

**EL FIN DE PROTECCIÓN DE LA NORMA COMO
CRITERIO DE IMPUTACIÓN
OBJETIVA EN EL DERECHO DE DAÑOS.
COMENTARIO DEL VOTO 9-2012 DEL TRIBUNAL
SEGUNDO CIVIL, SECCIÓN SEGUNDA**

Magister Legum Yuri López Casal*

(Recibido 22/03/15 • Aceptado 25/11/15)

^(*) Magister Legum en Derecho Civil en la Ruprecht-Karls Universität Heidelberg, República Federal de Alemania. Juez de Trabajo de mayor cuantía, Heredia. Poder Judicial. Costa Rica. Profesor en la Universidad Escuela Libre de Derecho.

Resumen: Este ensayo aborda el tercer nivel de análisis del nexo de causalidad, conocido en la doctrina del Derecho de Daños alemán, como el fin de protección de la norma. Asimismo, para ilustrar ese tema, se hace un comentario de una reciente sentencia emitida por un tribunal costarricense, en el cual se analiza el contenido del artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil.

Palabras Clave: Nexo causal, Derecho de Daños, imputación objetiva, fin de protección de la norma, bien jurídico, responsabilidad civil objetiva, sentencia, Código Civil.

Übersicht: Der vorliegende Aufsatz behandelt die sogenannte Schutzzweck der Norm als drittes Niveau der Kausalität im Rahmen des deutschen Schadensersatzrechts. Um solches Thema zu erläutern, wird ein neues Urteil seitens eines costaricanischen Gerichts kommentiert, in dem der Inhalt von § 1048 Absatz 5 des costaricanischen Bürgerlichen Gesetzbuchs analysiert wurde.

Schlüsselwörter: Kausalität, Schadensersatzrecht, objektive Zurechnung, Schutzzweck der Norm, Rechtsgut, Gefährdungshaftung, Bürgerliches Gesetzbuch, Urteil.

Índice

Introducción.

1. Origen de la teoría del fin de protección de la norma.
2. Significado de la teoría del fin de protección de la norma.
3. Síntesis fáctica del caso resuelto por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda.
4. El análisis del artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil efectuado por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda.
5. Consecuencias de lo resuelto por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda.
6. Detalles del artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil, que no fueron analizados por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda.

Conclusión

Bibliografía.

Introducción

En el Derecho Civil alemán está pacíficamente aceptado que, para que la obligación de indemnizar daños y perjuicios le pueda ser imputada al agente causante del daño, es necesario verificar la concurrencia de tres niveles o filtros del nexo causal que son: la teoría de la equivalencia (Äquivalenztheorie), la teoría de la adecuación (Adäquanztheorie) y la teoría del fin de protección de la norma (Schutzzweck der Norm). Solamente si un evento dañoso logra superar estos tres niveles o filtros, entonces será válido afirmar que, tanto desde el punto de vista de la causalidad física o natural, como desde el punto de vista de la causalidad jurídica, es posible atribuirle, al agente causante del daño, responsabilidad civil por los daños irrogados en la esfera jurídica del damnificado.

El presente trabajo se circunscribirá a explicar, con más detalle, en qué consiste el tercer nivel o filtro de análisis de la causalidad jurídica (conocida también como imputación objetiva)¹, para lo cual se utilizará una reciente sentencia, emitida por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, la número 9 de las 10:20 horas del 25 de enero de 2012, la cual hizo un interesante análisis del artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil, el

¹ Tal y como lo explica, en resumida síntesis, el ilustre profesor español, Don Luis Fernando Reglero Campos, “*la imputación objetiva es un elemento que discrimina entre las causas del daño que son jurídicamente relevantes y las que no lo son a partir de la valoración del riesgo creado por cada una de ellas de que el daño se produzca. Mayoritariamente, y también en abstracto, la teoría de la imputación objetiva sostiene que a una acción le resulta imputable objetivamente un daño si la acción ha creado un riesgo, mayor que el permitido, de que ese daño se produzca y si, además, el daño que se considera es una plasmación de ese riesgo excesivo creado por la acción. Esta definición abstracta de “imputación objetiva”, sin embargo, no se aplica directamente al supuesto de hecho considerado en prácticamente la totalidad de las ocasiones. Por el contrario, lo característico de la teoría de la imputación objetiva es que ésta se descompone en una serie de criterios tópicos, llamados “criterios de imputación objetiva”, que facilitan al intérprete la valoración de sí, efectivamente, se cumplen respecto de cada causa del daño las condiciones abstractas que permiten considerarla causa jurídicamente relevante”*. (Reglero Campos, Luis Fernando. *El nexo causal. Las causas de exoneración de responsabilidad: culpa de la víctima y fuerza mayor. La concurrencia de culpas*. En: Reglero Campos, Luis Fernando y Busto Lago, José Manuel. *Lecciones de responsabilidad civil*, 2. ed., 2013, página 109)

cual, como se sabe, contempla uno de los pocos casos de responsabilidad civil objetiva, dentro del Código Civil, cuyo criterio de imputación es la teoría del riesgo creado.

1. Origen de la teoría del fin de protección de la norma

De acuerdo con el autor español Martín García-Ripoll Montijano² la teoría del fin de protección de la norma “tiene su origen en la obra de Ernst Rabel (1874-1955), que la tomó de un sector de la doctrina norteamericana referida a la responsabilidad contractual. Señala que los redactores del Restatement of the Law of Contracts 1932 (I p. 520) deducen el requisito de que la indemnización del daño debe ser previsible, no ya de la consideración previa de la eventual infracción del derecho de crédito o de una promesa tácita de su reparación, sino de la interpretación del contrato. Y con razón ... El contrato indica los deberes, señala qué intereses del acreedor deben ser satisfechos, y aclara así qué consecuencias del incumplimiento ha de reparar el deudor en el patrimonio del acreedor. El deudor que ha infringido el derecho del acreedor no responde por todas las consecuencias imaginables de su acto ilícito, sino sólo por los perjuicios que sobrevienen a los intereses protegidos por el contrato. En cuanto a la responsabilidad extracontractual, en lugar del contrato aparece la normal legal imperativa o prohibitiva y la tesis general que de ello resulta para el observador es sencillamente que todo debe servir a determinados intereses, y que solo el daño que es causado a estos intereses puede ser imputado al deudor”.

2. Significado de la teoría del fin de protección de la norma

Según el jurista alemán y profesor de la Universidad de Mannheim, el Dr. Oliver Brand³, la teoría del fin de protección de la norma complementa la teoría de la adecuación⁴. Para el autor antes mencionado, la teoría del fin de protección de la norma sostiene que la obligación de indemnizar daños y perjuicios solamente surge y puede serle imputada al

² García-Ripoll Montijano, Martín. *Imputación objetiva, causa próxima y alcance de los daños indemnizables*, 2008, página 97.

³ Brand, Oliver; *Schadensersatzrecht*, 2010, Seite 33, Rdn. 28.

⁴ Con respecto a la explicación y ejemplificación de la *teoría de la adecuación en el Derecho Civil alemán* ver López Casal, Yuri. *La responsabilidad civil*, 2014, páginas 24 a 27.

agente causante del daño, cuando la pretensión resarcitoria se encuentre dentro del campo de protección previsto por la norma invocada para obtener el resarcimiento del daño infligido.

En consonancia con lo antes expuesto, el autor español, Francisco José Infante Ruiz, agrega que el criterio del fin o ámbito de protección de la norma fundamentadora de la responsabilidad:

“En general, supone que la norma fundamentadora de la responsabilidad no tiende a la protección general de todos los daños imaginables. Más bien la norma se produce sólo en consideración a determinados daños y, sólo entonces, se podrá reclamar la indemnización en virtud de esa norma. Se trata, en definitiva, de valorar los intereses concretos que busca proteger la norma violada en cada caso, es decir, la norma fundamentadora de la responsabilidad tiene el objetivo de tutelar determinados bienes, en cuanto pertenecientes a determinados sujetos, de ciertos específicos eventos dañosos. Por consiguiente, el resarcimiento del daño, acaecido a consecuencia de la violación de una norma, dependerá de tres circunstancias:

- a) *Que haya sido dañado el bien tutelado por tal norma;*
- b) *Que el bien lesionado entre en la esfera patrimonial o personal del sujeto o del ámbito de personas que esta norma intentaba proteger y;*
- c) *Que la lesión haya sido producida en el modo en que la norma pretendía evitar que sucediese.*

El siguiente ejemplo puede resultar ilustrador: A transporta dos niños en una motocicleta, violando así una regla de la circulación establecida en consideración del mayor peligro de accidente en estos casos. A causa de la corriente de aire a la que han sido expuestos, uno de los niños enferma de bronquitis. A no es responsable del daño causado al niño, pues, es indudable que la norma que prohíbe transportar a más de una persona en una motocicleta no pretende evitar los daños causados como consecuencia de un enfriamiento. La norma, en tales casos, pretende evitar los daños que sean consecuencia de un accidente de circulación, debido al mayor riesgo de creación del mismo cuando se transportan dos personas”⁵.

⁵ Infante Ruiz, Francisco José. La responsabilidad por daños: Nexos de causalidad y causas hipotéticas, 2002, páginas 184 a 185.

En resumen, tal y como lo concluyen los autores alemanes Kötz y Wagner, la teoría del fin de protección de la norma significa: “Hat der Schädiger eine bestimmte Verhaltensnorm nicht beachtet, so sind die sich daraus ergebenden Schäden ihm nur insoweit zuzurechnen, als die verletzte Norm nach ihrem Sinn und Zweck den Eintritt gerade dieser Schäden verhindern wollte”⁶. (en español, la traducción sería la siguiente: Si el agente causante del daño inobservó una determinada norma de conducta, entonces los daños resultantes solamente le podrán ser imputados en la medida en que la norma violada, según su sentido y su finalidad, quería evitar la causación de tales daños).

La teoría del fin de protección de la norma puede y debe ser verificada, tanto en las hipótesis de responsabilidad civil contractual, como en los casos de responsabilidad civil extracontractual⁷. Por otro lado, la presencia del fin de protección de la norma se debe verificar tanto en lo que la doctrina alemana llama la haftungsbegründende Kausalität, como en lo que la doctrina de ese mismo país europeo denomina la haftungsausfüllende Kausalität⁸.

3. Síntesis fáctica del caso resuelto por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda.

En su sentencia número 9 de las 10:20 horas del 25 de enero de 2012, el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, se pronunció sobre una demanda ordinaria civil, mediante la cual, una persona física (el actor), sufrió daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito, razón por la cual planteó demanda en contra de la sociedad dueña del vehículo causante de tales daños y perjuicios. En el fundamento jurídico de su demanda, el actor invocó, como respaldo de su pretensión resarcitoria, el artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil.

⁶ Kötz/Wagner, Deliktsrecht, 12. Auflage, 2013, Seite 85, Rdn. 195.

⁷ Brand, Oliver, *op. cit.*, Seite 33, Rdn. 28.

⁸ La haftungsbegründende Kausalität hace referencia a la relación de causalidad que se da entre la acción dañina y la lesión al bien jurídico tutelado. Por su parte, la haftungsausfüllende Kausalität hace referencia a la relación de causalidad que se da entre la lesión al bien jurídico tutelado y el daño irrogado. Al respecto ver Klunzinger, Eugen, Einführung in das Bürgerliche Recht, 12. Auflage, 2004, Seite 217.

4. El análisis del artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil efectuado por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda

En el Considerando IV de la sentencia objeto de análisis, el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, indicó lo siguiente:

“IV. En el segundo reclamo, se indica que habría errado en cuanto al régimen de solidaridad aplicado, tratándose de hechos derivados de un accidente de tránsito. Se afirma: “De acuerdo con el régimen aplicable en estos casos —reclamos de responsabilidad por hechos derivados de accidentes de tránsito— la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo no puede exigirse de forma autónoma sino que necesariamente debe determinarse la existencia de responsabilidad del conductor del vehículo, lo que en este proceso no ha acontecido. En ese contexto, la demanda dirigida contra mi representada carece de un presupuesto esencial, lo que implica su procedencia”. Tampoco resulta acertado este reproche. La parte actora dirigió directamente su demanda contra la sociedad demandada sin fundarse en una solidaridad o en la responsabilidad principal del conductor del vehículo de transporte explotado por la empresa accionada que intervino en el accidente que da origen a este litigio. El párrafo 5 del artículo 1048 del Código Civil contiene una norma especial, en tutela únicamente de la integridad psicofísica de las personas, mediante la cual se dispone la responsabilidad directa de las empresas explotadoras de máquinas motivas, independientemente inclusive que sean o no conducidas por personas, en los casos en que esas máquinas causen daños o lesiones a la integridad de una persona. Se establece: *“...Y si una persona muere o fuere lesionada por una máquina motiva o un vehículo de un ferrocarril, tranvía u otro medio de transporte análogo, la empresa o persona explotadora está obligada a reparar el perjuicio que de ello resulte, si no prueba que el accidente fue causado por fuerza mayor o por la propia falta de la persona muerta o lesionada”.* En esta norma especial, creada para proteger la integridad personal, no se requiere que se demande a un conductor primero, o demostrar que éste incurrió en culpa o dolo. Simplemente, de manera objetiva, se le imputa directamente la responsabilidad a la empresa explotadora, siguiendo los criterios de responsabilidad objetiva según los cuales ha de indemnizar el daño producido quien explota medios potencialmente peligrosos o recibe los beneficios económicos de esa actividad. Es ajeno

a ese supuesto *específico, previsto por el citado párrafo del artículo 1048, lo que pueda o no regular la Ley de Tránsito, respecto de la responsabilidad general del dueño de vehículos comerciales*”.

Con respecto al contenido y finalidad de esa norma jurídica, el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, indicó, según la transcripción parcial antes realizada, los siguientes aspectos relevantes:

- 4.1. Los bienes jurídicos protegidos expresamente por el numeral 1048 párrafo 5 del Código Civil son la vida y la integridad psicofísica de las personas.
- 4.2. La norma en cuestión establece una responsabilidad directa por parte de las personas o empresas explotadoras de máquinas motivas, independientemente de que éstas sean conducidas o no por determinadas personas.
- 4.3. El criterio de imputación de responsabilidad civil, de tipo objetivo, que establece esa disposición jurídica, es la teoría del riesgo creado.

5. Consecuencias de lo resuelto por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda

Con base en el análisis efectuado por el mencionado Tribunal de apelaciones en su sentencia número 9 de las 10:20 horas del 25 de enero de 2012, el autor de este ensayo considera que, entre otras, están las siguientes:

- 5.1. Como los bienes jurídicos protegidos por el artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil son la vida y la integridad psicofísica de las personas, esto significa que el fin de protección de la norma se restringe a resarcir las consecuencias dañinas que dimanen de la lesión de esos dos específicos bienes jurídicos. En otras palabras, si los daños irrogados al damnificado no provienen de la afectación de su vida o de su integridad psicofísica, entonces el resarcimiento de esos otros daños no podría ser reclamado al amparo de dicha norma legal.
- 5.2. El hecho de que el Tribunal *Ad quem* haya indicado que se trata de una responsabilidad directa, en cabeza de las personas o empresas indicadas en la norma, tiene mucha importancia, porque marca una diferencia esencial con la *responsabilidad civil solidaria* que, hoy

en día, establece el numeral 199 inciso b) de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, número 9078 de 4 de octubre de 2012.

La responsabilidad civil solidaria que establece el numeral 199 inciso b) de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, número 9078 de 4 de octubre de 2012, presupone, como requisito *sine qua non*, que el *damnificado hubiese probado la culpabilidad del conductor del vehículo*. Esto significa que si la víctima del daño no lograra demostrar la culpabilidad del conductor del vehículo con el cual se causó el accidente de tránsito, no se configuraría la responsabilidad civil solidaria sobre las personas físicas o jurídicas indicadas en el numeral 199 inciso b) de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial.

Lo mencionado en el párrafo anterior ya había sido señalado por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, en su Voto número 148 de las 10:55 horas del 30 de mayo de 2008, en el cual se interpretó el alcance del otrora artículo 187 de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres número 7331 de 13 de abril de 1993 (el cual luego quedó como el numeral 188 en virtud de la reforma que hizo la Ley 8696 de 17 de diciembre de 2008 a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres número 7331 de 13 de abril de 1993).

En esa sentencia, el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, indicó lo siguiente:

“VII.- La eventual responsabilidad civil extracontractual que le podría caber al codemandado C. B. V. sería la subjetiva, de conformidad con lo establecido en los artículos 1045 del Código Civil y 186 de la Ley de Tránsito. El primero en cuanto estipula que “Todo aquel que por dolo, falta, negligencia o imprudencia, causa a otro un daño, está obligado a repararlo junto con los perjuicios.” Y el segundo en cuanto señala que “El conductor de un vehículo, los pasajeros, los peatones y los terceros, serán civilmente responsables por los daños y perjuicios que se deriven de un accidente de tránsito que les sea imputable”. Eso significa, para poder obligarlo a indemnizar los daños y perjuicios que pudiera haber causado con su conducta, que le correspondía a la actora probar que el accidente de tránsito donde perdió la vida su hijo D. de L. ocurrió por la conducta culposa de dicho accionado al conducir el autobús

placas número SJB... el día del percance. De probarse esa culpabilidad, la responsabilidad civil también recaería en forma solidaria en contra de la codemandada A. U. C. S. A., según lo dispuesto en el artículo 187 inciso b) de la Ley de Tránsito, en cuanto establece que responderán solidariamente por los daños y perjuicios, junto con el conductor culpable de un accidente de tránsito, “Las personas físicas o jurídicas que, por cualquier título, exploten vehículos con fines comerciales o industriales, incluyendo el transporte público”, al ser ella la dueña del vehículo con que se causó el accidente investigado, el cual es dedicado al transporte público de personas. De no probarse la culpabilidad de B. V en el hecho investigado, la codemandada A. U. C. S. A. aún así podría ser responsable civil por los eventuales daños y perjuicios que hayan podido causarse derivados del accidente de tránsito en cuestión, pero por responsabilidad civil extracontractual objetiva, de conformidad con lo establecido en el párrafo penúltimo del artículo 1048 del Código Civil, que dice: “Y si una persona muere o fuere lesionada por una máquina motiva, o un vehículo de un ferrocarril, tranvía u otro modo de transporte análogo, la empresa o persona explotadora está obligada a reparar el perjuicio que de ello resulte, si no prueba que el accidente fue causado por fuerza mayor o por la propia falta de la persona muerta o lesionada”. Pero en ese caso, para eximirse de esa responsabilidad, le correspondía a ella y no a la actora, probar que el hecho dañoso fue causado por fuerza mayor o por la propia falta de la persona muerta o lesionada. Lo anterior porque así lo dispone expresamente el citado artículo 1048”. (la negrita es del autor de este ensayo).

6. Detalles del artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil que no fueron analizados por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda

Quizás porque no formaron parte de los agravios del recurso de apelación interpuesto por la parte demandada, el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, no analizó detalles muy importantes que, realmente, contribuyen a definir mejor el sentido y finalidad del numeral 1048 párrafo 5 del Código Civil, lo cual, como ya fue tratado, resulta de vital importancia, para tener claro cómo se verifica la teoría del fin de protección de la norma de esa importante *fattispecie*.

En primer lugar, a pesar de que, en el caso concreto decidido por el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, en el voto 9 de 2012, la parte demandada sí era la propietaria del vehículo con el cual se ocasionaron los

daños y perjuicios reclamados por el actor, *es necesario dejar claro que el numeral 1048 párrafo 5 del Código Civil no exige, necesariamente, ese especial atributo*. Por el contrario, la responsabilidad civil objetiva que establece esa norma, pesa sobre las empresas o personas que exploten la máquina motiva, el vehículo de ferrocarril, de tranvía u otro modo de transporte análogo. *En otras palabras, el responsable civil objetivo, de acuerdo con esa norma, es aquél que explota alguno de esos objetos, independientemente que sea o no sea su dueño*.

Con base en lo anterior, al amparo del numeral 1048 párrafo 5 del Código Civil, personas físicas o jurídicas que fuesen, por ejemplo, arrendatarios, fiduciarios, locatarios (en los contratos de leasing), mutuarios o comodatarios, entre otros, podrían ser, perfectamente, civilmente responsables por los daños y perjuicios causados a la vida o integridad psicofísica del damnificado.

¿Qué debe entenderse bajo el vocablo “explotación”? De acuerdo con el voto 866 de las 10:30 horas del 30 de agosto de 2002 de la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia, la palabra “explotar”, según el Diccionario de la Real Academia Española, significa “*sacar utilidad de un negocio o industria en provecho propio*”. Esta definición es la que debe utilizarse para interpretar el verbo “explotar”, que aparece en el numeral 1048 párrafo 5 del Código Civil.

En segundo lugar, el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, no definió qué debe entenderse por “máquina motiva” y por “otro tipo de transporte análogo”.

Para comprender el sentido de esas dos frases, vale mucho la pena acudir a los valiosos aportes que, al respecto, hace el ilustre jurista español, Luis Díez-Picazo⁹.

Específicamente, cuando ese autor se dispone a tratar el tema de la responsabilidad civil extracontractual en las leyes especiales, él habla de la *responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor y lo hace en los siguientes términos*:

⁹ Díez-Picazo, Luis, *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Volumen V. La responsabilidad civil extracontractual*, 2011, páginas 406 y siguientes.

“2.2. Las reglas generales de la responsabilidad civil del conductor: Responsabilidad por los riesgos creados La regla general es que el conductor de un vehículo de motor es responsable de los daños causados a las personas en los bienes con motivo de la circulación y que es responsable en virtud del riesgo creado por la conducción.

Se parte de la idea expresamente enunciada en la Ley, de que se trata de una responsabilidad fundada en el “riesgo creado”. La posesión y la utilización de un vehículo de motor suponen por sí solas la existencia de este riesgo, aunque la aplicación del criterio resulte después notoriamente modalizada. Los daños indemnizables de acuerdo con el régimen jurídico de esta Ley, deben haberse producido con motivo de la circulación o a consecuencia de ella. No se comprenden, por consiguiente, en la indemnización propia de la ley aquellos daños que los vehículos puedan causar mientras se encuentran estacionados, que seguirán el régimen general de los artículos 1902 y siguientes del Código Civil.

La Ley no aclara de manera especial qué debe entenderse, como base para su aplicación, por “vehículo de motor”. Puede producirse, evidentemente, alguna dificultad porque existen aparatos o instrumentos que permiten el desplazamiento de quienes lo utilizan y en este sentido se pueden llamar vehículos y, además, se sirven de motores, como puede ocurrir en las playas y, con carácter general, en el mar. La aplicación de la legislación de que nos estamos ocupando impone un criterio restrictivo en la inteligencia de su punto central (“vehículos de motor”). Deberá entenderse por tales cualquier vehículo que tenga susceptibilidad par circular por aquellos lugares en que la circulación esté prevista y generalmente admitida” (páginas 408 a 409).

Con base en lo anterior, considero, personalmente, que las frases “máquina motiva” y “otro tipo de transporte análogo”, contenidas en el artículo 1048 párrafo 5 del Código Civil, deben interpretarse en ese mismo sentido en que lo expone el autor español Luis Díez-Picazo, es decir, vehículos provistos de motor que están destinados, de manera normal, a transitar o desplazarse por vías terrestres.

En tercer lugar, otro aspecto que me parece útil traer a colación es que, si lo dicho en el punto anterior es correcto, es decir, que las “máquinas motivas” u “otro modo de transporte análogo”, hacen referencia a

aquellos destinados a transitar o desplazarse, de manera normal, por vías terrestres, pues entonces habría que concluir que el numeral 1048 párrafo 5 del Código Civil no restringe su aplicación al tipo de vía terrestre que se trate, de modo que eso implica que esa norma puede aplicarse a los daños causados por la circulación de máquinas motivas u otro tipo de transporte análogo en vías terrestres públicas o privadas.

CONCLUSIÓN

El análisis que hizo el Tribunal Segundo Civil, Sección Segunda, en su voto número 9 del año 2012, proporciona la oportunidad adecuada para establecer, con mayor precisión, a cuáles supuestos de hecho es que resulta aplicable lo dispuesto en el numeral 1048 párrafo 5 del Código Civil.

En síntesis, es válido concluir que esa norma legal está prevista para que la persona que falleció o que sufrió lesiones físicas o psicológicas causadas por la circulación, en vías terrestres, públicas o privadas, de máquinas motivas o de un vehículo de ferrocarril, tranvía u otro modo de transporte análogo, pueda obtener la indemnización de los daños y perjuicios correspondientes contra las empresas o personas explotadoras de alguna de esas máquinas motorizadas, independientemente de que sean o no sean sus propietarias.

Solamente en la medida en que lo anterior se cumpla, tal y como ha sido expuesto, entonces se configuraría el tercer nivel de examen de la relación de causalidad, conocido como "*fin de protección de la norma*", que la doctrina y la jurisprudencia alemanas han establecido como requisito sine qua non para que, desde el punto de vista jurídico, se configure, a cabalidad, el requisito del nexo causal en tanto requisito constitutivo del nacimiento de la responsabilidad civil. De este modo, solamente en la medida en que se verifique el fin de protección de la norma ínsito en el numeral 1048 párrafo 5 del Código Civil, podrá imputársele, desde el punto de vista jurídico, responsabilidad civil al sujeto indicado expresamente en esa disposición jurídica.

BIBLIOGRAFÍA

- Brand, Oliver.(2010) *Schadenersatzrecht*, München, Verlag C. H. Beck, 2010, páginas 161.
- Busto Lago, José Manuel y Reglero Campos, Luis Fernando.(2013) *Lecciones de responsabilidad civil*, Navarra, España, Thomson Reuters Aranzadi, 2. ed., 656 páginas.
- Díez-Picazo, Luis.(2011) *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*. Volumen V. La responsabilidad civil extracontractual, Navarra, España, Civitas Thomson Reuters,514 páginas.
- García-Ripoll Montijano, Martín.(2008) *Imputación objetiva, causa próxima y alcance de los daños indemnizables*, Granada, España, Editorial Comares, S. L., 239 páginas.
- Infante Ruiz, Francisco José.(2002) *La responsabilidad por daños: Nexo de causalidad y causas hipotéticas*, Valencia, España, Editorial Tirant lo Blanch, 231 páginas.
- Klunzinger, Eugen.(2004) *Einführung in das Bürgerliche Recht*, Verlag Franz Vahlen, München, 12. Auflage, 541 páginas.
- Kötz/Wagner. (2013) *Deliktsrecht*, Verlag Franz Vahlen, München, 12. Auflage, 324 páginas.
- López Casal, Yuri.(2014) *La responsabilidad civil*, San José, Editorial Investigaciones Jurídicas S. A., 244 páginas.