

Plazo de prescripción aplicable según la regla general del Código Civil y Comercial, leyes especiales o según Ley de Defensa del Consumidor

Por Josefina Barilatti[1]

I. Introducción [\[arriba\]](#)

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo analizar las controversias que surgen a raíz de la superposición de los distintos plazos de prescripción contenidos en leyes especiales[2], en la Ley de Defensa del Consumidor (en adelante “LDC” o Ley 24.240) y el plazo contenido en el Código Civil y Comercial de la Nación (“CCyCN”) para el caso de las relaciones contractuales y/o de consumo.

A la luz de dichas controversias se analizarán las distintas posturas doctrinarias y jurisprudenciales sobre la materia, así como también las posibles soluciones al caso planteado, teniendo en miras el respeto de la seguridad jurídica de ambas partes que conforman un contrato.

II. Planteo del problema o enigma teórico [\[arriba\]](#)

La definición de la palabra “prescripción”, según la Real Academia Española, -en su acepción jurídica-, es el “Modo de extinguirse un derecho como consecuencia de su falta de ejercicio durante el tiempo establecido por la ley”. [3]

Es decir qué, si un derecho no es ejercido en el plazo que establece la ley, el mismo puede extinguirse, perdiendo su titular la posibilidad de hacerlo valer ante una situación aparentemente dañosa.

Según la tesis de Llambías, la prescripción liberatoria es un instituto de suma utilidad para la sociedad. Ella estimula a que no se prolonguen las situaciones de incertidumbre jurídica y contribuye así para que reine la tranquilidad y el orden en la comunidad. [4]

La situación que se presenta en relación a la superposición de los plazos de prescripción cuando está involucrada una relación de consumo se debe a la coexistencia de diferentes regulaciones aplicables a un mismo caso.

Como ejemplo podría mencionarse cuando una persona contrata un seguro en carácter de beneficiario final, para su beneficio propio y/o el de su grupo familiar[5]. En caso de que se torne necesario plantear un reclamo judicial por parte del asegurado, coexisten en nuestro ordenamiento jurídico dos leyes, -como mínimo-, aplicables en cuanto al plazo de prescripción que rija para entablar el pertinente reclamo.

Es decir que podría aplicarse la LDC, por ser quien adquiere el seguro un “consumidor”[6] -según la definición que otorga la ley-, así como también podría regir la Ley de Seguros N° 17.418, siendo que se trata de un contrato de seguro que posee su regulación específica.

Esta situación se replica con diferentes leyes y regímenes jurídicos, pudiendo citarse como ejemplos meramente enunciativos la superposición entre la LDC y las normas que rigen el transporte aéreo[7], marítimo[8] y terrestre[9].

III. Exposición de las alternativas jurídicas [\[arriba\]](#)

Tal como detalla Alejandro Chamatropulos[10], la regulación de la prescripción en las relaciones de consumo es uno de los temas más controvertidos que presenta el Derecho del Consumidor, principalmente desde la reforma del año 2008 con la ley 26.361. Importa mencionar que, con la nueva reforma introducida por la Ley 26.994 seguirán suscitándose grandes controversias ya que, como se verá a lo largo del presente, dicha norma incluye modificaciones a la LDC realmente sustanciales que podrían llegar a modificar el criterio jurisprudencial actualmente prevaleciente.

A lo largo del tiempo, la LDC ha sufrido varias modificaciones dentro de las cuales se encuentra lo relativo al plazo de prescripción en las relaciones de consumo, contemplado en el artículo 50 de la mencionada ley.

Como introducción, es dable describir la evolución del artículo citado precedentemente.

III. i).- *Análisis de la evolución del artículo 50 de la LDC*

1. Existe una primera versión, que corresponde al texto original de la ley 24.240 según el cual “Las acciones y sanciones emergentes de la presente ley prescribirán en el término de tres (3) años. La prescripción se interrumpirá por la comisión de nuevas infracciones o por el inicio de las acciones administrativas o judiciales”.

2. El texto del artículo 50 de la LDC luego de la reforma de la ley 26.361 establecía lo siguiente: “Las acciones judiciales, administrativas y las sanciones emergentes de la presente ley prescribirán en el término de tres (3) años. Cuando por otras leyes generales o especiales se fijen plazos de prescripción distintos se estará al más favorable al consumidor o usuario. La prescripción se interrumpirá por la comisión de nuevas infracciones o por el inicio de las actuaciones administrativas o judiciales”.

3. Por último, el artículo 50 de la LDC que se encuentra vigente en la actualidad -a partir de la entrada en vigencia del nuevo CCyCN-, es el siguiente: “Las sanciones emergentes de la presente ley prescriben en el término de tres (3) años. La prescripción se interrumpe por la comisión de nuevas infracciones o por el inicio de las actuaciones administrativas”. [11]

El artículo 50 según el texto original de la LDC establecía un plazo de prescripción de tres años para las acciones y sanciones que se derivaran de la aplicación de la ley, sin especificar a qué acciones se refería. Luego de la reforma de la ley 26.361, el artículo 50 LDC se aplicaba a las acciones judiciales, las acciones administrativas y las sanciones aplicadas en virtud de la LDC. En contraposición con este criterio, el artículo 50 LDC sustituido por la ley 26.994 hace referencia únicamente a las sanciones que emergen de la ley del consumidor.

A su vez, el artículo 50 LDC según la ley 26.361 contemplaba expresamente la posibilidad de aplicar el plazo de prescripción más favorable al consumidor cuando existía alguna ley especial o general que fuera también aplicable al caso.

Este párrafo ha sido suprimido con la última reforma del artículo 50 LDC. Este es, a mi criterio, el punto de inflexión entre dos paradigmas diferentes en cuanto al plazo de prescripción aplicable cuando hay de por medio una relación de consumo entrelazada con la celebración de un contrato particular que tenga alguna regulación específica. Esta cuestión será ahondada más adelante.

Para continuar con el análisis, el artículo 50 LDC, según la ley 26.994, se aplica solamente a las “sanciones emergentes” de la LDC. Según Chamatropulos[12] podría interpretarse que el texto vigente se refiere únicamente al lapso máximo que debe transcurrir entre el acto formal de imputación a un responsable de determinada conducta contraria al régimen de defensa del consumidor y el acto de la autoridad a través del cual se impondría una sanción de las previstas en el artículo 47 LDC.

Es decir, quedarían excluidas las acciones administrativas ya que fueron expresamente suprimidas por la ley 26.994 al reformar el artículo 50 LDC.

Resulta menester analizar en profundidad la interpretación del ya mencionado, -en reiteradas oportunidades-, artículo 50 de la LDC según el texto de la ley 26.361.

La solución legal expresaba que las acciones judiciales basadas en la LDC prescribían a los tres años. Además, disponía que “cuando por otras leyes generales o especiales se fijen plazos de prescripción distintos del establecido precedentemente se estará al más favorable al consumidor”. Esto último teniendo en cuenta que existen relaciones de consumo a las cuales se les aplican regímenes jurídicos particulares, como son los ya mencionados casos de los contratos de seguro y de transporte.

Esto llevó a un gran debate sobre cuál era el plazo de prescripción aplicable a las relaciones de consumo que se encontraran regidas por normas especiales que establecían plazos de prescripción más cortos que el de tres años contemplado en la LDC.

Tal como expone Chamatropulos[13] esta cuestión adquiriría una importantísima trascendencia cuando en determinados supuestos el plazo para el reclamo era extremadamente breve, al punto tal, de causar una limitación al acceso a la justicia de los sujetos vulnerables. Esto era lo que sucedía con los contratos de seguros y los contratos de transporte terrestres, aeronáuticos o marítimos.

Luego de la sanción de la ley 26.994 la redacción del artículo 50 LDC suprime la existencia de plazos de prescripción específicos para las acciones judiciales basadas en la LDC, lo que hace que se deba buscar la solución en las disposiciones del CCyCN y/o en las normas específicas que rijan cada tipo de contrato.

Con la reforma de la ley 26.994 también se modificó el régimen relativo a la prescripción en el CCyCN estableciendo un plazo genérico de cinco (5) años[14], excepto que esté previsto uno diferente en la legislación local.

Así las cosas, no habiendo plazo específico en la LDC, y habiéndose suprimido el principio de norma más favorable que existía en el artículo 50 LDC según ley 26.361, habría elementos para interpretar que las leyes específicas que regulan aspectos particulares de algunas relaciones de consumo podrían ser aplicables en materia de prescripción.[15]

III. ii) Relación entre la LDC y las disposiciones del Código Civil y Comercial de la Nación

La actual redacción del artículo 50 de la LDC -tal como surge del análisis precedente-, elimina la existencia de plazos de prescripción para las acciones judiciales derivadas de una relación de consumo. Esto implica que deba buscarse la solución en las regulaciones del CCyCN y/o en la normativa específica que regule el contrato en cuestión.

El artículo 2560 del CCyCN establece que el plazo genérico de prescripción es de cinco años, excepto que esté previsto uno diferente en la legislación local.

Asimismo, el CCyCN enumera determinados plazos de prescripción especiales. En la materia que nos atañe, corresponde hacer mención al artículo 2561 de dicho cuerpo normativo que establece un plazo de prescripción de tres años para el reclamo de la indemnización por daños derivados de la responsabilidad civil.

Esta prescripción establecida por el CCyCN implica que la gran mayoría de las acciones de los consumidores prescriban a los tres años ya que generalmente se reclama por daños, salvo que existiera alguna ley específica aplicable al contrato que prevea un plazo de prescripción más acotado.

Corresponde preguntarse qué plazo es aplicable para el caso en que el reclamo no sea por daños sino, por ejemplo, por cumplimiento de contrato. No habiendo un plazo especial regulado en el CCyCN, no contemplando la LDC el plazo de prescripción que se aplica para las acciones judiciales y estipulándose en el CCyCN un plazo genérico de prescripción de cinco años -siempre que no haya alguna norma especial disponiendo algo en contrario-, considero que este último es el plazo aplicable para las relaciones de consumo en las cuales no se reclame la reparación de un daño.

III. iii).-Relación entre la LDC y la Ley de Seguros

Previamente se ha expuesto de manera detallada el régimen de prescripción previsto en la LDC. Corresponde ahora analizar el plazo de prescripción en relación al contrato de seguro y su coexistencia con el plazo establecido en el artículo 50 LDC.

Desde el año 2008 con la reforma de la ley 26.361, se ahondaron las discusiones doctrinarias y jurisprudenciales acerca de qué plazo de prescripción correspondía aplicar en una misma acción; el plazo anual, conforme lo dispuesto por la ley de seguros, o el plazo trienal contenido en la LDC.

Tienen dicho Arias y Trivisonno[16]que donde los planos normativos se superponen, hay que aplicar preminentemente las normas de defensa del consumidor por tratarse normas de orden público y por disposición expresa del artículo 3 de la LDC[17], pero respetando la naturaleza

del sistema[18], del negocio y del contrato de seguro evitando que el mismo sea desnaturalizado.

Sostienen que en materia de prescripción, antes de la sanción del CCyCN prevalecía la normativa de consumo y la aplicación del plazo de tres años contenido en el artículo 50 LCD según el texto de la ley 26.361. Sin embargo, consideran que la reforma del artículo 50 LDC circunscribe el plazo de prescripción de tres años a las sanciones administrativas, ya que se ha derogado la mención a las acciones judiciales, por ello sostienen, -y adhiero a esta postura sobre la cual expondré mis argumentos más adelante-, que resulta aplicable el plazo de prescripción de un año previsto en el artículo 58 de la ley de seguros[19].

Siguiendo la doctrina de Fernando Cracogna[20] reducido el ámbito de aplicación del plazo trienal exclusivamente a las sanciones emergentes de la LDC, y frente a la existencia de una norma específica como el artículo 58 de la ley 17.418, no cabe más que concluir que el plazo de prescripción aplicable al contrato de seguro será el anual previsto en la norma específica de contrato de seguros, aún cuando esté involucrada una relación de consumo.

Sin embargo, alguna doctrina entiende que ahora resultaría aplicable el plazo genérico de prescripción previsto por el artículo 2560 del CCyCN, soslayando que existen normas especiales que fijan un plazo de prescripción diferente y violando el principio hermenéutico conforme al cual la ley especial prevalece por sobre la general.

Existen dos corrientes jurisprudenciales diferenciadas. En relación a la postura que sostiene que debe aplicarse el plazo de prescripción trienal de la LDC por sobre el anual del artículo 58 de la ley 17.418[21], postulan que deben integrarse ambos ordenamientos, habiéndose así ampliado el catálogo de soluciones protectorias. Partiendo de esta línea argumental, se resolvió hacer prevalecer el plazo trienal contemplado en la LDC.[22]

Siguiendo la tesis contraria, puede mencionarse un reciente fallo de la Sala D de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial en el cual se sostuvo que el plazo previsto en el artículo 58 de la ley 17.418 es aplicable a una acción contra una compañía de seguros y no el previsto en el artículo 50 de la LDC, ya que no puede sostenerse que el plazo de prescripción anual que establece una norma especial pueda considerarse ampliado a tres años por otra que tiene un carácter general, máxime a la luz de la reforma introducida por la ley 26.994.[23]

III. iv).- Relación entre la LDC y el contrato de transporte

Una situación similar a la que se plantea con el contrato de seguro, es la que se da en relación al contrato de transporte, especialmente en transporte aéreo y marítimo, que serán materia de análisis en el presente apartado.

Conforme el artículo 63 de la LDC en su texto original, en los casos derivados del transporte aéreo se aplican las normas del Código Aeronáutico para el transporte interno de cabotaje y las convenciones internacionales a las cuales adhirió nuestro país, -Sistema de Varsovia-, para el transporte internacional de pasajeros, equipajes y carga, siendo la LDC de aplicación supletoria, sólo para lo que no se encuentre previsto por las normas específicas.[24]

Esta norma fue derogada por el artículo 32 de la Ley 26.361, con la intención de hacer prevalecer la normativa del consumidor por sobre la específica que regula el contrato de transporte aeronáutico.

Ahora bien, el Decreto 565/2008 -que promulgó la ley 26.361-, observó el citado artículo 32, que derogaba el ya mencionado artículo 63 de la LDC, con lo cual se mantuvo la vigencia del artículo 63 en su redacción original.[25]

Las razones que se invocan en dicho Decreto para fundar el veto son, entre otras, que las normas de defensa del consumidor tienen por objeto actuar como efectivo control de cláusulas contractuales predispuestas en los contratos de adhesión, en aquellos casos en los cuales el Estado Nacional no interviene mediante un control genérico, situación que claramente no se da en actividades como el transporte aerocomercial, en el cual existe una Autoridad de Aplicación específica, con cuerpos normativos especiales, con controles tarifarios, de aeronaves, entre otros ejemplos.

Puede mencionarse también como fundamento del veto el expresado en el considerando 5° del Decreto 565/2008, que establece que los principios de autonomía, integralidad, uniformidad e internacionalidad del derecho aeronáutico siguen siendo consagrados en los más altos tribunales.

No debe dejarse de considerar que el marco regulatorio específico del derecho aeronáutico se basa, justamente, en la especialidad de la materia.

Esto significa que la razón de ser de las normas que regulan este tipo de contrato de transporte se encuentra en permitir a las líneas aéreas que puedan desarrollar su actividad comercial. El riesgo bajo el cual se desarrolla el comercio en dicho ámbito, es demasiado amplio y casi imposible de cubrir. Así es que el Convenio de Varsovia de 1929 introduce el instituto de la limitación de la responsabilidad. Este instituto implica que las consecuencias del daño acaecido se reparten entre el causante, que paga la suma representada por la limitación de responsabilidad, y el dañado quien soporta el resto a su cargo. Es decir existe un riesgo compartido, -suficientemente conocido por el usuario-, cuyo aporte ha sido muy valioso para el desarrollo del transporte aéreo. Las compañías operadoras en supuestos de siniestros veían comprometida su existencia como consecuencia de las indemnizaciones a las que debían hacer frente legalmente[26].

Las particularidades del sistema de contrato aeronáutico se proyectan en instituciones como la limitación de la responsabilidad y el plazo breve de prescripción.

El fundamento expuesto sobre la imposibilidad de hacer frente a las indemnizaciones por parte de las compañías aéreas, encontrando así comprometida su existencia, es el que considero esencial, y que debe ser tenido en cuenta al momento de analizar la situación que se analiza en el presente trabajo.

Toda la regulación relativa al transporte aéreo tiene en miras buscar un equilibrio entre las partes del contrato para permitir ni más ni menos, la existencia del mismo. Como ya se expuso anteriormente, sería imposible para una compañía aérea hacer frente a la totalidad de las indemnizaciones que surgirían en razón de un daño acaecido.

Cabe recordar la tesis que se expuso al comenzar el presente trabajo, en la que Llambías sostiene que la prescripción es un instituto que busca que no se prolonguen en el tiempo situaciones de inseguridad jurídica.

Tiene dicha la jurisprudencia que el Código Aeronáutico establece un régimen especial de responsabilidad contractual y extracontractual en lo que respecta a la responsabilidad por los daños ocasionados a terceros en la superficie, el cual conjuga los principios que se fundan en el riesgo creado por las aeronaves con los intereses propios de la navegación aérea, en cuanto tienden a preservar la mayor celeridad en la solución de los conflictos y cubrir la contingencia del descalabro económico para todo operador aéreo[27].

Es mayoría la tesis jurisprudencial y doctrinaria que sostiene que en caso del contrato de transporte aéreo son aplicables el Código Aeronáutico y los convenios internacionales, más allá de la existencia de una relación de consumo. La LDC se aplicará únicamente en forma supletoria ante la ausencia de regulación en los cuerpos normativos que rigen la materia.

Puede citarse, -entre tantos que existen-, el precedente jurisprudencial que sostiene que si se trata de una demanda fundada en un hecho originado en la actividad aeronáutica, este extremo determina la aplicación del plazo específico de prescripción que prevé la ley en la materia; es decir; el artículo 228 del Código Aeronáutico.

Continúa exponiendo el fallo que así lo ha entendido el propio legislador cuando estableció en el art. 63 de la ley 24.240 que al contrato de transporte se le aplicara el Código Aeronáutico, los tratados internacionales y sólo supletoriamente la ley de Defensa del Consumidor. Lo expuesto no significa negar la relación de consumo sino rechazar el desplazamiento de las normas de la ley aeronáutica las que específicamente rigen la cuestión.[28] Siguiendo el mismo criterio la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal ha sostenido “...no puede prosperar la aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor como lo pretende la actora, puesto que no cabe duda que las presentes actuaciones -y al sólo efecto de determinar la naturaleza de la acción impetrada y el plazo de prescripción aplicable- se trata de una demanda fundada en un hecho originado en la actividad aeronáutica, extremo que determina la aplicación del plazo específico de prescripción que prevé la ley en la materia; es decir el art. 228 del Código Aeronáutico...”[29].

Debe tenerse en cuenta que la LDC se aplicará supletoriamente para aquellas cuestiones que no estén previstas en el Código Aeronáutico o en la regulación internacional del contrato de transporte aéreo. Esto significa que, por ejemplo, ante un incumplimiento por parte del proveedor del servicio de una obligación prevista en la LDC, -a saber, deber de información-, que no se encuentra regulada en el Código Aeronáutico, se aplicará la LDC en relación al reclamo.

Corresponde ahora analizar el plazo de prescripción aplicable desde la perspectiva del transporte por agua o marítimo, regulado por la ley 20.094.

La ley 20.094 en su artículo 345 prevé un plazo de prescripción de un (1) año para las acciones originadas en el contrato de transporte de pasajeros y de sus equipajes.

La situación para el caso del transporte marítimo difiere del ya analizado contrato de transporte aéreo ya que no existe en la LDC un artículo similar al artículo 63 LDC que establece la aplicación del código aeronáutico y los tratados internacionales por sobre el estatuto del consumidor. Esto genera que no sea unánime el criterio jurisprudencial en cuanto a aplicar supletoriamente la LDC en los casos de daños causados en un contrato de transporte por agua.

Citando a Karina M. Barreiro el criterio mantenido por el fuero civil y comercial federal en los últimos años es el que ha otorgado la primacía del Estatuto del Consumidor por sobre las demás leyes especiales.[30]

Como ejemplos jurisprudenciales que siguen este criterio pueden mencionarse los fallos “González, María Isabel c. Los Cipreses SA s/ daños y perjuicios”, y “Cardinal, Zullyc. Los Cipreses SA s/ lesión y/o muerte de pasajero transporte marítimo” de la Sala I de la de la Cámara Civil y Comercial Federal[31]. La sala III de la misma Cámara ha sostenido que el plazo de prescripción de una acción tendiente a la reparación de los daños y perjuicios padecidos por una pasajera de un crucero luego de sufrir un accidente al momento de descender del buque debe analizarse a la luz de las disposiciones de la LDC, en tanto que, si bien la relación jurídica de las partes se encuentra subsumida en la Ley de Navegación, lo cierto es que el vínculo que une al transportista con el pasajero constituye una típica relación de consumo. Para resolver sostuvo que se debe tener en cuenta lo dispuesto por el tercer párrafo del artículo tercero de la LDC, que dispone que las relaciones de consumo se rigen por el régimen establecido en esta ley y sus reglamentaciones sin perjuicio de que el proveedor, por la actividad que desarrolle, esté alcanzado asimismo por otra normativa específica. El régimen establecido por la Ley de Navegación, entonces, debe ceder ante el del consumidor, que goza de preeminencia por sobre cualquier otra preceptiva que pudiese igualmente resultar aplicable a los mismos supuestos que ella regula[32].

En el caso citado, la Sala III no consideró aplicable la reforma de la ley 26.994 al artículo 50 de la LDC por no encontrarse vigente al momento en que ocurrió el hecho que motivó el conflicto.

Esta última consideración, en cuanto a la vigencia de la ley 26.994 al momento del acaecimiento del hecho que da lugar al reclamo, será la que generará, a mi criterio, un cambio jurisprudencial en la materia en análisis.

Cabe mencionar que el legislador, al reformar el artículo 50 de la LDC, tuvo la intención expresa de eliminar el párrafo que contenía la remisión a aplicar la norma más favorable al consumidor en caso en que sean aplicables dos o más leyes a una única situación. Así como también fue intencional la eliminación de la mención a las “acciones judiciales” para aplicar el plazo de prescripción de tres (3) años contenidos en el artículo 50 de la LDC, limitándola únicamente a las sanciones emergentes de la ley.

En estos casos, tiene dicho nuestra Corte Suprema de Justicia de la Nación que resulta aplicable la conocida pauta hermenéutica según la cual cuando una ley es clara y no exige mayor esfuerzo interpretativo, no cabe sino su directa aplicación. Lo contrario importaría no sólo presumir la inconsecuencia o falta de previsión del legislador sino también incoherencia en la redacción del cuerpo legal. Ello es así, porque las leyes deben interpretarse siempre

evitando darles un sentido que ponga en pugna sus disposiciones destruyendo las unas por las otras, y adoptando como verdadero el que las concilie y deje a todas con valor y efecto[33].

En mi opinión, en el contrato de transporte por agua, -al igual que en el contrato de transporte aéreo-, se debe considerar la especialidad de la materia y la razón de ser de dicha especialidad, tornando así aplicable el plazo de prescripción específico, el que fue fijado teniendo en cuenta las particularidades propias de ese tipo de actividad.

IV. Conclusión [\[arriba\]](#)

En resumen, el análisis realizado a lo largo del presente trabajo se basó en tratar de dilucidar cuál sería el plazo de prescripción aplicable ante el supuesto de colisión de dos normas jurídicas diferentes, en particular la LDC con normas que regulen contratos específicos como la ley de seguros y de contrato de transporte, específicamente aéreo y marítimo.

El artículo 50 según el texto original de la LDC establecía un plazo de prescripción de tres años para las acciones y sanciones que se derivaran de la aplicación de la ley, sin especificar a qué acciones se refería. Luego de la reforma de la ley 26.361, el artículo 50 LDC se aplicaba a las acciones judiciales, las acciones administrativas y las sanciones aplicadas en virtud de la LDC. En contraposición con este criterio, el artículo 50 LDC sustituido por la ley 26.994 hace referencia únicamente a las sanciones que emergen de la ley del consumidor.

A su vez, el artículo 50 LDC según la ley 26.361 contemplaba expresamente la posibilidad de aplicar el plazo de prescripción más favorable al consumidor cuando existía alguna ley especial o general que fuera también aplicable al caso, aclaración que fue derogada por la Ley 26.994.

Teniendo en cuenta estas modificaciones normativas y la existencia de leyes específicas que fijan plazos de prescripción más acotados -que fueran fijados oportunamente teniendo en cuenta las particularidades propias de ese tipo de contratos- en mi opinión debe aplicarse el plazo de prescripción previsto en la norma particular, y no el genérico contemplado en el CCyCN.

En los contratos que se han analizado a lo largo del presente trabajo, entiendo que la razón de ser de los plazos de prescripción acotados se encuentra en la especialidad de la materia. Como ya se expuso anteriormente en materia aeronáutica y marítima existen particularidades propias -magnitud de los riesgos y costos inherentes a la actividad- que justifican un régimen autónomo y específico de responsabilidad y de prescripción.

Bajo el actual marco normativo no resulta posible forzar la interpretación, haciendo prevalecer normas generales del CCyCN por sobre normas específicas que mantienen su plena vigencia.

Notas [\[arriba\]](#)

[1] El presente trabajo obtuvo el segundo premio en el VII Concurso de becas para la Maestría en Derecho Empresario de la Facultad de Derecho de la Universidad Austral. La evaluación de los trabajos monográficos, tuvo por árbitros designados a los Dres. Sebastián Balbín, Ignacio E. Alterini y Emilio Moro.

[2] En especial se analizarán las leyes 17.418 (Ley de Seguros), 20.094 (Ley de Navegación), y Ley 17.285 (Código Aeronáutico).

[3] Cabe aclarar que la tesis doctrinaria mayoritaria considera que la prescripción extingue el derecho a accionar, pero no el derecho en sí mismo, el cual una vez acaecida la prescripción, se convierte en un derecho natural. Prueba cabal de ello es la circunstancia en la que un deudor paga una obligación luego de haber prescrito la acción. Esto no significa que nace para el deudor un derecho a repetir el pago por haber pagado mal.

[4] Jorge Joaquín Llambías - Patricio Raffo Benegas - Rafael A. Sassot, Manual de derecho civil. Obligaciones, Abeledo Perrot, 1993, 10° ed., p. 506.

[5] Según la LDC, artículo 1° “...se considera consumidor a la persona física o jurídica que adquiere o utiliza, en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social...”.

[6] En un principio la discusión se centraba en determinar si la normativa de la Ley de Defensa del Consumidor resultaba aplicable al contrato de seguros. A la fecha entendemos que dicho debate se encuentra definitivamente zanjado y que dicha ley deviene aplicable al contrato de seguro, siempre y cuando nos encontremos frente a una relación de consumo en los términos previstos por la ley 24.240. (Fernando Cracogna, “La prescripción en el derecho de seguros”, La Ley - Cita online AR/DOC/3877/2016).

[7] Ley 17.285 (Título XIV).

[8] Ley 20.094 (artículos 293 y 345, entre otros).

[9] CCyCN, artículo 2562, inciso 2°.

[10] Demetrio Alejandro Chamatropulos, “La prescripción en la relación de consumo y su regulación en el Código Civil y Comercial”, La Ley - Cita online AR/DOC/2134/2015.

[11] Texto según ley 26.994.

[12] Demetrio Alejandro Chamatropulos, Estatuto del Consumidor Comentado Tomo II, La Ley, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2016, p. 223.

[13] Chamatropulos, Estatuto..., 225.

[14] Artículo 2560 CCyCN.

[15] Chamatropulos, Estatuto..., 231.

[16] María Paula Arias - Julieta B. Trivisonno, “La protección del consumidor frente a la economía de servicios”, La Ley, Cita Online AP/DOC/234/2016.

[17] Art. 3° LDC: “... En caso de duda sobre la interpretación de los principios que establece esta ley prevalecerá la más favorable al consumidor...”.

[18] El subrayado me pertenece.

[19] Art. 58 ley 17.418 “Las acciones fundadas en el contrato de seguro prescriben en el plazo de un año, computado desde que correspondiente obligación es exigible. ...”

[20] Fernando Cracogna, “La prescripción en el derecho de seguros”, La Ley - Cita online AR/DOC/3877/2016.

[21] CNCom., Sala C, 22/8/2012, “Álvarez, Carlos Luis c. Aseguradora Federal Argentina s/ Ordinario”, LA LEY, 2012-E, 275.

[22] Demetrio Alejandro Chamatropulos, Estatuto del Consumidor Comentado Tomo II, La Ley, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2016, p. 226.

[23] CNCom, Sala D, 18/10/2016 - Consumidores Financieros Asociación Civil p/ su defensa c. La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A. s/ Ordinario. Cita online:

AR/JUR/83070/2016.

[24] Carlos Agostinelli, "Transporte aéreo y derechos de los consumidores. Análisis del decreto 56/2008", en Ariel ARIZA (coordinador), La reforma del régimen de Defensa del Consumidor por Ley 26.361, Abeledo Perrot, 2008, p. 221

[25] Art. 63: "Para el supuesto del contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley".

[26] Carlos Agostinelli, "Transporte aéreo y derechos de los consumidores. Análisis del decreto 56/2008", en Ariel ARIZA (coordinador), La reforma del régimen de Defensa del Consumidor por Ley 26.361, Abeledo Perrot, 2008, p. 223.

[27] CSJN, Ross i Sarubbi, Maximiliano José c. Cielos del Sur S.A. y otros s/ daños y perjuicios, 16/04/1998, LL 2000-A-561.

[28] Cám. Nac. de Apelaciones en lo Civil y Com. Federal, Sala III, Montero, Miguel Angel y otros c. LAN Argentina S.A. s/ Daños y perjuicios, La Ley, Cita Online AR/JUR/24356/2015.

[29] Cám. Nac. de Apelaciones en lo Civil y Com. Federal, Sala III, Marcori, Victoria Elsa c. Aerolíneas Argentinas s/ incumplimiento de contrato, La Ley, Cita Online AR/JUR/30380/2013.

[30] Karina M. Barreiro, "Prescripción en el transporte por agua y relación de consumo", La Ley, Cita Online: AR/DOC/2793/2017.

[31] CNCom.Fed. Sala I, "González, María Isabel c. Los Cipreses SA s/ daños y perjuicios", 18/02/2014 y "Cardinal, Zully c. Los Cipreses SA s/ lesión y/o muerte de pasajero transporte marítimo", 08/09/2015.

[32] CN FedCiv y Com. Sala III, "Meraviglia, Graciela R. c. Costa Cruceros SA s/ lesión y/o muerte de pasajero transporte Marítimo", La Ley, Cita Online AR/JUR/30855/2017.

[33] CSJN, Cermac S.A. v. Dirección General Impositiva s/ repetición Dirección General Impositiva, 25/09/1997, Fallos: 320:1909