UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

Derecho y Ciencias Políticas – Abogacía - 2020



Trabajo de Tesis

Accidentes de Tránsito
Derechos y reparación de daños al peatón

ALUMNO

Yamila Saagian
yamisagi@gmail.com
Telefono: 15-5765-6785

TUTOR

Dra. Mónica Sea Rodríguez
monicarossana78@hotmail.com

Sede Centro
13/10/2020

Título a obtener
ABOGADO

Solicitud de Tutoría para Tesis

Universidad Abierta Interamericana
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Profesora Dra. Mónica Rossana Sea Rodríguez.

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación al trabajo final, correspondiente a la carrera de Abogacía, para lo cual quisiera solicitar su ayuda en calidad de tutora del mismo.

El tema elegido es: "Accidentes de Tránsito. Derechos y reparación de daños al peatón".

Desde ya muchas gracias

Saludo a Ud. muy atte.

Yamila Saagian

Legajo 57979

Aceptación del cargo por el tutor

Universidad Abierta Interamericana
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Por medio de la presente acepto la tutoría para el Trabajo Final de la carrera de Abogacía de la alumna Saagian Yamila, DNI 31.343.580, número de Legajo 57979, cuyo tema será: "Accidentes de Tránsito. Derechos y reparación de daños al peatón".

Dra. Mónica Sea

Profesora UAI

Reserva de tema de Tesis

De: **Miceli, Marilina** <Marilina.Miceli@uai.edu.ar>
Date: mié., 12 ago. 2020 a las 10:44
Subject: RE: Reserva de tema tesis
To: <yamisagi@gmail.com>
Cc: Cespedes, Viviana Elisabet <Viviana.Cespedes@uai.edu.ar>

Tema registrado. Atte

De: <yamisagi@gmail.com>
Enviado el: miércoles, 12 de agosto de 2020 10:31
Para: Miceli, Marilina <Marilina.Miceli@UAI.edu.ar>
Asunto: Reserva de tema tesis

Buen día Marilina! Soy Yamila Saagian de la carrera de abogacía sede Centro.
Te escribo para realizar la reserva de tesis:

Título: Accidentes de Tránsito. Derechos y reparación de daños al peatón
Tutor: Dra Mónica Sea

Aguardo tu confirmación
Saludos
Yamila

Nota de elevación de Tesis

Buenos Aires, 13 de Octubre de 2020

Director de la Carrera de Abogacía
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.

Por la presente, comunico que la alumna **Saagian Yamila** ha confeccionado bajo mi supervisión el Trabajo Final que lleva el título: "Accidentes de Tránsito. Derechos y reparación de daños al peatón".

Sin otro particular, saludo a Ud. Atte.

Dra. Mónica Sea

Profesora UAI

Agradecimientos

A mi querida hija Milena, mi compañera de vida y mi adoración en este mundo, demostrando que con esfuerzo siempre se puede lograr lo que uno se propone y enseñarle a amar lo que uno hace.

A la persistencia de mi madre, mi gran ejemplo de vida, y a mi hermana quienes en todo momento me han apoyado y enseñado todo en esta vida.

A mí amado Miguel, compañero y esposo quien en todo momento me ha dado fuerzas para lograr el objetivo tan deseado.

A mis abuelos por todo su amor, su protección y que me guían e iluminan desde el cielo y los tengo presentes cada día.

A mis amigos que en el trayecto de la vida me acompañan y siempre están presentes incondicionalmente.

A la Dra. Mónica Rossana Sea Rodríguez por su enorme predisposición y colaboración al guiarme en el presente trabajo.

A la Universidad Abierta Interamericana que me ha otorgado los medios para capacitarme.

A todos ellos, gracias por ser parte de mi camino!

Índice

AREA TEMATICA **8**

METODOLOGÍA **9**

PROBLEMATICA PLANTEADA **10**

OBJETIVOS **11**

RESUMEN **12**

MARCO TEORICO **14**

PLANTEO DEL CASO **16**

INTRODUCCION **18**

CAPITULO I: Contrato de Seguro **19**

1.1. Historia del Seguro 20

1.2. Concepto, contrato de seguro y sus caracteres 22

1.3. Superintendencia de Seguros de la Nación 23

1.4. Ley Nacional de Tránsito: Obligatoriedad del seguro 25

CAPITULO II: Responsabilidad Civil **26**

2.1. Evolución y fundamentos 27

2.2. Teoría Subjetiva y Objetiva 29

2.3. Citación en garantía 31

2.4. Restricción de la Responsabilidad Civil 34

CAPITULO III: Accidentes Automotores **36**

3.1. Introducción 37

3.2. Riesgo y peligro de accidentes 38

3.3. Siniestros viales en el Código Civil y Comercial de la Nación 39

3.4. Sujetos responsables y daño ocasionado 42

3.5. Cargas y obligaciones 43

3.6. Estadísticas 45

CAPITULO IV: Lesiones del Peatón 50

4.1. Nociones generales 51

4.2. Tipos de impactos 52

4.3. Lesiones frecuentes 55

4.4. Cálculo de indemnizaciones: Baremo 61

4.5. Daños y reparación de daños 64

4.6. Medidas de prevención al peatón 70

4.7. Acción Civil y acción penal 73

CAPITULO V: Negociación y liquidación de siniestros 74

5.1. Introducción 75

5.2. Denuncia de siniestro 76

5.3. Reclamo del peatón 76

5.4. Qué hacer ante un siniestro 80

5.5. Análisis ante un siniestro 81

5.6. Conveniencia de la negociación 88

CONCLUSION 91

PROPUESTA DE TRABAJO 95

BIBLIOGRAFIA 97

Área Temática

Área: Derecho del Seguro.

Tema: Accidentes de Tránsito. Derechos y reparación de daños al peatón.

Metodología

La investigación empleada es del tipo descriptiva y explicativa ya que permite obtener un conocimiento detallado y a fondo del origen, evolución y desarrollo de la normativas relacionadas con los derechos del seguro, cuáles son los derechos que tiene la persona que sufre un accidente de tránsito en vía pública por un vehículo y cuáles han sido los motivos por los que hasta el día de hoy es un problema y es motivo de grandes demandas judiciales.

Problemática Planteada

¿Cuáles fueron los cambios introducidos en el actual Código Civil y Comercial de la Nación con respecto a los siniestros viales?

¿Qué pasa si un peatón es embestido y el embistente no tiene seguro o se da a la fuga?

¿Quién responde por las lesiones del peatón en un accidente de tránsito?

¿Hay una relación de equidad entre el embestido y el embistente?

¿Cómo analiza un siniestro automotor una Compañía de Seguros?

¿Cuáles son las lesiones más frecuentes en un peatón embestido?

¿Por qué se producen tantos siniestros años tras años?

Objetivos

OBJETIVOS GENERALES

- Analizar la legislación nacional sobre el Derecho del Seguro y la aplicación de la Responsabilidad Civil en personas damnificadas en la vía pública.
- Identificar cuáles son las lesiones y daños que provocan a los peatones.
- Analizar la postura de la Compañía de Seguros al momento de indemnizar a un tercero damnificado.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Estudiar la evolución del seguro, la sociedad y la creación del automóvil.
- Analizar los accidentes de tránsito automotor.
- Responsabilidad Civil que responda al daño del damnificado en forma integral y quien origina el hecho dañoso ya sea su dueño o guardián, deban responder.
- Proponer un proyecto de educación vial a la comunidad para disminuir la cantidad de siniestros en nuestro país.
- Estudiar la aplicación del llamado "Sistema Seguro" propuesto por el Foro Internacional de Transporte, donde promueve un mundo sin víctimas fatales por causa del tránsito por el cual Argentina es parte.
- Derribar las barreras del desconocimiento y prejuicios.
- Contribuir un cambio de comportamiento y conducta en la sociedad.
- Respetar la vida.

Como campo espacial del presente trabajo, se tomará a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, desarrollándose la temática en cuestión.

Resumen

El tema a investigar en esta tesis, es el derecho y la reparación de daños que tiene el peatón frente a un accidente de tránsito, con el objetivo de no caer en laberintos legales y doctrinales e introducciones teóricas. Intentaremos replicar la secuencia de análisis de un siniestro de Responsabilidad Civil.

En el primer capítulo, se estudiará el contrato de seguro, su concepto y caracteres; la importancia de la Superintendencia de Seguros como ente regulador, la obligatoriedad del seguro de Responsabilidad Civil para circular en vía pública y la reglamentación de la Ley Nacional de tránsito.

En el segundo capítulo, se desarrollará la evolución de la Responsabilidad Civil, las teorías objetivas y subjetivas. Se estudiará el rol de las Compañías de Seguros, cuándo es citada en garantía ante un reclamo de un tercero afectado en un siniestro y las defensas de las Compañías de Seguros como modo de restricción a la Responsabilidad Civil.

En el tercer capítulo, se amplían las nociones en lo que respecta a los accidentes de tránsito automotor, conceptos, riesgos y peligros que tenemos los peatones. Quiénes son los sujetos responsables y los daños ocasionados, cargas y obligaciones. Además, se analizará las estadísticas de mortalidad en accidentes viales y una breve comparación con otros países que refleja la gravedad de la situación planteada.

En el cuarto capítulo, se abordará las lesiones del peatón al sufrir un accidente automotor producido por los tipos de impactos que puede sufrir por un vehículo en vía pública. Se ejemplificará mediante gráficos.

Entendemos que las lesiones provocadas a un peatón, son fuente de indemnizaciones y para ello analizamos los cálculos de indemnizaciones mediante el "Baremo" que utilizan las aseguradoras.

Más adelante desarrollaremos cómo las Compañías de Seguros trabajan al respecto dentro del campo de la Responsabilidad Civil extracontractual. Por otro lado, es necesario conocer los tipos de daños sufridos por la víctima y las medidas de prevención para evitar en su gran mayoría, accidentes de tránsito. Y por último, la acción civil y penal que intervienen en este caso.

En el quinto capítulo, se detallará cómo desde el área de siniestros de una Compañía de Seguros analiza un accidente de tránsito, desde la declaración del accidente para luego realizar una negociación extrajudicial con el damnificado y la conveniencia en la negociación.

Palabras claves: Accidentes de tránsito - Tercero damnificado – Derecho y reparación de daños– Ley de Seguros – Ley de Accidentes de tránsito.

Marco teórico

En el año 1967, se sancionó la Ley de Contrato de Seguros N° 17.418, con el fin de proteger por un lado, los derechos patrimoniales de los asegurados ante un siniestro vial, y por otro, a las Compañías de Seguros al brindar esa protección y regulando los límites de la cobertura contratada.

En el ámbito de daños y perjuicios, específicamente en el ámbito del seguro, ha crecido notablemente en los últimos años.

En nuestro ordenamiento jurídico, encontramos leyes que regulan este aspecto como la ya mencionada Ley de Contrato de Seguros (17.418); la Ley de Productores Asesores de Seguros (22.400); la ley que crea la Superintendencia de Seguros de la Nación junto a sus reglamentaciones (20.091); la Ley Nacional de Tránsito (24.449); el vigente Código Civil y Comercial de la Nación (2015) como respuesta a problemas que no están regulados y la importancia de las opiniones de los jueces, doctrinarios y fallos jurisdiccionales como fuente práctica.

Grandes autores, como el Dr. López Saavedra, considera que el derecho del seguro tiene su propia normativa legal en un contrato y en un órgano como la Superintendencia de Seguros de la Nación como ente regulador en materia de seguros.

Con respecto a la Responsabilidad Civil, se investiga la evolución, su concepto y ámbito de aplicación en nuestro sistema jurídico.

Es importante destacar que debe existir un incumplimiento de un deber jurídico para que exista una obligación resarcitoria.

Se abordará la problemática en materia de accidentes de tránsito según la Ley Nacional de Tránsito (24.449), en cuanto las lesiones sufridas del peatón y la respectiva reparación de daños acorde a un diagnóstico clínico de un profesional de la medicina quien determinará la incapacidad según el tipo de lesión y el tratamiento aplicable, ocasionando probablemente costosos gastos médicos al damnificado del siniestro.

Los seguros, en su gran mayoría, garantizan un mínimo de riesgo cubierto pese a lo que las normas establecen, haciendo que estos no sean siempre eficientes para cubrir las necesidades resarcitorias de las víctimas de un siniestro en vía pública.

El problema también radica, en que existe un bajo índice de automotores asegurados o circulación de vehículos con pólizas vencidas o quienes luego de embestir a un peatón se dan a la fuga y la víctima queda en situación de abandono.

En este orden de ideas, estudiaremos la falta de protección social para proteger a las víctimas de accidentes de tránsito y explicar el análisis de responsabilidad que realizan las Compañías de Seguros para determinar la posible indemnización o no a la víctima.

Planteo del caso

La sociedad es el conjunto de personas que conviven en forma organizada en un determinado lugar o país, bajo normas, creencias y costumbres propias.

Vivir en sociedad requiere un deber de respeto mutuo y para ello debemos conocer cuáles son nuestros derechos cuando existe, puntualmente, un accidente de tránsito.

Las consecuencias más importantes en los accidentes viales, abarcan desde las lesiones hasta las muertes de las personas y constituyen una preocupación mundial. En nuestro país se promedia un 30%, los fallecidos por accidentes en el tránsito. Las principales víctimas son los peatones especialmente en las áreas urbanas.

Es por ello, que la ONU (Organización de Naciones Unidas) en el año 2013, dedicó la 2ª Semana Mundial para la Seguridad Vial de los peatones y a la promoción de la seguridad de los peatones en todo el mundo como tema central.

El peatón es la figura más vulnerable en los siniestros en la vía pública, ya que no tienen ninguna defensa. Es decir, en un accidente entre un vehículo y un peatón, este último es quien tiene la mayor probabilidad de llevar la peor parte al golpear contra el vehículo y ser arrollado por las ruedas o ser desplazado, caer y golpearse contra el asfalto.

Todos somos peatones y todos somos parte del sistema del tránsito de la vía pública de manera segura o riesgosa a la vez.

Para proteger a los peatones se necesita de programas de educación vial, cambios en la circulación vehicular y de una planificación urbana.

Organizaciones como “Luchemos por la Vida”, han publicitado una campaña publicitaria de concientización llamada “Peatones seguros” como objetivo de generar conciencia en el peatón urbano, de su vulnerabilidad, aumentando su percepción del riesgo y recordarle conductas seguras al caminar y cruzar.

El objetivo fundamental de este trabajo, es dar a conocer el origen y el significado de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito automotores; la conveniencia de las Compañías de Seguros de negociar, en instancia administrativa o extrajudicial, los siniestros de responsabilidad civil automotor que involucren exclusivamente lesiones y el proceso de análisis de un siniestro por parte de las aseguradoras.

El fin de este trabajo es demostrar los derechos y reparación de daños a los peatones y los límites, para saber hasta cuándo será conveniente negociar con la compañía de seguros. Es muy común escuchar frases como: “¡En etapa extrajudicial no se reconoce el lucro cesante!”, o “¡Siempre en conveniente negociar antes que ir a un juicio de tres años!”, aplicados a diario como técnicas de negociación y adaptados al objetivo de cada gerencia por parte de las Compañías de Seguros.

El seguro automotor, nace de un contrato de seguros para proteger los riesgos creados por la conducción de automóviles. En nuestro país, la contratación resulta obligatoria para los propietarios de cualquier vehículo estipulado en la Ley Nacional de Tránsito.

El seguro obligatorio automotor, alcanza la Responsabilidad Civil del propietario y del conductor del vehículo por los daños y lesiones que causen a terceros.

Introducción

La tesis elegida trata de los "Accidentes de Tránsito. Derechos y reparación de daños al peatón". Se investigará el contrato de seguros, qué son los accidentes de tránsito según la ley de vialidad nacional, cuál es la responsabilidad civil en los siniestros automotor, las lesiones que ocasionan, cómo es la reparación de los daños y cómo las Compañías de Seguros analizan y determinan la responsabilidad entre el embistente y el embestido.

En cuanto a la hipótesis, se va a demostrar la desprotección del peatón, no sólo al sufrir lesiones sino al daño moral.

La Compañía de seguros del conductor embistente, analiza el siniestro y ofrece un resarcimiento por daños y perjuicios en compensación ante los reclamos de la víctima o las demandas presentadas por profesionales del derecho y las ciencias médicas. Estas indemnizaciones son parciales, ya que suelen negociarse determinados rubros en forma extrajudicial y otros rubros en juicios.

Con la convicción de "Si me respetas, nos respetamos", podemos lograr una sociedad ordenada y así reducir la cantidad de siniestralidad y lograr recompensar a aquella persona que haya sufrido un accidente de una forma más equitativa y sin ventajas económicas para la Compañía de Seguros.

"El respeto es una calle de dos vías, si lo quieres recibir, lo tienes que dar"
(R.G. Risch)

CAPITULO I

CONTRATO DE SEGURO

Sumario

1.1. Historia del Seguro
1.2. Concepto, contrato de seguro y sus caracteres
1.3. Superintendencia de Seguros de la Nación
1.4. Ley Nacional de Tránsito: Obligatoriedad del seguro

1.1 Historia del Seguro

La actividad del seguro, fue evolucionado históricamente por cambios sociales desde una ayuda mutual hasta la hoy conocida Compañía de Seguros.

En la historia del hombre, la actividad marítima fue muy importante y por ello fue lo primero en reglamentarse en materia de seguros.

El antiguo Código de Hammurabi, estableció varias formas de seguro mutual en riesgos propios del tráfico comercial por tierra o agua, es decir, disposiciones para estimular el comercio y la inversión. Por ejemplo, si un babilonio era asaltado durante su viaje, el gobierno estaba obligado a devolverle lo que hubiera perdido, configurado en un seguro de viaje.

Años más tarde, aparece la Ley de Rodas que establecía el principio de las contribuciones a un fondo común ante pérdidas o riesgos que podían producirse en los viajes en el mar Mediterráneo por la flota marítima. Ningún mercader perdía todo lo que poseía, por ejemplo, si los marineros en su afán de salvar el barco y sus vidas lanzaban por la borda parte o total de la carga, los rodios ricos, actuaban como aseguradores, financiando los viajes y distribuyendo sus riesgos entre un gran número de barcos y así tenían más probabilidades de salir adelante aunque sufrieran pérdidas ocasionales.

La Ley de Rodas, la utilizaron los fenicios y los griegos para financiar el comercio del Imperio Romano durante el año 533 D.C. Luego Justiniano, fijó las tasas de intereses que podrían cobrarse para los riesgos marítimos, entendiéndose como una tasa de interés por el préstamo y especie de prima de seguro.

En el siglo XIV, apareció el seguro marítimo, por la cual se pagaba una prima.

El primer contrato de seguro a un seguro marítimo fue estipulado en Génova, Italia en el año 1317.

En el siglo XVI, en España, Amberes asume el liderazgo asegurador y se producen varias ordenanzas entre 1563 y 1570. El Duque de Alba, regula por primera vez la supervisión del Estado sobre el negocio asegurador.

La primera ley inglesa de seguros, fue promulgada en el año 1610 y el primer código uniforme de seguros, fue publicado en Inglaterra en 1789.

La moderna industria aseguradora, tuvo su inicio el 2 de septiembre de 1666, a consecuencia del gran incendio de Londres, cuyas personas perdieron sus hogares como consecuencia del incendio, ya que todas las viviendas eran de madera. Con la creación de la Fire Office, se creó el seguro contra incendio que es el primer seguro destinado a cubrir riesgos terrestres.

En 1784, en nuestro país, fue instalada la primera agencia en representación a la Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid por Ventura Miguel Marcó del Pont.

En 1796, Manuel Belgrano fue impulsor en la creación de una Compañía de Seguros y así fue que Julián del Molina Torre creó la primera Compañía de Seguros llamada “La Confianza” ante la necesidad del comercio con la corona española.

Hoy, el día del seguro se celebra en nuestro país el día 21 de Octubre, en conmemoración a la iniciativa de Rivadavia bajo Decreto N° 24.203.

A mediados del siglo XIX, el crecimiento económico, social y comercial aumentó generando un crecimiento en la actividad aseguradora.

Con la creación de la Constitución Nacional y el Código de Comercio, se crearon varias compañías de seguros como: "La unión americana" en 1862; "La Estrella" en 1865; "La Segunda Argentina" en 1877, "La Nacional" en 1886, entre otras.

El 21 de junio de 1937, durante la presidencia de Agustín Justo, se crea la Superintendencia de Seguros de la Nación.

El gran autor Isaac Halperin, base de nuestra investigación de tesis, elaboró el proyecto de Ley General de Seguros conocida como Ley N° 17.418.

1.2 Concepto, contrato de seguros y sus caracteres

Comenzaremos en definir que "*el seguro es un procedimiento por el cual un conjunto de personas sujetas a las eventualidades de ciertos hechos dañosos, reúnen sus contribuciones a fin de resarcir las consecuencias de ese riesgo*" (Isaac Halperin).

El seguro es un contrato, por el cual, el asegurador se obliga mediante una prima que le abona el asegurado a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre un evento previsto como un accidente o un incendio, entre otros.

El asegurador es una compañía de seguros organizada como una sociedad, siendo una sociedad anónima, cooperativa, mutual o incluso un organismo oficial.

El Art 1 de la Ley de Seguros 17.418 establece que "*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*"(…)

En cuanto a su naturaleza, el Art 4 de la presente ley lo clasifica en:

- Consensual; se posterga el nacimiento de las obligaciones hasta emitir la póliza o se pague la prima.

- Bilateral; el asegurador se obliga a pagar la prestación convenida en caso de siniestro y el asegurado asume pagar la prima y las cargas.

- Oneroso; se debe pagar una prima para tener el seguro.

- Aleatorio; cuando las ventajas o pérdidas para una o ambas partes dependan de un acontecimiento incierto.

- Buena fe; según nuestro Código Civil y Comercial de la Nación establece en el Art 961 que "*Los contratos deben celebrarse, interpretarse y ejecutarse de buena fe. Obligan no sólo a lo que está formalmente expresado, sino a todas las consecuencias que puedan considerarse comprendidas en ellos, con los alcances en que razonablemente se habría obligado un contratante cuidadoso y previsor*"(…).

El precio del seguro es la prima, aquella remuneración del asegurador por las obligaciones que asume, es decir, la contraprestación del asegurado.

El concepto de siniestro es importante en los contratos de seguro. Un siniestro, concretamente, se da cuando se produce un accidente de tránsito y por consecuencia se produce lesiones o daños materiales.

La indemnización es el importe que está obligado a pagar contractualmente el asegurador al originarse un siniestro.

Según el Dr. Guardiola Lozano "*El siniestro es la manifestación concreta del riesgo asegurado, que produce unos daños garantizados en la póliza hasta determinada cuantía, es pues, un acontecimiento que, por causar unos daños concretos previstos en la póliza, motiva la aparición del principio indemnizatorio, obligando a la entidad aseguradora a satisfacer, total o parcialmente, al asegurado o a sus beneficiarios, el capital garantizado en el contrato*" (…).

1.3 Superintendencia de Seguros de la Nación

La Ley 20.091, crea la Superintendencia de Seguros de la Nación como organismo público descentralizado, con autarquía y autonomía funcional y financiera.

Comenzó su actividad en 1938, con el fin de controlar los operadores del mercado para garantizar el cumplimiento de las legislaciones y regulaciones vigentes.

Depende del Ministerio de Hacienda y Finanza Producción, a cargo de un Superintendente designado por el Poder Ejecutivo Nacional para dirigir la política del Seguro.

La función principal de este organismo es la protección de los asegurados. En el Art. 67 de la Ley 20.021, menciona que se crea el Departamento de Control y Asistencia del Asegurado con la finalidad de tutela, promoción, defensa de los derechos de los asegurados, entre otras. Tiene a su cargo recibir y dar respuesta a las consultas y denuncias de los aseguradores.

El Estado, asume el deber de controlar a todo aquel que circule en la vía pública con un automotor, cumpla con las normas y en caso que así no lo hiciere, hacer uso de su poder de policía e imponga sanciones por el incumplimiento.

El contrato de seguro, se convierte además en un interés social. No sólo es un acuerdo de voluntades entre las partes, sino que es un instrumento legal para amparar a las víctimas de un accidente de tránsito.

Es importante mencionar, la función social del seguro de responsabilidad civil. El asegurado no sólo protege su patrimonio sino que cumple con la ley.

La Responsabilidad Civil, nace en forma voluntaria, pero en cuestión de leyes de tránsito, lo convierte en obligatorio.

Esta obligatoriedad, nace como garantía del interés social, respondiendo a la necesidad social ante un siniestro.

El aumento de circulación automotor en la vía pública, en los últimos años, fue incrementando y consecuentemente el aumento de siniestros y victimas también.

1.4 Ley Nacional de Tránsito: Obligatoriedad del seguro

La Ley Nacional de Tránsito 24.449, sancionada el 23 de Diciembre de 1994, establece la obligatoriedad del seguro para circular en la vía pública. Además, obliga el pago inmediato de los gastos clínicos y velatorios que pudieran tener las víctimas.

Analizando esta norma, encontramos artículos basados en la obligatoriedad del seguro de Responsabilidad Civil automotor.

En el Art. 40, establece como requisito indispensable para poder circular, contar con el comprobante del seguro vigente. Muchas veces, en los accidentes de tránsito, los conductores no tienen el comprobante de pago al día de sus cuotas o no tienen seguro.

En el Art. 65, las obligaciones de los partícipes de un accidente de tránsito.

El Art. 68, informa que todo automotor, acoplado o semi-acoplado, debe estar asegurado de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad aseguradora.

Cabe aclarar que, el seguro de Responsabilidad Civil automotor es anual, previa revisión técnica obligatoria y de seguridad del vehículo.

CAPITULO II

RESPONSABILIDAD CIVIL

Sumario

2.1 Evolución y fundamentos
2.2 Teoría Subjetiva y Objetiva
2.3 Citación en garantía
2.4 Restricción de la Responsabilidad Civil

2.1 Evolución y fundamentos

La palabra Responsabilidad, tiene su origen en las fórmulas sacramentales de la "Stipulatio" romana, donde el intercambio verbal más frecuente, spondete - spondio, valía para hacer surgir la obligación del interpelado.

Los juristas romanos tenían 3 reglas máximas del comportamiento social; la primera era vivir honestamente; la segunda era dar a cada uno lo suyo y la tercera era la responsabilidad entendida como la obligación de indemnizar los perjuicios causados a la víctima. Es decir, una sanción jurídica resarcitoria por la conducta lesiva a una persona.

En Roma, la producción del daño a un tercero generaba una reacción de venganza. De allí la aplicación de la Ley del Talión, en donde se debía penar "ojo por ojo" y "diente por diente".

Luego de muchos años, se logró evitar hechos de violencia y garantizar la paz social, cuando el Estado procedió a fijar una determinada suma de dinero para cada delito, haciendo que el ofensor deba pagar al ofendido por el daño.

Fue así, que la expresión Responsabilidad tuvo su primera aplicación, en el sentido que modernamente se le asigna, adquiriendo su verdadera evolución recién a partir del siglo XX.

La existencia de un daño genera un desequilibrio en el orden social. Produce una alteración que debe ser corregida y allí aparece la Responsabilidad Civil, como una consecuencia jurídica de un daño causado injustamente, exigiendo el restablecimiento del equilibrio alterado. No causar un daño a los demás, es la regla de la convivencia humana.

Más adelante, en la Revolución Industrial, la creación de los primeros automóviles como medios de transportes, originan el aumento de los accidentes.

Según los principios generales del derecho, toda persona responde civilmente ante terceros por los daños que causare en su persona o en sus bienes, por culpa o imprudencia, propias o de quienes se encuentren bajo su dependencia, o por el daño causado por las cosas riesgosas o viciosas que tiene a su cuidado o por la actividad peligrosa que desarrolle.

El Código Civil y Comercial de la Nación redactado por Vélez Sarsfield entendió que la culpa era el único fundamento de la responsabilidad civil. Existía un deber jurídico de "no dañar".

Durante mucho tiempo, nuestros autores opinaban que la culpa era la única justificación de la Responsabilidad Civil.

Para el Dr. Alterini "*Sólo 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*" (…).

En el actual Código Civil y Comercial de la Nación, la Responsabilidad Civil se encuentra regulada en el Capítulo 1 del Título V del Libro III (derechos personales), estableciendo distintos supuestos de responsabilidad.

Hoy, el seguro de Responsabilidad Civil es el más usual dentro de los seguros de daños patrimoniales y representa grandes ganancias para las compañías aseguradoras.

Cumple una función económica en cuanto a garantizar al patrimonio del asegurado y una función social.

Por ejemplo, los automotores han llevado a convertirlo en obligatorio, a los fines de que las víctimas eventuales de la circulación vehicular obtengan una reparación, como derivación del principio de socialización del daño que va a ser abonado a la víctima por esa comunidad de primas que pagan todos los asegurados.

2.2 Teoría Subjetiva y Objetiva

La Responsabilidad Civil Subjetiva, nace de un acto antijurídico al causar un daño y este ha de ser reparado. Se basa en la culpabilidad del autor.

El espíritu de las normas en la época de la codificación, impulsaron la Responsabilidad Civil. Ésta Responsabilidad Civil Subjetiva, tiene una función preventiva y reparadora de la conducta ante una infracción, ya que tiene una finalidad de reparar, un deber de indemnizar.

Los artículos 1101 y 1902 del Código Civil y Comercial de la Nación, establecen la culpabilidad como requisito para la aparición de responsabilidad, experimentando un proceso de objetivación de la responsabilidad subjetiva.

En la práctica, la doctrina y la jurisprudencia conciben a la objetivación de la responsabilidad civil subjetiva como una institución meramente reparadora.

La Responsabilidad Civil Objetiva, en cambio, se caracteriza por prescindir del requisito de la infracción y por no recurrir a la culpabilidad como criterio de imputación subjetiva. Se caracteriza como indemnizable cualquier daño, aunque provenga de un acto perfectamente normal, legal y jurídico. Existe una relación de causalidad entre el acto y el daño.

De esta forma, las normas de Responsabilidad Civil Objetiva imponen la obligación de reparar los daños que se produzcan como consecuencia de los riesgos de determinadas actividades, con independencia de la diligencia del agente.

Ahora, en cuanto a los accidentes de tránsito, el ámbito de la responsabilidad han traído diferentes teorías y cuestionamientos sobre cuál es el factor de atribución aplicable a los mismos.

Hoy, en nuestro Código Civil y Comercial de la Nación, consagra expresamente la responsabilidad por los accidentes de tránsito, expresado en el Art. 1769:

"*Los artículos referidos a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplican a los daños causados por la circulación de vehículos"*

Se consagra la "Responsabilidad Objetiva" en lo relativo a los accidentes de tránsito, mencionado en el Art.1757:

"*Hecho de las cosas y actividades riesgosas. Toda persona responde por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización. La responsabilidad es objetiva. No son eximentes la autorización administrativa para el uso de la cosa o la realización de la actividad, ni el cumplimiento de las técnicas de prevención"*.

En cambio, la desactualizada Ley de Seguros, utiliza la exclusión de cobertura basándose en cuestiones subjetivas. En el Art. 70 dispone:

"*El asegurador queda liberado sí el tomador o el beneficiario provoca el siniestro dolosamente o por culpa grave. Quedan excluidos los actos realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias, o por un deber de humanidad generalmente aceptado*."

2.3 Citación en garantía

Para analizar este punto, los Art 109 y 118 de la Ley de Seguros, imponen a la Compañía de Seguros la obligación de mantener indemne al asegurado en cuanto deba a un tercero a consecuencia de un siniestro cubierto en su póliza de seguros. Es decir, mantener el patrimonio del aseguro y hacerse cargo de las consecuencias derivadas de la responsabilidad que realizó el asegurado.

"*El crédito del damnificado tiene el 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." (...)* Art 118 Ley de Seguros

Pero en el Art 110 de dicha ley, establece el límite de cobertura o hasta donde puede hacerse extensiva la garantía 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 asegurado" (…) Art 118 Ley de Seguros

La víctima puede citar al asegurador en garantía, basándose en la existencia de un contrato de seguro (garantiza al asegurado en caso de existir un siniestro) en el deber de mantener al asegurado indemne contra un tercero y en la responsabilidad que debe brindar el asegurador para proteger el patrimonio de su asegurado.

La garantía del asegurador incluye el pago de los gastos y costas judiciales y extrajudiciales ante el reclamo del tercero, víctima de un siniestro. De esta manera, el asegurador debe soportar la condena y sus costas.

El asegurador tiene la dirección del proceso. En la práctica, puede suceder que el tercero damnificado exceda el límite de la suma asegurada en la póliza del asegurado.

En estos casos, el asegurado participa en la defensa con un profesional con costas a su cargo.

La Compañía de Seguros puede exonerarse de la obligación de pagar los gastos y costas en la defensa de un reclamo judicial contra el asegurado, procediendo al pago de la suma asegurada, gastos y costas y librando al asegurado la dirección del juicio.

Según el Dr. López Saavedra, analiza la figura de la citación en garantía de las aseguradoras y menciona que un escenario justo y equitativo sería cuando el asegurado se hace cargo de la sentencia dictada en su contra y cuando el asegurador tenga el derecho a dirigir el proceso para defender sus propios intereses y los del asegurado.

Ahora bien, el Art 119 de la Ley de Seguros, establece la posibilidad de que exista el reclamo de varios damnificados o pluralidad de damnificados.

"*Si existe pluralidad de damnificados, la indemnización debida por el asegurador se distribuirá a prorrata. Cuando se promueve dos o más acciones, se acumularán los diversos procesos para ser repuestos por el juez que intervino*"

Por todo lo expuesto, la Ley de Seguros y vinculándolo con nuestro tema de tesis, tiene una apariencia de protección a las víctimas de accidentes de tránsito brindando un privilegio sobre la suma asegurada, la posibilidad de citar en garantía al asegurador al interponer la demanda ante el juez del lugar del hecho o del domicilio del asegurador.

Para poner en práctica lo mencionado, analizaremos el fallo "**Aimar, María Cristina c/Molina, José Alfredo s/Daños y Perjuicios**" del 24/04/2018.Llegó al máximo Tribunal a raíz de la interposición, por parte de la citada en garantía, del recurso de queja, por denegación de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil del recurso extraordinario, interpuesto oportunamente por la aseguradora.

El Tribunal había declarado nula la cláusula particular del contrato de seguro de responsabilidad civil voluntario que fijaba una suma asegurada máxima por evento de $ 3.000.000 (tres millones de pesos). Entendieron que la cláusula al fijar el límite de cobertura implicaba desnaturalizar la función social del instituto del seguro de responsabilidad civil, por no permitir al damnificado percibir de la aseguradora el total de la indemnización plena que determinara el órgano jurisdiccional en la sentencia.

Los miembros del Tribunal, no analizaron si en el caso concreto existía un estado de insolvencia del asegurado que pudiera justificar sus propios argumentos, aunque resultaran fundamentos de hecho y no de derecho. Esto, llevó a la Cámara a obviar la existencia de una norma legal, apartándose de ella en forma arbitraria al prescindir de su aplicación sin fundamentación jurídica alguna.

La norma legal violada es la que específicamente regula el seguro de Responsabilidad Civil voluntario, es el Art. 118 de la Ley de Seguros que establece que la sentencia que se dicte hará cosa juzgada respecto del asegurador y será ejecutable contra él en la medida del seguro.

La situación antijurídica señalada fue la que motivó el recurso de queja ante el Supremo Tribunal con fundamento en la doctrina de arbitrariedad de dicho Tribunal.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación, estableció por mayoría, procedente la queja, formalmente admisible el recurso extraordinario interpuesto por la aseguradora citada en garantía y revocar lo decidido por la Sala “C” de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil.

Los jueces Dres. Lorenzetti y Highton de Nolasco, establecieron que la función social del seguro implica que deben repararse todos los daños producidos al tercero damnificado, sin consideración de las pautas del contrato de seguro celebrado entre el asegurado y la aseguradora.

2.4 Restricción de la Responsabilidad Civil

Es notable que la circulación de vehículos en las ciudades ha crecido y los accidentes también y ante ello, las aseguradoras han restringido la Responsabilidad Civil, estableciendo cláusulas de exclusión de cobertura en las pólizas de seguro pudiendo alegar sus defensas o excepciones para eximirse del pago de su obligación.

Para interpretar la aplicación de las cláusulas de exclusión de cobertura, es necesario tener en cuenta el Art 42 de la Constitución Nacional y los Tratados Internacionales, como principios y reglas que tienen la prelación sobre las leyes especiales, como la Ley de Seguros, tratando de buscar una solución a la circunstancia y poniendo fin al problema.

El asegurador puede oponer al tercero damnificado, defensas sustanciales ante la carencia de responsabilidad del asegurado en el siniestro.

El Art 31 de la Ley de Contrato de Seguro, establece que si el pago de la prima no se efectúa, el asegurador no será responsable por el siniestro ocurrido ni efectuará pago al respecto. No hay razón contractual para hacer extensiva a la Compañía aseguradora la responsabilidad del siniestro. Es decir, el pago de la prima del seguro mantiene el vínculo contractual.

Al momento de analizar el siniestro, el asegurador puede determinar la existencia de falta de cobertura informadas en la póliza al asegurado al momento de contratar.

En este punto, es importante diferenciar el dolo y la culpa grave del asegurador ante el actuar del asegurado.

El dolo es una intención de hacer algo. La culpa, en cambio, consiste en una negligencia o imprudencia.

La culpa es una de las causales de exoneración de responsabilidad del asegurador invocadas en juicio por las Compañías de Seguros. Para que la culpa grave del asegurado libere al asegurador, debe existir una conducta relacionada con el dolo eventual.

Por ejemplo, cuando el asegurado conduce en estado de ebriedad o por consumo de estupefacientes y provoca un accidente. O, cuando exista violación de las normas de tránsito por exceso de velocidad u omite señales de tránsito, conduzca en contramano o cruce un semáforo en rojo, entre otras que enumera la Resolución N° 38.066 del 23/12/2013 que aprueba el seguro obligatorio de la responsabilidad civil de la Ley 24.449 que forma parte de las cláusulas del Art 32 de la Resolución N° 21.523 de la Superintendencia de Seguros de la Nación

Estas defensas o exoneraciones de las Compañías de Seguros, son cláusulas predispuestas en reglamentos y en la póliza de seguros que el asegurador entrega a su asegurado al momento de contratar el seguro.

La Superintendencia de Seguros de la Nación, tiene la función de controlar las formas y contenidos de los contratos de seguros para velar por el cumplimiento de la relación jurídica en materia de seguros.

"El sufrimiento humano causado por las colisiones en las vías de tránsito es enorme...Yendo al contexto de nuestra realidad, todo esto parece ser ignorado, solo basta observar como permanecemos impávidos viendo como las estadísticas modifican sus valores...vivimos justificándonos o buscando formas de evadir la responsabilidad o lo que es peor, haciéndonos insensibles y costumbristas al problema..." O.M.S., Ginebra, Abril de 2004.

CAPITULO III

ACCIDENTES AUTOMOTORES

Sumario

3.1 Introducción
3.2 Riesgo y peligro de accidente
3.3 Siniestros viales en el Código Civil
3.4 Sujetos responsables y daño ocasionado
3.5 Cargas y obligaciones

3.1. Introducción

La creación del automóvil, fue una de las grandes invenciones en la historia de la civilización, pero la utilización indebida o violenta de quienes conducen, producen accidentes que en muchos casos, son evitables.

Un accidente es un suceso inesperado e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables, provocando lesiones a las personas y daños a las cosas.

En accidentes de tránsito, el suceso es la coincidencia temporaria y espacial de dos objetos o cuerpos que colisionan.

Según nuestra Ley Nacional de Tránsito, se considera accidente de tránsito a todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Incluyendo la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública y a 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.

Hoy, los accidentes de tránsito automotor, van en aumento en los últimos años y las consecuencias dañosas a terceros, muchas veces no siempre son contempladas.

El Art 68 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, establece el seguro obligatorio diciendo: "*Todo automotor, acoplado o semi-acoplado, 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*".

Es por ello, que en esta tesis, se plantea los derechos y la reparación del daño de la persona embestida en un accidente de tránsito.

3.2. Riesgo y peligro de accidente

El tránsito, es un sistema que hacemos entre todos, para ello las normas y señales, ordenan este sistema y ayudan la interacción entre peatón y vehículo. Las señales de prevención, son avisos de riesgos futuros.

Un riesgo, es una situación que puede evolucionar hasta convertirse en peligrosa. Y el peligro, en cambio, es una situación que desembocará en un accidente, como puede ser una curva en el camino o peatones en la calzada.

Todos somos peatones y somos parte del sistema del tránsito, interactuando con los usuarios de la vía pública de manera segura o riesgosa.

Es necesario saber cuáles son los comportamientos riesgosos y cuáles son seguros. Por ejemplo, en algunos colegios a nivel nacional, se dictan programas para alumnos de nivel primario basándose en la película "*Los cazadores de peatones*" acompañada de una guía para que el maestro realice en el aula una actividad sobre educación y motivación a los niños en su rol de peatones dentro su comunidad.

La calzada es la zona para la circulación o tránsito de los vehículos, y las aceras o veredas, sendas y zonas peatonales son para la circulación o cruce de los peatones.

Ante ello, el peatón fue modificando su comportamiento para evitar futuros accidentes:

- Caminar por el centro de la vereda o cerca de ella pero lejos del cordón o borde.
- Prestar atención a las salidas y entradas de talleres, garajes y estacionamientos.
- Evitar jugar en la vereda.

- Si camina en grupo, hacerlo unos detrás de otros para evitar ocupar todo el ancho de la vereda, dejando un paso libre para los demás peatones.

- Evitar circular con patines o skates por la vereda o por la calzada.

- Los niños pequeños deben caminar tomados de la mano de los mayores.

- Si no hay veredas para circular o están obstruidas, transitar lo más cerca posible de las casas y en sentido contrario al tránsito vehicular.

3.3. Siniestros viales en el Código Civil y Comercial de la Nación

La Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24.449/955, en su Art. 70 inciso b), establece que se debe aplicar la normativa vial con prioridad sobre otra norma que pretenda regular en materia de juzgamiento.

Los jueces, deben aplicar las disposiciones de esta ley, en forma concordante con las normas del código de fondo que regulan la responsabilidad civil.

La doctrina y la jurisprudencia, han dicho que el automóvil en movimiento es una cosa riesgosa o peligrosa y crea un consumo de seguridad social que debe ser soportado por el dueño y el guardián, es decir, que la ley presume que el auto es cosa riesgosa, más aún en el tránsito diario en las calles, avenidas, autopistas y rutas de nuestro país.

El nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, introdujo cambios en cuanto a los daños causados por la circulación de vehículos. Hoy, el plazo de prescripción de la acción de daños derivados de la Responsabilidad Civil es de tres años en relación con el plazo que establece el Art. 50 de la Ley de Defensa del Consumidor y del Usuario 24.240/93.

Se introduce el deber de prevención del daño establecidos en los artículos 1708, 1710 a 1713 (CCyCN), como una de las funciones de la Responsabilidad Civil.

El incumplimiento de la obligación de prevención, es decir, evitar el daño, no disminuir sus consecuencias o no agravarlo, hace lugar a la acción preventiva por parte de quien acredita un interés razonable en la prevención del daño. Teniendo en cuenta, los valores supremos como la vida y la integridad psicofísica de las personas.

Se incluye el Art 1724, estableciendo al dolo eventual dentro de los factores subjetivos de atribución. Entendiendo los casos de siniestros viales en los que intervienen conductores alcoholizados, las "picadas" o velocidades excesivas del rodado en el ámbito urbano.

Se utiliza la expresión hecho de la víctima o de un tercero como eximentes de responsabilidad en los artículos 1729 y 1731 CCyCN siendo más amplio que la culpa de la víctima o de un tercero.

Los rubros indemnizables son el daño emergente, lucro cesante y la pérdida de chances. Incluye la violación de los derechos personalísimos, la integridad personal, la salud psicofísicas, las afecciones espirituales legítimas como el daño moral y el daño al proyecto de vida, configurados en el Art. 1738 CCvCN.

Hay una ampliación de los legitimados para reclamar el daño moral, ya que además de los ascendientes, descendientes y el cónyuge pueden reclamar quienes convivan con la víctima recibiendo trato familiar ostensible como por ejemplo: el concubino, en los casos de muerte o gran discapacidad de la víctima.

El damnificado directo sigue siendo la víctima, pero en cuanto a los damnificados indirectos hay una ampliación.

Los artículos 1745 y 1084 CCyCN determinan que la indemnización por fallecimiento comprende los gastos necesarios para asistencia y funeral de la víctima; los alimentos del cónyuge, del conviviente, de los hijos menores de 21 años y la pérdida de chance de ayuda futura para los padres en caso de muerte del hijo.

Los gastos médicos, farmacéuticos y por transporte que resulten razonables en función de las lesiones y de la incapacidad se presumen en el Art 1746 CCyCN.

El propietario, tenedor o poseedor de buena fe del vehículo están legitimados para reclamar los daños materiales, la privación de uso y la pérdida del valor de venta, según Art. 1772 CCyCN.

En cuanto a la legitimación pasiva, la denuncia de venta ante el Registro de la Propiedad del Automotor efectuada por el titular registral que vendió el vehículo que intervino en el siniestro automotor, no es el único medio de prueba para liberarse de responsabilidad.

La reforma flexibiliza la intervención del proceso penal sobre la acción civil. El Art. 1775 del CCyCN, establece que el dictado de la sentencia civil debe suspenderse hasta la sentencia firme del proceso penal. Salvo si se extingue por prescripción, por muerte del imputado, suspensión del juicio a prueba, etc o si la acción civil está fundada en un factor objetivo de responsabilidad.

El Art. 1777 del CCyCN, establece que si la sentencia penal decide que el hecho no existió o que no existió participación del imputado, ya no pueden ser discutidas en el proceso civil. Así como también, cuando la sentencia penal decide que el hecho no constituye delito penal o que no compromete la responsabilidad penal del imputado dictaminando el sobreseimiento por prescripción de la acción penal.

3.4. Sujetos responsables y daño ocasionado

Nuestra legislación tiene una postura sobre la responsabilidad ante un accidente de tránsito para lograr una acción indemnizatoria.

El conductor tiene el deber de vigilancia, el control de su rodado por ser una máquina peligrosa que puede provocar daños a terceros y reclamos judiciales.

El accidente, es aquel daño proveniente por el uso del vehículo por considerarse una cosa riesgosa. Aquel peatón embestido

Son responsables el dueño y quien ejerce el uso, la dirección y el control del rodado por sí o por terceros, que interviene en un accidente o quien obtiene un provecho de él.

El dueño es el "titular del dominio" quien figura inscripto en la Dirección Nacional del Registro de Propiedad Automotor (D.N.R.P.A.).

Si el titular se desprendió del vehículo, pero no efectuó la transferencia ante la DNRPA, para desvincularse de la responsabilidad civil, deberá realizar la denuncia de venta respectiva en dicho Registro. De lo contrario, deberá demostrar que con motivo de la enajenación, ha perdido la disponibilidad material del rodado para ser un sujeto pasivo de una acción judicial.

Nuestra legislación, determina que hay daño cuando se lesiona un derecho o un interés no reprobado por el ordenamiento jurídico, que tenga por objeto la persona o su patrimonio.

Una vez producido el daño, la reparación debe ser plena, colocando al damnificado en el estado anterior al hecho dañoso.

Los daños y perjuicios, son el menoscabo que sufre una persona a costa de la actuación de otra ya sea en una responsabilidad contractual o extracontractual, pero que se regulan en el Código Civil.

Los textos legales, establecen un resarcimiento para el afectado en función del daño o perjuicio que se hubiera causado.

3.5. Cargas y obligaciones

El asegurado, además de la obligación de pagar la prima, tiene una serie de cargas legales y convencionales. Tanto las obligaciones como las cargas, son deberes jurídicos.

La diferencia entre carga y obligación, reside en las consecuencias del incumplimiento.

El incumplimiento de una obligación, da derecho a su ejecución forzada. Por el contrario, el incumplimiento de una carga no faculta a exigir su cumplimiento coercitivamente, sino que produce la pérdida de un derecho, es decir, que las cargas son imperativas del propio interés de la persona sobre la cual recaen.

Las cargas legales generales aplicables a todas las especies de seguros son:

- Declarar exactamente el estado del riesgo.
- Mantener el estado del riesgo y denunciar sus agravaciones.
- Denunciar el siniestro.
- Suministrar información para verificar el siniestro o la extensión de la prestación del asegurador.
- No exagerar fraudulentamente los daños, ni emplear pruebas falsas para acreditarlos.

- Denunciar la pluralidad de seguros.
- Salvamento.
- No introducir cambios en las cosas dañadas.
- Notificar el cambio de titularidad del interés asegurado.

En el seguro contra la Responsabilidad Civil son necesarios:

- Dejar la dirección del proceso al asegurador.
- Avisar al asegurador cuando el tercero haga valer judicialmente su derecho.
- No reconocer su responsabilidad, ni transar sin anuencia del asegurador.

La carga, resulta ser una imposición objetiva que regula la forma y modo de ejercer un derecho subjetivo o medio de defensa, cuya inobservancia hace caducar el derecho o torna ineficaz la oposición.

La violación de la carga, libera al asegurador si es maliciosa o exagera fraudulentamente los daños o emplea pruebas falsas para acreditar que existió un siniestro que se deba indemnizar.

Ahora, el peatón también tiene obligaciones al momento de circular en vía pública. Debe observar la actividad del tránsito, el cruce de una calle o una avenida en tanto a su peligrosidad. Es decir, si la culpa es del peatón, libera de responsabilidad civil al dueño o guardián del vehículo embistente.

En la práctica, se considera que aquel peatón mencionado, tiene una participación parcial considerando por un lado, la culpa del tercero y por otro la que proviene del riesgo automotor embistente. Muchas veces, las Compañías de Seguros indemnizan bajo una “concurrencia de culpas”.

3.6. Estadísticas

Es importante estudiar las estadísticas de fuentes confiables para saber la gravedad de los siniestros automovilísticos en nuestro país.

En cuanto a nivel mundial, se realizó una estadística para saber en qué lugar se encuentra la Argentina.

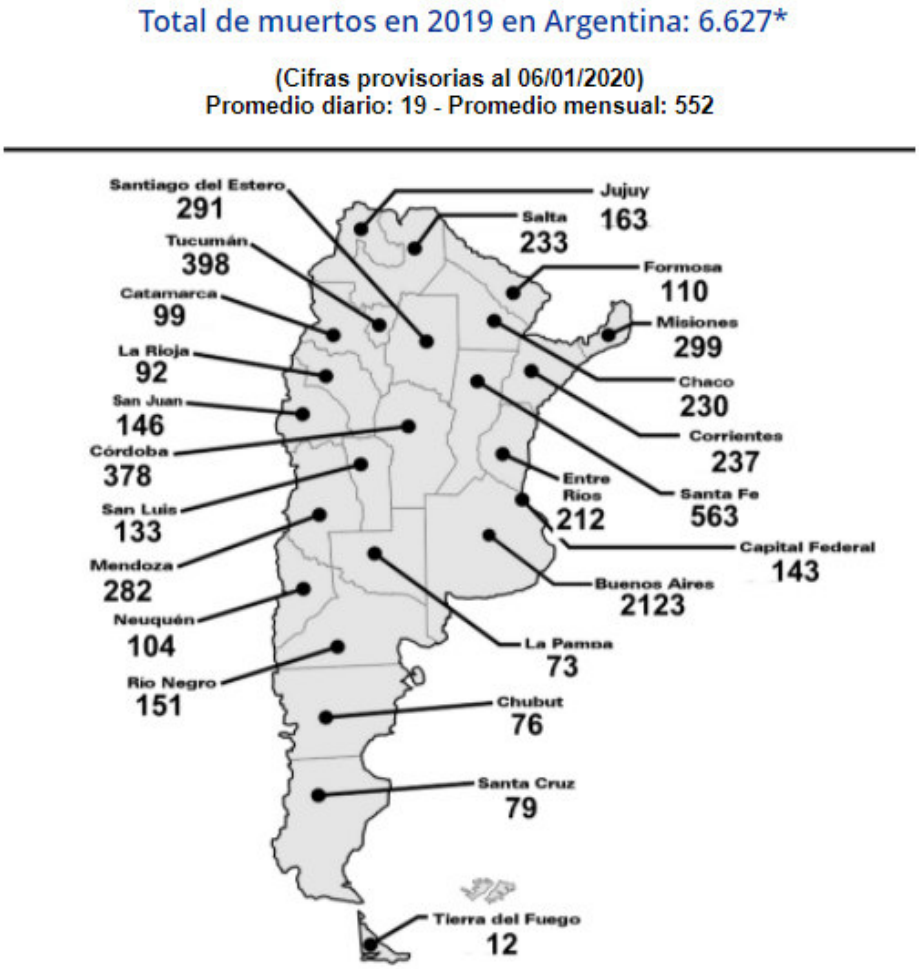
El gráfico demuestra que Argentina, tiene uno de los índices más altos de mortalidad producida por siniestros de tránsito: 19 personas mueren por día, casi 7.000 muertos por año, y más de 120.000 heridos anuales de distintos grados sin contar las cuantiosas pérdidas materiales.

Esta cifra es significativamente elevada si se la compara con los índices de otros países, en relación a su población y número de automóviles circulantes.

Año	1990	2000	2008	2012	2014	2018	Porcentaje de disminución de muertos 1990-2018
Canadá	3963	2904	2431	2079	1834	1841	54%
Holanda	1.376	1.082	677	566	570	598	57%
Suecia	772	591	397	285	282	324	58%
España	9.032	5.777	3.100	1.903	1.680	1.806	80%
Argentina	**7.075**	**7.545**	**8.205**	**7.485**	**7.613**	**7.274**	**0%**

La legislación de tránsito argentina, en coordinación con la de los demás países, establece que los vehículos deben darles la prioridad a los peatones que cruzan correctamente la calzada por las esquinas o sendas peatonales, y con el semáforo a su favor donde lo hay. El peatón, es el sujeto más vulnerable del sistema del tránsito.

En Argentina, durante el año 2019, el total de fallecidos en accidentes de tránsito fue de 6.627, calculando un promedio de 19 personas diarias y de 552 personas mensuales total.



La presente estimación se basa en cifras que son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado. Las cifras utilizadas son las últimas disponibles (de origen policial, municipal, u otro), actualizadas. Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, las mismas también han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de permitir una apreciación, estudio y comparación seria de la mortalidad en la accidentología vial argentina. Las presentes cifras no son estadísticas oficiales, ni pretenden reemplazar a las mismas.

Esto aumentaría notablemente la seguridad vial, reduciendo la mortalidad de los peatones, objetivo que apunta esta tesis.

Respeto de la prioridad peatonal

Otorgan la prioridad peatonal: 12% de los conductores

Total de situaciones	Situación vehículo-peatones	Otorgan	No otorgan
1536	Total de situaciones observadas	12%	88%

De ellas:

610	Vehículos que circulan en línea recta por una avenida/calle que los peatones intentan cruzar por la esquina o senda peatonal (sin semáforo)	5%	95%
926	Vehículos que giran hacia la esquina o senda peatonal que los peatones intentar cruzar	16%	84%

Otorgamiento de la prioridad peatonal según el tipo de conductor	Otorgan	No Otorgan
Conductores particulares	13%	87%
Conductores profesionales	12%	88%
Motociclistas	8%	92%

Investigación realizada en la Ciudad de Buenos Aires, en días lunes a viernes, en horario de 08:00 a 18:00 Hs., entre los meses de diciembre de 2019 y febrero de 2020, sobre un total de 1536 situaciones vehículo-peatones. Son todos casos en los que el conductor del vehículo podía decidir entre detenerse o no para darle la prioridad a los peatones, y en los que los peatones habían iniciado el cruce, excluyéndose situaciones equívocas.

En Argentina, el 22 % de los muertos en el tránsito son peatones, porcentaje que se incrementa en las ciudades, como en Buenos Aires, donde superan el 33% de las víctimas mortales.

Por esta razón, esta tesis investiga acerca de las causas de este flagelo, observando sistemáticamente el comportamiento de este grupo y su relación con el tránsito vehicular.

Es necesario aumentar la conciencia social y la responsabilidad de todos, a la vez que se controle y sancione a los transgresores, para evitar tantas muertes absurdas.

La Ciudad de Buenos Aires, habitada por 3.000.000 de personas aproximadamente, visitada por millones de vecinos del área metropolitana y turistas, contiene la circulación de 2.000.000 millones de vehículos, los cuales se han incrementado en los últimos años sin que la red vial acusara ninguna mejora, ni en infraestructura y ni en reorganización, según las estadísticas analizadas.

En el año 2018, 147 personas murieron en la Ciudad de Buenos Aires, entre casi 4 y 7 veces más que en Madrid (38 muertos), París (36 muertos) o Barcelona (21 muertos). Más allá de declamaciones y promesas, la situación vial metropolitana es crítica y clama acciones serias y coherentes para sanear el sistema y salvar vidas.

Ante esta problemática, en abril de 1993, se presentó a las autoridades de la Subsecretaría de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, un listado de propuestas a fin de mejorar el tránsito y la seguridad vial. Hoy, se sigue reiterando sistemáticamente con cada cambio de funcionario los siguientes 8 cambios:

1. Establecer que las reparaciones o roturas de avenidas o calles céntricas deban ser hechas sábados, domingos o feriados y en horario de 24 horas continuas, con uso de elementos modernos de secado rápido.

2. Impedir en forma efectiva el estacionamiento en las avenidas y calles de mayor tránsito, en ambas manos, máxime cuando lo es en doble o triple fila.

3. Impedir en forma efectiva la carga y descarga en avenidas y calles céntricas o de gran circulación, fuera de los horarios permitidos.

4. Imprescindible buen funcionamiento de semáforos y su coordinación.

5. Establecer caminos de circulación y zonas para camiones de alto peso a fin de evitar el destrozo de las pocas calles que quedan en buenas condiciones y evitar por otro lado, las constantes obstrucciones al tránsito que provocan.

6. Desvío de calles por motivos diversos, con planificación previa y especial control y desocupación del estacionamiento indebido en las calles usadas como desvío, pudiéndose llegar incluso a la suspensión temporal del estacionamiento en las mismas.

7. Repintado urgente de las sendas peatonales.

8. Focalizar la actividad de la Policía de la Ciudad y del Cuerpo de Tránsito con carácter preventivo.

Además de lo mencionado. es necesario puntualizar los siguientes problemas:

- Controlar prioritariamente el respeto absoluto por el semáforo en rojo.
- Controlar la prioridad peatonal.
- Promover que los límites de velocidad en zonas urbanas, no excedan los 50km/h en avenidas, debido a que existe un mayor riesgo de que el tránsito vehicular se mezcle con peatones y ciclistas.

Puedo concluir este capítulo con una frase del científico Albert Einstein para nuestra reflexión:

"*Lo malo no es sólo que haya accidentes de tránsito, sino lo poco que sabemos de por qué se producen y lo poco que hacemos para evitarlos*"

Albert Einstein

CAPITULO IV

LESIONES DEL PEATON

Sumario

4.1 Nociones generales
4.2 Tipos de impactos
4.3 Lesiones frecuentes
4.4 Cálculo de indemnizaciones: Baremo
4.5 Daños y reparación de daños
4.6 Medidas de prevención al peatón
4.7 Acción civil y acción penal

4.1. Nociones generales

Las víctimas de un accidente de tránsito, además del conductor y los ocupantes transportados de un vehículo, son las personas externas que circulan en vía pública.

Nosotros estudiaremos las lesiones del peatón, por ser el sujeto más débil y más perjudicado en el tránsito en nuestro país y desde un punto de vista civil, desde el lado de daños y perjuicios. Dicho esto, se investigará la reconstrucción y el análisis de los accidentes automotores.

La recolección de datos y su registro, son muy importantes después de un accidente. Este tema, lo ampliaremos en el último capítulo de esta tesis porque merece un estudio en concreto.

La reconstrucción, es la mejor explicación para saber cómo ocurrió un accidente en forma parcial o total, dependiendo el caso. Permite determinar la forma de ocurrencia de un accidente, mediante la aplicación de leyes físicas, hechos que sucedieron, cuáles fueron las posiciones, direcciones, orientaciones, velocidades antes, durante y después de un accidente.

Son protagonistas de un accidente de tránsito, todas las personas y/o cosas que intervienen en el mismo, ya sea en forma activa o pasiva.

El investigador del accidente, debe considerar los testimonios y declaraciones de protagonistas y testigos, aun cuando su versión sea subjetiva, ya que existe la posibilidad de ocultar o dar falsa la información con la finalidad de distorsionar lo sucedido o simplemente por la percepción de la persona al presenciar el accidente. Sólo los jueces harán la evaluación de los testimonios y dictaminarán al respecto.

Para reconstruir un accidente, es necesario, tener en cuenta una serie de elementos como la ubicación del accidente en sentido.

La macroubicación, se ocupa de saber donde ocurrió el accidente como una zona rural o urbana, ya que tiene reglamentaciones distintas por ejemplo. De aquí, se obtiene la información general del hecho.

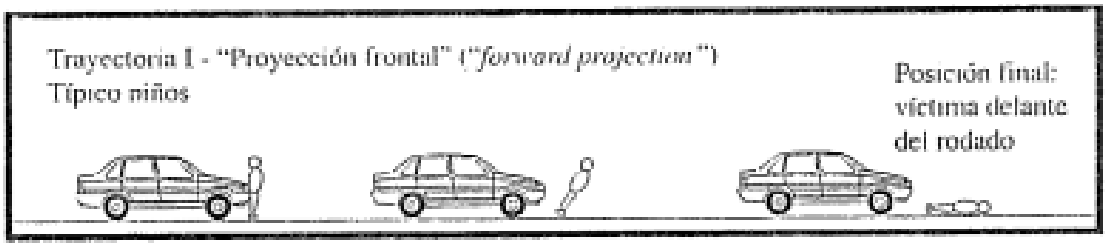
La microubicación, en cambio, es el punto de impacto basándose en índices y cálculos. Y la ubicación, es el escenario del suceso, día y hora en qué ocurrió el siniestro, con muestras de fotografías y confección de planos por ejemplo.

El comportamiento de un peatón embestido por un vehículo, está influenciado por una serie de factores que se relacionan como el peso, la talla, posición al momento del impacto y las velocidades de desplazamiento.

4.2. Tipos de impactos

Investigaremos en esta tesis, las trayectorias más comunes que lamentablemente sufren o "sufrimos" los peatones embestidos al circular en la vía pública.

El accidente de tránsito más frecuente es cuando el peatón es golpeado, generalmente, en sus piernas por el extremo frontal del vehículo. El cuerpo es acelerado hasta alcanzar la velocidad del rodado embistente. Cuando impacta contra el piso, éste se opone a tal aceleración que llevaba al momento de ser desplazado.



El gráfico demuestra como el peatón sufre lesiones por el contacto con el vehículo, en sus piernas y la parte alta del torso y cabeza haciendo que el impacto sea más violento.

Otro impacto que sufre el peatón, con mayor gravedad, es cuando el vehículo arrolla por encima a la persona. Es muy frecuente este tipo de accidentes de tránsito en peatones menores de edad.



Otro tipo de impacto, es cuando el peatón es elevado e impacta contra el capot. Si el rodado se detiene o disminuye su velocidad, el peatón golpeará contra la parte delantera superior del vehículo. Como el sentido de la rotación, hace que la parte superior del cuerpo se dirija en contra del movimiento del rodado, ésta girará hasta golpear contra el vehículo.

La cabeza del peatón, es la parte más alejada del centro de giro, por lo que el impacto con el rodado será más violento. Luego del impacto, la persona queda proyectada hacia adelante o hasta que el vehículo se detiene o disminuya la velocidad.



Frecuentemente, aparecen lesiones importantes en piernas, caderas, torso y cabeza por el contacto directo con el vehículo y provocadas por el golpe contra el piso.

Una vez reconstruido el siniestro, se realiza una evaluación técnica para determinar por qué ocurrió y la atribución de responsabilidades.

El método, consiste en el estudio de las interrelaciones existentes entre los distintos puntos accidentológicos, el significado físico de estas y las vinculaciones con las variables involucradas en la producción del accidente.

Una cuestión esencial en el análisis del accidente, es la determinación del tiempo que insumió al conductor percibir y responder a una situación determinada, como tiempo de percepción y reacción.

Desde la aparición del estímulo hasta la respuesta del conductor, transcurren una serie de etapas de procesamientos de la información por parte de éste.

La primera es la duración entre el tiempo de percepción y el inicio del tiempo de reacción. El sujeto, obtiene información del objeto riesgoso, por ejemplo: resulta superfluo saber si un peatón que inicia el cruce en una calle, es hombre o mujer, pero si es necesario la estipulación de sus velocidades y trayectorias probables, para poder optar el curso de su acción.

La capacidad sensorial del sujeto conductor y ciertas circunstancias externas, como cansancio o estados de intoxicación, perturban el proceso mental de poder identificar al peatón y demoras en la acción a fin de evitar el siniestro.

A partir de la información obtenida y procesada, el conductor evalúa el riesgo.

Los errores propios de la evaluación del riesgo, son causa de varios accidentes, por ejemplo, no conceptualizar como riesgo una pelota que cruza la calle porque no se percibe a nadie sobre la vereda, entonces, el riesgo está en que entre los autos estacionados, puede cruzar una persona como un niño.

Otro error de evaluación del conductor, es cuando tiene una reacción exagerada que puede provocar un accidente. Es decir, tomando el ejemplo anterior, al ver la pelota, el conductor del rodado maniobra bruscamente por distracción al tránsito y colisiona con una persona cruzando u otro rodado circulando o por "clavar los frenos" en vez de realizar una frenada suave.

Es muy común, lamentablemente, la ignorancia por parte del conductor de las señales de tránsito, produciendo grandes accidentes propios como a terceros. Las equivocaciones en la decisión, suelen ser causa de accidentes fácilmente evitables, por ejemplo: frenar en una esquina para darle el cruce a un peatón con prioridad de paso o reducir velocidades en zonas muy transitadas.

Decidir una maniobra, requiere información, educación vial y respeto a la sociedad.

4.3. Lesiones frecuentes

En un accidente de tránsito, se denomina "víctima" a quien padece una lesión sin haber sido responsable del mismo.

El tema de la responsabilidad, no siempre es fácil de determinar, ya que es frecuente que concurran varios responsables en una colisión.

Las consecuencias de un accidente de tráfico pueden ser dramáticas. En primer lugar, están las lesiones, que incluyen daños tanto físicos como psicológicos.

En segundo lugar, están los daños patrimoniales, que se materializa en la reparación del vehículo u objetos.

Y, por último, están las consecuencias legales, que suelen ser de tipo civil pero pueden tener alcance penal.

El 17 de Julio de 2017, la Ciudad publicó el primer informe sobre el nivel de gravedad de las heridas que sufren peatones, conductores, pasajeros y motociclistas.

El informe sintetiza aspectos centrales diciendo "*La prevención de los traumatismos causados por el tránsito debe formar parte integrante de una amplia variedad de actividades, entre ellas, el desarrollo y la gestión de la infraestructura vial, la producción de vehículos más seguros, la aplicación de la ley, la planificación de la movilidad, la prestación de servicios sanitarios y hospitalarios y servicios de protección infantil, y la planificación urbana y ambiental*".

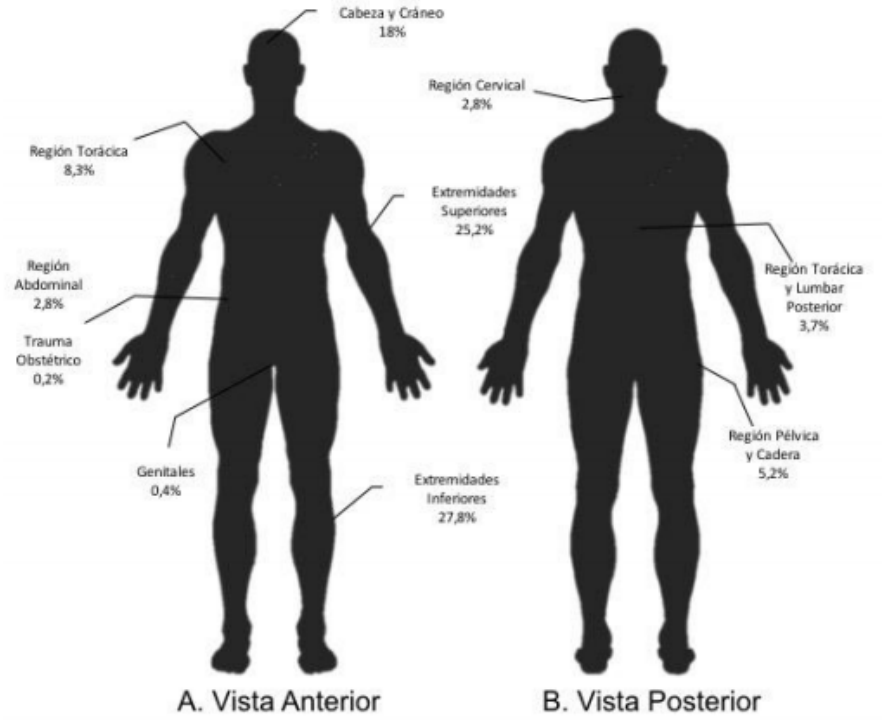
Se estudió que en los países de ingresos bajos y medios, como lo es la Argentina, quienes corren mayor peligro de ser víctimas son los peatones, los ciclistas y los motociclistas, según Informa sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015 de la OMS (Organización Mundial de la Salud).

Las lesiones más frecuentes en los peatones son en la cadera y las piernas, provocadas por el impacto del golpe del paragolpes del auto.

Aunque la pérdida de vidas, es el dato que más tenemos que lamentar, existen víctimas que consiguen sobrevivir con lesiones leves y graves.

Analizaremos la distribución de las lesiones de un peatón producidas por un accidente de tránsito.

Distribución de las lesiones por accidentes de tránsito



En la imagen, se observan las lesiones ocasionadas por los accidentes. El 18% de las lesiones ocurren en cabeza y cráneo. Las lesiones de la región torácica, son del 8,3%, la región pélvica y la articulación de la cadera son del 5,2%. La región cervical, torácica y lumbar posterior, la región abdominal, los genitales presentan una prevalencia baja, su interés clínico en relación a la anatomía convierte dichas lesiones en relevantes.

El tipo de accidente en relación a la lesión es representado por las caídas con un 37,8% de las contusiones. En los atropellamientos el 28,1% son fracturas. La colisión (21,3%) y el choque (13,2%) presentan el mayor porcentaje para las contusiones.

Con esto concluimos que según el tipo de lesión, se pueden observar un porcentaje de traumas múltiples.

La OMS (Organización Mundial de la Salud), calcula que el 25% de las muertes debidas a lesiones, son resultado de las lesiones causadas por accidentes de tránsito. Las principales causas de estas muertes incluyen: conducir bajo la influencia del alcohol, manejar a alta velocidad y no usar el cinturón de seguridad.

La Comunidad de Salud Pública, liderada por la OMS, considera que las lesiones causadas por accidentes de tránsito, son un problema de salud pública que han sido descuidados y que requiere de esfuerzos de prevención concertados y multisectoriales.

En un accidente de tránsito, el mayor riesgo tiene que ver con la salud de los involucrados. Es decir, si la víctima es un peatón es previsible que sufra lesiones físicas e incluso la muerte. Esta consecuencia es todavía más probable en los accidentes en grandes vías, donde los vehículos circulan a gran velocidad.

Las lesiones derivadas de un accidente presentan sintomatologías comunes, como lesiones en zonas altas de la columna vertebral, produciendo cervicalgias o latigazo cervical. Sin embargo, los expertos señalan que además de eventos traumáticos, existen daños psicológicos como las lesiones cerebrales, trastorno de estrés postraumático y las neurosis.

Lesiones físicas

Los accidentes de tráfico más leves suelen producir lesiones físicas, entendidas como traumatismos leves.

Las lesiones físicas necesitan de un tratamiento y el peatón accidentado debe saber que puede reclamar el costo a la aseguradora del vehículo responsable del accidente.

En nuestro país, existen clínicas que prestan sus servicios gratuitamente a la víctima, cobrando luego al seguro por el servicio brindado al peatón.

Normalmente intervienen abogados especializados en accidentes de tránsito quienes luego iniciaran reclamos judiciales ante la Compañía de Seguros.

Uno de los problemas de estas lesiones frecuentes es que pueden no manifestarse en el acto. Por ejemplo, el latigazo cervical se empieza a padecer pasadas las horas, por lo general en 24 horas. Esto puede hacer que la víctima no acuda a los servicios sanitarios de inmediato, complicando así su recuperación y el eventual reclamo.

Es importante saber que luego de sufrir un accidente, lo más recomendable es acudir al hospital o médico clínico inmediatamente para someterse a la observación y estudios médicos correspondientes, ya que las lesiones pueden requerir de un período de observación, rehabilitación e incluso de asistencia domiciliaria.

Con respecto a lesiones más graves, estas pueden provocar secuelas permanentes e incluso la muerte de la persona. Ante estas situaciones, se debería presentar la correspondiente demanda de indemnización para no tener que hacerse cargo de los costos del accidente.

Las secuelas físicas o funcionales incluyen dolores, prótesis o pérdida de funcionalidad según se indica en el “Baremo”.

Por último, hay que tener en cuenta que las indemnizaciones por lesiones físicas, deben incluir conceptos como el perjuicio personal, el lucro cesante, las secuelas estéticas e incluso el fallecimiento.

Daños Psicológicos

Es normal que la víctima reviva el accidente y por consecuencia de ello padezca de miedos, insomnio e inquietudes. No es necesario que el accidente de tránsito sea de gran entidad para que exista un daño psicológico.

Está claro que en las colisiones más graves, es usual desarrollar estas lesiones.

Es frecuente que tanto niños como personas mayores presenten este tipo de sintomatología. Por ejemplo, muchas personas deciden no volver a salir a la calle o es posible que un niño se niegue a subir a un auto o sufra ataques de ansiedad al salir a la calle.

En siniestros importantes, hay intervención de equipos de rescate que cuentan con psicólogos para asistir a los partícipes de un accidente, ya que existe un aumento en las tendencias suicidas tras ser víctima de un accidente de tránsito.

El problema de este tipo de lesiones es que pueden tardar hasta 6 meses en manifestarse. Además, son muy difíciles de acreditar ante reclamos judiciales lo que complica su indemnización.

Para ello, será necesaria la asistencia de un perito especializado.

Es importante el tratamiento de estas alteraciones, porque pueden llegar a ser crónicas. La víctima afectada debe recibir asistencia psicológica inmediatamente, costear el tratamiento y luego realizar el reclamo ante la compañía aseguradora.

Aquí, es un problema, ya que habitualmente se niegan a pagarlos alegando que no se trata de un tratamiento necesario.

Daños estéticos

Este tipo de lesión son las marcas, cicatrices, abrasiones y demás daños que puedan considerarse un perjuicio estético a la víctima.

Hay ocasiones en las que este perjuicio puede causar una merma funcional.

4.4. Cálculo de indemnizaciones: Baremo

El objetivo de una indemnización por accidente de tránsito es el de restituir a la víctima a su estado anterior al accidente.

El concepto jurídico que se aplica es el de "restitutium in integrum", algo complicado de lograr dependiendo de la lesión por accidente. Estos casos, suelen determinar la cuantía de la indemnización, es decir, determinar el precio justo de una lesión por accidente de tránsito cuando existen daños personales.

La solución del mundo del seguro es utilizar lo que se conocen como "Baremo". Los baremos se actualizan anualmente. Son tablas en las que se establecen legalmente las cuantías económicas con las que se reparan los daños y perjuicios personales que se produzcan por accidentes de tránsito, mediante un sistema de puntos de gravedad y edades.

Son herramientas utilizadas por las Compañías de Seguros, asegurando que no existan desigualdades entre los asegurados en una indemnización por un accidente y a la vez, las Compañías apliquen la misma discrecionalidad bajo los mismos criterios, evitando discusiones y diferencias entre ellas.

Los baremos son importantes para saber cuánto cobrarás en caso de accidente de tránsito, pero también es necesario sumar los informes de la policía y de los médicos que aportan datos esenciales al momento de realizar una liquidación en una indemnización.

La utilización del baremo, requiere de un criterio clínico en la valoración de las secuelas y del análisis de sus consecuencias objetivas en la vida diaria del lesionado.

Los factores más importantes para el cálculo de la indemnización son los siguientes:

- Los días de recuperación y el tipo de incapacidad.
- Las intervenciones quirúrgicas.
- Los gastos de asistencia sanitaria y de desplazamiento.
- Las lesiones, tanto físicas como psicológicas.
- El lucro cesante o dinero que hayas dejado de percibir por tu trabajo el tiempo que hayas estado lesionado.

Los porcentajes de incapacidad propuestos se establecen en relación con la totalidad del individuo. Según el criterio clínico, la puntuación de cada secuela tendrá en cuenta su intensidad y gravedad desde el punto de vista físico o biológico-funcional.

Si la víctima presentara alguna limitación funcional originada en una enfermedad o lesión preexistente, se detallará en el informe, con la mayor precisión posible indicando la proporción en que aquél fue agravado.

Ahora, en los pacientes afectados de invalideces múltiples producto de lesiones anatómicas de un mismo sistema, aparato, órgano, miembro o segmento corporal, se procederá a la suma de todas ellas aplicando el método de la capacidad restante para el cálculo de la invalidez total.

El resultado final tendrá como máximo el porcentaje de incapacidad correspondiente a la pérdida completa, anatómica o funcional del miembro, órgano o función. Pero, en los pacientes afectados de invalideces múltiples producto de lesiones anatómicas en distintos sistemas, aparatos, órganos, miembros o segmentos corporales se procederá a la suma de todas ellas aplicando el método de la capacidad restante para el cálculo de la invalidez total.

Puede solicitarse la intervención de un médico especialista, quien elevará un informe en el cual el médico perito deberá encontrar todos los datos técnicos y elementos de reflexión que le permitan expedirse sobre la imputabilidad y la cuantificación de las secuelas. Este informe se adjuntará al informe del médico perito que efectúa la evaluación.

Esa evaluación, determinará qué secuelas quedarán en el lesionado, que impedimentos tendrá en todo o en parte la realización de sus trabajo, profesión o su vida habitual. En estos casos, debe tramitarse también la indemnización que corresponda al perjudicado por esa incapacidad, que puede ser de tres tipos: parcial, total, y absoluta.

- La incapacidad permanente parcial, implica una limitación parcial de la víctima para realizar su trabajo, ocupación o vida habitual.

- La incapacidad permanente total, implica la imposibilidad por parte de la víctima para realizar sus tareas.

- La incapacidad permanente absoluta, implica que el perjudicado no puede realizar ningún trabajo ni profesión.

También, la denominada "gran invalidez", no es una incapacidad en sentido estricto, sino que se refiere a aquellos casos en los que la víctima necesita la ayuda de terceras personas para realizar las tareas básicas de la vida diaria a causa de las limitaciones físicas o de carácter funcional que le hayan quedado al lesionado.

Se considera incapacidad permanente a cualquier limitación, dolor o perjuicio derivado del accidente que persista durante el periodo de curación.

En pocas palabras, cualquier lesión que te incapacite de forma permanente.

Este tipo de secuelas están valoradas en base a un baremo de 0 a 100 % en el que cada punto tiene una valoración concreta en función de la edad y el número de puntos.

La incapacidad temporal, se refiere a lesiones que afectan poder realizar las actividades del día.

El cálculo de la indemnización por accidente, dependerá de la gravedad de la incapacidad a lo largo del tiempo.

4.5. Tipos de Daños

La lesión producida puede impactar en el ámbito económico del valor de la vida humana, incapacidad sobreviniente o en su patrimonio, dando lugar al llamado daño económico, según nuestro Código Civil y Comercial de la Nación:

Desde el punto de vista económico, entendemos a aquellos que afectan la unidad productiva del sujeto como el lucro cesante, pérdida de chance y el daño emergente que menoscaban el patrimonio.

Art 1738 CCyCN:

"Indemnización. 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".

Este artículo se utiliza el término indemnización incorrectamente ya que debería decir reparación que refiere a la extensión de la indemnización.

Ahora, los rubros reparables son:

• Lucro cesante: aquello que se deja de percibir. Hay certeza de la percepción de ese ingreso actual o futuro pero que por el hecho dañoso no ingresó ni ingresará, por afectarse la capacidad laborativa, perdiendo la obtención de una determinada ganancia o beneficio. Se acredita con prueba documental y pericial contable.

• Pérdida de chance: es la frustración de una probabilidad. No hay certeza de que el dañado iba a percibir un ingreso, existe una presunción de la relación causal, es decir, q si no hubiere mediado el hecho dañoso existiría un ingreso económico futuro.

Es difícil de probar pero el Art. 1738 lo reconoce expresamente, antes sólo era reconocido jurisprudencialmente.

El Art. 1739 establece sus requisitos, estableciendo como pérdida de chance propia, de los padres respecto del hijo premuerto y como pérdida de oportunidad.

• Daño emergente: implica la pérdida de valores económicos. Son los gastos que se afrontaron o se deben afrontar derivados del hecho que provocó el daño.

Aquí se contemplan las incapacidades sean transitorias o permanentes y los gastos que las mismas acarrean para la recuperación o adaptación de vida con la consecuente disminución de su capacidad productiva en la obtención de recursos.

Si el lesionado fallece se transforma en valor vida contemplado en el Art. 1745. Es decir, es el daño sufrido por una persona a causa de la pérdida del aporte económico que el difunto aportaba en vida a quienes dependían de él.

Están legitimados los hijos, cónyuge y todo aquel que ostente relación de familia, ej: conviviente.

Art 1745 CCyCN: *"Indemnización por fallecimiento. En caso de muerte, la indemnización debe consistir en: a) los gastos necesarios para 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 las 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".*

Art 1746 CCyCN "*Indemnización por lesiones o incapacidad física o psíquica. 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".*

Art 1740 CCyCN *"Reparación plena. 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".*

También, impacta en ámbitos relacionados al hombre como el mencionado daño moral, espiritual, a los derechos personalísimos.

Son los daños considerados extraeconómicos, según los Art 1740/41/1770 de nuestro ordenamiento jurídico.

Art 1741 CCyCN *"Indemnización de las consecuencias no patrimoniales. 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".*

Art 1770 CCyCN *"Protección de la vida privada. El que arbitrariamente se entromete en la vida ajena y publica retratos, difunde correspondencia, mortifica a otros en sus costumbres o sentimientos, o perturba de cualquier modo su intimidad, debe ser obligado a cesar en tales actividades, si antes no cesaron, y a pagar una indemnización que debe fijar el juez, de acuerdo con las circunstancias. Además, a pedido del agraviado, puede ordenarse la publicación de la sentencia en un diario o periódico del lugar, si esta medida es procedente para una adecuada reparación"*

Desde el punto de vista extraeconómico, son aquellos que afectan al lesionado en su faz de ser humano, lesiones que afecten a la integridad de la persona.

Debemos tener presente que los daños extraeconómicos sólo pueden producirse en la persona humana, pero no en las personas jurídicas, establecidos en el Art 1740 y 1741 CCyCN.

Ellos son:

- Daño físico: se distingue propiamente dicho: el que afecta el cuerpo alterándolo o modificándolo; pudiendo ser la incapacidad transitoria o permanente.

• Daño estético: se produce una afectación a la estética y armonía corporal de la víctima. Toda persona tiene un derecho inherente a su personalidad que es la preservación de sus formas físicas exteriores, la indemnización del daño estético apunta reparar, justamente, la alteración de ese aspecto físico.

• Daño biológico: se trata del perjuicio ocasionado al equilibrio psicofísico que es la salud de la persona. Se daña la integridad corporal y tiene consecuencias económicas pero también extraeconómicas. La lesión no sólo menoscaba la capacidad laboral sino que impide a la persona desarrollar actividades diarias.

• Daño moral: es la afectación de los sentimientos independientemente de cualquier reparación patrimonial. Lo que se persigue es equilibrar el displacer provocado por el hecho dañoso, reemplazándolo con aquello que genera un placer al afectado. La prueba fundamental en el daño moral es la testimonial y la pericial técnica.

• Daño psicológico: es la alteración patológica que afecta a la lógica de razonamiento, hay perturbación en las facultades mentales o rasgos de la personalidad q disminuye no sólo las aptitudes para el trabajo sino la vida de relación. Se distingue del daño moral en que este recae sobre los sentimientos pero no es patológico. Este se prueba con pericias psicológicas.

• Daño espiritual: afectación de los derechos personalísimos.

Cada uno de estos aspectos, tiene una identidad propia debiéndose determinar la intensidad y su forma de cuantificación.

La prueba científica es muy importante, especialmente la pericial porque puede suceder que una lesión grave no produzca mayor incidencia en la capacidad laboral y una lesión mínima implique un alto grado de incapacidad en la aptitud laboral. Y esto, no sólo tiene impacto en los daños económicos sino también en los extraeconómicos.

En conclusión, un mismo daño puede tener distinta cuantificación en cada persona conforme a la efectiva repercusión de la lesión sufrida en sus actividades o en las circunstancias que lo rodean.

Reparación

Reparar significa volver las cosas a su estado anterior al hecho generador del daño. Ello implica una ficción jurídica, ya que materialmente no es posible.

Conforme al Art 1740, la reparación debe ser en dinero o en especie. Establece el principio general de la reparación integral, sin embargo, merece como crítica que lo hace con un término equívoco porque habla de reparación "plena" cuando debería ser integral, sólo abarca el impacto del daño en la capacidad productiva del mismo, no puede repararse sino únicamente en dinero.

El Art 1738 refiere a la extensión de la indemnización permitiendo clasificar los daños en económicos y extraeconómicos, siendo estas categorías la reparación integral.

Por su parte, el art 1742, faculta al juez para atenuar la reparación en casos excepcionales cuando la reparación debería ser integral siempre, importando una contradicción.

Art 1770 CCyCN *"Atenuación de la responsabilidad. El juez, al fijar la indemnización, puede atenuarla si es equitativo en función del patrimonio del deudor, la situación personal de la víctima y las circunstancias del hecho. Esta facultad no es aplicable en caso de dolo del responsable".*

La reparación plena, se centra en los daños causados al hombre como unidad productiva, mientras que la integral abarca también los daños económicos y los extraeconómicos, pues las manifestaciones espirituales también integran el valor vital del hombre.

La reparación deberá comprender el daño moral, la incapacidad, la afectación a la integridad física y todas las consecuencias que afecten a la víctima tanto desde el punto de vista individual como desde el social.

Hay que destacar la concepción moderna del derecho de daños, cambiando el paradigma sostenido, donde la responsabilidad civil partía de que todo daño era reparable, para resaltar que la única manera de reparar el daño es que el daño no se produzca. Si bien la función reparadora sigue en pie, ha perdido su centralidad para dejar lugar a la anticipación del daño como premisa y a partir de allí, se consideran el deber de prevención y el deber de precaución.

Tiene importancia la función sancionatoria a través de los daños punitivos, discutidos entre alguna doctrina, no por su aplicabilidad o su espíritu pero si en beneficio de quien se otorgan.

4.6. Medidas de protección al peatón

Pueden tomarse muchas medidas para proteger a los peatones en la vía pública, pero en necesario realizar una evaluación detallada de la seguridad vial que incluya un componente sobre la seguridad peatonal, pudiendo indicar qué medidas deberían tener prioridad en un entorno determinado. Estas medidas podrían representar un aporte importante y duradero al objetivo de lograr unas vías más seguras para los peatones a nivel mundial.

Comportamiento de los conductores

Promulgar nuevas leyes y hacer cumplir las ya existentes para:

- Reducir el exceso de velocidad: un límite de velocidad de 50 km/h o menos en las vías urbanas que permita a las autoridades locales reducir aún más estos límites donde convenga, por ejemplo, a 30 km/h en las zonas escolares.

• Controlar la conducción en estado de ebriedad: aplicación de un límite de concentración de alcohol en la sangre (CAS) de 0,05 g/dl o menor, e incluso más bajo para los conductores novicios, y pruebas de aliento aleatorias para todos los conductores.

• Reducir el uso de teléfonos móviles y otras formas de distracción mientras se conduce.

• Promover el respeto al derecho de paso de los peatones entre los conductores de vehículos, motociclistas y ciclistas.

• Informar al público mediante campañas mediáticas acerca de las leyes y su cumplimiento y los derechos y las responsabilidades de todos los usuarios de las vías públicas.

Comportamiento de los peatones:

• Promulgar y hacer cumplir las leyes sobre el consumo público de alcohol.

• Instar a los peatones a que cumplan con las señales de tránsito

• Informar y educar a los peatones sobre la normativa vial en general a fin de promover una cultura de seguridad.

Diseño de las vías:

• Separar a los peatones de otros tipos de tráfico por medio de aceras, cruces peatonales elevados, pasarelas, pasajes subterráneos, arcenes medios y medianas levantadas.

• Mejorar el alumbrado de las vías, incluidos los cruces peatonales.

- Reducir la velocidad de los vehículos con medidas de moderación de la velocidad de circulación en tránsito, como badenes, bandas rugosas, tramos sinuosos y otras medidas de reducción del ancho de la vía.

- Eliminar los obstáculos que bloquean la línea de visión entre los peatones y los conductores de vehículos, los motociclistas y los ciclistas, incluidos los automóviles estacionados.

- Crear zonas exclusivas para los peatones en el centro de la ciudad mediante la restricción del acceso vehicular.

- Mejorar el diseño de las rutas de tránsito masivo.

- Aplicar soluciones de infraestructura para mejorar la seguridad de los escolares en sus desplazamientos hacia y desde la escuela.

Planificación del uso de la tierra:

- Conseguir que la planificación del uso de la tierra proporcione facilidades y servicios seguros y continuos para los peatones.

Diseño de los vehículos:

- Formular y hacer cumplir las normas de diseño de vehículos para la protección de los peatones.

- Divulgar información entre los consumidores sobre la seguridad peatonal por marca y modelo del automóvil, por ejemplo, a través de programas de evaluación de nuevos vehículos, para ayudar a generar una mayor demanda de seguridad por parte del público.

47. Acción civil y acción penal

Cuando un hecho dañoso produce lesiones, es posible entablar la acción penal sin perjuicio de la civil. Asimismo, el Art 1774 establece la independencia de las acciones:

Art 1774 CCyCN *"Independencia. La acción civil y la acción penal resultantes del mismo hecho pueden ser ejercidas independientemente. En los casos en que el hecho dañoso configure al mismo tiempo un delito del derecho criminal, la acción civil puede interponerse ante los jueces penales, conforme a las disposiciones de los códigos procesales o las leyes especiales".*

Reconoce la posibilidad de reclamar el daño en instancia penal. Por lo general, se entablan acciones separadas que tramitan en forma paralela, en el fuero penal investigando la conducta del presunto autor y en el civil evaluando la extensión del daño y su reparación.

En el ámbito civil puede ser ofrecida como prueba todo lo actuado en el proceso penal. Por ejemplo: si se trata de un accidente de tránsito con lesiones, delito de instancia pública, pueden ofrecerse los testigos oculares que la policía recolecta, la pericia mecánica vehicular que es realizada en tiempo muy cercano al hecho.

CAPITULO V

NEGOCIACIÓN
Y
LIQUIDACION DE SINIESTROS

Sumario

5.1 Introducción
5.2 Denuncia de siniestro
5.3 Reclamo del peatón
5.4 Qué hacer ante un siniestro
5.5 Análisis ante un siniestro
5.6 Conveniencia de la negociación

5.1. Introducción

En este capítulo, se desarrollará la conveniencia de las Compañías de Seguros en negociar en instancia administrativa los siniestros de Responsabilidad Civil automotor, tanto lesiones como daños materiales.

Nos centraremos en el beneficio económico y financiero de las Compañías aseguradoras, con el fin de fundamentar o desmitificar la creencia social del mercado asegurador sobre la conveniencia de la negociación temprana de reclamos de terceros a fin de evitar litigios.

Se demostrará lo provechoso de brindar una herramienta práctica por intermedio de la cual, se establece los límites para saber hasta cuándo será conveniente negociar e intentaremos replicar la secuencia de análisis de un Siniestro de Responsabilidad Civil.

¿Qué es un liquidador de siniestros? Es una persona física encargada de la liquidación de los siniestros que están cubiertos por un seguro.

El proceso de liquidación, se refiere al proceso mediante el cual se determina la ocurrencia de un siniestro, si se encuentra cubierto por el seguro contratado y cuánto es la indemnización o pago que corresponde al tercero damnificado en un accidente automotor.

La liquidación de los siniestros, pueden ser realizados por la compañía aseguradora directamente o encomendada a un liquidador registrado en esta Comisión.

Generalmente, las Compañías de Seguros encargan este tipo de trabajos a estudios jurídicos que son los encargados de las liquidaciones de este tipo.

El plazo para hacer la liquidación, no puede exceder de 45 días corridos desde la fecha de la denuncia del siniestro, pudiéndose prorrogar por igual período por motivos fundados, salvo excepciones.

5.2. Denuncia de siniestro

La ley de Seguros de nuestro país, establece que el asegurado deberá comunicar el accidente a la Compañía de Seguros dentro de los 3 días (72 hs corridas) de conocerlo.

La ley establece que, en principio, el asegurado pierde el derecho a ser indemnizado si no cumple con la carga de denunciar el siniestro en plazo, salvo que acredite razones de caso fortuito, fuerza mayor o imposibilidad de hecho sin culpa o negligencia. En la práctica, resulta flexible el plazo ante la mayoría de las Compañías de Seguros.

Ante el reclamo judicial de un tercero damnificado, la empresa aseguradora no podrá oponer como defensa la falta de denuncia en plazo por parte del asegurado y deberá igualmente abonar la indemnización por accidente al tercero en la medida del seguro y de la admisión del reclamo.

El asegurado, está obligado a suministrar a pedido del asegurador, la información y documentación necesaria para verificar el siniestro y la extensión de los daños. Si el asegurado no cumple debidamente con esta obligación legal, pierde el derecho a ser indemnizado o cubierto en póliza.

5.3. Reclamo del peatón

Es el trámite que debe realizar el afectado por un accidente de tránsito, para requerir una indemnización por los daños sufridos a la Compañía de seguros del vehículo responsable del siniestro.

Es cierto, que para lograr mayor oferta por parte de la Compañía de seguros, es conveniente presentar el reclamo con el asesoramiento de un abogado especialista en accidentes de tránsito, pero llevará más tiempo y requerirá de especialistas médicos que acrediten cada rubro reclamado, a fin de determinar la suma "justa" que corresponda indemnizar al peatón por el daño ocasionado.

Se denomina "Reclamo de terceros", al trámite administrativo que realiza el damnificado por un accidente de tránsito para solicitar a la Compañía de Seguros del vehículo responsable del siniestro, la respectiva indemnización por los daños sufridos.

El reclamo de terceros, deberá ser iniciado dentro de los 3 años desde la fecha de ocurrencia del siniestro. El plazo puede variar en algunos casos.

En caso de consultar con un profesional abogado, se analizará la posibilidad de intimar a formular la denuncia, su rectificación, iniciar mediación y su respectivo juicio civil por accidente de tránsito.

Para ello, es necesario cumplir con los siguientes requisitos para gestionar el reclamo:

- Acreditar la identidad del/los reclamante/s, ya sea DNI, Estatuto Social, Acta de Asamblea, etc.

- Presentar constancias médicas, recetas, estudios, gastos médicos y datos de la causa penal.

Es necesario, que el asegurado en la Compañía a la cual se le reclame la indemnización por el accidente sufrido, debe haber denunciado la correspondiente denuncia administrativa del siniestro en su Compañía para que el reclamo de tercero prospere.

El proceso o juicio por accidente de tránsito, es la herramienta legal con la que cuenta el damnificado para lograr reconocimiento de derechos, créditos y reclamos.

Durante este proceso, las partes pueden llegar a un acuerdo de intereses que ponga fin inmediato al litigio.

Tanto en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires como en la Provincia de Buenos Aires, previo a iniciar un proceso civil por accidente de tránsito, debe transitarse por un procedimiento de mediación obligatoria donde el damnificado y los sujetos pasivos del reclamo, es decir, titulares registrales y/o conductores y la Compañía de Seguros, deben concurrir ante un mediador para arribar a un acuerdo que ponga fin al conflicto.

Este procedimiento pre-judicial, se lleva a cabo por mediadores habilitados por el Ministerio de Justicia.

Una vez iniciado el reclamo, se designa por sorteo a un mediador y se convoca a una audiencia que deberán asistir el damnificado y los requeridos como responsables con el patrocinio letrado matriculado.

En caso de llegar a un acuerdo, las partes deben cumplir con los compromisos asumidos. De lo contrario, podrán reclamarse judicialmente el cumplimiento de las cláusulas pactadas.

Si celebradas las audiencias necesarias para que las partes logren un acuerdo, no lo logran, queda habilitada la posibilidad de presentar la demanda ante los tribunales civiles correspondientes, para que un juez entienda en la causa.

La demanda deberá relatar los hechos que dieron origen al reclamo, ofrecerá pruebas como testigos, peritos, documentos, pedidos de informes, etc, fundará legalmente su pretensión y se practicará una liquidación de los rubros reclamados.

Una vez presentada la demanda ante el juez, se le comunica a los requeridos como responsables, quienes deberán expedirse sobre el reclamo del damnificado, argumentando las defensas que estimen necesarias según el derecho vigente y ofreciendo las pruebas que respalde de postura.

Finalmente, el juez dictará sentencia resolviendo qué reclamo es válido y cuáles descarta.

La duración de un juicio civil por accidente, depende de diversos factores como por ejemplo: la jurisdicción territorial donde se inicia el reclamo (CABA o Provincia de Buenos Aires), la cantidad de demandados, el volumen de la prueba ofrecida como cantidad de testigos, pericias médicas, mecánicas, pedido de documentación de difícil acceso, etc.

Hoy tanto la Ciudad de Buenos Aires como en la Provincia de Buenos Aires, un proceso judicial civil tarda como promedio desde su inicio hasta la sentencia definitiva, aproximadamente 3 años como mínimo. Es importante volver a destacar que siempre existe llegar a un acuerdo judicial como modo alternativo evitando esperar tanto tiempo de litigio.

En cuanto a los honorarios del abogado, se abonan después de haber arribado a un acuerdo conciliatorio o por medio de una sentencia judicial. Consiste en un porcentaje de la suma que le corresponda al damnificado, generalmente es entre el 20% al 30%, siempre respetando los límites impuestos legalmente.

Dado que las únicas personas legalmente habilitadas para asistir jurídicamente al damnificado en su reclamo judicial son los abogados matriculados, el damnificado deberá asegurarse que la persona, a quien asignó el trámite, se trate de un abogado habilitado por el Colegio de Abogados de la circunscripción territorial para litigar ante los Tribunales que resulten competentes para entender el caso.

5.4. Qué hacer ante un siniestro

Ante un siniestro, el peatón damnificado en vía pública deberá:

- Ser asistido por médicos lo más rápido posible, llamando al SAME (107) o Policía (911) y requerir los datos de los profesionales tratantes, certificados y comprobantes de su atención y lesiones ocasionadas por el accidente.

- Recabar información del hecho, como datos del lugar, sentido en que circulaba el vehículo, fecha, hora y condiciones del clima.

- Obtener datos del vehículo como marca, modelo y patente del rodado.

- Solicitar datos del conductor como DNI, domicilio actualizado, teléfono, titular del rodado embistente, licencia de conducir, nombre de la Compañía de Seguros y póliza vigente.

- Si hubo testigos, solicitar sus datos personales completos y teléfono.

- Tomar fotografía de la posición del vehículo, lugar del accidente y las lesiones provocadas.

- Realizar la denuncia penal si no fueron iniciadas de oficio las actuaciones.

Si el peatón no incurre en graves violaciones a las reglas de tránsito, gozará del beneficio de la duda y presunciones en su favor, trasladando la responsabilidad del accidente al conductor del vehículo interviniente en el siniestro.

La Ley Nacional de Transito Argentina, establece que todo conductor debe ceder el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha.

Solo se pierde ante los peatones que cruzan lícitamente la calzada por senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal, debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón.

5.5 Análisis ante un Siniestro

Como ya hemos analizado la Responsabilidad Civil, a diferencia de otras coberturas donde surge la obligación del asegurador de indemnizar, el objeto de la cobertura es mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido, Art. 109 Ley de Seguros. Entonces, el objeto del contrato de seguro de Responsabilidad civil, es preservar el patrimonio del asegurado de las pretensiones que un tercero pueda formular en su contra. El asegurador, frente a la pretensión de un tercero, debe analizar razonablemente si la indemnizar le conviene o no en términos económicos.

Para poder cumplir con las obligaciones a cargo del asegurador, el analista deberá llevar adelante varios pasos con el fin de confirmar, primero si la Compañía se encuentra obligada a responder por el hecho denunciado y segundo de qué modo le es más rentable cumplir con dicha obligación, sosteniendo la defensa de su cliente y soportar la condena o alcanzando una transacción liberatoria previa.

Para ello, deberá analizar:

- Confirmación Cobertura Temporal

Al recibir la denuncia de siniestro, el analista deberá registrar la misma en el libro de denuncias, es decir, “abrir el siniestro” para asociar al evento denunciado con la póliza y se le asigna un número de siniestro con orden correlativo, pasando a ser esta la referencia para el asegurador.

Parece un simple proceso administrativo pero requiere de varias observaciones, pero es importante identificar cuál es el riesgo vinculado al suceso, en nuestro caso será un automotor. Con ese dato, podrá rastrearse si existe en la compañía un contrato que ampare dicho riesgo y si el mismo estaba vigente al momento de ocurrencia del hecho dañoso, tal como exigiera el Art. 109 Ley de Seguros antes citado.

Surgirían aquí tres alternativas. Primero, no ha existido póliza que vincule a dicho riesgo con la aseguradora. Segundo, el contrato que alguna vez existió sobre el riesgo no tenía vigencia al momento del suceso y tercera alternativa, el que nos interesa a nosotros, se ha identificado una póliza que ampara al automotor al momento de la ocurrencia, Art. 18 Ley de Seguros.

- Plazo de Denuncia

En el Art. 46 de la Ley de Seguros, se establece el plazo de 72 hs. para que el asegurado realice la denuncia del hecho como ya hemos mencionado. Al no establecer la ley sanción específica para el incumplimiento, debería aplicarse la sanción de caducidad genérica del Art. 34, sólo cuando la demora en la denuncia hubiese empeorado la posición de la compañía para indemnizar.

Pero en los Art. 115 y 118 de la sección específica de Responsabilidad Civil, configura que dicho incumplimiento es inoponible al tercero, por lo que el siniestro, debe ser abierto y atendido por el asegurador.

- Confirmación Cobertura Financiera

Entre las obligaciones del asegurado existe la buena fe contractual y el pago de la prima en al plazo convenido. Su incumplimiento, implica la suspensión de la cobertura así lo establece el Art.31 Ley de Seguros, no siendo responsable el asegurador por los siniestros ocurridos entre la fecha de incumplimiento y las 00.00 horas del día posterior al pago.

Si bien la mora opera ipso facto, para la jurisprudencia y doctrina dispone que la suspensión de la cobertura, es decir, el rechazo del siniestro, debe ser notificado al asegurador en los términos del Art.56 Ley de Seguros.

- Confirmación de la Cobertura Técnica

Se debe relacionar el hecho denunciado dentro de las coberturas brindadas por el contrato que vincula a asegurador y asegurado. Aquí será fundamental la evaluación de los hechos narrados y la póliza, dado que en caso de duda se estará a la interpretación más beneficiosa para el asegurado.

En nuestro país, la doctrina ha instalado en los últimos años el planteo en relación a la tipificación del contrato de seguro como uno de consumo o no. En el Art. 984 CCyCN, se define como Contrato por Adhesión, a aquellos en los cuales uno de los contratantes adhiere a un clausulado pre-estipulado sin haber participado en su redacción. Esta definición se ajusta perfectamente a la naturaleza y funcionamiento del mercado asegurador, permitiendo regularlo, y apartándolo de la normativa genérica del derecho del consumidor.

En cuanto a las Clausulas Generales, llamadas condiciones Generales en la póliza, el Art. 985 indica que deben ser comprensibles y autosuficientes. Para ello las mismas deben ser de redacción clara, legibles con facilidad, y bastarse por sí mismas, sin que sea necesaria la remisión a otros textos o normas no acompañadas al momento de la firma o con anterioridad al mismo.

Por su parte, el Art. 986 CCyCN define que las cláusulas particulares serán aquellas que negociadas individualmente, modifican el alcance de las cláusulas generales, ya sea ampliándolo o limitándolo.

El asegurado, entonces, elige cuáles serán incorporadas en su póliza en mérito del precio que esté dispuesto a abonar.

La interpretación del contrato o de las cláusulas, será en contra del predisponente (Art. 987 CCyCN), en una clara alusión al principio in dubio pro asegurado, como un desprendimiento de la buena fe contractual.

Con el objetivo de simplificar la interpretación judicial de las pólizas de seguros y sus cláusulas, como así brindar transparencia y claridad para los asegurados la Superintendencia de Seguros de la Nación, por intermedio de la Resolución. 36.100/11 estableció un clausulado obligatorio para la rama automotor.

Habrá entonces que evaluar el siniestro a la luz del objeto del seguro y las condiciones establecidas en las cláusulas del contrato; expidiéndose en su caso en los términos del Art. 56 Ley de Seguros.

- Análisis de las Exclusiones

En el Apartado CG-RC 2.1, se establece las exclusiones propias de la Cobertura de Responsabilidad Civil. Por ejemplo:

a) Sujeto a cargo de la unidad al momento del hecho.
b) Lugar del hecho (cobertura territorial).
c) Circunstancias del hecho.
d) Bienes dañados.
e) Actos del asegurado posteriores al hecho.

Luego de éste análisis y la interpretación restrictiva de la exclusión, deberá rechazarse el siniestro al asegurado de corresponder.

- Límite de la Suma Asegurada

Según el Art 61 de la Ley de Seguros, el asegurador se encuentra obligado a responder hasta la medida del contrato celebrado entre las partes.

Es así, que en el análisis de cada siniestro, se deberá evaluar en qué medida debe responder el asegurador frente a un caso.

En el caso de las pólizas de Responsabilidad Civil, la suma deberá estar consignada en el frente de póliza y sólo se verá ampliada cuando el contrato considere que las costas de la defensa civil pudieran ser un adicional. La suma asegurada, deberá ser controlada en cada póliza.

- Elementos de Fraude

El analista llevará adelante un relevamiento de los indicadores de fraude que varían entre rama de seguro, tipo de evento y los reglamentos internos de cada aseguradora. Los indicadores de fraude, analizan datos objetivos y subjetivos y según el mérito del caso pueden conducir a una investigación del siniestro.

Se verificará la verdadera ocurrencia del hecho tal como fue denunciado y en su caso reunir las pruebas. Si hay elementos probatorios que puedan acreditar la efectiva conducta fraudulenta, el siniestro no debe ser indemnizado e incluso rechazado sin defender al asegurado, según cuál sea su involucramiento en la maniobra. Por el contrario, aún cuando se conozca la efectiva conducta fraudulenta, pero esta no pueda ser probada judicialmente, el caso deberá ser atendido. Cabe destacar para este último punto que la prueba debe ser contemplada bajo los parámetros restrictivos del Código Procesal Penal, dada la tipificación especial del Art. 174 inc.1 CP.

Art 174 Código Penal:

" Sufrirá prisión de dos a seis años:

1º. El que para procurarse a sí mismo o procurar a otro un provecho ilegal en perjuicio de un asegurador o de un dador de préstamo a la gruesa, incendiare o destruyere una cosa asegurada o una nave asegurada o cuya carga o flete estén asegurados o sobre la cual se haya efectuado un préstamo a la gruesa (...)"

- Análisis de Responsabilidad

Una vez confirmados la cobertura de seguro sobre el siniestro, se analizará la carga de responsabilidad en cabeza del asegurado. Para ello, se deberá estudiar si no existe responsabilidad en la cabeza de nuestro asegurado, siendo este defendible judicialmente con los elementos probatorios a nuestro alcance o si hay alguna responsabilidad en cabeza de nuestro asegurado.

De confirmarse el primero de los supuestos, convendrá al asegurador defender el sin contemplar la posibilidad de la indemnización. En el segundo, habrá que evaluar la conveniencia entre negociar el caso o esperar la sentencia por el daño proporcional a la responsabilidad de nuestro asegurado.

- Rubros Indemnizables

El daño emergente, implicará la recomposición del patrimonio dañado por el responsable del hecho, indemnizando al tercero con dinero que potencialmente le permitirá compensar lo perdido o dañado.

En la práctica, luego de recibir el reclamo del tercero, el asegurador en base a la documentación del mismo, procederá a la cotización del daño a fin de considerar una negociación extrajudicial. Consecuencia de esto, se suele percibir una diferencia de hasta un 30% entre las valuaciones realizadas independientemente por las aseguradoras en instancia administrativa, y aquellas practicadas en sede judicial.

El lucro cesante, es el valor de las ganancias no percibidas o por el damnificado por consecuencia del siniestro. Se haya relacionado con la privación de uso del bien con fines comerciales.

La pérdida de chance, en cambio, es la frustración de obtener un beneficio futuro. Por ejemplo, el peatón embestido que no puede concurrir a su trabajo y por estar en una situación informal le descuentan los días y pierde su salario.

Tanto el daño emergente, el lucro cesante y la pérdida de chance, no serán contemplados en instancia extrajudicial. Estos se reclaman en sede judicial.

En sede judicial, el concepto de gastos razonables, es el reconocimiento de perjuicios mediatos que se incorporarán a la sentencia judicial dentro de los gastos normales en los que haya incurrido la víctima como gastos de traslado para realizar estudios médicos, tratamientos y/o rehabilitaciones, gastos médicos, etc

Por todo lo analizado, las Compañías de Seguro, prefieren negociar la indemnización en una etapa extrajudicial, dado el excesivo costo que implicaría una investigación completa de cada siniestro, resultándole antieconómicas los reclamos de terceros de escasa magnitud o por la imposibilidad de obtención de elementos probatorios. A fin de no incentivar los reclamos excesivos en instancia judicial y no ingresar en laberintos probatorios inagotables, el asegurador ofrece, y los reclamantes aceptan, una diferenciación en los rubros a reconocer en cada instancia.

Es así que un acuerdo extrajudicial reconocerá las lesiones de la víctima y los honorarios del letrado requirente. Mientras que en acuerdo de mediación se reconocerá las lesiones, los honorarios del letrado requirente, y del mediador.

Una negociación en la audiencia 360 contemplará las lesiones de la víctima, los honorarios del letrado requirente incrementados por su tarea de presentar la demanda, los honorarios del mediador que hubiese intervenido anteriormente y las costas judiciales.

Un condena en 1° instancia implicará las lesiones de la víctima, daño moral, los intereses incurridos hasta ese momento, los honorarios del letrado requirente incrementados por su accionar hasta dicha instancia, los honorarios del mediador que hubiese intervenido anteriormente, las costas judiciales y los honorarios del perito oficial.

Un sentencia de 2° instancia implicará las lesiones de la víctima, un incremento por daño moral, los intereses incurridos hasta ese momento, los honorarios del letrado y del mediador que hubiese intervenido anteriormente, las costas judiciales, los honorarios del perito oficial, y los costos incrementales asociados a la apelación.

El reciente Código Civil y Comercial de la Nación, ha tenido el propósito de uniformar para todo el país, los conceptos y métodos para evaluar el daño y traducirlo a una expresión dineraria o monetaria.

Lo hace comenzando por describir los conceptos, criterios, rubros, ítems y partidas que integran la expresión "Indemnización" al indicar en su art. 1738 CCyCN ya visto.

5.6 Conveniencia de la negociación

La razón de negociar es obtener algo mejor de lo que se obtendría sin hacerlo. En nuestro caso, el contrato de responsabilidad civil que vincula al asegurado lo obliga a mantenerlo indemne frente a las pretensiones de terceras personas puedan tener contra él devenido de la circulación vehicular.

La Compañía, deberá incurrir en todos los gastos necesarios para defender a su asegurado y en su caso abonar la sentencia y los costos del litigio. Le convendrá al asegurador, plantearse negociar siempre que el costo que para él tenga la negociación sea inferior que las consecuencias de no negociar.

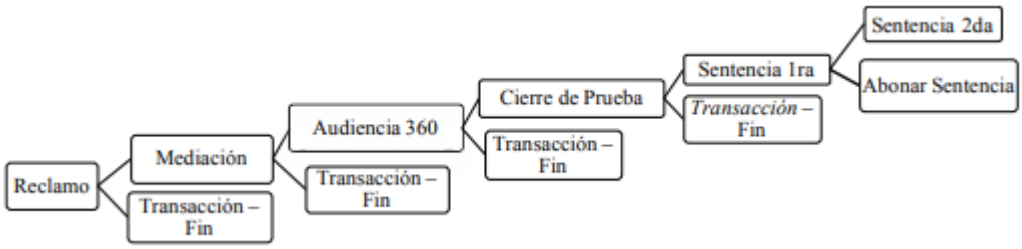
El asegurador negociará hasta el límite fijado por su MAAN (Mejor Alternativa a un Acuerdo Negociado).

La diferencia entre el precio de la valuación extrajudicial del caso y el MAAN (valuación judicial) del asegurador será su precio de reserva. Si este es nulo, no habrá posibilidad de acuerdo extrajudicial.

El litigio, es un proceso que requiere de la intervención de terceros y formalidades procesales que adiciona costos más allá de lo que desean las partes.

En el presente gráfico, se ilustra como el asegurador puede en cada etapa optar por indemnizar y llegar a un acuerdo con el tercero.

El asegurador se encuentra obligado a responder por el siniestro bajo su análisis. La obligación del asegurador de Responsabilidad Civil no es indemnizar al tercero, sino mantener indemne a su asegurado, y procederá a indemnizar tempranamente siempre que ello represente para él un menor costo que implementar la defensa.



Dicha conveniencia entre indemnizar hoy o resistir la pretensión del tercero, incorpora no sólo factores de compromiso de responsabilidad y de los rubros y costos transaccionales incrementales, sino también elementos financieros.

El asegurador no puede dejar de observar el valor actual del dinero. Esto es el valor agregado que tienen los usos alternativos del dinero con el que hoy puede indemnizar; y como estos se contrarrestan con los costos incrementales del avance del proceso.

Estos costos incrementales del proceso deben contemplar tanto los crecientes costos de litigar, como así el costo de oportunidad, llamada Reservas que morigera su capacidad de inversión y minimiza aprovechar las alternativas financieras a indemnizar.

En el contexto regulatorio actual, con la disponibilidad de instrumentos y opciones de inversión para aseguradores nacionales en Argentina, en casos de responsabilidad comprometida conviene la indemnización temprana de los terceros en lugar de defender los siniestros y soportar más tarde una sentencia condenatoria.

Las políticas transaccionales de siniestros, deben verse influenciadas por el uso alternativo que las aseguradoras puedan darle a sus fondos. Es decir las Compañías deben fijar sus políticas y objetivos de atención de Siniestros de Responsabilidad Civil, en mérito de los rendimientos que puedan obtener de sus inversiones, frente a la evolución de la tasa de interés que pudiera afectarlos en una sentencia.

Conclusión

El propósito de esta tesis es abordar la problemática de los peatones frente a los accidentes de tránsito. En el ordenamiento jurídico argentino, encontramos la Ley de Seguros, la Ley de Accidentes de Tránsito, la Ley en Defensa del Consumidor y el flamante Código Civil y Comercial de la Nación, todas estas normas impactan en la interpretación de una solución justa en relación a los terceros damnificados.

Hoy, los accidentes de tránsito tienen un impacto social y económico que va en aumento. Esto nos lleva a preguntar si la indemnización por los daños son indemnizables o son creadas por profesionales jurídicos y de la salud para beneficiarse en un litigio a expensas de la víctima.

El Art. 68 de la Ley Nacional de Tránsito, establece que la obligación legal autónoma plasmada desempeña una "función social" del seguro obligatorio, como fuente de este deber legal.

En nuestro país, las muertes en siniestros viales representan el 25% del total de defunciones según informan las estadísticas.

La población más afectada es la de varones de entre 15 y 24 años, que triplica a la de mujeres. El incremento de los siniestros va en aumento por la extensión del parque automotor producido en las últimas décadas.

En Argentina, casi 7 de cada 10 conductores habituales de automóviles o camionetas afirman usar el cinturón de seguridad siempre o la mayoría de las veces en calles o avenidas, mientras que una cuarta parte dice utilizarlo pocas veces o nunca.

Entre los argentinos, 6 de cada 10 personas tienen la percepción de que las normas de tránsito no se cumplen. Entre los adolescentes y jóvenes, más de 2 de cada 10 dijeron que cruzan en calles o avenidas utilizando el celular siempre o la mayoría de las veces. Entre los argentinos, 6 de cada 10 personas tienen la percepción de que no se respeta la prioridad de paso al peatón.

El asegurado que contrata un seguro de responsabilidad civil, lo hace por una cuestión práctica y concreta, es decir, tiene un riesgo, al cual él está expuesto como victimario y hay una persona que está expuesta al riesgo de ser dañada. Entonces, para esa exposición a riesgo, es que el asegurado contrata un seguro para cuando llegue ese momento. Ya no es solamente una función "resarcitoria" sino que, además es "preventiva". Dicha prevención podrá ser dictada de oficio o bien a petición de parte interesada.

La persona, víctima de un accidente de tránsito, es lesionada en su intimidad personal o familiar, salud psicofísica, su honra, reputación, imagen, identidad o cualquier modo que resulte menoscabada su dignidad personal. Se deberá solicitar la reparación de los daños sufridos.

Por otro lado, el "daño moral", hoy modificado con el vigente Código Civil y Comercial de la Nación se denominan "consecuencias no patrimoniales".

El nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, tiene por finalidad la protección de las personas, por ello la Responsabilidad Civil centra su mirada en el damnificado. Habrá que ver cómo en definitiva se va resolviendo los casos y la jurisprudencia se pronuncia al respecto.

Dicho esto, podemos decir que las transacciones judiciales o extrajudiciales, deberán cumplir con este principio, lo que habilitaría el predominio de la autonomía de la voluntad (inc. b del Art. 1709 CCyCN)

En conclusión, se dio importancia a la protección de la víctima de los siniestros viales, la consagración expresa del deber 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.

Las Compañías de Seguros, deberían ser las primeras impulsoras de medidas de prevención, educación, programas de desarrollo vial con la finalidad de disminuir los accidentes de tránsito y con ellos las indemnizaciones que pagan años tras años produciendo déficit en sus producidos.

Además, las aseguradoras podrían prestar un servicio médico inmediato como asistencia a la víctima de un siniestro, permitiendo contener al tercero damnificado y así resarciendo de esta manera el daño causado por su asegurado desde el momento que fue anoticiada del evento. Se evitaría de este modo, la intervención de terceros externos a la relación víctima – conductor/aseguradora.

Y, por otro lado, se beneficiaría fundamentalmente la víctima al contar con una asistencia médica desde el primer momento, más allá de su condición económica a la hora de afrontar gastos médicos, medicación, traslados, etc.

Tenemos que saber que la seguridad peatonal es una responsabilidad compartida. Todos los usuarios de las vías públicas tienen un papel que desempeñar para proteger mejor a los peatones y hacer del mundo un lugar seguro para caminar, incluidos los propios peatones.

Nuestro país, debería darle prioridad a las necesidades específicas de los peatones, promulgar y hacer cumplir leyes y normas para su protección y diseñar y construir entornos que contribuyan a prevenir la muerte y las lesiones de peatones y promuevan el andar a pie.

La defensa del derecho a la seguridad para todos los usuarios de las vías públicas, incluidos los niños, los adultos mayores y las personas con discapacidad, figuran entre los peatones más vulnerables.

Debe considerarse un enfoque integral centrado en una combinación de ingeniería, observancia y educación, para formar una sociedad con cultura de seguridad, a hacer del caminar una actividad segura y respetar las vidas de peatones.

"Nuestras acciones hablan sobre nosotros tanto como nosotros sobre ellas."
George Eliot (1819 – 1890), pseudónimo de la escritora Mary Anne Evans.

Propuesta de trabajo

Dado el análisis y el desarrollo sobre la problemática planteada, es preciso llevar a cabo una serie de medidas concretas para darle una efectiva solución.

La propuesta consiste en:

- El dictado de una ley del Congreso más proteccionista con respecto a los peatones en vía pública que establezca la educación vial desde los colegios para formar nuevos conductores y aprender derechos y obligaciones cuando somos peatones.

- Considerar la propuesta sobre modificación de la legislación vigente, a fin de reducir las velocidades máximas y contribuir al logro de un tránsito más seguro. Presentado en Mayo de 2017 por la Organización "Luchemos por la Vida" a todos los legisladores, tanto nacionales como de la Ciudad de Buenos Aires y demás autoridades.

- Implementar en zonas urbanas, el paso de peatones "ergonómico" del diseñador Jae Min Lim. Un diseño que contempla los hábitos de los peatones y sus acciones inconscientes, alentando a los peatones a seguir las líneas del paso de peatones y protegerlos de cualquier peligro potencial. Si las regulaciones no pueden obligar a la gente a seguir la ley, ¿no sería más razonable cambiar la ley y cumplir con el objetivo principal de mantener la seguridad y comodidad del peatón?

- Considerar e implementar los informes de la OMS sobre las alertas de los peligros del exceso de velocidad y explicaciones sobre las medidas que se deben aplicar para combatir el riesgo importante de muertes y traumatismos como consecuencia de los accidentes de tránsito.

- Aplicar sistemas de iluminación inteligente para calles y sendas peatonales. Un dispositivo luminoso autónomo, con placas solares integradas que busca advertir a los conductores cuando una persona está cruzando, activando unas luces intermitentes.

- Informar al público mediante campañas o publicidades acerca de las leyes, su cumplimiento, los derechos y las responsabilidades de todos los usuarios de las vías públicas.

- Reducir el uso de teléfonos móviles y otras formas de distracción mientras se conduce con controles policiales o multas generosas.

- Agilizar la notificación tardía o la falta de notificación que impiden al presunto infractor recordar el hecho o sus circunstancias, con lo cual tampoco se puede defender adecuadamente si fue víctima de un error o una injusticia. Muchas personas ignoran el carácter ilegal de algunos comportamientos en la calle, perdiendo la oportunidad de aprenderlo y a la vez recibiendo un número muy grande de infracciones reiteradas que, de haber tomado conocimiento con la primera, no habrían vuelto a reiterar.

Bibliografía

- Consideraciones generales acerca de los accidentes de tránsito. Recuperada el 10/08/2020 de http://www.luchemos.org.ar/es/accidentes-argentina
- Diccionario de la Real Academia Española [Versión Electrónica] http://dbe.rah.es/
- Código Civil y Comercial de la Nación. Ley Nº 26.994. Recuperado el 18/09/2020 de http://www.infoleg.gob.ar.
- Ley de Seguro Nº 17.418. Recuperada el 18/09/2020 de http://www.infoleg.gob.ar
- Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449 y su Decreto Reglamentario Nº779/95. Recuperada el 18/09/2020 de http://www.infoleg.gob.ar
- Ley de Defensa del Consumidor N° 24.240. Recuperada el 23/09/2020 http://www.infoleg.gob.ar
- Régimen Jurídico del Automotor. Decreto 1114/97. Recuperado el 18/09/2020 de http://www.infoleg.mecon.gov.ar.
- Registro de Propiedad Automotor. Decreto- Ley Nº 6582/58. Recuperado el 10/09/2020 de http://www.infoleg.gov.ar.
- Enciclopedia jurídica [Versión Electrónica] http://www.enciclopedia-juridica.com/inicio-enciclopedia-diccionario-juridico.html
- Prevención en Accidentes de Tránsito. Recuperada el 18/09/2020 https://www.lenguas.unc.edu.ar/uploads/8-Prevencion_Transito.pdf
- Organización Mundial de la Salud (OMS). Página Oficial https://www.who.int/es
- COMPIANI, FABIANA (2009). La Prescripción en el contrato de seguro a la luz de la reforma de la Ley de Defensa del Consumidor. Revista de Derecho Comercial y de las Obligaciones, Argentina.
- GUARDIOLA LOZANO, A (1990). Manual de Introducción al Seguro. Fundación Mapfre Estudios. Instituto de Ciencias del Seguro. España: Editorial MAPFRE S. A.

- GHERSI, CARLOS A. (1997). Teoría General de la Reparación de Daño. Buenos Aires: Editorial Astrea.
- HALPERIN, ISAAC.(1983).Seguros. Exposición crítica de las Leyes 17.418 y 20.091.Tomo I, Actualizado por Juan Carlos Félix Morandi, Buenos Aires: Editorial Depalma
- LOPEZ SAAVEDRA, DOMINGO (2012).Ley de Seguros 27.418. Comentada y Anotada. Tomo I. Buenos Aires: Editorial La Ley.
- SOBRINO, WALDO A. (2010).Las Modificaciones a la Ley de Seguros por Aplicación de la Normativa Consumerista Art. 42 de la Carta Magna: Leyes 24.240. Sistema Argentino de Información Jurídica (SAIJ) Disponible en: http://www.saij.gob.ar/doctrina/dacc100074-sobrino%20las_modificaciones_ley_seguros.htm
- Diccionario de Seguros de Editorial Mapfre S.A. https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/
- DARAY, HERNAN (2005) Derechos de daños en accidentes de tránsito, 1° impresión. Editorial Astrea.
- LOPEZ MESA, MARCELA (2005) Responsabilidad civil por accidentes de automotores, Buenos Aires, Rubinzal Culzoni.
- PODER JUDICIAL DE LA NACIÓN https://pjn.gov.ar/
- CODIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACION N° 26.994 http://www.infoleg.gob.ar
- SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION LEY N° 20.091 http://www.infoleg.gob.ar
- SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION [PAGINA OFICIAL] https://seguro.ssn.gob.ar/
- LLAMBIAS, JORGE JOAQUIN (2006) Tratado de las obligaciones. Editorial Lexis Nexis, Buenos Aires.
- ALTERINI ATILIO, ANIBAL (1974) Responsabilidad civil, Editorial Abeledo Perrot.

- FALLO “AIMAR MARIA CRISTINA c/MOLINA JOSE ALFREDOs/DAÑOS Y PERJUICIOS”, 24/04/2018 http://100seguro.com.ar/wp-content/uploads/2016/07/Fallo_Camara_Civil_RC.pdf

- IRURETA, VICTOR A. (2003) Accidentología vial y pericia. 3° edición. Editorial La Rocca.