

## PONENCIA

LA FUNCION REPARADORA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO. LA FUNCION DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL. PROBLEMÁTICA EN ARGENTINA

## CONCLUSIONES

El Código Civil y Comercial reconoció e instrumentó la doble función de la responsabilidad, estas son, la función preventiva y la función resarcitoria.

Ello, conforme fue advertido que el sistema de resarcimiento no es absolutamente perfecto ni justo, por lo que el Derecho de Daños ha virado su mirada, más amplia, para abarcar también a la función preventiva.

Luego de un sinnúmero de vaivenes, se ha superado la distinción de las responsabilidades extracontractual y contractual, y entre las razones más influyentes para ese resultado, se destaca la del cambio del eje de la responsabilidad civil, que pasó de castigar al responsable, a resarcir todo daño sufrido.

Siendo que el objetivo fijado de la responsabilidad civil es el efectivo resarcimiento del daño ocasionado, cierto es que en el caso de los daños provocados en el contexto del accidente de tránsito, los involucrados en ese resultado no son solamente la víctima y el responsable de ocasionar el daño: se debe considerar también al Estado, que luego de imponer diversas obligaciones -entre ellas la de contratar un seguro de responsabilidad civil- asume la carga del poder de policía de su cumplimiento, y audita a las compañías aseguradoras .

En Argentina, y según datos relevados en el pasado año 2016, se produce el fallecimiento de 20 personas por día en accidentes de tránsito. Ello deja al descubierto que la problemática no es acompañada por la acción efectiva, concreta, y persistente del Estado, y la creciente actividad jurisdiccional se debe en buena parte, a la demora u omisión del sistema asegurador de dar cumplimiento con su función reparadora a favor de las víctimas.

Siendo que el seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores responde en forma preponderante a una necesidad social y colectiva, resulta imperioso un cambio estructural. Es de esperar que ínterin el Estado desarrolle y despliegue su poder para afrontar la situación, sean los Jueces quienes pongan en cabeza del Estado -ante su inacción y falta de controles- la responsabilidad de suplir la ausencia de cobertura de los seguros.

## LA FUNCION REPARADORA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO. LA FUNCION DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL. PROBLEMÁTICA EN ARGENTINA

En primer lugar, he de realizar un primer detenimiento en la materia objeto de este trabajo, referida a una de las funciones determinadas por el Código Civil y Comercial de la Nación para el sistema de la responsabilidad civil.

Pero, en particular, he de intentar ceñirme también a uno de los aspectos más relevantes y de mayor alcance en la realidad del ser humano que vive en sociedad, cual es el sistema de la responsabilidad civil y la función que en particular he de abordar, en torno a la responsabilidad civil por daños provocados en accidentes de tránsito, la correlación que existe con el contrato de seguros, y la actualidad del sistema nacional de aseguramiento de responsabilidad civil del automotor, lo que impone necesariamente vislumbrar su organización y eficacia –que adelanto mi opinión, es caótica- en nuestro país.

El artículo 1708 del Código Civil y Comercial representa el puntapié del engranaje de la responsabilidad civil, adentrándose en las funciones establecidas, en cuanto señala: “Las disposiciones de este Título son aplicables a la prevención del daño y a su reparación”.

Ha sido reiteradamente señalado y valorado -ahora ya con disminuido resalto- que aun cuando existentes tales funciones antes de la vigencia del nuevo Código Civil y Comercial, normativamente se reconoció e instrumentó la doble función de la responsabilidad, estas son, la función preventiva y la función resarcitoria.

Por supuesto, ello ha provocado objeciones de no pocos autores a la introducción de la función preventiva en la responsabilidad civil, por cuanto consideran que no tiene sentido la concentración del momento ex ante de la prevención del daño, dentro de un sistema que normalmente opera ex post, como es el de la responsabilidad civil, con una función –para ese criterio, natural- de reparación de los daños.

Para quienes reservan la responsabilidad civil para una finalidad reparadora, entre ellos Bueres, sostienen que no surge que la prevención pueda constituirse como una función. No obstante, otros autores se han expresado favorablemente al reconocimiento de las restantes funciones del instituto.

La clásica tradición romanista, que se reflejaba simétricamente en los códigos civiles decimonónicos continentales, habían tornado a la función resarcitoria como la motivación natural y justa –y por tanto, con dosis de exclusividad- de la configuración del sistema de la responsabilidad civil.

De tal modo, originado el daño a la personas o a las cosas del semejante, la responsabilidad civil encontró su razón de ser en constituirse como el acto reflejo de la ley, tendente a reparar las consecuencias dañosas del acto perjudicial.

Pero, advertido que el sistema de resarcimiento no es absolutamente perfecto ni justo, y al mismo tiempo, por la propia naturaleza de los derechos de los sujetos comprometidos en la relación reparadora de la responsabilidad civil, es que el Derecho de Daños ha virado su mirada, más amplia, para abarcar también a la función preventiva.

De tal modo, el juicio de responsabilidad no sólo se justifica por su función de resarcir, sino también a la de punir y prevenir.

En este trabajo no he de efectuar valoraciones acerca de las discusiones relacionadas con la mayor importancia de una u otra de las funciones asignadas a la responsabilidad civil, no solamente por cuanto excede el objetivo propuesto, sino fundamentalmente, pues la función preventiva y la reparadora no son separadas o contradictorias, sino por el contrario, una encuentra justificación en la otra, como arietes unidos entre sí, de forma orgánica en la estructura de la responsabilidad civil.

Por ello, sin perjuicio de la valoración de la determinación normativa de funciones asignadas a la responsabilidad que exceden a la función de reparación, pretendo concentrarme en uno de los aspectos o campos más específicos de la función reparadora de la responsabilidad civil: el relacionado con los daños provocados en ocasión de accidentes de tránsito, y su necesaria vinculación con el instituto del contrato de seguros, y las compañías aseguradoras.

La unificación de la responsabilidad civil contractual y extracontractual

Los códigos decimonónicos clásicos contenían el desmembramiento normativo y sistémico de la responsabilidad civil contractual y la responsabilidad civil extracontractual, apoyados en el criterio de que los derechos e intereses que en una y otra clase se dirimían, eran de distinta naturaleza, conforme la responsabilidad contractual tutelaba el interés de las partes involucradas en la relación de negocios, mientras que la responsabilidad extracontractual tutelaba derechos absolutos amenazados ante una violación de la ley, y por tanto se hallaba en riesgo el bien común, el interés general.

Luego de un sinfín de vaivenes y discusiones doctrinarias, todas ellas dotadas de múltiples argumentaciones legales y fácticas, se ha superado –al menos en el derecho privado argentino- la distinción de aquellas responsabilidades, y entre las razones más influyentes para ese resultado, en la opinión de los autores, se destaca la del cambio del eje de la responsabilidad civil, que pasó de castigar al responsable de ocasionar el daño, a resarcir todo daño injustamente sufrido.

En ese contexto, hace tiempo se había arribado a una unificación de opiniones doctrinarias, en miras de propiciar una reforma del Código Civil tendiente a la unificación de los dos subsistemas de responsabilidad, lo que se plasmó en el nuevo Código Civil y Comercial.

Ahora bien, esa unificación tiene incidencia en el planteo que se formula en esta presentación, pues siendo que el objetivo fijado es el efectivo resarcimiento del daño ocasionado, cierto es que en el caso de los daños provocados en el contexto del accidente de tránsito, los involucrados en ese resultado no son solamente la víctima y el responsable de ocasionar el daño: se debe considerar también al Estado, que luego de imponer diversas obligaciones relacionadas con el tránsito -entre muchas otras la de contratar un seguro de responsabilidad civil- asume la carga del poder de policía de su cumplimiento, sanciona en caso de inobservancia de los mandatos legales, y finalmente, controla y audita a través de la Superintendencia de Seguros de la Nación –SSN- a las compañías aseguradoras que cuentan con el respaldo legal de funcionamiento, actuación, conformación, etc.

#### Los daños en accidentes de tránsito

Se estima que en Argentina, y según datos relevados en el pasado año 2016, se produce el fallecimiento de 20 personas por día en accidentes de tránsito. El relevamiento fue realizado por

ONG locales, tal el caso de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, como por organismos internacionales, tal el caso del cumplido por el Foro Internacional del Transporte (ITF, por sus siglas en inglés), que depende de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (Ocde) y que arrojó que nuestro país ocupa el primer lugar del mundo en cuanto a cantidad de accidentes de tránsito en relación al porcentual de habitantes.

Las cifras, difundidas a los fines de promover la concientización de los involucrados en el tránsito, dejan al descubierto que la problemática no es acompañada por la acción efectiva, concreta, y persistente del Estado, en cuanto éste omite desde siempre la disposición de los medios económicos, instrumentales e institucionales necesarios para la reestructuración del trazado de rutas, construcción de autovías y autopistas, modernización en la señalización y semaforización, el desarrollo de programas de educación vial, la implementación de sistemas de prevención de los accidentes de tránsito, etc.

Ceñidos a esa realidad que enluta a más de siete mil familias por año, la responsabilidad civil es materia corriente en los tratamientos jurisprudenciales en torno a muertes, lesiones y daños materiales producidos en accidentes de tránsito. Pero ese esfuerzo no cambia la realidad, y en parte, esa creciente actividad jurisdiccional se debe en buena parte, a la demora u omisión del sistema asegurador de dar cumplimiento con su función reparadora a favor de las víctimas.

En el marco normativo, la Ley Nacional 24.449 regula todo lo referente al uso de la vía pública, la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito, incluyendo la obligación de contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil frente a terceros.

De tal modo, la ley de tránsito –reflejo de la necesidad de dar contexto legal a una de las actividades más riesgosas en las que se sumerge el ser humano- a la vez que impone un sistema de obligaciones a cargo de quienes transiten por la vía pública, se articula con el derecho de daños, que tiene por fin la protección de la víctima.

Y, en ese contexto, claramente se advierte que de nada sirve la identificación del responsable y la determinación del daño, si ello no va acompañado de instrumentos que haga real, posible, visible, la mentada función reparadora de la responsabilidad civil.

Así, se destaca la función del seguro de responsabilidad civil, que supera la visión como instrumento idóneo -¿idóneo?- para hacer efectivo el resarcimiento del daño, para erigirse también como una herramienta de corte social, adecuada a la idea solidarista.

En efecto, los seguros obligatorios -y en particular, el de automotores- se diseñaron con una finalidad social, cual es la protección de las víctimas de los accidentes de tránsito, su seguridad, su salud, su vida y sus bienes materiales como bienes jurídicos que merecen ser protegidos.

De tal modo, surge conveniente que el Estado prevea la obligatoriedad de la contratación del seguro automotor, cediendo así el principio de la libertad de contratación ante el interés social de asegurar el resarcimiento ante el daño producido en el evento de tránsito.

El seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores responde en forma preponderante a una necesidad social y colectiva que un interés individual. No obsta a esta afirmación el hecho de que se afirme que también impone la protección del interés particular del propietario o conductor del automotor, en miras de la preservación de su patrimonio ante la obligación de la reparación del daño provocado a las personas o los bienes de terceros: el carácter de contrato de seguro obligatorio se mantiene independientemente del interés particular.

La víctima es la destinataria del resarcimiento dispuesto en el marco de las normas de responsabilidad civil, y para ello, es que se ha dispuesto la obligatoriedad del seguro conforme se prevé una tutela superior a favor de esa víctima. De lo contrario, el sistema de responsabilidad civil y la referida función resarcitoria serían meras declamaciones vacías de contenido, quedando totalmente frustrado el derecho del damnificado.

No hay discusión acerca del hecho de que los accidentes viales constituyen, actualmente, una problemática social de gravísimas consecuencias humanas, sociales y económicas para todo el país.

El Estado ha tomado nota de la gravedad del fenómeno, y en función de ello ha actuado de modo intervencionista, en miras de atender el clamor social por la crisis que deriva de las víctimas de la circulación de vehículos, y como reflejo de la incorporación de los tratados internacionales al bloque de derechos constitucionales que protegen a la persona humana, su salud y su integridad

física, psíquica y estética, a través de la recepción que de aquéllos ha hecho el inc. 22 del art. 75 de la Constitución Nacional Argentina.

Determinada la función del seguro y su obligatoriedad, surge prístina la realidad: en los últimos quince años fueron liquidadas forzosamente o se hallan en proceso de liquidación más de ciento cincuenta compañías de seguros, conforme información que puede corroborarse en la Superintendencia de Seguros de la Nación.

De tal modo, aquella función social reservada para el seguro de responsabilidad civil de automotores se halla en crisis, dejando desamparados a muchos perjudicados, incluyendo en éstos no solamente a las víctimas que padecieron daños en sus bienes y personas como consecuencia del evento de tránsito, sino también a los propios asegurados responsables del evento dañoso, que habían contratado en forma obligatoria un seguro de automotor por responsabilidad civil.

En esa realidad, surge evidente que queda trunco el objetivo primordial de reparar el daño sufrido por la víctima, en el marco de una de las actividades más riesgosas del ser humano –el tránsito vehicular- que origina un gran cúmulo de antecedentes jurisprudenciales que aplican las normas de la responsabilidad civil, y en particular, la aplicación de la función resarcitoria del Instituto.

En la idea de otorgar una función social al seguro, y con la tendencia ya aferrada en realidad del derecho de daños a proteger a la víctima procurando que el daño injustamente causado sea reparado suficientemente, la actividad del Estado para la unión de los eslabones –la ley, el control de cumplimiento, el seguro- resulta indispensable y obligatoria, bajo riesgo de que nada de lo proyectado, escrito, legislado, tenga efectos fructíferos.

Es imperiosa la actividad del Estado, para que en el marco de la proyectada función reparadora de la responsabilidad civil, agote todos los medios disponibles para evitar que en el caso de los daños producidos por accidentes de tránsito, la ley se transforme en retórica, y las indemnizaciones se erijan en meras resoluciones judiciales sin que las víctimas puedan concretar su ejecución y con ello, la reparación del daño, o que esas reparaciones deban ser efectivizadas por quienes cumplieron con la carga legal de contratar el seguro, tal el caso de los responsables del evento.

En ese aspecto, surge que cientos de miles de Pólizas libradas por más de ciento cincuenta compañías aseguradoras en los últimos años, se quedaron sin respaldo real, concreto, conforme es

evidente que los procesos de liquidación no son simples, ni eficientes ni se hallan al alcance de quienes deben ser sus beneficiarios.

En el proceso, el Estado, sus legisladores y jueces reforzaron la función reparadora de la responsabilidad civil, impusieron obligaciones a los involucrados en el tránsito y se reservó el poder de policía, pero a contrapelo y al mismo tiempo, omitió los controles necesarios, y hasta básicos, que debían concretarse para asegurar la viabilidad de las empresas aseguradoras.

La autoridad de control (Superintendencia de Seguros de la Nación) ha fallado ostensiblemente en su función de fiscalizar la tarea de las aseguradoras, y los resultados son evidentes.

En efecto, se advierte la ineficacia e inidoneidad del Estado en el tratamiento de esta cuestión institucional, jurídica y social, por cuanto en el marco de un régimen creado por el propio Estado para la implantación de un régimen de seguro obligatorio, omitió la actividad administrativa y judicial de controlar el cabal cumplimiento del nuevo régimen de aseguramiento impuesto, o el mantenimiento de una instrumentación de un fondo compensatorio o de garantía que asegure cobertura en los casos de compañías aseguradoras que no se hallen con condiciones de responder adecuadamente.

Por tanto, resulta imperioso un cambio estructural-legislativo y judicial- para paliar las situaciones que padecen en mayor medida los terceros damnificados en ocasión de accidentes de tránsito de automotores, y en menor medida –pero también atendible- los contratantes de los seguros de responsabilidad civil.

Es indispensable que el Congreso de la Nación Argentina establezca un régimen armónico de la obligación del seguro obligatorio automotor, del control de las aseguradoras y del mercado asegurador, y de responsabilidad solidaria del Estado en caso de que aquellas herramientas de control del sistema asegurador, dispuestas con un fin social, se hayan omitido o hayan sido ineficientes para el fin propuesto: reparar el daño en los accidentes de tránsito, en el marco de un interés social.

Es de esperar que ínterin el Estado desarrolle y despliegue su poder para afrontar la situación, sean los Jueces quienes pongan en cabeza del Estado -ante su inacción y falta de controles- la responsabilidad de suplir la ausencia de cobertura de los seguros.

## **BIBLIOGRAFIA**

Lorenzetti, R(2015).*Código Civil y Comercial d ela Nación comentado* , Buenos Aires. Ed. Rubizal Culzoni.

Vazques Ferreyra, R. (2015) "*Los presupuestos de la responsabilidad civil en el nuevo Código*". LA LEY 2015

Zavala de González, M. (2000) Algunas observaciones al Proyecto de Código Civil de 1998. En materia de responsabilidad", Buenos Aires. LA LEY

Pizarro, Ramón Daniel; Vallespinos, Carlos Gustavo, *Obligaciones*, T. 3, Hammurabi, Buenos Aires, 1999.

Bueres, Alberto, "Comentario al art. 1066", en *Código Civil y Normas Complementarias. Análisis doctrinario y jurisprudencial*, Director: Alberto Bueres. T3A, Hammurabi, 1999, Buenos Aires, pp. 53 y ss.