de este modo una compensación de riesgos (Galdós, 1991).

Sin embargo, a partir de la causa “*Sacaba de Larosa, Beatriz c/ Vilches, Eduardo s/daños y perjuicios*” (SCJBA, 8-4-1986) y “*Empresa de telecomunicaciones c/Provincia de Buenos Aires*” (CSJN, 22-12-1987), aquél criterio fue abandonado teniendo recepción la denominada “Teoría del Riesgo Creado o riesgo recíproco”. Dicha teoría, se fundamentaba en lo consagrado en el 2º párrafo del Art.1113 que establecía como principio rector, que en el caso de colisión de dos vehículos, mediaban presunciones concurrentes de responsabilidad contra cada dueño o guardián, de modo que cada uno debía afrontar los daños causados al otro, salvo que acreditara la existencia de alguna causal de exoneración prevista por la ley.

En consecuencia, con este nuevo criterio, se prescindió de la noción de culpa, negligencia o falta de previsión respecto del dueño o guardián, ya que lo subjetivo sólo interesaba como factor eximitorio de responsabilidad o como factor de atribución.

A partir del año 2015, con la unificación del Código Civil y Comercial, existe hoy una norma que consagra expresamente lo referido a la responsabilidad por los accidentes de tránsito (Art.1769 CCCN), que dispone que los artículos concernientes a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplique a los daños causados por la circulación de vehículos. Es decir, consagra la “Responsabilidad Objetiva” en la materia (Art.1757 CCCN). Por consiguiente, para liberarse el dueño o guardián del automóvil deberá acreditar la procedencia de alguna causal de exoneración contemplada por el ordenamiento jurídico, en los Arts. 1729, 1730, 1731, 1732 y 1733 CCCN).

4.2. Intervención de peatones.

En dicha materia, rigió durante algún tiempo, una elaboración doctrinaria de la magistratura bonaerense, que se denominó “Doctrina del peatón distraído”. La misma ha sido sin duda una de las manifestaciones más tangibles de la “ideología de la reparación” en nuestro país (López Mesa, 2005).

A mediados de la década de los '80, por influjo principalmente de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, esta teoría fue ganando espacio.

Los tribunales bonaerenses en su mayoría, aunque también de otras provincias, al aplicarla habían resuelto que (López Mesa, 2005, p. 572):

- a) La aparición de la figura del peatón distraído o del ciclista desaprensivo son hechos que se presentan ocasionalmente, por lo que el conductor debe estar suficientemente alerta como para sortear esas emergencias.
- b) Quien tiene a su cargo la conducción de un vehículo asume sobre sí la posibilidad cierta de la ocurrencia de sucesos que, en el curso ordinario del tránsito, pueden presentarse de manera más o menos imprevista.
- c) El dueño o guardián de la cosa riesgosa debe responder ante los daños causados al peatón, a menos que demuestre culpa de éste, la que no se configura por la imprudencia o distracción en que hubiese podido incurrir, si sólo constituye un riesgo común inherente al tránsito.
- d) La conducta del peatón al no haber utilizado la senda peatonal para intentar el cruce de una avenida no exime al conductor de su responsabilidad, al no poder evitar un obstáculo común al tránsito cotidiano.

e) Se ha determinado que el peatón distraído, e incluso el imprudente, es un riesgo inherente al tránsito que debe ser asumido por el conductor, quien tiene que guardar en todo momento el control de su vehículo.

Este criterio fue seguido en numerosos fallos, entre ellos cabe mencionar: “*Pérez, Paula c/ Transporte Atlántica SAC y otro*” (SCJBA, 23-7-85); “*Viñas, Ana María c/ Pedersen, Pablo Gustavo*” (CCCom. De Azul, Sala II, 13-2-97) y “*Rolon, M. c/ Expreso Gral. Sarmiento*” (CCCom. De San Marín, Sala I, 8-5-2003).

Esta “Teoría del peatón distraído” fue objeto de numerosas críticas, pues para algunos autores como López Mesa (2005, p. 574) “dicha teoría aplicada a ultranza, implica una concepción antisocial, dado que libera a los peatones de las consecuencias de sus actos”. Siendo además, contradictoria, con las normas vigentes hasta entonces en el Código Civil, Arts.1111 y 1113 C.C.

Por tal motivo esta teoría nunca logró la aceptación mayoritaria de la jurisprudencia y la doctrina.

De este modo, la doctrina y la jurisprudencia mayoritaria, en base a lo consagrado en el Art.1113 C.C establecía que para eximirse de responsabilidad el dueño o guardián del automóvil, debía acreditar la culpa del peatón (Sagarna, 1994). Con la reforma del Código Civil y Comercial se derogó el citado Art.1113 del C.C. y los mencionados supuestos de exoneración se consagran en varios artículos a saber: el Art.1729, 1730, 1731, 1732 y 1733 CCCN.

Se consideran como eximentes de responsabilidad: el hecho del damnificado, el caso fortuito o fuerza mayor, el hecho de un tercero y finalmente la imposibilidad de cumplimiento.

4.3. Transporte oneroso.

Todo lo atinente al “Transporte Terrestre” originariamente se encontraba regulado por el Código de Comercio redactado por Eduardo Acevedo y Dalmacio Vélez Sarsfield en 1858.

A partir de agosto del 2015, se produce un cambio histórico con la unificación del Código Civil y Comercial, Ley N° 26.994. En la regulación que efectúa el Nuevo Código, se debe señalar que sólo quedan incluidos los “Transportes por vía terrestre” o, contrario sensu, “no están incluidos los transportes llevados a cabo en otros ámbitos distintos de la superficie terrestre”. Así las cosas, los transportes por vía aérea, acuática, y el llamado transporte multimodal, se encuentran regulados por leyes especiales (Büeres, 2015, p.707).

Con dicha reforma, se reglamenta dentro del Título de los Contratos, en el Capítulo 7° y más precisamente en cuanto al “Trasporte de Personas” desde el Art.1280 a 1295 CCCN.

Según el Art.1280 CCCN: “Hay Contrato de Transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”.

En dicha normativa, se producen considerables cambios en la definición del contrato de transporte, sin embargo omite incluir algunos elementos esenciales, que se encontraban contemplados en el Art.163 del Código de Comercio. Como por ejemplo: el tiempo de ejecución del transporte y la conducta de diligencia en el cumplimiento de los deberes que el porteador debe tener al momento de transportar objetos. Todos ellos, de gran importancia para poder lograr determinar la responsabilidad por daños.

El Contrato de Transporte se caracteriza por ser un contrato típico, bilateral, oneroso, conmutativo, consensual, no formal, de adhesión, profesional y de consumo (Lorenzetti, 1999).

En cuanto a la responsabilidad del transportista, éste tiene la obligación de velar por la seguridad tanto de las personas como de las cosas trasladadas, además de su responsabilidad por incumplimiento del contrato o retraso en su ejecución, responde por los siniestros que afecten a los pasajeros y por la avería o pérdida de sus cosas (Art.1291 CCCN). Pues en el actual, Art 1286 CCCN se consagra que: “La responsabilidad del transportista por daños a las personas transportadas está sujeta a lo dispuesto en los Arts. 1757 y siguientes...”. Con ello, se determina su responsabilidad objetiva, por el hecho de las cosas y actividades riesgosas.

También, se señala en el Art.1288 CCCN que: “El transporte de personas comprende, además del traslado, las operaciones de embarco y desembarco”.

En cuanto a la limitación de su responsabilidad, en el Art.1292 CCCN se dispone que: “Las cláusulas que limitan la responsabilidad del transportista de personas por muerte o daños corporales se tienen por no escritas”.

Por último, cabe mencionar que conforme al Art.1289 CCCN:”Son obligaciones del transportista respecto del pasajero:

- a) Proveerle el lugar para viajar que se ha convenido o el disponible reglamentariamente habilitado;
- b) Trasladarlo al lugar convenido;
- c) Garantizar su seguridad;

d) Llevar su equipaje”.

El contrato de transporte se extinguirá, conforme a los principios y reglas del derecho común, por: cumplimiento del contrato, rescisión o imposibilidad de cumplimiento.

4.4. Transporte Benévolo.

El transporte benévolo constituye un supuesto de hecho que, a pesar de su simpleza fáctica, se resistió a ser aprehendido y ubicado dentro de las estructuras tradicionales, de los formatos rígidos que aspiraban banidamente abarcar y sistematizar la multifacética y escurridiza realidad social. El Derecho Civil Positivo de nuestro país, del mismo modo que otras legislaciones como la italiana, la francesa y la española, no contemplaban la figura a pesar de la opinión contraria prácticamente unánime de los autores acerca de la conveniencia de su regulación expresa (López Mesa, 2005).

La determinación de un concepto no constituye una mera formalidad o convención, sino que apunta al deslinde de la figura respecto de otras que puedan ser similares pero que sean pasibles de un diferente tratamiento jurídico.

Liminalmente, pueden citarse algunas definiciones que surgieron jurisprudencialmente:

-Se ha dicho que cuando el conductor, dueño o guardián del vehículo, invita o consiente en llevar a otra persona, por acto de mera cortesía o con la intención de hacer un favor, sin que el viajero se encuentre obligado a efectuar retribución alguna por el transporte, estamos frente a un supuesto de transporte benévolo. Criterio sostenido en el Fallos: “*Astorga, Engelberto y otro c/ Molinas, Nicolás y otro*” (CCCom. De Morón, Sala II, 30-3-95) y “*Coronel, Aída c/ Machandinho, Manuel*” (CNCiv., Sala A, 30-6-86).

-En otros fallos, se entendió transporte benévolo al supuesto en que el conductor del vehículo invita o consiente en llevar a otra persona por acto de mera cortesía, o con las intenciones de hacer un favor, sin que el viajero o un tercero se encuentren obligados a efectuar retribución alguna por el transporte. Criterio sostenido en los Fallos: “*Momeño, Elba Isaura y otro c/ Cisilino, Carlos y otros*” (C1^aCCCom. De Mar del Plata., Sala II, 9-06-98) y “*Vita, Nicolás R. c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos*” (C. Fed. de San Marín., 5-3-90).

-También se ha dicho que el llamado transporte benévolo era un hecho social de relativa frecuencia, que consistía en que quien posee y conduce un automotor lleva gratuitamente, por cortesía, por conmiseración, por amistad, por solidaridad con el prójimo, conocido o no, o por cualquier motivación que excluya el lucro, a una o más personas en un viaje, sea éste de corta

o larga duración. Criterio sostenido en el Fallo “*Tomassetti de Bonicelli, María y otra c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos*” (C. Fed. De Mendoza, Sala B, 13-5-91).

En cuanto a la doctrina, sostenía que existe transporte benévolo cuando el conductor del vehículo consistía en llevar a una persona por acto de cortesía, con la intención de hacer un favor y sin que se encuentre obligado a efectuar contraprestación alguna por dicho transporte (López Lastra, 1962; Kemelmajer de Carlucci, 1980; Dillón, 2003; Trigo Represas y López Mesa, 2004).

Según Piedecabras (1998, p. 145) “El transporte benévolo implica llevar una cosa o a una persona de un lugar a otro por buena voluntad o afecto”. De este modo, el mismo supone un acuerdo de voluntades entre transportador y transportado en el sentido de compartir un viaje, agregando luego que es necesario que haya una invitación del conductor para realizar el viaje, aceptada ésta por el conducido o puede también la iniciativa provenir de éste último, accediendo el transportador a su pedido (Areán, 1978).

Finalmente, debe señalarse que no han faltado quienes con un criterio amplio afirmaron que el transporte benévolo es todo aquel que se da cuando el conductor o responsable del vehículo invita o asiente en conducir a una persona u objeto de un lugar a otro, por simple acto de cortesía y sin que otorgue o efectúe algo a manera de contraprestación por el traslado (Sagarna, 1997).

Teniendo en cuenta todo ello, tanto la doctrina como la jurisprudencia, respecto a los elementos que caracterizan al transporte benévolo, sostuvieron los siguientes (López Mesa, 2005):

- 1-Manifestación de voluntad del conductor, dueño o guardián del vehículo, en el sentido de admitir en el mismo a un tercero.
- 2-La razón de la realización del viaje no debe surgir como una necesidad impuesta por una relación jurídica que une a transportador y transportista.
- 3-La aceptación de compartir el viaje por el conductor, dueño o guardián debe ser hecha como un acto de cortesía o con el propósito de hacer un favor.
- 4-El viajero no debe estar obligado a abonar un precio.

En cuanto a su encuadramiento jurídico, algunas viejas posiciones sostenían la irresponsabilidad del transportador benévolo, las cuales han quedado en la actualidad

definitivamente de lado. Pues la irresponsabilidad del transportador benévolo, resulta inaceptable y por ello, tales criterios fueron merecedores de severísimas y atinadas críticas.

Según Mosset Iturraspe (1991, p. 440): “La gratuidad no crea un escudo de protección para el agente dañador; el obrar haciendo algo o dando algo, sin tener en miras la contraprestación, por puro espíritu de generosidad, liberalidad, solidaridad, fraternidad o lo que fuere, no es excusa o eximente liberatorio”.

Originariamente, era de aplicación en los casos de responsabilidad por transporte benévolo, el Art.1109 C.C, que imponía la obligación de reparar el perjuicio, en cabeza de “todo el que ejecute un hecho, que por su culpa o negligencia ocasione un daño a otro...”. Es decir, se trataba de un supuesto de “Responsabilidad Subjetiva”. Con la posterior reforma de nuestro Código, en el año 2015, hoy se consagra expresamente lo atinente al “Transporte Gratuito” en el Art.1282 CCCN que señala: “El transporte gratuito no está regido por las reglas del presente capítulo (Capítulo 7: Transporte), excepto que sea efectuado por un transportista que ofrece sus servicios al público en el curso de su actividad”. Además, se determina en el Art.1286 CCCN que: “La responsabilidad del transportista por daños a las personas está sujeta a lo dispuesto en los Arts. 1757 y siguientes.

Si el transporte es de cosas, el transportista se excusa probando la causa ajena. El vicio propio de la cosa transportada es considerada causa ajena”.

De esta manera, resulta aplicable en la materia, lo relativo a la “Responsabilidad por el hecho de las cosas y actividades riesgosas”, contemplado en el Art.1757 CCCN. Tratándose tal como le dispone expresamente citada normativa, de un supuesto de “Responsabilidad Objetiva”.

5. Conclusión.

Después del análisis y estudio de los diversos supuestos o hipótesis efectuado en el presente capítulo, resulta conveniente concluir, que la seguridad vial configura un problema de todos. Pues está comprobado que, de los tres componentes que interactúan en el sistema de tránsito (el ser humano, el vehículo y el ambiente), es el ser humano el causante principal de los siniestros de tránsito. Por eso, la educación sistemática constituye uno de los pilares principales de la acción pública para la seguridad vial y la prevención de accidentes.

Según el Pacto de San José de Costa Rica en su Art. 5º se consagra que: “Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, moral y psicológica”, y en ello se funda la

reparación civil. Niños, jóvenes y adultos debemos prepararnos para cuidar nuestra propia vida. Por ello, es necesario comenzar esta preparación desde pequeños, en la familia, la escuela y la sociedad en general. Tratar valores, deberes y derechos de las personas, para que en ese marco se pueda empezar a educar a los transeúntes. Tomar conocimiento del tema, como así también informarnos de todas las herramientas que nuestro ordenamiento jurídico nos brinda para nuestra protección, resulta algo fundamental e imprescindible.

Por todo lo expuesto es que existen numerosas leyes que regulan la materia, nuestro Código Civil y Comercial, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y demás leyes locales y/o provinciales. Destacándose, que con la sanción y unificación de nuestro nuevo Código Civil y Comercial, se ha logrado un importante avance en dicha materia. Ya que como resultado de ellos, existe actualmente una disposición normativa que consagra expresamente lo referido a la responsabilidad por los accidentes de tránsito (Art.1769 CCCN), en el cual se dispone que los artículos concernientes a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplique a los daños causados por la circulación de vehículos o automotores. Es decir, consagra la “Responsabilidad Objetiva” en lo relativo a los accidentes de tránsito (Art.1757 CCCN).

Capítulo III

Régimen Legal.

1. Introducción.

Luego de haber observado la importancia que reviste la problemática de los accidentes de tránsito en nuestro país y a nivel mundial, y cómo resulta necesario establecer un ordenamiento jurídico que regule la Responsabilidad Civil en torno a dichos siniestros, es que en el siguiente capítulo se tendrá por objetivo llevar a cabo un arduo análisis de la evolución en materia de legislación.

Desde la sanción de nuestro Código Civil, redactado por Dalmacio Vélez Sarsfield, el avance del tiempo provocó la introducción en nuestra sociedad de nuevas fuentes de riesgo desconocidos hasta entonces, como los automotores, los ferrocarriles, las máquinas industriales, que trajeron aparejado un notable incremento de los daños, y en donde ya no resultaba tan simple imputar ese perjuicio al accionar ilícito-culposo de una única persona. A raíz de ello, comenzaron a darse muchas situaciones de daños padecidos por las víctimas que quedaban sin reparación, provocándose situaciones de gran injusticia social.

Sin embargo, posteriormente comenzó a existir una profunda transformación en el sistema, en donde la culpa fue cediendo su papel protagónico, y en donde el derecho, comienza a asumir una concepción resarcitoria y de justicia distributiva. Comienza a preocuparse más por la víctima y centra el fundamento de la responsabilidad, ya no en el acto ilícito sino en el daño de quien injustamente lo soporta.

Las injusticias sociales que provocaba la falta de respuesta de un sistema anclado en la culpa, comienza a hallar soluciones satisfactorias en los factores objetivos, los cuales fueron de la mano con las grandes transformaciones introducidas durante el siglo XX. Fue así, que se introdujeron grandes reformas en nuestro Código, en primer lugar con la sanción de la Ley N° 17.711 y finalmente con la unificación y sanción del Nuevo Código Civil y Comercial Ley N° 26.994 en el año 2015. Además, surgieron numerosas leyes nacionales y/o provinciales a tener presente, como la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y la Ley de Tránsito de la Provincia de San Juan N° 6684. Aspectos que merecen ser motivo de análisis y estudio a continuación en el presente capítulo.

2. Código Civil Argentino Derogado. Ausencia de normativa. Posturas doctrinarias y/o jurisprudenciales.

En nuestro país el problema del tránsito vehicular asume una magnitud de verdadero drama, por tal razón tanto en el ámbito nacional como provincial, se ha establecido su reglamentación.

El Código Civil argentino, redactado por Dalmacio Vélez Sarsfield, no contemplaba una norma específica a aplicar en materia de accidentes de tránsito. En consecuencia, se suscitaron diversas posturas doctrinarias y/o jurisprudenciales al respecto.

En un principio, tanto en la doctrina como en la jurisprudencia mayoritaria, se adoptó la Tesis Subjetiva. Estableciendo como fundamento de la responsabilidad el criterio de la culpa. Pues conforme al Art.1109 C.C se disponía que: “Todo el que ejecuta un hecho, que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio...”. De este modo, le correspondía al actor la carga de la prueba de la culpa del sindicado como responsable.

Posteriormente, a partir de la causa “*Sacaba de Larosa, Beatriz c/Eduardo s/daños y perjuicios*”, SCBA, 8-4-1986 y “*Empresa Nacional de Telecomunicaciones c/Provincia de Buenos Aires*”, SCJN, 22-12-1987, aquel criterio fue abandonado, teniendo recepción jurisprudencial la Tesis Objetiva basada en la Teoría del Riesgo Creado. Cuyo principio rector se consagró a partir de la reforma de la Ley 17.711 en el Art.1113 párrafo 2º in fine del código civil: “En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder...”.

De esta manera, se sentó una presunción legal sustancial *iuris tantum* de responsabilidad. Donde cada dueño o guardián del automóvil, debía afrontar los daños causados a otro, salvo que acreditare la existencia de alguna excepción legalmente prevista. Se prescindía totalmente de la noción de culpa, negligencia o falta de previsión respecto del dueño o guardián, ya que lo subjetivo sólo interesaba como factor de eximición de responsabilidad, no como factor de atribución (Galdós, 1991).

Con afán sistematizador, puede decirse que respecto del Riesgo Creado y sus consecuencias jurídicas, nuestros tribunales sentaron las siguientes reglas (López Mesa, 2005, p.60):

- I) Quien pone en movimiento un automotor, está proyectando al circular un riesgo potencial respecto de terceros, del que no pueden resultar indiferente su dueño y su guardián.
- II) Todo conductor de un automotor, como guardián de una cosa peligrosa, debe estar atento a las evoluciones imprevistas de la circulación, pues debe guiar el rodado con plena conciencia.
- III) En los accidentes de tránsito resulta aplicable el 2º párrafo del Art.1113 del C.C.
- IV) La Teoría del Riesgo Creado regula la responsabilidad civil por el hecho de las cosas y constituye el principio rector de la materia.
- V) El Art.1113 del C.C contiene una presunción de causalidad derivada de la mera intervención de una cosa riesgosa en la producción del daño.
- VI) El riesgo da nacimiento a la responsabilidad del dueño o guardián, con total independencia del elemento subjetivo de la culpa.
- VII) El responsable, para exonerarse de responsabilidad, deberá acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder.

Estos lineamientos fueron expuestos en numerosos fallos, entre ellos podemos mencionar: “*Ferrari, Osvaldo J. c/ Almuina, Néstor E. y otros*”, CCCom, 9-9-86; “*Villaruel, Santiago. c/ Milovic, Miguel A.*”, CNCiv., Sala D, 10-5-99 y “*V.R.E. c/ Provincia de Buenos Aires y otro*”, CSJN, 10-4-2003.

Durante muchos años, ante la ausencia de normativa en la materia, tales criterios tuvieron gran trascendencia y relevancia para los jueces a la hora de fundamentar sus fallos en los supuestos de accidentes de tránsito. No obstante, ante a las exigencias de la sociedad de lograr una adecuación del ordenamiento jurídico argentino a los tiempos actuales, y a la importancia que implica los accidentes de tránsito, todo ello motivó en el año 2015 la unificación y la modificación del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación (Ley N° 26.994).

En el mencionado cuerpo normativo, la responsabilidad civil se encuentra regulada en el Capítulo 1 del Título V del Libro III. El Libro III se refiere a los derechos personales. Estableciendo luego, diversas secciones donde se regulan específicamente distintos supuestos de responsabilidad. Entre ellas, se dedica la Sección 7º a los “Accidentes de Tránsito”. También, cabe señalar que en nuestro país existe una normativa nacional de tránsito (Ley N° 24.449).

Como resultado de tal reforma, existe hoy una norma que consagra expresamente lo referido a la “Responsabilidad por los Accidentes de Tránsito” (Art.1769 CCCN), que dispone que los artículos concernientes a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplique a los daños causados por la circulación de vehículos. Es decir, consagra la “Responsabilidad Objetiva” (Art.1757 CCCN).

Las modificaciones introducidas con la sanción del nuevo código, tuvieron como objetivo brindar una solución a todas las discrepancias suscitadas entre los doctrinarios y juristas de nuestro país, al establecer que hoy por hoy el fundamento de la responsabilidad consistirá en el incumplimiento de un deber preexistente de no dañar a otro, consagrado en el Art.1716 CCCN. También, en la responsabilidad objetiva de la actividad riesgosa, que rige en materia de los accidentes de tránsito (Art.1757 y 1769 CCCN). Disponiendo además, como principio que la atribución de un daño al responsable puede basarse en factores objetivos o subjetivos, y que solo en ausencia de normativa, el factor de atribución es la culpa (Art.1721 CCCN).

3. Modificaciones introducidas con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial. Ley N° 26.994.

Con la sanción de la Ley N° 26.994, en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, se regula el tema de la Responsabilidad Civil a lo largo de 72 artículos (Art.1708 a 1780 CCCN), se estructura en 11 secciones de manera coherente y con acertada metodología interna (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Entre sus modificaciones podemos mencionar:

- Unifica la responsabilidad contractual y extracontractual, o más bien las regula conjuntamente.
- Establece expresamente que la responsabilidad civil tiene tres funciones: preventiva, resarcitoria y sancionatoria.
- Menciona y regula las causales de justificación que borran la ilicitud de una conducta que ha ocasionado un daño.
- Si bien fija como regla general que los factores de atribución y los eximentes de responsabilidad deben ser probados por quien los alega, como excepción permite a los jueces aplicar la teoría de las cargas probatorias dinámicas.
- Establece la responsabilidad objetiva en materia de actividades riesgosas.

-Consagra expresamente lo referido a la “Responsabilidad por los Accidentes de Tránsito” (Art.1769 CCCN).

-Define al guardián de la cosa riesgosa o viciosa.

-Reconoce la denominada “reparación plena” en cuanto al daño resarcible.

La nueva regulación de la responsabilidad por daños obedece a lo que nuestra doctrina venía pidiendo hace años y, en otros casos, implica una adecuación normativa a lo que, en los hechos, venía diciendo la jurisprudencia más calificada de nuestros tribunales.

3.1. Análisis particularizado del artículo 1758 y 1769 CCCN.

Con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, se dispone expresamente en el Art. 1769 CCCN que en materia de Accidentes de Tránsito, “Los artículos referidos a la responsabilidad de la intervención de cosas se aplican a los daños causados por la circulación de vehículos”.

De este modo, existe hoy una norma referida a la responsabilidad por Accidentes de Tránsito, que debe ser coordinada con otras, lo que advierte no sólo lo novedoso sino lo importante de este artículo. Se brinda mayor protección a las víctimas, otorgando variadas herramientas jurídicas (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Se consagra la Responsabilidad Objetiva en dicha materia, pues la Sección 7º Referida a la “Responsabilidad derivada de la Intervención de cosas y de ciertas actividades”, Art. 1757 CCCN señala que se debe responder por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o peligrosas. Esta norma tiene correlato parcial con lo que disponía el Art. 1113 C.C, pues se disponía la responsabilidad por el riesgo o vicio de las cosas; postura sostenida por célebres doctrinarios (Zavala, 1987; Garrido y Adorno, 1983).

Con la nueva disposición normativa, se elimina el denominado “Daño con la cosa” y determina solo dos supuestos, fijando además el factor de atribución.

-1º Caso: “Responsabilidad por el Riesgo o Vicio de la Cosa”. Donde son aplicables los criterios sostenidos por la doctrina y la jurisprudencia mayoritaria hasta entonces (Compagnucci, 2012; Kemelmajer de Carlucci, 2005 y Cazeaux, 1992).

-2º Caso: se contempla el supuesto de “Riesgo de Actividad”, o como indica el Art. “Actividad riesgosa o peligrosa”. Si bien con algunas disidencias, en los últimos tiempos algunos

pronunciamientos judiciales ya hicieron aplicación del “riesgo de la actividad” utilizando el Art.1113 C.C como fundamento.

Posteriormente, en cuanto al factor de atribución se deja expresamente dispuesto que es “objetivo” (Art.1721 y 1722 CCCN). Por último, a renglón seguido se indica que la causal de eximición de responsabilidad será la llamada “Causa Ajena”.

Al respecto como antecedente jurisprudencial, tuvo notoria relevancia el Fallo Plenario de la Justicia Nacional en lo Civil “*Valdez c/ El Puente S.A.C s/ Daños y perjuicios*”, CNCiv, en pleno, 10-11-1994; donde se pusieron en juego las presunciones de causalidad derivadas de la potencialidad dañosa activa y equivalente, inherente al riesgo de ambos vehículos, y por eso, se responsabilizó recíprocamente a cada dueño o guardián por los daños causados por él y sufridos por el otro; con fundamento objetivo en el riesgo salvo que se pruebe o acredite la existencia de eximentes.

Finalmente, con referencia a los Sujetos Responsables en un accidente de tránsito, en el Art.1758 CCCN se señala: “El Dueño o Guardián son responsables concurrentes del daño causado por las cosas. Se considera Guardián a 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. El dueño o guardián no responden si prueban que la cosa fue usada en contra de su voluntad expresa o presunta.

En caso de actividad riesgosa o peligrosa responde quien la realiza, se sirve u obtiene provecho de ella, por sí o por terceros, excepto lo dispuesto por la legislación especial”.

De este modo, si bien parte de lo aquí dispuesto estaba ya previsto en el Art.1113 C.C, con la reforma se tuvo como propósito aclarar ciertos conceptos que dieron lugar a diversas opiniones tanto en la doctrina como en la jurisprudencia. Se consagra en forma expresa una definición para el término guardián, se disponen cómo resultan obligados los sujetos y se incorporan nuevos responsables.

4. Ley Nacional de Tránsito N° 24.449. Decreto Reglamentario N° 779/95.

Debido a la importancia que reviste todo lo concerniente al Tránsito por la vía pública, el 23 de diciembre de 1994 se sancionó la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su posterior Decreto Reglamentario N° 779/95.

La mencionada ley, consta de nueve títulos, cada uno con sus respectivos capítulos.

-Título I: Principios Básicos.

- Título II: Coordinación Federal.
- Título III: El Usuario de la Vía Pública.
- Título IV: La Vía Pública.
- Título V: El Vehículo.
- Título VI: La Circulación.
- Título VII: Bases para el Procedimiento.
- Título VIII: Régimen de Sanciones.
- Título IX: Disposiciones Transitorias y Complementarias.

Entre sus disposiciones fundamentales, resulta preciso señalar que dicha ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos en la vía pública. Excluyendo lo relativo a ferrocarriles, siendo la misma materia que corresponde a la jurisdicción federal (Art. 1º). A continuación, la normativa nos indica como Autoridad de Aplicación, a todos los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la ciudad autónoma de Buenos Aires que correspondan. Disponiendo además, que el Poder Ejecutivo Nacional concertará y coordinará medidas para su efectivo cumplimiento. Asignando funciones de prevención y control de tránsito en la rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional, a Gendarmería Nacional.

Posteriormente, se dispone la creación del Consejo Federal de Seguridad Vial y del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (Re Nat) en los Arts. 6 y 8 respectivamente.

-Consejo Federal de Seguridad Vial: se caracteriza por constituir un organismo interjurisdiccional de carácter permanente. Constituido por un representante de cada provincia, un representante por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y otro por el Poder Ejecutivo Nacional. Su sede radica en la Agencia Nacional de Seguridad Vial y su función principal consiste en coordinar medidas políticas concernientes a la seguridad vial en la República Argentina.

-Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito: funciona en la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En el mismo se registra datos de presuntos infractores, prófugos, rebeldes, inhabilitados y sanciones.

En lo que hace al tema bajo estudio, es necesario señalar que en el Título VI dedicado a regular lo relativo a la Circulación, se dedica el Capítulo 5 específicamente a los Accidentes de Tránsito.

Se define a Accidente “Como a todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación...” (Art.64).

Luego se señala ciertas presunciones legales:

-Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción.

-El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito.

A continuación, se determina las obligaciones de quien es partícipe de un accidente, indicando que debe (Art.65):

-Detenerse inmediatamente.

-Suministrar los datos de su licencia de conductor y seguro obligatorio a autoridad competente.

-Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación.

-Comparecer y declarar ante cualquier autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

Posteriormente, se señala en la normativa los deberes que corresponden a las autoridades (Art.70):

A) En materia de comprobación de faltas:

1. Actuar de oficio o por denuncia.
2. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito.
3. Identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece.
4. Utilizar el formulario de acta reglamentario, entregando copia al presunto infractor.

B) En materia de juzgamiento:

1. Aplicar esta ley con prioridad.
2. Evaluar el acta con sana crítica razonada.
3. Hacer traer por la fuerza pública a los incomparecentes debidamente citados.
4. Atender todos los días durante 8 horas por los menos.

En los artículos siguientes, se establece una clasificación de faltas (Leves y graves), se señalan medidas preventivas y posibles sanciones a aplicar. Entre ellas se mencionan: arresto, inhabilitaciones para conducir, multas, concurrencias a cursos especiales de educación y capacitación para el uso correcto de la vía pública y decomiso de elementos cuyo uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido.

Para concluir, se indican causas de extinción de acciones y sanciones. El Art.88 establece como causales de extinción de las acciones a: la muerte del imputado o sancionado, el indulto o conmutación de sanciones y la prescripción. Ésta última se produce a los dos años para acciones por faltas leves y cinco años para acciones por faltas graves y sanciones.

5. Ley de Tránsito N° 6684 de la Provincia de San Juan. Decretos reglamentarios N° 0071/96 y N° 0326/97.

En la Provincia de San Juan, el 21 de diciembre de 1995, se sanciona la Ley de Tránsito N°6684 y en consecuencia sus decretos reglamentarios, N° 0071/96 y N° 0326/97.

Conforme a su Art.1° se dispone por la presente ley, que la provincia de San Juan adhiere íntegramente a lo establecido por la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y sus decretos N° 779/95 y N° 646/95. Sin perjuicios de algunas particularidades a señalar:

En cuanto a la Autoridad de Aplicación, se faculta al Poder Ejecutivo con jurisdicción en todo el territorio de la provincia y a la Dirección de Tránsito y Transporte dependiente del Ministerio de Infraestructura, Tecnología y Medio Ambiente.

Conforme al Decreto Acuerdo N°0071/96 se consagra la creación del Consejo Provincial de Seguridad Vial (Art.1°). El mismo tendrá las siguientes funciones (Art.2°):

- Proponer políticas de prevención de accidentes.
- Planificar operaciones de Seguridad Vial.
- Determinar las acciones consecuentes a dichas operaciones.
- Asignar responsabilidades de ejecución a los distintos organismos competentes...ente otras.

Se señala también, que el mencionado organismo estará integrado por miembros permanentes, no permanentes e invitados (Art.4°).

Miembros Permanentes:

*Secretaría de Seguridad y Protección de la Comunidad.

*División Policial de Tránsito de la Policía Provincial.

*Dirección de Tránsito y Transporte.

*Infraestructura y Medio Ambiente.

Miembros No permanentes:

*Vialidad Provincial.

*Ministerio de Educación de la Provincia.

*Departamento de Bomberos de la Policía Provincial.

*Municipios Provinciales.

*Dirección de Municipalidades dependientes de la Secretaría de Gobierno y Justicia del Ministerio de Gobierno.

*Juzgado de Faltas.

*Dirección de Policía de Trabajo.

*Secretaría de Estado de Salud Pública.

*Dirección de Defensa Civil.

6. Conclusión.

En síntesis, puede apreciarse que nuestro ordenamiento jurídico, teniendo como finalidad brindar una solución a todas las divergencias originadas entre los doctrinarios y juristas de nuestro país, ha presentado un notable avance. Pues se ha logrado una mayor adecuación a los tiempos actuales, al establecer que hoy en día el fundamento de la responsabilidad civil consistirá en el incumplimiento del deber general preexistente de no dañar a otro, consagrado en forma expresa en el Art.1716 CCCN. También, al señalar que la responsabilidad objetiva de la actividad riesgosa, es la que debe regir en materia de los accidentes de tránsito (Art.1757 y 1769 CCCN). Disponiendo además, como principio que la atribución de un daño al responsable puede basarse en factores objetivos o subjetivos, y que solo en ausencia de normativa, el factor de atribución es la culpa (Art.1721 CCCN).

Todo lo consagrado en el Código debe también integrarse con lo dispuesto tanto por leyes nacionales y/o provinciales en materia de tránsito, Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y Ley de Tránsito de la Provincia de San Juan N° 6684.

Este elenco de normas constituye el núcleo de la regulación de la circulación de vehículos en nuestro país; como dijera Tabasso (1997, p.189) “El régimen de Tránsito consiste básicamente en un conjunto de restricciones a la libertad de locomoción y estancia en la vía pública establecido en función de razones de seguridad y de funcionalidad”.

Capítulo IV

Legitimación en los Accidentes de Tránsito.

1. Introducción.

Una vez suscitado algún supuesto o hipótesis de Responsabilidad Civil con motivo de un accidente de tránsito, una cuestión importante a analizar será lo concerniente a la legitimación tanto activa como pasiva en el proceso judicial. Pues la legitimación constituye un presupuesto de la pretensión para la sentencia de fondo, ya que determina quiénes deben o pueden demandar o ser demandados, es decir precisa quiénes están autorizados para obtener una decisión de fondo sobre las pretensiones formuladas en la demanda.

La legitimación activa o para obrar hace referencia a la cualidad emanada de la ley para requerir una sentencia favorable respecto del objeto litigioso. Siendo la misma un requisito esencial de la acción, por tal el órgano jurisdiccional está facultado para analizar de oficio su existencia, sin que ello afecte el derecho de defensa ni el principio de congruencia (López Mesa, 2005). Mientras que la legitimación pasiva, en cambio, concierne a aquellos sujetos frente a los cuales será posible deducir una demanda y reclamar la indemnización correspondiente según el detrimento sufrido.

Por todo lo anteriormente señalado es que resulta de suma importancia efectuar en el presente capítulo un detallado estudio relativo a la legitimación activa y pasiva, y fundamentalmente haciendo alusión a los cambios efectuados con la sanción y unificación del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación Ley N° 26.994. Además, cabe señalar que debido a que en la gran mayoría de los siniestros de tránsito quien realmente debe afrontar el pago de la indemnización de daños y perjuicios es el asegurador del declarado responsable; resulta necesario referirse también a las Compañías de Seguro y Contratos de Seguros conforme a la Ley N° 17.418.

2. Legitimación Activa para reclamar indemnización en los accidentes de tránsito. Modificaciones introducidas con el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.

La Legitimación Activa significa una “Autorización o habilitación para ejercitar determinada acción en un proceso; de tal modo, hablar de legitimado implica referirse a un sujeto procesal que tiene derecho a promover un determinado reclamo” (López Mesa, 2001, p. 205).

La legitimación constituye un presupuesto de la pretensión para la sentencia de fondo, ya que determina quiénes deben o pueden demandar o ser demandados, es decir precisa quiénes están autorizados para obtener una decisión de fondo sobre las pretensiones formuladas en la demanda.

Nuestro Código Civil receptaba en su Art.1079 C.C que “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”. Es decir, existían sólo dos clases de personas con derecho a reparación por el daño causado por un hecho ilícito; ellas eran:

1-La víctima o damnificado directo.

2-Los damnificados indirectos u otras personas que resultaren igualmente perjudicados.

Con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial, se contempla una ampliación de los legitimados activos, pues si bien se otorga a la víctima o al damnificado directo el derecho a reclamar la reparación plena (Art.1740 CCCN), en el supuesto de las consecuencias no patrimoniales se consagra, en el Art 1741 CCCN que “Está legitimado para reclamar el damnificado directo. Si del hecho resulta su muerte o sufre gran discapacidad también tienen legitimación a título personal, según las circunstancias, los ascendientes, los descendientes, el cónyuge y quienes convivían con aquél recibiendo trato familiar ostensible.

La acción sólo se transmite a los sucesores universales del legitimado si es interpuesta por éste...”.

En dicha materia, resulta notable el avance de nuestro Código, extendiéndose la legitimación a los convivientes con trato familiar ostensible, ya que antes la norma sólo preveía a los herederos forzosos (Art.1078 C.C).

Esta ampliación de la legitimación es bien recibida, ya que plasma en la ley la jurisprudencia que venía acogiendo la visión constitucional del acceso a la reparación y a la protección de la familia (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

En cuanto a algunos términos empleados por el legislador, cabe señalar lo siguiente:

-Gran incapacidad: alude a aquella incapacidad que padecen aquellos sujetos que sin la asistencia de otra persona no pueden realizar los actos más básicos y necesarios para su subsistencia (Ej.: cuadripléjicos o personas en estado vegetativo).

-Trato familiar: el mismo se manifiesta por la exteriorización de un vínculo afectivo, que motiva la constitución de un núcleo análogo o idéntico a la familia.

Finalmente, también señala el Art.1772 CCCN que “La reparación del menoscabo a un bien o a una cosa puede ser reclamado por:

- a) El titular de un derecho real sobre la cosa o bien.
- b) El tenedor y el poseedor de buena fe de la cosa o bien.

2.1. Damnificado directo o víctima.

La legitimación activa para la acción indemnizatoria se acuerda en primer lugar, al damnificado directo, es decir, a la víctima del delito o cuasidelito. Es quien ha sufrido un daño en su persona o en sus bienes, debido a la violación del deber genérico de no dañar y por tal razón, goza de la habilitación procesal para reclamar indemnización por tales menoscabos.

2.2. Damnificado indirecto.

El damnificado indirecto es “aquella persona que sufre un daño por repercusión o reflejo, pudiendo entonces invocar un daño propio no derivado del menoscabo del patrimonio de la víctima sino de la afectación de su propio peculio” (López Mesa, 2005, p. 67).

Según Brebbia (1990, p. 202), el damnificado indirecto es “el sujeto de derecho que sufre un perjuicio jurídico susceptible de apreciación pecuniaria, en las cosas de su dominio o posesión o en su persona, derechos y facultades, como consecuencia de un hecho ilícito cometido contra otra persona”.

Para que se configure un supuesto de daño indirecto resarcible, se requiere la concurrencia de cuatro presupuestos (López Mesa, 2005, p. 69):

- 1- Un hecho ilícito penal y civil que afecte directamente la esfera jurídica de una persona (víctima inmediata).
- 2- La existencia de otra persona o tercero que sufre un daño propio como consecuencia del hecho ilícito que afecta a la víctima inmediata.
- 3- La existencia de un vínculo legal o contractual entre damnificado directo o indirecto.
- 4- La existencia de relación de causalidad adecuada.

Conforme a la nueva normativa, el Art.1741 CCCN en caso de muerte del damnificado directo, se encuentran legitimados como damnificados indirectos:

*Cónyuge del occiso: el cónyuge superviviente se encuentra legitimado para accionar por los daños a él resultantes del homicidio de su esposa o esposo. La ley en este supuesto valora el vínculo matrimonial, que no sólo declara al cónyuge como heredero forzoso, sino que implica presumir que la desaparición de uno de los esposos causa un daño al otro.

Como causa de cese de su legitimación, es necesario señalar el divorcio vincular, pues en tal hipótesis, deja de gozar de su status de esposa o esposo y por ello paralelamente, cesa también su legitimación para reclamar daños.

*Ascendientes y descendientes: tanto los padres como los abuelos del difunto, se encuentran legitimados para reclamar la reparación de los perjuicios que le ocasionaren el fallecimiento de sus hijos. Dicha legitimación depende de la inexistencia de otros herederos, tales como hijos o cónyuge.

La acción se les reconoce tanto a los padres legítimos como a los extramatrimoniales.

En cuanto a los descendientes o hijos del difunto, haciendo una interpretación lineal de la norma, cabe comprobar que ella no distingue sobre hijos mayores o menores de edad. Sin embargo, de acuerdo al criterio seguido por nuestros tribunales, se ha privado de tal acción a los hijos mayores de edad. Pues no está en el orden natural de las cosas que resulten afectados patrimonialmente por el fallecimiento de sus progenitores. Postura sostenida en numerosos fallos, entre ellos: "*G. M. del C. c/Sanatorio de Palermo y otros*" (CNFed. C.C., Sala II, 12-12-97); "*Gesteira Balverde, R. c/Instituto Nacional de Servicios Soc. para jubilados y pensionados y otro*" (CNFed. C.C., Sala II, 30-10-97) y "*De Agostino, N. y otros c/Transportes 9 de Julio*" (CNCiv., Sala H, 7-3-2000).

* Convivientes con trato familiar ostensible: en un principio, el conviviente o concubino del fallecido, según el criterio sostenido por gran parte de la doctrina no se encontraba amparado en nuestro anterior código. Quien en el supuesto de intentar la acción, debía acreditar o demostrar el daño efectivamente sufrido. Postura sostenida, en el fallo "*Guzmán, D.*" (TSJ de Córd., Sala Pen., 8-8-97).

Con la reforma del nuevo Código civil y comercial, se lo contempla expresamente en la norma y por tal motivo queda legitimado en virtud de que existía o mantenía un trato familiar ostensible con el fallecido.

3. Legitimación pasiva en los accidentes de tránsito. Modificaciones introducidas con el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.

Con la reforma del decreto ley 17.711/68 no se introdujo al texto del Código Civil ninguna norma relativa a la responsabilidad por accidentes de automotores. Por tal motivo, los daños debían quedar incluidos en la normativa dispuesta por el legislador en el régimen del Art.1113 C.C, que atribuía la responsabilidad de los daños causados por las cosas inanimadas al “Dueño o Guardián” (López Mesa, 2005).

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

En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si del daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder.

Si la cosa hubiese sido usada en contra de la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián no será responsable”.

De este modo, se consagraba una presunción *juris tantum* de culpabilidad del dueño o guardián, quienes para eximirse de responsabilidad debían acreditar una causa de exoneración. Además, la determinación del término “Dueño” o “Guardián” no se encontraban precisados por la norma, y quedaba al arbitrio de los doctrinarios y de los jueces determinar su sentido y alcance.

Como consecuencia, surgieron dificultades en la determinación del legitimado pasivo en materia de responsabilidad por accidentes de automotores. Sin embargo, con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, se introdujo una importante modificación al consagrar en el Art.1758 CCCN que: “El dueño o guardián son responsables concurrentes del daño causado por las cosas. Se considera guardián a 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. El dueño y el guardián no responden si prueban que la cosa fue usada en contra de su voluntad expresa o presunta.

En caso de actividad riesgosa o peligrosa responde quien la realiza, se sirve u obtiene provecho de ella, por sí o por terceros, excepto lo dispuesto por la legislación especial”.

De esta manera, si bien buena parte de lo aquí dispuesto estaba previsto en el Art.1113 C.C, se aclaran algunos conceptos y se dispone cómo resultan obligados los sujetos, incorporándose además a otros responsables (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

3.1. Dueño.

En cuanto a la determinación del concepto de “Dueño”, si bien en un primer momento no se encontraba consagrado expresamente en las disposiciones de nuestro Código Civil, tal cuestión no ofreció mayores dificultades para los doctrinarios. Quienes sostuvieron en general, que dueño “era el propietario o titular del derecho real de dominio sobre una cosa”, con fundamento en lo dispuesto en el Art. 2506 y siguientes del Código Civil (Trigo Represas, 1980, p. 528; Bustamante Alsina, 1993, p. 408; Trigo Represas y López Mesa, 2004, p. 373). Sin embargo, la cuestión se complicaba en materia de responsabilidad por accidentes de automotores, al querer determinar quién era el dueño o propietario del vehículo. Debido a que en nuestro Código originario, no se contemplaba un régimen especial para los automóviles o vehículos. De tal suerte ellos debieron ser encuadrados en el marco del Art. 2412 C.C, es decir en la posesión de buena fe de ellos como cosa mueble valía título.

Como bien dice Caivano y De la Llave (1996, T.I p.73), “Vélez Sársfield, al regular la forma de acreditar la titularidad del dominio de los bienes, jamás pudo haber pensado en un régimen jurídico diferenciado para cosas muebles especiales como los automotores”.

Nuestro Código Civil establecía un régimen dual en materia de adquisición y pérdida del dominio de las cosas, construido sobre la clásica distinción entre muebles e inmuebles. Este régimen rudimentario generó muchas complicaciones, fundamentalmente cuando el automóvil se difundió a lo largo y ancho de nuestro país a partir de mediados de la década de 1920. Estos inconvenientes empezaron a inquietar a las autoridades provinciales, que comenzaron a establecer registros provinciales de la propiedad del automotor, exigiendo por normas provinciales la inscripción en ellos de los vehículos para poder circular.

Algunos propietarios de vehículos cuestionaron ante la CSJN la constitucionalidad de estas legislaciones, decidiendo la Corte en contra de ellas, es decir, declarándolas inconstitucionales (López Mesa, 2005).

De esta manera durante noventa años, los vehículos automotores en Argentina estuvieron sometidos a un régimen legal rudimentario, genérico, que hacía surgir enormes dudas sobre la propiedad de los vehículos y que no contribuía a la identificación de sus propietarios en caso de accidentes. Motivando así en forma urgente la necesidad de un cambio, pues tal como sostenía Caivano y De la Llave (1996, p.73):

Con el auge de la industria automotriz y atento a las particularidades de este tipo de bienes, en cuanto a su importancia económica, su carácter de cosa riesgosa y su especial modo

de individualización, surgió la ineludible necesidad de buscar otro régimen jurídico que otorgue mayor seguridad en las transacciones con vehículos.

En consecuencia, en el año 1958 se dictó el Decreto-Ley 6582/58, que modificó drásticamente el régimen de la propiedad de los automotores. Se creó el Registro Nacional del Automotor, estableciendo en su Art.1º que “La transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y sólo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional del Automotor”.

De dicha normativa, surge de manera clara que si no se inscribe el título no se operará la transmisión, aunque se haya hecho entrega de la cosa (Moisset De Espanés, 1985).

3.2.Guardián.

Respecto de qué se entiende por el término “Guardián”, al no encontrarse definido en un principio expresamente en nuestro Código Civil, tanto en la doctrina como en la jurisprudencia nacional y francesa surgieron numerosos criterios.

Según López Mesa (2005, p.126) pueden mencionarse las siguientes:

1-Guarda Material.

2-Guarda Provecho.

3-Guarda Jurídica.

4-Guarda Poder de Mando.

5-Guardián de la estructura y el comportamiento.

Sobre el particular. Resulta interesante lo expuesto por Le Tourneau (2003, p.119) quien sostiene que “La guarda se caracteriza por el poder de uso, de control y de dirección”. Si bien tales expresiones suelen ser utilizadas como sinónimos, la jurisprudencia francesa solía aplicarlas distintamente.

De este modo, “Guarda” implicaba la dominación o el señorío sobre la cosa. El “Uso” en cambio, consistía en el hecho de servirse de la cosa, en su interés, en ocasión de su actividad, cualquiera sea, incluida la profesional. El “Control” significaba que el guardián podía vigilar la cosa, inclusive, al menos si él era un profesional, que tenía la aptitud para impedir que ésta cause daños. Finalmente, la “Dirección” manifestaba el poder efectivo del guardián sobre la cosa, pudiendo él utilizarla a su gusto.

Puede completarse dicha idea, con lo que afirmaba con su reconocida maestría, Jourdain (2003, p.82) “La guarda es una noción sutil, sin duda una de las más sutiles de nuestro Derecho. Ella implica un cierto control, un cierto poder sobre las cosas”.

En nuestra jurisprudencia nacional, no se seguía una línea clara sobre cuál era el concepto aplicable en nuestro país, ya que algunos fallos decidieron que guardián era aquel que tenía de hecho un poder de mando en relación con la cosa. Como ejemplo puede citarse el Fallo “*Agosta, J. c/ Asydisa S.A y otro*” (CNAT, Sala I, 18-6-91) y “*Arce, E. c/ Industrias Ganaderas Inga S.A y otros*” (CNAT, Sala I, 31-05-94).

En otros, se encuadraba la noción de guardián en la situación de quien tiene la cosa, porque la ley le impone la obligación de guardarla para que no cause daño. Tal fue el caso de “*Santarelli, V. y otros c/ Departamento Gral. de Irrigación*” (SCJ de Mendoza, Sala I, 26-6-91) y “*Uriarte de Rodríguez, M. c/Díaz Alegre, M. y otro*” (SCJ de Mendoza, Sala I, 9-5-96).

Finalmente, desde un aspecto puramente semántico del vocablo, se sostuvo que el concepto “Guardián” más tiene que ver con la idea de quien cuida de algo que con la de quien se sirve de la cosa o, también de quien tiene la dirección o control de la cosa; Fallo “*Medina, Santa Tera c/ Techint S.A.*” (CApel. de Reconquista, en pleno, 30-7-87).

Como consecuencia de esta diversidad de criterios y posiciones, la necesidad de una reforma resultaba inminente. Así fue, que en el año 2015 con la sanción de la Ley N° 26.994, se incluyeron importantes modificaciones.

En el Art.1758 CCCN se consagra expresamente como responsables, al dueño y guardián, y se define el término guardián. Como aquel quien usa, utiliza, se sirve u obtiene un provecho de la cosa. Se trata de un criterio amplio y conveniente, ante la diversidad de ideas al respecto (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Cabe señalar como cuestión trascendente, se decide obligar a ambos responsables (Propietario y guardián), en forma conjunta e indicándose que lo son de manera “Concurrente”. De esa manera aparece resuelta otra cuestión muy debatida en la doctrina y la jurisprudencia nacional. Ya que en numerosos fallos, se decidió excluir de toda responsabilidad al propietario en los casos de “transferencia de guarda”.

Además se dispone que en el supuesto del “riesgo de actividad”, los responsables son el operador o quien la realiza, y el que se sirve y obtiene provecho de dicha actividad.

Puede observarse que en la norma no hay incorporación de nóveles responsables, sino que mantiene la característica de ser el “guardián” el que debe asumir la carga de estar obligado, ya que será consecuencia de su guarda material jurídica o de provecho la que dará causa suficiente a ello (Trigo Represas y Compagnucci de Caso, 2008).

4. Compañías de Seguro. Régimen vigente de seguro obligatorio en materia de accidentes de automotores. Ley de Tránsito N° 24.449. Ley de Contrato de Seguro N° 17.418.

No puede negarse que el Seguro de Responsabilidad Civil por accidentes de automotores posee una importancia enorme en nuestros días, ya que son numerosísimos los supuestos en que quien realmente afronta el pago de la indemnización de daños y perjuicios es el asegurador del declarado responsable.

En la Ley de Tránsito N° 24.449 sancionada en el año 1994, se establecen en seis normas distintas, la obligatoriedad del Seguro de Responsabilidad Civil.

Bien se ha sostenido que, el seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores es una modalidad de aseguramiento que responde más bien a una necesidad colectiva que a una individual, de allí su carácter de “contrato obligatorio”, categoría jurídica no exenta de paradoja, si se tiene en cuenta que la noción misma de contrato supone siempre una acuerdo de voluntades (Barbato, 1995).

La primera norma en que el seguro obligatorio aparece es en el Art.12, relativo al funcionamiento de las escuelas de conductores, que dispone: “Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos: [...] d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza...”.

El Art.40 entre los requisitos para circular establece como “indispensable [...] c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el Art.68...”.

Luego el Art.60 reglamentario del uso especial de la vía pública edicta que: “El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, mitines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclísticas, ecuestres, automovilísticas, deben ser previamente autorizadas por la autoridad correspondiente, solamente si [...] c) Se responsabilizan los organizadores por sí o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos”.

A su turno, el Art.65 establece que: “Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente;
- b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente;

- c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;
- d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados”.

Después, el Art.68 estatuye que: “Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante.

Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer [...]”.

Finalmente, el Art.77 indica que: “Constituyen faltas graves las siguientes [...] f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente...”.

Sin embargo, dicha ley debe complementarse, con la Ley de Contrato de Seguro N° 17.418 que rige en nuestro país.

El seguro de responsabilidad civil está así regulado en los Arts. 109 a 120.

El contrato de seguro no es un contrato más, sino que es especial, al punto de que algunos autores creen que no es propiamente un contrato.

En primer lugar, se ha señalado agudamente que el seguro de responsabilidad civil por daños “sufre de un defecto prenatal, porque aunque ideado para la protección de la víctima ha servido desde el principio para proteger al causante del daño” (Pagés Lloveras, 2004, p.1). Además también es un contrato que de tal sólo tiene el nombre, porque es un contrato dictado o de adhesión obligatorio. Por ello, cuando las cláusulas de la póliza de automotores resulten oscuras, contradictorias, incompletas, ambiguas o defectuosas, debe decidirse a favor del asegurado en relación con el riesgo que ha creído contratar y al término de vigencia de la cobertura (Meilij, 2005).

El Contrato de Seguro aparece definido con carácter general en el Art.1º de la Ley 17.418: “Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto”. El objeto de este contrato puede ser toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo aquellos riesgos que sean expresamente prohibidos por la ley (Art. 2º).

El pago del precio, premio o prima por parte del asegurado al asegurador constituye una condición esencial del mantenimiento de la cobertura. En caso contrario, el asegurado no puede exigir el cumplimiento de la prestación a cargo del asegurador si el siniestro se produjo estando suspendida la cobertura por falta de pago de la prima

El Contrato de Seguro, según López Mesa (2005, p. 507) se caracteriza por ser:

*Consensual: ya que “...los derechos y obligaciones recíprocos del asegurador y asegurado, empiezan desde que se ha celebrado la convención, aun antes emitirse la póliza” (Art. 4º); ello es así, porque el contrato queda concluido desde que las partes hubiesen recíprocamente manifestado su consentimiento.

*Bilateral: ya que es suscripto por un tomador o asegurado con un asegurador.

*Oneroso: porque requiere del pago de una prima o cotización.

*De tracto Continuada: porque es fluyente o de larga duración.

El instrumento en el que normalmente se asienta el contrato se llama “póliza”, la que debe contener: “Los nombres y domicilios de las partes; el interés o la persona asegurada; los riesgos asumidos; el momento desde el cual éstos se asumen y el plazo; la prima o cotización; la suma asegurada, y las condiciones generales del contrato” (Art.11).

Uno de los elementos específicos del Contrato de Seguros es el “Riesgo”. El mismo, implica la posibilidad de que suceda un hecho dañoso y el “Siniestro” es el acaecimiento de ese hecho. A fin de establecer cuándo la entidad asegurada debe reparar el daño o cumplir la prestación convenida, es preciso describir en el contrato de seguro el riesgo cubierto.

Según Correa (2004, p.752) “El riesgo es la posibilidad de realización de un evento susceptible de producir un daño o siniestro previsto en el contrato y del cual nace la obligación de resarcir el daño”.

El riesgo, como elemento esencial del Contrato de Seguro, debe reunir los siguientes caracteres (López Mesa, 2005, p. 509):

1. Debe ser posible: es decir, existir posibilidad o probabilidad de que se produzca el evento.
2. Debe ser real: un riesgo meramente imaginario no es tal y no puede ser objeto de aseguramiento.
3. Debe ser futuro e incierto: un daño necesario de materializarse en un lapso conocido por el tomador no es riesgo sino certeza y, como tal, no sería asegurable.
4. El hecho que lo desencadena debe ser fortuito: es decir, que no debe depender de la intención del asegurado, lo que confiere un carácter de aleatorio.

El riesgo asegurado, esencialmente, es el riesgo de disminución patrimonial del asegurado, en caso de sobrevenir un accidente de circulación y ser responsabilizado por él.

El contrato de seguro de responsabilidad civil tiene por finalidad principal mantener el patrimonio del asegurado (Brebbia, 1982).

En cuanto al “Siniestro” que obliga al asegurador a pagar el resarcimiento, resulta ser un hecho jurídico complejo de formación sucesiva, que se integra con tres acontecimientos diferentes que acontecen también en distintos momentos: el accidente generador de la responsabilidad civil del asegurado y/o del conductor, el reclamo de la indemnización por el tercero damnificado, y la sentencia o arreglo extrajudicial que establezcan la procedencia del resarcimiento y su monto (Brebbia, 1982, T.II, p. 58).

Otra cuestión que se debe tener presente, es lo relativo a la protección del tercero damnificado, contenido en los Art. 118 y 119 de la Ley de Seguro N° 17.418.

El Art.118 establece que: “El crédito del damnificado tiene privilegio sobre la suma asegurada y sus accesorios, con preferencia sobre el asegurado y cualquier acreedor de éste, aun en caso de quiebra o de concurso civil

Citación del asegurador. El damnificado puede citar en garantía al asegurador hasta que se reciba la causa a prueba. En tal caso debe interponer la demanda ante el juez del lugar del hecho o del domicilio del asegurador.

Cosa juzgada. La sentencia que se dicte hará cosa juzgada respecto del asegurador y será ejecutable contra él en la medida del seguro. También el asegurado puede citar en garantía al asegurador en el mismo plazo y con idénticos efectos”.

Luego en el Art.119 se consagra que en el supuesto de pluralidad de damnificados: “Si existe pluralidad de damnificados, la indemnización debida por el asegurador se distribuirá a prorrata. Cuando se promuevan dos o más acciones, se acumularán los diversos procesos para ser resueltos por el juez que previno”.

De esta forma, la ley protege a las víctimas de accidentes concediéndoles un privilegio absoluto sobre la suma asegurada, aun en caso de quiebra o concurso civil; les faculta a citar en garantía al asegurador, debiendo interponer la demanda ante el juez del lugar del hecho o del domicilio del asegurador, en cuyo supuesto la sentencia hará cosa juzgada contra éste, y veda al asegurador oponer en el juicio y en la ejecución de sentencia las defensas nacidas después del siniestro.

Acaecido el siniestro y condenado el asegurador y el asegurado a indemnizar a las víctimas, el pago por el asegurador no debe hacerse al asegurado sino al damnificado, en razón del “privilegio” que el Art.118 le confiere (Soler Aleu, 1978).

El tercero damnificado tienen acción contra el asegurador del responsable, la cual ha quedado estructurada bajo la forma de una “citación en garantía” (Pérez Ríos, 1997).

Finalmente, en relación a las defensas oponibles por el asegurador, se dispone que no podrá éste oponer a la víctima defensas nacidas con posterioridad al evento dañoso. Salvo las defensas nacidas después del siniestro, el asegurador no está limitado en las defensas oponibles. Pudiendo hacer valer todas las que correspondan al asegurado y las propias de carácter sustancial referidas a: la ausencia, nulidad, rescisión, prescripción o caducidad del seguro, como así las de orden procesal, como ser incompetencia de jurisdicción, perención, entre otras.

Podría el asegurador oponer la defensa de inexistencia del seguro a la fecha del siniestro (por ejemplo, por omisión del pago de la prima o cotización por parte del asegurado) o bien, no responder cuando el vehículo estaba afectado a un uso expresamente prohibido en la póliza de seguro.

El responsable del ilícito dañoso y su asegurador quedan obligados con respecto al mismo acreedor: el damnificado, y por idéntica prestación: el pago de la indemnización.

La víctima puede cobrar íntegramente la totalidad del resarcimiento de cualquiera de aquellos indistintamente, siendo a su vez liberatorio para ambos el pago total efectuado por uno solo de los deudores. Estamos así ante un supuesto de las denominadas

“obligaciones concurrentes o conexas”. Ambas pretensiones tienen distinta causa de origen: la primera es de responsabilidad, mientras que la segunda es de garantía (Morandi, 1970; Morello, 1975; Stiglitz y Trigo Represas, 1977; Llambías, 1982; Trigo Represas y López Mesa, 2004;).

5. Conclusión.

Teniendo presente los cambios efectuados en la materia con la sanción del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, se contempla en primer lugar una ampliación de los legitimados activos. Es decir, que con relación al “ejercicio de las acciones de responsabilidad”, el legislador optó por adoptar un concepto amplio, confiriendo a una vasta gama de sujetos, la legitimación sustancial para formular el reclamo resarcitorio de los daños producidos a los damnificados.

Introduce como novedad, la equiparación de una situación de vida, como es la “gran discapacidad” al fallecimiento para concederle legitimación a título personal, según corresponda conforme a las circunstancias, al cónyuge, a los descendientes, ascendientes, y a quienes convivían con el interfecto “recibiendo trato familiar ostensible”. De este modo se califican a los legitimados en dos categorías: a los familiares enumerados por la ley y a los sujetos que reciben trato familiar. Incluyéndose en este último grupo, la reclamaciones de concubinato, de pareja, los “hijos de crianza” o de cualquier otra persona, a la cual la víctima le brindó trato familiar. Ello es un acierto observado desde la óptica del daño que sufren los terceros vinculados, pues el sujeto damnificado que padece una gran discapacidad ha perdido su aptitud para generar bienes y servicios y, por ende, la posibilidad de ayudar a sus familiares y seres vinculados (Alferillo, 2001).

En consecuencia, para todos los legitimados, resulta de igual envergadura la privación tanto de la ayuda patrimonial como espiritual, de la persona dañada en forma irreversible como si la misma ya hubiera fallecido. A modo de digresión, en este punto, resulta relevante puntualizar algunas aristas que perfilen qué debe entenderse por “gran discapacidad”. En esa dirección, en principio, no debe ser una discapacidad natural, sino proveniente del daño infringido por otro sujeto o cosa en la persona del damnificado. Además de ello, la pérdida de actitud debe ser irreversible, que impida de modo absoluto la emisión de la voluntad sujeto perjudicado y que sea invalidante para producir bienes o servicios.

En conclusión, se observa que con dicha reforma se ha logrado una notoria evolución del derecho. Pues se recepta lo que la doctrina y la jurisprudencia venían manifestando desde

hace tiempo, fundamentalmente, en torno a brindar y asegurar mayor protección al grupo familiar de quien resulta víctima o damnificado por un accidente de tránsito o siniestro vial. Aclarando y consagrando en forma expresa en sus disposiciones normativas, algunos conceptos respecto de los legitimados pasivos, como así también respecto del carácter de su responsabilidad, cuestiones que habían generado diversas opiniones entre los juristas y estudiosos del derecho.

Capítulo V

Eximentes de Responsabilidad Civil.

1. Introducción.

En primer término, es procedente aclarar que tal como se ha señalado anteriormente, una vez acaecido un daño o detrimento, la existencia del mismo no será motivo suficiente a los fines de que resulte procedente una acción en el ámbito de la responsabilidad civil. Pues además, será necesario que se reúnan en el caso cada uno de los presupuestos de la responsabilidad civil. De lo contrario, el sindicado como responsable, el dueño o guardián de la cosa, podrán para eximirse de responsabilidad al acreditar la existencia de ciertas causales de exoneración.

Al respecto, en nuestro Código Civil Argentino, hoy derogado, se contemplaban en varias disposiciones normativas dispersas, determinados factores exógenos que actuaban como eximentes de responsabilidad, como el caso: del hecho o culpa de la propia víctima, el hecho del tercero o el caso fortuito (Arts. 513, 514, 1113 C.C). Estos supuestos que nuestro ordenamiento jurídico recogía, configuraban verdaderas causales de inimputabilidad del daño al dueño o guardián de la cosa, ya que implicaban ausencia de responsabilidad por falta de autoría, al mediar la interrupción del nexo causal, por existencia de una causa ajena (López Mesa, 2005).

Tanto el hecho de un tercero o de la propia víctima o en el caso fortuito, configuraban circunstancias inevitables e imprevisibles que desviaban la cadena causal y determinaban que no pudiera atribuirse fácticamente el resultado dañoso al dueño o guardián de la cosa. Claro que en tales supuestos, “la operatividad de las causales exonerativas requerían como *conditio sine qua non*, que su acaecimiento no fuera atribuible objetiva ni subjetivamente al accionar del sindicado responsable” (Agoglia, Boragina y Meza, 1998, p. 7).

Con la sanción del reciente Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, los mencionados supuestos de exoneración se consagran de una manera más ordenada y sistemática, en varios artículos a saber: el Art.1729, 1730, 1731, 1732 y 1733 CCCN. Se contemplan como eximentes de responsabilidad: el hecho del damnificado, el caso fortuito o fuerza mayor, el hecho de un tercero y finalmente la imposibilidad de cumplimiento.

2. Causales de exoneración de responsabilidad.

La existencia de un daño no genera *per se* un derecho a la reparación, pues para ello debe existir una relación de causalidad adecuada entre el daño y la actuación del demandado, de su dependiente o de una cosa de su propiedad. Al respecto, la vinculación fáctica y jurídica resulta obligatoria entre la conducta del agente y el perjuicio, de manera que habilite la imposición de la obligación de reparar que pesará sobre el sindicado como responsable (Fernández Madero, 2002).

Por tal razón, frente a un daño producido a una persona por una cosa potencialmente generadora de riesgo, como puede ser un automotor en el supuesto de un accidente de tránsito, para eximirse de responsabilidad será necesario que su dueño o guardián demuestre la existencia de ciertas causales de eximición de su responsabilidad civil (Trigo Represas, 1989).

Tales supuestos de exoneración de responsabilidad se contemplaban en el Art.1113 2º y 3º párrafo del C.C que disponían: “En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder.

Si la cosa hubiese sido usada contra la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián, no será responsable”.

En dicho artículo, sólo se contemplaba como causales de excepción la culpa de la víctima o de un tercero extraño y el uso contra la voluntad del dueño o guardián; pero nuestra jurisprudencia y doctrina mayoritaria también incluían al caso fortuito o fuerza mayor. Puede citarse como ejemplo, el Fallo “*Torres, Érica F. c/ Coto CICSA y otro*” (CNCiv., Sala F, 17-9-2003).

En tales supuestos, se produce una “fractura o interrupción del nexo causal”, tal como sostienen Agoglia, Boragina y Meza (1998, p. 7) o bien, tal como afirma Trigo Represas (1989, p. 462) “más que causales de eximición de una responsabilidad presumida, corresponderá hablar de circunstancias que impiden la configuración de la responsabilidad civil, precisamente por no llegar a concretarse el vínculo de causalidad adecuado entre el riesgo o vicio de la cosa y el daño”.

Con la sanción del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, se derogó tal Art.1113 del C.C. y los mencionados supuestos de exoneración se consagran en varios artículos a saber: el Art.1729, 1730, 1731, 1732 y 1733 CCCN.

Se contemplan como eximentes de responsabilidad: el hecho del damnificado, el caso fortuito o fuerza mayor, el hecho de un tercero y finalmente la imposibilidad de cumplimiento.

2.1. Hecho del Damnificado. Análisis del Art.1729 CCCN.

En el Art. 1729 CCCN se dispone: “La responsabilidad puede ser excluida o limitada por la incidencia del hecho del damnificado en la producción del daño, excepto que la ley o el contrato dispongan que debe tratarse de su culpa, de su dolo, o de cualquier otra circunstancia especial.”

En la mencionada norma, se consagra como eximente de la responsabilidad obligacional y extracontractual el hecho, no la culpa, del damnificado.

Cuando el agente productor del daño y la víctima son distintos, la participación puede convertirse, a veces en causa o en concausa del perjuicio, es entonces cuando la incidencia del hecho del damnificado en la producción del daño adquiere transcendencia.

El hecho del damnificado sea en el ámbito que sea, es decir contractual o no, excluye o limita la responsabilidad propia o refleja cuando incide en la producción del daño. En concordancia, en el Art.1111 C.C (hoy derogado), establecía: “El hecho que no cause daño a la persona que lo sufre, sino por una falta imputable a ella, no impone responsabilidad alguna.” De esta manera, se preveía sólo una eximente plena, cuando el damnificado era el único responsable, lo que motivaba cuestionamientos al respecto, por ejemplo: en el caso de culpa concurrente. Ello queda hoy solucionado con el texto en cuanto a que “La responsabilidad puede ser excluida o limitada...”, excepto cuando por la libertad y autonomía de la voluntad se establezca que el deudor responda sólo en caso de culpa, dolo o cualquier circunstancia especial (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Todo ello, implicó un gran cambio en la materia, debido a que con anterioridad nuestra doctrina tradicional consideraba que la culpa de la víctima era la causal de exoneración de responsabilidad (con fundamento en el Art.1113 C.C). En cambio, con la reforma de nuestro Código Civil y Comercial, se considera como eximente al “hecho del damnificado”. Criterio que ya se había manifestado tanto en la doctrina como en la jurisprudencia nacional más

moderna. Pues destacados doctrinarios (Kemelmajer de Carlucci, 1993; Vázquez Ferreyra, 1996; Mosset Iturraspe, 1999 y Gandolfo, 2002) sostuvieron que la actuación liberatoria no necesariamente debía tratarse de un acto culposo ni de un caso fortuito, bastando para interrumpir el nexo causal con que se trate de un hecho del damnificado que sea objetivamente antijurídico. También, la moderna jurisprudencia argentina siguió tal lineamiento. Entre otros: “Peralta, Víctor F. c/ Ferreyra, Osvaldo J.” (CNCiv., Sala A, 25-08-95); “Zapata, Jorge c/Ferrocarriles Metropolitanos S.A.” (CNCiv., Sala H, 13-04-2000) y “Videla, Hernán c/ Colangelo, Nicolás y otros” (CNCiv., Sala H, 27-09-2002).

En esta línea de pensamiento, Sagarna (2011, p. 421) sostuvo que:

El hecho de la víctima o del damnificado es la conducta voluntaria o involuntaria del damnificado directo que intervino total o parcialmente en la producción del evento dañoso. La víctima actúa como autor material del hecho ilícito y, por tanto, es causa exclusiva o concurrente del mismo. Su protagonismo desvincula a la relación de causalidad entre el hecho nocivo y los daños sufridos.

Por tal razón, se ha expuesto que se trata del hecho del damnificado y no su culpa, lo que produce la ruptura del nexo causal y produce la exoneración total o parcial del deber de reparar (Kemelmajer de Carlucci, 1993).

2.2.Caso Fortuito o Fuerza Mayor. Análisis del Art. 1730 CCCN.

Con anterioridad a la reforma del Nuevo Código Civil y Comercial, lo atinente al caso fortuito se encontraba contemplado en el Art. 514 C.C. En el cual se lo definía como: “...el que no ha podido preverse, o que previsto, no ha podido evitarse”.

Si bien conceptualmente la expresión caso fortuito se refiere a un acontecimiento inesperado, o sea imprevisible, mientras que la fuerza mayor alude a lo irresistible, o sea inevitable, ambos producen los mismos efectos, por lo que como lo sostenía la doctrina y la jurisprudencia, ahora son tratados expresamente, como sinónimos. Según el Art. 1731 CCCN “Se considera como caso fortuito o fuerza mayor al hecho que no ha podido ser previsto o que, habiendo sido previsto, no ha podido ser evitado. El caso fortuito o fuerza mayor exime de responsabilidad, excepto disposición en contrario. Este código emplea los términos “caso fortuito” y “fuerza mayor” como sinónimos”.

El caso fortuito o fuerza mayor interrumpen el nexo causal, liberando al dueño o guardián de la cosa.

La tendencia autoral más moderna en la materia, considera que la existencia de un caso fortuito o fuerza mayor va a entrañar siempre la ruptura de la cadena causal, y va a traer aparejada la irresponsabilidad del agente demandado, no en virtud de su “falta de culpabilidad”, sino por no ser autor del daño (López Cabana, 1992 y Trigo Represas, 1997).

La actuación del hecho calificado como fortuito en la responsabilidad por daños; configurada por el cumplimiento de la obligación, actúa sobre la prestación debida, impidiendo su cumplimiento. Obsta a que se haga, destruye la cosa que se va a entregar.

En cambio, en la zona de los actos ilícitos, el hecho fortuito es el que desencadena el daño, la fuente del perjuicio (Mosset Iturraspe, 1999).

En cuanto a los requisitos o presupuestos que habilitan la excusación de responsabilidad por esta causal, se pueden mencionar los siguientes (López Mesa, 2005):

* Hecho imprevisible: pues la imprevisibilidad no es una vaga posibilidad de realización, si no todos los eventos serían previsible; es decir que un evento es imprevisible significa que no hay ninguna razón particular para pensar que él se producirá (Alterini, Ameal y López Cabana, 1996).

La imprevisibilidad que distingue al caso fortuito es una razonable imprevisibilidad, evaluada conforme a las circunstancias de personas, tiempo y lugar.

* Hecho inevitable o irresistible: el daño es inevitable cuando el deudor sin culpa de su parte y enmarcado en sus circunstancias personales es impotente para impedir el hecho dañoso (Compagnucci de Caso, 1997 y López Mesa, 2001).

* Hecho ajeno o extraño al responsable: es decir, debe tratarse de un hecho ajeno a las actividades del agente, pues si el hecho fuera propio, aquél debe tenerlo en cuenta, contar con su concurrencia y sus efectos, prevenirlo, anticiparlo y evitarlo.

* Hecho extraordinario: esto es, debe exceder el orden natural. Sucesos que escapan a toda ponderación, o por lo menos a toda ponderación acertada o razonable, y que por ocurrir con posterioridad, nunca podrían ser considerados.

* Hecho Actual: es decir debe haber operado en el momento de causación del daño. Tratándose de una actualidad lógica antes que cronológica (Alterini, Ameal y López Cabana, 1996).

2.3. Hecho de un Tercero. Análisis del Art.1731 CCCN.

En el Art. 1113 C.C se consagraba que: “La obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren los que están bajo su dependencia, o por las cosas de que se sirve, o que tiene a su cuidado. En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder. Si la cosa hubiese sido usada contra la voluntad expresa o presunta del dueño o guardián, no será responsable”.

Con la reforma, en el Art. 1731 CCCN se dispone que: “Para eximirse de responsabilidad, total o parcialmente, el hecho de un tercero por quien no debe responder debe reunir los caracteres del caso fortuito”.

De esta manera, el mero hecho de un tercero, desprovisto de culpabilidad, puede ser idóneo para quebrar el nexo causal. Estamos en el ámbito de la autoría y no de la imputabilidad (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

La responsabilidad por el hecho de un tercero, sea dependiente o sea utilizado por el principal para cumplir sus obligaciones aunque no sea dependiente, es objetiva, y recepta el límite causal del hecho dañoso acaecido en ejercicio o en ocasión. El mismo, debe configurar caso fortuito, pues conforme a la nueva normativa, así se libera de responsabilidad total o parcial al dueño o guardián. Con dicha modificación, se supera la posición doctrinaria que entendía que no resultaba indispensable que la conducta del tercero presentara los caracteres del caso fortuito.

El hecho de un tercero extraño, que con su intervención hace imprevisible la ejecución de la obligación o provoca el daño, en forma exclusiva y excluyente, descarta la responsabilidad del demandado. Al evidenciarse, que en definitiva resultó por completo extraño al perjuicio ocasionado, en razón de que la única causa eficiente del mismo lo fue el hecho del tercero que interrumpió la concatenación causal. Proyectando de este modo, la responsabilidad fuera de la órbita de la actuación del accionado y sindicado como único responsable a dicho tercero (Scolara y Tallone, 1998; Piedecabras, 2003).

2.4. Imposibilidad de cumplimiento. Análisis del Art.1732 y 1733 CCCN.

El Código Civil regulaba como imposibilidad de pago en el Art.888 C.C. que: “La obligación se extingue cuando la prestación que forma la materia de ella, viene a ser física o

legalmente imposible sin culpa del deudor”. Luego en los siguientes artículos, se establecía la relevancia de dicha imposibilidad en las distintas clases de obligaciones de dar.

En el nuevo Art.1732 CCCN se consagra que: “El deudor de una obligación queda eximido del cumplimiento, y no es responsable, si la obligación se ha extinguido por imposibilidad de cumplimiento objetiva y absoluta no imputable al obligado. La existencia de esa imposibilidad debe apreciarse teniendo en cuenta las exigencias de la buena fe y la prohibición del ejercicio abusivo de los derechos”.

De tal modo, se regula lo atinente a la imposibilidad objetiva y absoluta de incumplimiento obligacional. El deudor sólo responde si el incumplimiento total es imputable a él por dolo o culpa. También, en el supuesto de haber asumido el caso fortuito o fuerza mayor, por así estar establecido en una cláusula del contrato, o por estar en mora.

Los casos más comunes pueden darse en las obligaciones de dar cosa cierta y ésta se pierde, o desaparecida no se sabe de su existencia, o bien que haya salido del patrimonio del deudor. En las obligaciones de hacer o no hacer por impedimento físico o legal establece como pautas para apreciar la imposibilidad principios rectores como la buena fe y la prohibición del ejercicio abusivo de los derechos (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

3. Prueba de las causales de excusación. Análisis del Art.1734 CCCN.

La prueba de la existencia de cualquiera de las causales de excusación debe ser clara y no dar lugar a dudas. Para de este modo generar la convicción del magistrado de que la conducta del responsable que desea liberarse resulta incuestionable y de colaboración.

El dueño o guardián de la cosa riesgosa productora del daño, para eximirse de responsabilidad, debe asumir una actitud procesalmente positiva e identificar el hecho extraño a la cosa, esto es, debe acreditar que la causa adecuada del perjuicio no radica en el objeto de su posesión o dominio y que éste permaneció extraño al hecho dañoso (López Mesa, 2005).

Conforme al Art.1734 CCCN: “Excepto disposición legal, la carga de la prueba de los factores de atribución y de las circunstancias eximentes corresponde a quien los alega”.

La inclusión de esta norma, ha sido recibida positivamente por la doctrina, ya que disminuye la litigiosidad y confiere seguridad jurídica. La misma no constituye una norma procesal sino que constituye una directiva sustantiva dirigida al juez, a fin del dictado de una sentencia ante la prueba escasa, incierta o insuficiente para decidir el litigio (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Las llamadas “reglas de la carga de la prueba”, son en realidad, parámetros decisivos o reglas de juicio, ya que no sólo indican qué partes debe probar tal o cual hecho, sino que también prescriben que, de no acontecer ello, se deberá resolver contra quien debía probar y no probó.

Existe así con tal reforma, una regla general legal que adjudica la carga probatoria a quien invoca el factor de atribución o la eximente. De dicho modo, cuando los hechos preexisten con abstracción del proceso, en la medida en que de aquéllos se pretenda extraer consecuencias jurídicas e intereses a la *litis*, es menester que se los pruebe, de forma que adquieran vida propia, se exterioricen y existan judicialmente para el juez, las partes y el proceso. Pues, para el método judicial un hecho afirmado, no admitido y no probado, es un hecho que no existe.

4. Conclusión.

En conclusión, con las modificaciones introducidas en el reciente Código Civil y Comercial, se ha logrado reunir de un modo más ordenado, conciso y sistemático cada una de las causales de exoneración, otorgando al dueño o guardián de la cosa o del automotor en el supuesto de un accidente de tránsito, ciertas herramientas para demostrar que no le es posible la atribución de cierta responsabilidad civil. Sin embargo, cabe señalar que por lo general, el criterio judicial plasmado en numerosos fallos sobre supuestos de riesgos de las cosas tiende a presumir la relación de causalidad, siendo de interpretación restrictiva lo concerniente a las causales de exoneración, al igual que toda excepción y, en caso de duda, prevalece el deber resarcitorio provisoriamente atribuido por no funcionar con claridad algún factor de liberación (López, 2000).

Capítulo VI

Indemnización de los daños causados por Accidentes de Automotores.

1. Introducción.

Una vez que el magistrado tenga por acreditado en el proceso judicial la existencia de un daño, deberá primeramente determinar si el mismo es indemnizable, esto es, si concurren al respecto todos los presupuestos de la responsabilidad civil. Si es así, deberá pasar a un segundo estadio, que consistirá en determinar su cuantificación. Todo ello, debido a que una de las funciones primordiales de la responsabilidad civil, radica precisamente en resarcir el perjuicio o detrimento causado a la víctima de un accidente de tránsito. Teniendo como finalidad colocar al damnificado en una situación igual o similar a la que se encontraba antes del infortunio y cuando ello resultare imposible, se debe proceder a determinar la correspondiente indemnización. Lo que implica, cuantificar el daño resarcible y traducir su extensión en dinero, ya que por lo general la reparación en especie se da en contados casos (López Mesa, 2005).

Al respecto se sostiene, que si el daño es mensurable será relativamente fácil para el juez establecer por equivalencia su cuantía, en cambio cuando el daño no es mensurable por su propia índole (como ocurre en el caso de pérdida de una chance o consecuencias no patrimoniales), se deberá recurrir a ciertas pautas, en base a criterios de razonabilidad para fijar una valuación equitativa del perjuicio (Bustamante Alsina, 1990).

Desde la sanción de nuestro Código Civil hasta la fecha, se han llevado a cabo modificaciones significativas en torno a la conceptualización del daño resarcible, el incremento en las partidas indemnizables, la consagración de su reparación plena y la determinación de ciertos criterios para su cuantificación y extensión. Temas que merecen un detallado análisis y estudio a continuación en el desarrollo de este último capítulo.

2. Indemnización de los daños causados por accidentes de automotores.

2.1. Daño y su reparación plena.

En nuestro Código Civil originario no se brindaba ninguna definición de daño. Sólo se hacía referencia en su Art. 1067 a la necesidad de la existencia de un daño para que un acto pudiera ser calificado como ilícito, y en los Arts. 1068 y 1069, el legislador aludía a que habría daño siempre que se causare a otro algún perjuicio susceptible de apreciación pecuniaria, pudiendo ser ello daño emergente o lucro cesante.

Todo ello provocó que surgieran diversas posturas doctrinarias, que intentaron formular una definición para el daño. Así, mientras algunos autores lo concibieron hacia mediados del siglo XIX como una “lesión a un bien jurídico”, otros, apoyados en las concepciones actuales e imperantes en varios países del derecho continental (Italia, Francia, España), ya lo definían como una “lesión a un interés jurídico” (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Con la reforma del Código, se ha logrado consagrar legislativamente una definición moderna de daño resarcible. Pues en el Art. 1737 CCCN se dispone que: “Hay daño cuando se lesiona 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”.

De esta manera, se acoge la moderna concepción que considera al daño como una lesión a un interés jurídico, estableciendo además, que el daño puede ser individual o colectivo. En el individual se afecta un derecho o interés lícito y no contrario a derecho que tiene por objeto el patrimonio o la persona, en el colectivo se afecta un derecho o un interés que recae sobre un bien de incidencia colectiva.

Además, luego se determina en la disposición normativa del Art. 1739 CCCN que: “Para la procedencia de la indemnización debe existir un perjuicio directo o indirecto, actual o futuro, cierto y subsistente...”.

Se recepta de este modo los requisitos que de manera consensual la doctrina y la jurisprudencia ya habían manifestado. Es decir, el perjuicio debe ser (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015):

- Directo o indirecto: debe tratarse de un daño personal o bien que lo reclame otro que sufrió el perjuicio en un interés propio.
- Actual o futuro: que se trate de un daño presente o ya ocurrido al tiempo de la sentencia o bien que todavía no haya sucedido aunque su causa generadora ya exista.
- Cierto y subsistente: pues en cuanto a su existencia debe ser indudable o con un alto grado de probabilidad y jurídicamente subsistente.

Finalmente debe señalarse, que la reparación conforme a nuestro nuevo ordenamiento jurídico debe ser plena. Según el Art. 1740 CCCN: “la reparación del daño debe ser plena. Consiste en la restitución de la situación del damnificado al estado anterior al hecho dañoso, sea por el pago en dinero o en especie. La víctima puede optar por el reintegro específico, excepto que sea parcial o totalmente imposible, excesivamente oneroso o abusivo, en cuyo caso

se debe fijar en dinero. En el caso de daños derivados de la lesión del honor, la intimidad o la identidad personal, el juez puede, a pedido de parte, ordenar la publicación de la sentencia, o de sus partes pertinentes, a costa del responsable”.

Se utilizó el concepto de reparación plena, porque es evidente que todo el daño no es jurídicamente reparable. La plenitud de la reparación depende de cada uno de los sistemas que matizan las soluciones, principalmente los factores de atribución de la responsabilidad, las circunstancias que llevan a la liberación del responsable, a la causalidad jurídica y la nómina de daños resarcibles, pues la plenitud es jurídica no material (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

2.2. Daño en los accidentes de tránsito.

En los accidentes de tránsito se pueden ocasionar daños de muy diversa índole.

En algunos casos, se produce la muerte, pues anualmente en nuestro país mueren aproximadamente siete mil personas por esta causa.

Otro segmento de colisiones, provocan lesiones físicas a algunos de los participantes, pues se estima que alrededor de ciento veinte mil personas resultan lesionadas por año.

En todos los casos se producen daños materiales y, muchos de esos daños son de consideración, puesto que generan gastos de reparación, costos en trámites judiciales, de honorarios en abogados, tiempo de indisponibilidad de los vehículos para su reparación, entre otros perjuicios. Se estiman que en Argentina las pérdidas materiales son aproximadamente cinco millones de dólares anuales.

Por tal razón, resulta necesario determinar las diversas partidas indemnizatorias tanto patrimoniales como no patrimoniales, para luego fijar su correspondiente indemnización. Según el Art.1738 CCCN: “La indemnización comprende la pérdida o disminución del patrimonio de la víctima, el lucro cesante en el beneficio económico esperado de acuerdo a la probabilidad objetiva de su obtención y la pérdida de chances. Incluye especialmente las consecuencias de la violación de los derechos personalísimos de la víctima, de su integridad personal, su salud psicofísica, sus afecciones espirituales legítimas y las que resultan de la interferencia en su proyecto de vida”.

La mencionada norma aporta una novedad, ya que se mencionan rubros indemnizables que no contenía el Código Civil derogado, tales como la pérdida de chance (admitida por la doctrina y la jurisprudencia), o la afectación al proyecto de vida. En su primera parte, hace

alusión a la indemnización del daño patrimonial, ya que está referido a la pérdida o disminución del patrimonio de la víctima, al lucro cesante y a la pérdida de chances. En cambio, en su segunda parte, refiere a los daños ocasionados a las personas en cuanto a la violación de sus derechos personalísimos, de los cuales puede derivarse tanto daño patrimonial como no patrimonial o moral (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Con relación al “Lucro Cesante”, debe señalarse que ya había sido éste contemplado en el Art 1069 C.C como “aquella pérdida en la utilidad o la ganancia” por no haber podido realizar el sujeto la actividad habitual generadora de ingresos, profesional o no, durante el tiempo de curación y convalecencia de las lesiones provocadas por el accidente de tránsito. Con la sanción del Nuevo Código Civil y Comercial, se lo concibe como “el beneficio económico esperado de acuerdo a la probabilidad objetiva de su obtención” en el Art.1738.

Otro de los rubros indemnizables, resulta la “Pérdida de la Chance”, es un anglicismo que equivale a “oportunidad” u “ocasión” y su pérdida resulta motivo de resarcimiento.

Se entiende por “Chance”, pues, la probabilidad suficiente de una ganancia, que se frustra por el hecho del responsable del perjuicio (Trigo Represas, 2008). La chance es pues, la posibilidad de un beneficio futuro probable, que integra las facultades de actuar del sujeto en cuyo favor la esperanza existía; por lo que privar al mismo de esa expectativa conlleva sin lugar a duda un daño (Bustamante Alsina, 1989).

La doctrina mayoritaria solía ubicar la pérdida de la chance junto al lucro cesante (Mosset Iturraspe y Piedecasas, 2010), sin embargo, otros autores sostenían que la diferencia entre lucro cesante y la pérdida de la “chance” radicaba en que aquél residía en una ganancia que dejaba de percibir y que debía ser probada, mientras que la segunda comportaba la pérdida de la fuerte probabilidad de un beneficio económico futuro por el evento dañoso que debía ser probada como así también la imposibilidad de volver a tenerla (Trigo Represas y López Mesa, 2006). De esta manera surgían con claridad las cuatro características de la “chance”: que sea probable, que se frustrate, y que no se logre por otra operación equivalente.

Por último, en el Art.1739 CCCN se contempla en cuanto dicha partida indemnizatoria que: “La pérdida de chance es indemnizable en la medida en que su contingencia sea razonable y guarde una adecuada relación de causalidad con el hecho generador”.

2.3. Daño indemnizables en el delito de homicidio.

La muerte de una persona es la consecuencia más gravosa de un accidente de tránsito. Dicha obligación indemnizatoria estaba regulada como el delito de homicidio en el Art. 1084 C.C que determinaba: “Si el delito fuere de homicidio, el delincuente tiene la obligación de pagar todos los gastos hechos en la asistencia del muerto y en su funeral; además lo que fuere necesario para la subsistencia de la viuda e hijos del muerto, quedando a la prudencia de los jueces, fijar el monto de la indemnización y el modo de satisfacerla”.

A partir de la derogación de dicho Código, hoy se contempla tal hipótesis en el Art.1745 CCCN que consagra: “En caso de muerte, la indemnización debe consistir en:

- a) Los gastos necesarios para la asistencia y posterior funeral de la víctima. El derecho a repetirlos incumbe a quien los paga, aunque sea en razón de una obligación legal;
- b) Lo necesario para alimentos del cónyuge, del conviviente, de los hijos menores de veintiún años de edad con derecho alimentario, de los hijos incapaces o con capacidad restringida, aunque no hayan sido declarados tales judicialmente; esta indemnización procede aun cuando otra persona deba prestar alimentos al damnificado indirecto; el juez, para fijar la reparación, debe tener en cuenta el tiempo probable de vida de la víctima, sus condiciones personales y la de los reclamantes;
- c) La pérdida de chance de ayuda futura como consecuencia de la muerte de los hijos; este derecho también compete a quien tenga la guarda del menor fallecido”.

Con dicha normativa no parece el legislador haber seguido la tesis amplia de reparación defendida por los civilistas más avanzados, en el sentido de que la muerte de la víctima a consecuencia de un acto ilícito o cuasidelito hace nacer una acción resarcitoria a favor de cualquier persona que haya sufrido un perjuicio, aunque sea de una manera indirecta, y no sólo los que enumera restrictivamente, por lo que habrá que interpretarlo de la siguiente manera: los mencionados gozan de la presunción *iuris tantum* de haber sufrido un perjuicio a raíz del fallecimiento pero no cabe agotar la legitimación procesal solamente en ellos, sino a quien acredite un perjuicio (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

De lo necesario para alimentos, lo novedoso es que se incluye expresamente al conviviente no incluido en los Arts. 1084 y 1085 C.C. De este modo se logra receptar lo aceptado por la jurisprudencia y doctrina mayoritaria que por aplicación del Art.1079 C.C legitimaba genéricamente a los damnificados indirectos. Además, se contempla también la muerte de los hijos, la cual representa una aflicción indudable para los progenitores, pero también la frustración de una “chance” material de los padres, es decir, la posibilidad para ellos

de ser apoyados en el futuro, lo que corresponde a una probabilidad previsible según el curso normal de las cosas, extendiendo también la legitimación a quien tenga la guarda del menor fallecido.

En este sentido también cabe referir que el Art.1741 CCCN con respecto a las indemnizaciones de las consecuencias no patrimoniales (antes daño moral) se dispone lo siguiente: “Está legitimado para reclamar la indemnización de las consecuencias no patrimoniales el damnificado directo. Si del hecho resulta su muerte o sufre gran discapacidad también tienen legitimación a título personal, según las circunstancias, los ascendientes, los descendientes, el cónyuge y quienes convivían con aquél recibiendo trato familiar ostensible.

La acción sólo se transmite a los sucesores universales del legitimado si es interpuesta por éste. El monto de la indemnización debe fijarse ponderando las satisfacciones sustitutivas y compensatorias que pueden procurar las sumas reconocidas”.

El Código Civil preveía lo que se llamaba agravio moral o daño moral en dos normas, el Art.522 y 1078. Con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial, en el citado artículo bajo la denominación “Indemnización de las consecuencias no patrimoniales” se incluye o comprende al daño moral. Dicha reforma, implica un gran avance en cuanto a la legitimación activa, ya que en caso de “muerte” se dispone que se encuentran legitimados los ascendientes, descendientes y cónyuge, extendiéndose a los convivientes con trato familiar ostensible (antes la norma preveía sólo a los herederos forzosos). En caso de “grave discapacidad”, se añade a los expuestos el damnificado directo. Esta ampliación de la legitimación es bien recibida, ya que plasma en la ley la jurisprudencia que acogiendo la visión constitucional del acceso a la reparación y la protección de la familia, venía haciéndose paso al respecto (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Cabe señalar además, en cuanto al alcance de ciertos términos lo siguiente:

-Gran incapacidad: hace alusión a aquellos sujetos que sin la asistencia de otra persona no pueden realizar los actos más básicos y necesarios para su subsistencia (Ej.: cuadripléjicos).

-Trato familiar: alude al que se manifiesta por la exteriorización de un vínculo afectivo, que motiva la constitución de un núcleo análogo o idéntico al de la familia.

Por último, en cuanto al monto de la indemnización, para gran parte de la doctrina resulta ser un “precio al consuelo”, porque incluye también las satisfacciones sustitutivas y compensatorias. Pues al momento de cuantificar la indemnización por daño moral se debe

procurar mitigar el dolor por medio de bienes placenteros, a fin de morigerar la tristeza, congoja, que el hecho produjo. Esta idea ha sido muy criticada por Pizarro (1999), quien opina que tratar de compensar con placer el daño moral es confundir este concepto con la forma más habitual en la se exterioriza el dolor; pues aun en los casos en que el dolor no se configura, el daño moral puede existir, como ocurre en el caso de personas que se encuentren en estado vegetativo como consecuencia de un ilícito.

2.4. Daño indemnizable en el delito de lesiones.

En los accidentes de tránsito, también suelen producirse una gran cantidad de heridos con múltiples lesiones.

El universo resarcible derivado de lesiones estaba contemplado en el Art. 1086 C.C: “Si el delito fuere por heridas u ofensas físicas, la indemnización consistirá en el pago de todos los gastos de curación y convalecencia del ofendido, y de todas las ganancias que éste dejó de hacer hasta el día de su completo restablecimiento”.

Con la reforma, hoy se consagra en el Art.1746 CCCN: “En caso de lesiones o incapacidad permanente, física o psíquica, total o parcial, la indemnización debe ser evaluada mediante la determinación de un capital, de tal modo que sus rentas cubran la disminución de la aptitud del damnificado para realizar actividades productivas o económicamente valorables, y que se agote al término del plazo en que razonablemente pudo continuar realizando tales actividades. Se presumen los gastos médicos, farmacéuticos y por transporte que resultan razonables en función de la índole de las lesiones o la incapacidad. En el supuesto de incapacidad permanente se debe indemnizar el daño aunque el damnificado continúe ejerciendo una tarea remunerada. Esta indemnización procede aun cuando otra persona deba prestar alimentos al damnificado”.

La norma comienza estableciendo el modo para determinar el *quantum* de la indemnización del daño por incapacidad permanente física o psíquica, total o parcial, debiendo el juez establecer una suma de dinero tal, que su renta cubra la disminución de la aptitud del damnificado para realizar actividades económicas valorables, hasta el plazo que razonablemente pudo continuar realizando actividades productivas. Adopta así una concepción patrimonialista, que considera que si bien la disminución de facultades puede generar consecuencias tanto en la esfera patrimonial como en la extrapatrimonial, este último aspecto no puede quedar subsumido en la incapacidad sobreviniente, sino dentro del daño moral (Caramelo, Picasso y Herrera, 2015).

Si al cabo del período normal de convalecencia y de eventual tratamiento rehabilitante posterior, de acuerdo a la índole de las lesiones, el lesionado no obtuviera un completo restablecimiento, y le quedaren secuelas de incapacidad, obviamente que éstas deben ser indemnizadas (Daray, 1999). En cuanto a esa lesión o incapacidad permanente psíquica, al decir de Zavala de González (1999, T.III, p. 93): “Se trata de una perturbación patológica de la personalidad de la víctima, que altera su equilibrio básico o agrava algún desequilibrio precedente”.

Según el médico legista Castex (2003, p. 38) por daño psíquico debe entenderse a “toda forma de deterioro, o disfunción, o disturbio, o alteración, o desarrollo psicogénico o psicoorgánico, o trastorno, o perturbación, que impactando sobre su esfera afectiva y/o intelectual y/o volitiva limita su capacidad de goce individual, familiar, laboral, social y/o recreativa”.

De ello surge, que el daño psíquico o psicológico constituye una afectación y alteración en el estado anímico del individuo, con el consiguiente quebranto espiritual, que importa un menoscabo en la salud, considerada ésta en su aspecto integral, computándose asimismo la incidencia o repercusión que todo ello en alguna medida puede aparejar en la vida en relación (Leguisamón, 2013).

Dable es considerar, que con tal reforma, la cuestión que hoy obsesiona al jurista latinoamericano y al de otras latitudes, es el daño sufrido por la “persona humana” (Mosset Iturraspe, 1991). Es decir, se ha logrado un redimensionamiento de lo que es la persona humana, considerándola de un modo integral, la persona en plenitud. Ya no se considera únicamente al hombre como ser trabajador o productor, sino como persona. En consecuencia, cualquiera sea el detrimento o menoscabo que ha sufrido, aunque su capacidad de trabajo se mantenga intacta, se la debe indemnizar. Ampliando, cada vez más, la consideración de aquello que puede ser resarcido.

2.5. Daños causados al automotor.

Además de los daños causados a las personas físicas, los accidentes de tránsito suelen provocar daños millonarios anualmente en concepto de gastos de reparación de automotores, desvalorización de los mismos o directamente, pérdida de todo su valor por destrucción.

Cuando el damnificado afronta de su propio peculio las reparaciones de su automotor, es obvio que el daño o menoscabo patrimonial al resarcir al mismo estará representado por el dinero desembolsado en su momento más sus intereses al tiempo de la sentencia. No obstante,

tales gastos deben ser proporcionados y razonables. Tal como fue el criterio sostenido en el Fallo “*Krum Juaréz, Fernando c/ Rivarosa, René A.*” (CCCom. 7ª Nom. de Córdoba, 4-7-2002).

Antiguamente, nuestra jurisprudencia concedía en forma más o menos automática reparación por desvalorización del automotor, a consecuencia de numerosos choques. Sin embargo, hoy en día, el criterio actual, para que proceda la reparación en concepto de desvalorización del automotor es que se haya demostrado que se afectaron partes vitales de la estructura, pues los meros desperfectos de carrocería (chapa o pintura), por sí solos no autorizan a declarar fundada una reclamación de este tipo (López Mesa, 2005).

3. Criterios de cuantificación.

Al momento de la cuantificación, la primera pauta y la más trascendente, es que no puede indemnizarse un daño no sufrido o en mayor medida del realmente sufrido, por lo cual la real extensión del daño por el que se reclama es el techo o tope de la reparación (Bustamante Alsina, 1990).

Condenar a un demandado a indemnizaciones que contradicen los textos legales vigentes o que superan la extensión máxima autorizada, por nobles que sean las aspiraciones del juez que las impone, implica vulnerar el principio de reserva, consagrado en el Art.19 de la C.N: “Nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda...” (López Mesa, 2005)

Ello implica algunos corolarios concretos que debe respetar todo juez al cuantificar (López Mesa, 2005, p. 627):

- No cabe considerar perjuicios efectivos a expectativas más o menos posibles de ganancia.
- La indemnización de daños tiene por objeto reponer (en la medida de lo posible), las cosas a su estado anterior, sin convertirse en una fuente de lucro para el damnificado.
- No cabe tampoco la reparación de daños no determinados, ni de aquellos sobre los que no existen pautas claras acerca de su extensión.
- Tampoco cabe indemnizar ni cuantificar daños que han quedado compensados.

La cuantificación de los daños no debe exorbitar el objetivo esencial de toda reparación que consiste en la reposición de las cosas a su estado anterior, solo cuando esta reposición no es posible se puede sustituir por los medios económicos que permitan al damnificado paliar su detrimento.

Otra de las cuestiones que se han suscitado en torno a la cuantificación, radica en la fecha en que debe hacerse la estimación del monto resarcible o traducción del daño causado en un número de unidades monetarias.

Nuestra jurisprudencia ha expuesto que la indemnización por depreciación del rodado objeto de un siniestro debe fijarse a valores existentes al tiempo de la sentencia o al momento más próximo posible, evaluando también el que tenga un vehículo de similares características y modelo. Criterio sostenido en varios fallos, entre ellos cabe mencionar “*Gómez, Eduardo y otro c/Barbosa, H. y Otros*” (CNCiv., Sala A, 23-5-2000).

Es decir, que la fijación de los daños en cuanto a su cuantía debe hacerse al momento de la sentencia, pues desde su causación y hasta su fijación en la sentencia ellos pueden experimentar fluctuaciones que deben ser reflejadas por el juez al momento de cuantificar los menoscabos (López Mesa, 2005).

4. Conclusión.

Como corolario ineludible de todo lo expuesto anteriormente, surge de un modo claro que forma parte de nuestra esencia, el derecho a nacer, crecer y morir de acuerdo con la ley natural de la vida y por ello, nadie está autorizado para interrumpir, de modo alguno, el curso de la historia de los seres humanos (Alferillo, 2001). En consecuencia, la interrupción ilícita de una vida es significativa, no sólo para quien ve frustrada su posibilidad de completar su ciclo natural y estropeado su derecho a la vida, el cual resulta reconocido y garantizado por la Constitución Nacional y por Tratados Internacionales; sino también para familiares o personas con las que el difunto o damnificado directo mantuvo trato ostensible.

Si bien en la mayoría de los casos será prácticamente imposible restituir o volver las cosas al estado anterior, en los accidentes de tránsito será procedente el reclamo de indemnización de daños por parte de quienes se encuentren legitimados para hacerlo conforme a la ley.

Con respecto a la reparación del daño, se establece hoy explícitamente que la misma deberá ser “plena”, unificándose ambas órbitas de responsabilidad, contractual y extracontractual, a fin de brindar una adecuada reparación a la víctima. En este sentido, se recogió la reforma por la que venía abogando la doctrina argentina en pos de una adecuada protección a la víctima del daño. No obstante, cabe señalar que más allá de dicha función resarcitoria que motiva a la responsabilidad civil, con los cambios introducidos con en el Nuevo Código Civil y Comercial, se motiva esencialmente a la prevención del daño. Ya que lo

fundamental no es la reparación propiamente dicha del daño, sino que el mundo deseable es aquél en el cual el daño es evitado, antes que reparado (Otaola, 2015).

CONCLUSIÓN FINAL

La tarea que me propuse llevar a cabo con el desarrollo de dicho trabajo de investigación, consistió en un principio en encontrar una definición acerca de la responsabilidad civil que encierre todos los nuevos enfoques doctrinarios y/o jurisprudenciales y establecer de ese modo una nueva sistemática en la materia; para finalmente profundizar en lo relativo a los cambios producidos en nuestro ordenamiento jurídico vigente, en especial en lo concerniente a la “Responsabilidad Civil en los Accidentes de Tránsito”.

Hablar de “Responsabilidad Civil” implica partir del conocimiento que se tiene sobre el significado de responsabilidad en general y de ese modo arribar a la noción de una responsabilidad jurídica en particular. Tal como lo señala Casiello (1982, p. 132) “La responsabilidad es una condición del hombre como tal, en cuanto persona inteligente y libre. Propiedad del ser libre en virtud de la cual debe responder por sus actos [...], responsabilidad es la necesidad que el hombre tiene de recoger los beneficios y los daños resultantes de su conducta”.

Teniendo ello presente, cabe señalar que la Responsabilidad Civil en nuestro Código Civil originario de Vélez Sarsfield fue regulada en una época distinta a los adelantos actuales, pues existían varias normas relativas a la responsabilidad del dueño de animales domésticos y feroces, y en forma lógica, ninguna para los accidentes de tránsito. Se consagraba una concepción de responsabilidad civil como reproche-sanción que se adaptaba perfectamente al sistema económico-social imperante en ese tiempo. Pero a fines del siglo XIX con el surgimiento de las máquinas, la industria, la concentración de capitales, aparecieron nuevos daños, nuevas víctimas y con ello, resultó un imperativo para la justicia revisar todas las ideas imperantes hasta ese momento y encontrar nuevas formas de resarcir los daños e impartir justicia (Vázquez Ferreyra, 1993).

En consecuencia, se formularon numerosos proyectos con el propósito de modificar nuestro código, hasta que finalmente se logró en el año 2015 la sanción de la Ley N° 26.994. Con ella se llevó a cabo la unificación y sanción del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.

En dicha reforma, se logra actualizar lo relativo a la Responsabilidad Civil, colocándola a la altura de los acontecimientos actuales, protegiendo a los damnificados y a la vez convirtiéndose en uno de los ordenamientos jurídicos más modernos a nivel mundial. Se logra

recoger, los principios generales establecidos por la jurisprudencia de nuestros tribunales en las últimas décadas, como así también el pensamiento mayoritario de la doctrina nacional.

En el mencionado cuerpo normativo, se tiene como fin primordial la protección de la “persona”, a diferencia de nuestro anterior código, en el cual se observaba una fuerte focalización en los bienes y en el castigo del sindicado como responsable. Hoy por hoy, se dedica un capítulo especialmente a los derechos personalísimos, destacándose que la persona es inviolable, protegiéndose su dignidad, su cuerpo, su nombre, entre otros atributos. Por tal motivo, la responsabilidad civil centra su mirada esencialmente en el damnificado o en la víctima del daño.

Sin duda lo más destacable, desde un ángulo general, es el cambio de “óptica”, de enfoque de la lente con la cual se observa el fenómeno de la responsabilidad por el hombre de Derecho: la consideración desde la situación de la víctima ha venido a reemplazar la tradicional estimación desde el lado del victimario. Pues la responsabilidad del siglo XIX podría ser calificada como “la de la culpa”, mientras que la del siglo XX y XXI es la “del daño”, donde no se mira al victimario sino a la víctima y donde no se apunta a castigar sino a reparar y prevenir el daño (Mosset Iturraspe, 1998).

Con la constitucionalización del derecho privado, se incorpora en forma expresa el principio “*Alterum non laedere*” (“No dañar a otro”), como sostienen varios doctrinarios, como un norte a seguirse. Se unifican las consecuencias jurídicas de los actuales regímenes de responsabilidad civil extracontractual y contractual, igualándose, entre otros efectos, los plazos de prescripción de la acción por daños en ambos en tres años. Incrementándose así en un año el plazo de dos años que se establecía por ejemplo, para los accidentes de tránsito y reduciéndose a tres años el plazo de diez años que regía en materia de responsabilidad civil contractual, por ejemplos en los accidentes sufridos por espectadores de espectáculos deportivos. En ambos casos se tiende a lograr brindar mayor seguridad jurídica.

Respecto de la función de la responsabilidad civil ya no es solamente la “resarcitoria” sino que, además y en primer lugar la función esencial es la “preventiva”, debiéndose prevenir todo daño, hacer desaparecer el ya provocado, disminuir su magnitud o al menos mantenerlo sin que se incremente su potencial perjudicial. Se incorpora el deber de prevenir todo daño en cuanto de la persona dependa, y adoptar medidas de buena fe para la evitación del perjuicio.

Estableciéndose que dicha prevención podrá ser dictada de oficio o bien a petición de parte interesada.

Se introduce el principio constitucional que la Corte de Justicia de la Nación había reiterado a través de su doctrina de la reparación plena por los daños sufridos. Asimismo, ante el sufrimiento de “Daño Moral”, ahora comprensivo también de la interferencia en el proyecto de vida de una persona, se amplían los reclamantes posibles ante la muerte y a partir del nuevo Código ante la gran discapacidad, se otorga legitimación no sólo a los ascendientes, descendientes o el cónyuge, sino también a los convivientes con trato familiar, como los que se hallan en uniones convivenciales, o por ejemplo los hermanos o primos que cohabiten.

Ante el fallecimiento de la víctima, se amplía la posibilidad de reclamar el daño patrimonial por muerte, es decir lo que el difunto hubiera aportado al grupo familiar de no haber fallecido, a los convivientes, y en el supuesto de que los reclamantes sean incapaces o tengan capacidad restringida, resulta innecesaria la declaración judicial de incapacidad, a fin de acelerar la percepción del resarcimiento. También con el reciente Código, se otorga la posibilidad de petitionar este daño a aquellas personas que tienen la guarda de un menor que falleció, toda vez que se presume que éste aportaría ingresos para ayudar a quienes lo tenían en vida bajo su cuidado. Se incorpora la incapacidad psíquica como daño reparable y se presumen legalmente los gastos médicos, farmacéuticos y por transporte, puesto que toda vez que alguien sufre una incapacidad por un infortunio, estas erogaciones se realizan indefectiblemente, evitándose así la prueba de su existencia.

Se anexa a la responsabilidad por riesgo, la responsabilidad por “actividad riesgosa o peligrosa por su naturaleza, medios empleados o circunstancias de su realización”, siendo responsable por ésta; quien la realiza y se sirve u obtiene provecho de ella. Además, se especifica la norma que regula los “Accidentes de Tránsito” para despejar dudas al respecto, posicionando al débil, al damnificado, en una situación de protección.

A fin de que los juicios de daños no se prolonguen en el tiempo, ya no será necesario que la sentencia civil no se dicte hasta tanto no haya sentencia penal que declare absuelto o no al responsable del daño, cuando la dilación del proceso penal provocare una frustración efectiva del derecho a ser indemnizado o resultare innecesario en ese proceso civil determinar si el responsable fue culpable o no, por ejemplo, cuando se trate del dueño de un automotor por accidente.

Otro aspecto a considerar de la reforma, es que la decisión del legislador de abordar expresamente supuestos particulares de responsabilidad constituye un gran avance en la materia, ya que no obstante las construcciones doctrinarias y/o jurisprudenciales que se efectuaron a lo largo de los años, nuestro sistema de derecho escrito, requiere de normas que precisen los derechos y obligaciones emergentes de estas específicas situaciones.

En síntesis, con el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, se ha logrado otorgar claridad, sencillez en la regulación, mejorar la técnica legislativa imperante y reordenar el régimen de responsabilidad civil.

Además, se ha alcanzado absorber los principios consagrados desde hace tiempo tanto por la doctrina como la jurisprudencia nacional, colocando a los damnificados en los accidentes de tránsito en una mejor situación frente a la potencialidad dañosa, reconociendo que el Derecho de Daños tiene un fin primordialmente preventivo, pues ya no basta con acudir a subsanar el daño luego de su ocurrencia, sino también que es imperante que se impida su provocación en pos de una máxima protección de la persona. En suma, se debe continuar construyendo el derecho a partir de nuevas situaciones y nuevos estudios, ya que el nuevo Código configura un fruto de nuevos paradigmas y es innegable que dicho objeto de estudio resulta siempre dinámico.

BIBLIOGRAFÍA

Doctrina.

- Acuña Anzorena, A.** (1963). *Estudios sobre la Responsabilidad Civil*. Bs. As.: Ed. Platense.
- Agolia, M., Boragina, J., y Meza J.** (1998). La fractura del nexo causal. La lesión psíquica y el daño moral. [Versión Electrónica]. *Revista La Ley*. (ID. SAIJ: DACI.990164, p.6). Recuperado el 7/05/2016 de <http://www.jaij.gob.ar>
- Aguiar, H.** (1979). *Hechos y Actos Jurídicos*. T.II. Bs. As.: Ed. Astrea.
- Alferillo, P.** (2001). Prospectiva de la legitimación para demandar la indemnización de los daños por fallecimiento. [Versión Electrónica]. Recuperado el 13/07/2016 de <http://www.acaderc.org.ar>.
- Alterini, A.** (1974). *Responsabilidad Civil. Límites a la reparación*. Bs. As.: Ed. Abeledo-Perrot.
- Alterini, A.** (1987). *Contornos actuales de la Responsabilidad Civil*. Bs. As.: Ed. Abeledo-Perrot.
- Alterini, A., Ameal, O. y López Cabana, R.** (1996). *Derecho de las Obligaciones*. Bs. As.: Ed. Abeledo-Perrot.
- Areán, B.** (1978). *La responsabilidad civil y el transporte benévolo*. Bs. As.: Ed. L.L.
- Artal, J.** (2003). *Accidentología del Tránsito*. Bs. As.: Ed. Némesis.
- Bonfante, P.** (1974). *Instituciones de Derecho Romano*. (5ª Ed.). Madrid: Ed. Reus.
- Brebbia, R.** (1982). *Problemática jurídica de los automotores*. T.II. Bs. As.: Ed. Asiré.
- Brebbia, R.** (1990). *El damnificado indirecto*. Bs. As.: Ed. L.L.
- Bueres, A.** (2013). *La Responsabilidad por daños en el Proyecto de Código Civil y Comercial 2012*. Madrid: Ed. RC Y S.
- Büeres, A.J.** (2015). *Código Civil y Comercial de la Nación, analizado, comparado y concordado*. Bs. As.: Ed. Hammurabi.
- Bustamante Alsina, J.** (1983). *Teoría General de la Responsabilidad Civil*. (4ª Ed.). Bs. As.: Ed. Abeledo-Perrot.
- Bustamante Alsina, J.** (1989). *La indemnización por pérdida de "chance" y el resarcimiento del daño moral por incumplimiento contractual*. Bs. As.: L.L.
- Bustamante Alsina, J.** (1990). *Equitativa valuación del daño no mensurable*. Bs. As.: Ed. L.L.
- Bustamante Alsina, J.** (1993). *Teoría General de la Responsabilidad Civil*. (8ª Ed.). Bs. As.: Ed. Abeledo-Perrot.
- Calabresi, G.** (1984). *El costo de los Accidentes*. Barcelona: Ed. Ariel.
- Caramelo, G. Picasso, S. Herrera, M.** (2015). *Código Civil y Comercial de la Nación Comentado*. Buenos Aires: Ed. Infojus.
- Casiello, J.** (1982). *Notas sobre el concepto de responsabilidad civil*. Rosario: Ed. PUCA.
- Castex, M.** (2003). *El daño en psicopsiquiatría forense*. Bs. As.: Ed. Ad-Hoc.

- Cazeaux, P. Trigo Represas, F.** (1996). *Derecho de las Obligaciones*. (3ª ed.). T. V. La Plata. Buenos Aires: Ed. Platense.
- Cazeaux, P., Trigo Represas, F.** (1992). “*Derecho de las Obligaciones*”. (4ª ed.). T.IV. Bs. As: Ed. L.L.
- Compagnucci de Caso, R.** (2014). “*La Responsabilidad por el hecho de las cosas inanimadas. Su régimen en el Código Civil y en el proyecto de Unificación de 2012*”. Santa Fe. Ed. Rubinzal- Culzoni.
- Compagnucci de Paso** (1997). *Manual de Obligaciones*. Bs. As: Ed. Astrea.
- Compiani, M.** (2014). *Las Funciones de la Responsabilidad Civil*. T. I. Bs. As: Ed. L.L.
- Consideraciones generales acerca de los accidentes de tránsito. Recuperada el 17/03/2016 de <http://www.luchemos.org.ar/es/accidentes-argentina>
- Correa, J.** (2004). *El régimen de Contrato de Seguros. Riesgo, exclusiones, condiciones generales, culpa grave y reseña de algunos fallos de la Suprema Corte de Mendoza*. Gran Cuyo: Ed. L.L.
- Daray, H.** (1999). *Incapacidad temporaria. Merma transitoria de la vida extraproductiva*. Bs. As: Ed. L.L.
- Diccionario de la Real Academia Española [Versión Electrónica]. Recuperada el 20/03/2016 de <http://www.dle.rae.es>.
- Dillon, T.** (2003). *Transporte benévolo: atenuación de la responsabilidad o resarcimiento pleno*. J.A. 2003-I-957.
- Fernández Madero, J.** (2002). *Las Nuevas Ideas en el derecho de Daños*. Bs. As: Ed. L.L.
- Galdós, M.** (1991). *Los Accidentes de Automotores y la Teoría del Riesgo Creado*. Bs. As: Ed. L.L.
- Gandolfo, A.** (2002). *Accidentes de Tránsito. La Culpa Exclusiva de la Víctima como eximente*. Bs. As: Ed. L.L.
- Garrido, R., Adorno, L.** (1983). “*El Art. 1113 DEL Código Civil*”. Bs. As: Ed. Hammurabi.
- Goldenberg, I.** (1997). El Principio de causalidad adecuada en un esclarecedor fallo. [Versión Electrónica]. *Revista Jurisprudencia Argentina*. (Nº6035), 25.
- Jourdain, P.** (2003). *Les principes de la responsabilité civile*. (6ª Ed.). Paris: Ed. Dalloz.
- Kemelmajer de Carlucci, A.** (1980). *Estudios del derecho Civil*. Bs. As: Ed. Universidad.
- Kemelmajer De Carlucci, A.** (1993). “*La Responsabilidad Civil en los albores del Siglo XXI*”. [Versión Electrónica]. *Revista Jurisprudencia Argentina*. 1993-II-817. Recuperado el 7/05/2016 de <http://www.documents.tips>.
- Kemelmajer de Carlucci, A.** (2005). “*Comentario del Art. 1113 en el Código Civil y Leyes complementarias*”. Comentado, anotado y concordato. T. V. Bs. As: Ed. Astrea.
- Lafaille, H.** (1947). *Derecho Civil. Tratado de Obligaciones*. T.II. Buenos Aires: Ed. Ediar.
- Le Tourneau, P.** (2003). *La Responsabilité Civile*. Paris: Ed. Puf.
- Leguisamón, H.** (2013). *Derecho Procesal de los Accidentes de Tránsito*. Santa Fe: Ed. Rubinzal-Culzoni.

- López Cabana, R.** (1992). *El caso fortuito como causal de liberación del deudor contractual, en el Derecho de Daños*. Bs. As: Ed. L.L.
- López Herrera, E.** (2004). Introducción a la Responsabilidad Civil. [Versión Electrónica]. Recuperado el 8/07/2016 de <http://www.derecho.unt.edu.ar>.
- López Lastra, J.** (1962). “Responsabilidad Civil por el Transporte gratuito”. *Revista Notarial*. (Nº 740), 51.
- López Mesa, M.** (2001). *Curso de Derechos de las Obligaciones*. T.I y T.III. Buenos Aires: Ed. Depalma.
- López Mesa, M.** (2005). *Responsabilidad Civil por Accidentes de Automotores*. Bs. As: Ed. Rubinzal-Culzoni.
- López, J.** (2000). *Criterios de interpretación de los eximentes de responsabilidad. Ampliación de la protección de la víctima inculpable*. Bs. As: Ed. L.L.
- Lorenzetti, R.** (1999). *Tratado de Contrato*. Bs. As: Ed. Rubinzal-Culzoni.
- Llambías, J.** (1973). *Tratado de Derecho Civil. Obligaciones*. Bs. As: Ed. Abeledo-Perrot.
- Llambías, J.** (1982). *Tratado de Derecho Civil- Obligaciones* (6ª ed.). T. II y T. IV. Bs. As: Ed. Abeledo-Perrot.
- Mazzinghi, J.A** (2012). Factores de Atribución. En Análisis del Proyecto de nuevo Código Civil y Comercial 2012. Buenos Aires: El Derecho. Recuperado el 19/03/2016 de <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/contribuciones/factores-atribucion-mazzinghi.pdf>.
- Meilij, G.** (2005). *Responsabilidad Civil en los Accidentes de Tránsito*. Bs. As: Ed. Nova Tesis.
- Moisset de Espanés, C.** (1998). *Accidentes de Automotores*. (2ª Ed.). T. I. Mendoza: Ed. Ediciones Jurídicas Cuyo.
- Moisset De Espanés, L.** (1985). *Propiedad de los automotores, en la Responsabilidad Civil en materia de automotores*. Santa Fe: Ed. Rubinzal-Culzoni.
- Morandi, C.** (1970) *La Acción Directa del damnificado contra el asegurado en el Seguro de Responsabilidad Civil*. Bs. As: Ed. Depalma.
- Morello, A.** (1975). *El contenido complejo del proceso de daños con participación de la compañía aseguradora*. J.A. 27-1975-453, Nº1.
- Mosset Iturraspe, J.** (1991). *¿El transportado gratuitamente viaja a riesgo y ventura?* Bs. As: Ed. L.L.
- Mosset Iturraspe, J.** (1991). *Responsabilidad de daños por discriminación, en Daños*. Bs. As: Ed. Depalma.
- Mosset Iturraspe, J.** (1998). *Responsabilidad por Daños*. T.III. Bs. As: Ed. Rubinzal-Culzoni.
- Mosset Iturraspe, J.** (1999). *Responsabilidad por daños. Eximentes*. T.III. Bs. As: Ed. Rubinzal-Culzoni.
- Mosset Iturraspe, J. y Piedecabras, M.** (2010). *Accidentes de Tránsito. Doctrina. Jurisprudencia*. Bs. As: Rubinzal-Culzoni.
- Nino, C.** (1992). *Un país al margen de la ley*. Bs. As: Ed. Emecé.

- Orgaz, A.** (1948). *Responsabilidad contractual por el hecho ajeno, en Estudios de Derecho Civil*. Buenos Aires: Ed.TEA.
- Otaola, M.** (2015). La Responsabilidad por daños en el nuevo Código Civil y Comercial. [Versión Electrónica]. Recuperado el 14/07/2016 de <http://www.saij.gob.ar>.
- Pagés Lloveras, R.** (2004). “Responsabilidad Civil y Seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes d tránsito”. *Revista La voz del Foro*. San Juan. Recuperada el 29/05/2016 de <http://www.acaderc.org.ar>.
- Pérez Ríos, J.** (1997). “La acción directa en el contrato de seguros de responsabilidad civil. Su problemática en nuestro Derecho. Necesidad de adecuación del régimen legal vigente”. *R.D.C.O.* 1997-437.
- Piedecasas, M.** (1998). “Transporte benévolo”. *Revista de Derechos de Daño*. Santa Fe: Ed. Rubinzal-Culzoni. (Nº 2), 145.
- Pizarro, R., Vallespinos, C.** (1998). *Instituciones de Derecho Privado. Obligaciones*. Bs. As: Ed. Hammurabi.
- Rosatti, H. y Mosset Iturraspe, J.** (1995). *Derecho de Tránsito*. Santa Fe: Ed: Rubinzal-Culzoni.
- Sagarna, F.** (1994). *La culpa de la víctima-peatón como factor eximente en la responsabilidad civil por el riesgo creado*. Bs.As: Ed. L.L.
- Sagarna, F.** (1994). *La Culpa de la víctima-peatón como factor eximente en la responsabilidad civil por el riesgo creado*. Bs. As: Ed. L.L.
- Sagarna, F.** (1997). *El transporte civil oneroso de personas y los daños y perjuicios*. Bs. As: Ed. Depalma.
- Sagarna, F.** (2011). *Código Civil y normas complementarias. Análisis doctrinario y jurisprudencial*. Bs. As: Ed. Hammurabi.
- Scolara, V. y Tallone, F.** (1998). “Concurrencia causal del hecho del tercero con el riesgo creado por el demandado”. [Versión Electrónica]. *Revista Jurídica Zeus*. (Nº 6067), Tº 78.
- Soler Aleu, A.** (1978). *El nuevo Contrato de Seguro*. Bs. As: Ed. Astrea.
- Spota, A.** (1942). El problema de la causación en la responsabilidad aquiliana. *Jurisprudencia Argentina*. (11), 979-980.
- Stiglitz, R. y Trigo Represas, F.** (1977). *Citación en Garantía al asegurador y obligación concurrente de éste con la del asegurado*. J.A. 1977-499.
- Tabasso, C.** (1997). *Derecho del Tránsito. Los principios*. Montevideo-Bs. As: Ed. B de F.
- Trigo Represas, F.** (1980). *Dueño y Guardián en la responsabilidad por el hecho de las cosas, en Estudios de Derecho Civil en homenaje al Dr. Luis Moisset Espanés*. T.II. Bs. As: Ed. L.L.
- Trigo Represas, F.** (1989). *El caso fortuito como eximente en la responsabilidad por el riesgo de la cosa*. Bs. As: Ed. L.L.
- Trigo Represas, F.** (1997). *Teoría General de la Responsabilidad Civil. Las Eximentes, en Responsabilidad Civil. Presupuestos*. Córdoba: Ed. Advocatus.

- Trigo Represas, F.** (2008). “La pérdida de chance en el Derecho de Daños. De la Certidumbre de un perjuicio a la mera posibilidad o probabilidad”. *Revista de Derecho de Daños*. Chances. Santa Fe: Ed. Rubinzal-Culzoni. (Nº2008-1), 55/57.
- Trigo Represas, F. y López Mesa, M.** (2006). *Tratado de Responsabilidad Civil*. T.I. Bs. As: Ed. L.L.
- Trigo Represas, F. y López Mesa, M.** (2004). *Tratado de Responsabilidad Civil*. T.II. Bs. As: Ed. L.L.
- Trigo Represas, F. y López Mesa, M.** (2004). *Tratado de Responsabilidad Civil*. T.III. Bs. As: Ed. L.L.
- Trigo Represas, F. y López Mesa, M.** (2011). *Tratado de Responsabilidad Civil*. T.III. Bs. As: Ed. L.L.
- Trigo Represas, F., Compagnucci de Caso, R.** (2008). *Responsabilidad por Accidentes de Automotores*. (2ª Ed.). T.II. Bs. As: Ed. Hammurabi.
- Vázquez Ferreira, R.** (2015). Responsabilidad Civil. Aspectos Generales en el nuevo Código Civil y Comercial. [Versión Electrónica]. Recuperado el 17/03/2016 de <http://www.infojus.gov.ar>.
- Vázquez Ferreyra, R.** (1993). *Responsabilidad por Daños*. Bs. As: Ed. Depalma.
- Vázquez Ferreyra, R.** (1996). *El hecho del tercero o de la víctima como eximente en la responsabilidad objetiva*. Bs. As: L.L.
- Yáñez, R.** (1989). *La Responsabilidad Civil*. (2ª Ed.). Bilbao: Ed. Universidad de Deusto.
- Zavala de González, M.** (1999). *Resarcimiento de Daños*. Bs. As: Ed. Hammurabi.
- Zavalla de González, M.** (1987). “*Responsabilidad por Riesgo. El Nuevo Art.1113*”. Bs. As: Ed. Hammurabi.

Legislación.

- Código Civil y Comercial de la Nación. Ley Nº 26.994.** Recuperado el 18/03/2016 de <http://www.infoleg.gov.ar>.
- Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Ley Nº 17.454.** Recuperado el 18/03/2016 de <http://www.infoleg.gov.ar>.
- Ley de Seguro Nº 17.418.** Recuperada el 20/03/2016 de <http://www.infoleg.gov.ar>.
- Ley de Tránsito de la Provincia de San Juan Nº6684.** Recuperada el 18/03/2016 de <http://www.infoleg.gov.ar>.
- Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449** y su Decreto Reglamentario Nº779/95. Recuperada el 18/03/2016 de <http://www.infoleg.gov.ar>.
- Pacto de San José de Costa Rica.** Recuperado el 11/07/2016 de <http://www.intertournet.com.ar>.
- Régimen Jurídico del Automotor.** Decreto 1114/97. Recuperado el 18/03/2016 de <http://www.infoleg.mecon.gov.ar>.
- Registro de Propiedad Automotor. Decreto- Ley Nº 6582/58.** Recuperado el 22/04/2016 de <http://www.infoleg.gov.ar>.

Jurisprudencia.

- CCCom, de Tandil, 9-9-86, "Ferrari, Osvaldo J. c/ Almuina, Néstor E. y otros". Juba7. Sum.b2200060.
- CCCom. De Azul, Sala II, 13-2-97, "Viñas, Ana María c/ Pedersen, Pablo Gustavo". L.L. B.A.1997-991.
- CCCom., 7ª Nom. de Córdoba, 4-7-2002, "Krum Juaréz, Fernando c/ Rivarosa, René A." L.L. 2003-C-340.
- CCCom. De San Marín, Sala I, 8-5-2003, "Rolon, M. c/ Expreso Gral. Sarmiento". Juba7, sum. B1950652
- CNAT, Sala I, 18-6-91, "Agosta, J. c/ Asydisa S.A. y otro". D.T. 1992- A-11217.
- CNAT, Sala I, 31-5-94, "Arce, E. c/ Industrias Ganaderas Inga S.A y otro". D.T. 1995-A-752.
- CNCiv., en pleno, 10-11-1994, "Valdez, Estanislao Francisco c/ El Puente S.A.T. y otro s/Daños y Perjuicios", Recuperado 20/03/2016 de <http://www.200.5.235.239/defenpo3/def3/jurisprudencia/general/plenarios/011fallop.htm>.
- CNCiv., Sala A, 25-08-95, "Peralta, Víctor F. c/ Ferreyra, Osvaldo J." L.L. 1998-F-906.
- CNCiv., Sala D, 10-5-99, "Villarruel, Santiago A. c/ Milovic, Miguel A.". LL. 1999-F-804.
- CNCiv., sala H, 7-3-2000, "De Agostino, N. y otros c/ Transportes 9 de Julio". L.L.2000-D-882.
- CNCiv., Sala H, 13-04-2000, "Zapata, Jorge c/ Ferrocarriles Metropolitanos S.A." L.L. 2000-D-898.
- CNCiv., Sala A, 23-5-2000, "Gómez, Eduardo y otro c/ Barbosa, H. y Otros". L.L. 2001-A-312.
- CNCiv., Sala H, 27-09-2002, "Videla, Hernán c/ Colangelo, Nicolás y otros". D.J. 2003-1-480.
- CNCiv., Sala F, 17-9-2003, "Torres, Érica F. c/ Coto CICSA y otro". L.L. 2004-A-432.
- CNCom, Sala A, 14-8-95, "Las Tres Cruces S.A c/ Bonano S.A". E.D.169-162.
- CNCom, Sala C, 15-2-2000, "Uranga, Gabriel c/ Sugmo S.R.L y otros". L.L. 2001-A-503 y D.J. 2001-1-655.
- CNCom, Sala B, 17-10-2003, "Lotz, Alejandro c/ Buzzer S.R.L". R.C. y S. 2004-II-102.
- CNFed. C.C., Sala II, 30-10-97, "Gesteira Balverde, R. c/ Instituto Nacional de Servicios Soc. para jubilados y pensionados y otro". L.L. 1998-C-704.
- CNFed. C.C., Sala II, 12-12-97, "G. M. del C. c/ Sanatorio de Palermo y otros". L.L. 1998-B-877.
- CSJN. 22-12-1987, "Empresa Nacional de Telecomunicaciones c/ Provincia de Buenos Aires". LL. 1988-D-297.
- CSJN, 10-4-2003, "V.R.E c/ Provincia de Buenos Aires y otro". L.L. 2003-E-416 Y D.J. 20003-2-1109.
- SCJBA, 23-7-85, "Pérez, Paula c/ Transporte Atlántica SAC y otro". J.A. 1986-II-456.
- SCJ de Mendoza, Sala I, 26-6-91, "Santarelli, V. y otros c/ Departamento Gral. de Irrigación". L.L. 1991-E-210.
- SCJ de Mendoza, Sala I, 9-5-96, "Uriarte de Rodríguez, M. c/ Díaz Alegre, M. y otro". L.L. 1996-E-236.
- TSJ de Córdoba, Sala Pen., 8-8-97, "Guzmán, D.", L.L. 1998-C-87.

AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR Y DIFUNDIR

TESIS DE POSGRADO O GRADO

A LA UNIVERSIDAD SIGLO 21

Por la presente, autorizo a la Universidad Siglo 21 a difundir en su página web o bien a través de su campus virtual mi trabajo de Tesis según datos que detallo a continuación, a los fines que la misma pueda ser leída por los visitantes de dicha página web y/o el cuerpo docente y/o alumnos de la institución:

Autor- Tesista	Navarro Pamela Ruth
DNI	30.157.582
Título y Subtítulo	Responsabilidad Civil en los Accidentes de Tránsito. Supuestos de Procedencia. Modificaciones introducidas con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación. Ley N° 26.994.
Correo Electrónico	pamenavarro14@gmail.com
Unidad Académica	Universidad Siglo 21
Datos de Edición	

Otorgo expreso consentimiento para que la copia electrónica de mi tesis sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21 según el siguiente detalle:

Texto completo de toda la Tesis	Si
Publicación parcial	

Otorgo expreso consentimiento para que la versión electrónica de este libro sea publicado en la página web y/o el campus de la Universidad Siglo 21.

Lugar y Fecha: San Juan 9 de Octubre de 2017

Firma autor- tesista

Aclaración autor- tesista

Esta Secretaría/Departamento de Posgrado de la Unidad Académica: -----
-----certifica que la tesis adjunta es la aprobada y registrada en esta dependencia.

Firma

Aclaración

Sello de Secretaría/Departamento de Posgrado

AGRADECIMIENTOS

No es posible lograr cumplir un sueño o alcanzar el éxito sólo, se requiere para ello de la fortaleza proveniente de Dios y de la ayuda de los demás. Es por tal motivo, que me resulta necesario agradecer a todas aquellas personas que me brindaron su apoyo y ayuda incondicional. En primer lugar, a mis padres, quienes fueron mi fuente de inspiración y me impulsaron en todo momento a seguir luchando por cumplir mi meta. En segundo lugar a mis hermanos, a mi pareja, amigos y compañeros, que me brindaron su colaboración constante y que hoy comparten la alegría y la dicha que siento al finalizar mi carrera universitaria.

Por último, quiero agradecer a mi tutor, el Dr. Carlos Bustos Isidro, por sus aportes, orientación y colaboración durante todo el proceso de investigación, elaboración y desarrollo de este trabajo final de graduación.