

Universidad Católica de Santa María

Escuela de Postgrado

Maestría en Derecho Civil



**ALCANCES JURÍDICOS DE LAS RELACIONES DE CONSUMO POR
ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU RESPONSABILIDAD OBJETIVA,
AREQUIPA 2016**

Tesis presentada por la Bachiller:
Ramírez Cueva, Fiori

Para optar el Grado Académico de:
Maestro en Derecho Civil

Asesor:
Dr. Vargas Fernández, Luís G.

**Arequipa – Perú
2018**

LUIS G. VARGAS FERNÁNDEZ

ABOGADO C.A.A. 319

Jerusalén 604 - Dpto. F-1 Teléfono 244406

Oficina: Colón 311 Of. 402

Teléfono: 238544

AREQUIPA

Arequipa, 2018 Mayo 07

Señor Doctor
Hugo Tejada Pradell
Director de la Escuela de Post-Grado
de la Universidad Católica de Santa María
Ciudad.-

De nuestra consideración:

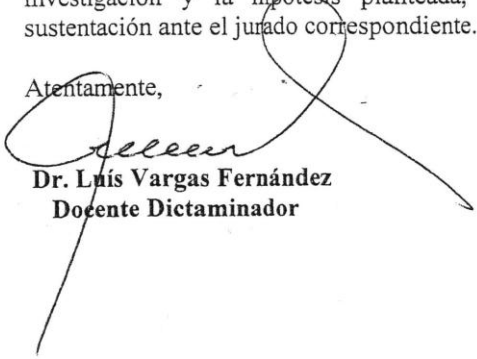
En cumplimiento de lo dispuesto por su Despacho, procedemos a emitir el correspondiente dictamen sobre el trabajo de investigación denominado **“Alcances Jurídicos de las Relaciones de Consumo por Accidentes de Tránsito y su Responsabilidad Objetiva, Arequipa 2016”**, presentado por la Bachiller en Derecho doña **Fiori Ramírez Cueva**, con la finalidad de optar el Grado Académico de Maestro en Derecho Civil.

El referido trabajo reviste originalidad y en su desarrollo y comprende Tres Capítulos, referidos a los aspectos relevantes respecto a la Responsabilidad Objetiva y Relaciones de Consumo; en el Tercer Capítulo, efectúa el análisis e interpretación de los resultados de la investigación que fluyen de los respectivos cuadros que contiene el trabajo.

Se concluye el trabajo con la formulación de tres conclusiones de singular importancia que guardan relación con el tema y formula tres sugerencias como resultado del mismo, los que guardan relación con los objetivos propuestos, consignándose además la bibliografía consultada.

Estimando que el trabajo ejecutado ha alcanzado los objetivos trazados en el plan de investigación y la hipótesis planteada, consideramos que puede ser objeto de sustentación ante el jurado correspondiente.

Atentamente,



Dr. Luis Vargas Fernández
Docente Dictaminador

Arequipa, 24 de Enero del 2018

Señor Doctor
Hugo Tejada Pradell.
Director de la Escuela de Postgrado de la Universidad Católica de Santa María
Ciudad.-

Referencia: Dictamen de Borrador de Tesis

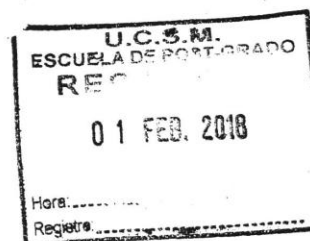
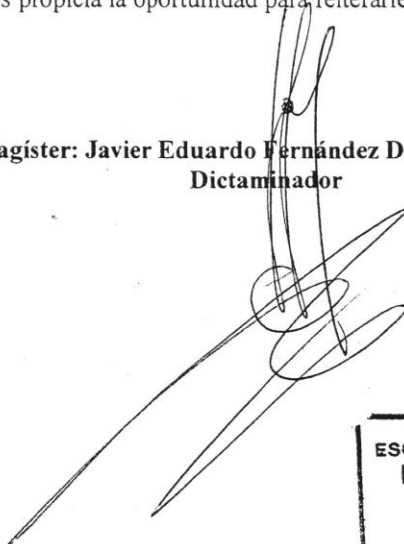
Previo un cordial, saludo, me dirijo a Ud., con la finalidad de hacer de vuestro conocimiento el Borrador de Tesis en los siguientes términos:

Que mediante “Boleta de Nombramiento de Jurado Dictaminador nro.003”, del expediente nro. 20170000059052, he sido designado Jurado Dictaminador del Proyecto de Tesis presentado por la Bachiller **RAMIREZ CUEVA, Fiori**; titulado “**ALCANCES JURÍDICOS DE LAS RELACIONES DE CONSUMO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU RESPONSABILIDAD OBJETIVA, AREQUIPA 2016**”, a efectos de optar el grado de Magister en Derecho Civil.

Al respecto, salvo mejor opinión, habiéndose revisado el proyecto presentado, mi dictamen es por que **SE APRUEBE**, el Proyecto de Investigación presentado y se proceda a su desarrollo.

Sin otro particular es propicia la oportunidad para reiterarle los sentimientos de mi especial estima personal

Magíster: Javier Eduardo Fernández Dávila Mercado
Dictaminador



Escuela de Postgrado de la Universidad Católica de "Santa María"

JURADO DICTAMINADOR 003

Expediente N.º 201600000059052

Alumno: **RAMIREZ CUEVA, FIORI**
Asunto: **Dictamen para Borrador de Tesis**
Maestría: **En Derecho Civil**
Fecha: **18 de enero del 2018**

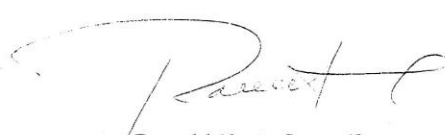
Sr. Dr. Hugo Tejada Pradell
Director de la Escuela de Postgrado de la Universidad Católica de "Santa María"

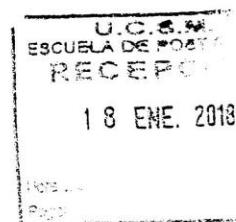
En cumplimiento de la Boleta de nombramiento de jurado dictaminador y dentro del plazo que señala el Reglamento de Graduación de Magister, procedo a emitir el siguiente dictamen:

Dictamen:

Visto el expediente N° 201700000059052 de la Bachiller **RAMIREZ CUEVA, FIORI**, que solicita Dictamen para el Borrador de Tesis titulado "**ALCANCES JURÍDICOS DE LAS RELACIONES DE CONSUMO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU RESPONSABILIDAD OBJETIVA, AREQUIPA 2016**" con la que pretende optar el grado de Maestro en Derecho Civil, y, habiendo examinado su contenido y anexos, este jurado emite informe favorable al considerar que el citado borrador reúne los criterios necesarios para su posterior defensa y sustentación.

Atentamente.


Ronald Mayta Coaguila
Docente de la EPG de UCSM





Dedico esta tesis a mis padres y hermano que creyeron en mí, a ellos que esperaban mis logros en cada paso que daba hacia la culminación de mis estudios, a ellos que esperaban que lograra terminar la carrera, a ellos que apostaban a que nunca me rendiría a medio camino, a ellos que supieron que siempre lo lograría, a todos ellos les dedico esta tesis.



Buscamos la felicidad en los bienes externos, en las riquezas, y el consumismo es la forma actual del bien máximo. Pero la figura del "consumidor satisfecho" es ilusoria: el consumidor nunca está satisfecho, es insaciable y, por tanto, no feliz. Podemos buscar la felicidad en el triunfo, en la fama, en los honores.

JOSÉ LUIS ARANGUREN

ÍNDICE

RESUMEN

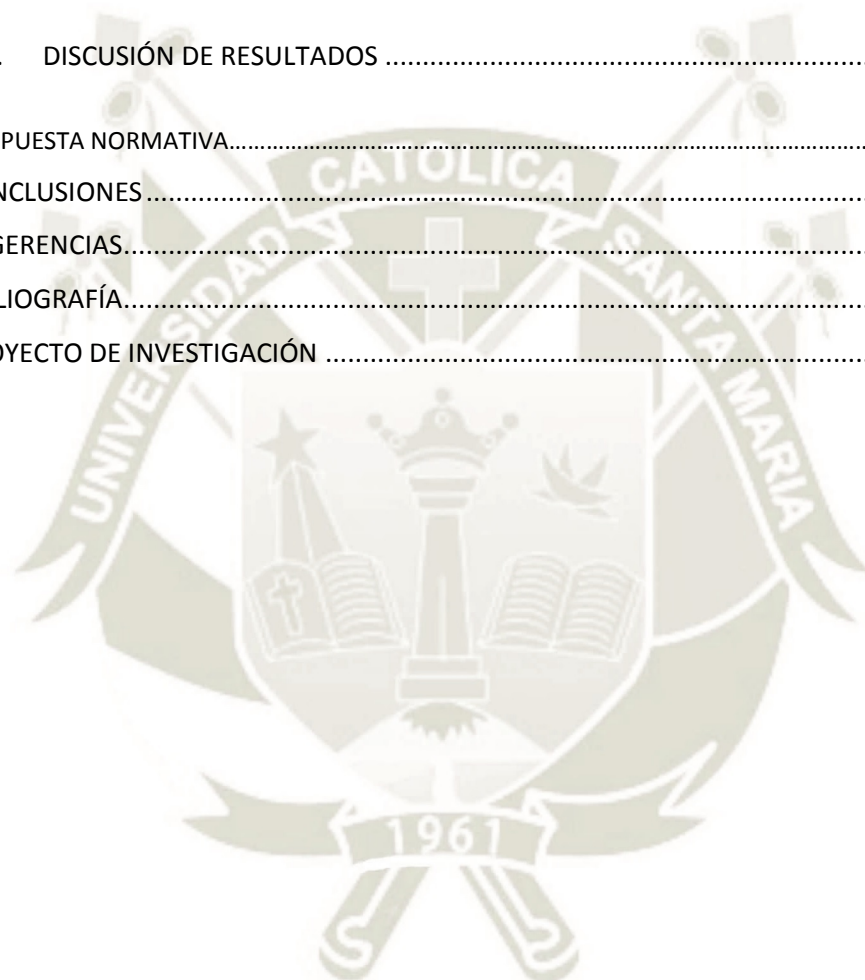
ABSTRACT

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO I: LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN EL DERECHO CIVIL PERUANO	1
1. EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA	1
2. ANTECEDENTES DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA	6
3. RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA	8
4. PROBLEMÁTICA DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA.....	12
4.1. Responsabilidad Objetiva por Bien o Actividad Riesgosa	12
4.2. El Factor de Atribución Objetivo.....	15
4.3. Responsabilidad Objetiva por Accidentes de Tránsito.....	19
5. DEFICIENCIAS DEL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CIVIL PERUANO.....	21
5.1. La Cuantificación de Daños.....	21
5.2. La Objetivación de la Responsabilidad Civil.....	27
6. RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL ÁMBITO DEL DERECHO DEL CONSUMIDOR	28
CAPITULO II: LAS RELACIONES DE CONSUMO POR ACCIDENTES DE TRANSITO	36
1. CONCEPTO DE ACCIDENTES DE TRANSITO	36
2. LAS RELACIONES DE CONSUMO EN UNA ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO	41
2.1. El Consumo como Fenómeno Social.....	41
2.2. La Soberanía del Consumidor en una Economía Social de Mercado	43
3. LA TEORÍA DEL RIESGO Y LA RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO....	44
4. NATURALEZA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO	50
5. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, LEY Nº 27181	60
6. LOS RESPONSABLES DEL DAÑO	63
CAPITULO III: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS	66
1. PRESENTACIÓN.....	66
2. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.....	67

2.1. Análisis de los procesos civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito.....	67
TABLA N° 1.....	67
GRAFICA N° 1.....	68
TABLA N° 2.....	69
GRAFICA N° 2.....	70
TABLA N° 3.....	71
GRAFICA N° 3.....	72
TABLA N° 4.....	73
GRAFICA N° 4.....	74
TABLA N° 5.....	75
GRAFICA N° 5.....	76
TABLA N° 6.....	77
GRAFICA N° 6.....	78
TABLA N° 7.....	79
GRAFICA N° 7.....	80
TABLA N° 8.....	81
GRAFICA N° 8.....	82
TABLA N° 9.....	83
GRAFICA N° 9.....	84
TABLA N° 10.....	85
GRAFICA N° 10.....	86
2.2. Análisis de los accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a diciembre del 2016	87
TABLA N° 11.....	87
GRÁFICA N° 11.....	88
TABLA N° 12.....	89
GRÁFICA N° 12.....	90
TABLA N° 13.....	91
GRÁFICA N° 13.....	92

TABLA N° 14	93
GRÁFICA N° 14	94
TABLA N° 15	95
GRÁFICA N° 15	96
TABLA N° 16	97
GRÁFICA N° 16	98
3. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	99
PROPUESTA NORMATIVA.....	104
CONCLUSIONES.....	108
SUGERENCIAS.....	109
BIBLIOGRAFÍA.....	110
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	120



RESUMEN

El presente trabajo tiene como finalidad determinar los alcances jurídicos que presentan las relaciones de consumo por accidentes de tránsito frente a la responsabilidad objetiva en lo que respecta al derecho nacional. La presente investigación pretende mejorar el desempeño de asociaciones que han sido creadas con la finalidad de fomentar la competencia en el mercado de seguros, por lo que resulta necesario que los organismos supervisores involucrados trabajen de manera conjunta y coordinada a fin de efectuar una labor de capacitación y fiscalización más efectiva.

Entonces se comenzará estudiando en un primer capítulo la responsabilidad civil objetiva en el derecho peruano que expone la problemática expuesta en esta investigación. En este capítulo tenemos la responsabilidad civil por accidentes de tránsito donde se examina el tratamiento legal que se le da a dicha situación. En un segundo capítulo las relaciones de consumo y los derechos del consumidor, es decir un repaso a la normatividad vigente, donde damos un espacio de análisis al tema propiamente dicho.

La investigación concluye con un tercer capítulo que contiene la información estadística sobre los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016 y como debe enfrentarse dicha problemática frente a los organismos reguladores.

PALABRAS CLAVE: Consumo, accidentes de tránsito, responsabilidad objetiva, relación de consumo, daños, responsables.

ABSTRACT

The purpose of this study is to determine the legal scope of consumer relations for traffic accidents, as opposed to strict liability in relation to national law. This research aims to improve the performance of associations that have been created with the aim of promoting competition in the insurance market, so that it is necessary that the involved supervisory bodies work together and coordinate in order to carry out training And more effective audit.

Then it will begin studying in a first chapter the objective civil responsibility in the Peruvian law that exposes the problematic exposed in this investigation. In this chapter we have civil responsibility for traffic accidents where the legal treatment given to said situation is examined. In a second chapter consumer relations and consumer rights, ie a review of current regulations, where we give a space of analysis to the topic itself.

The investigation concludes with a three chapter containing the statistical information on civil proceedings on compensation for damages of consumer relations for traffic accidents involving objective liability, processed in the Civil Chambers of the Superior Court of Justice of the city of Arequipa in 2015 and how to deal with this problem in front of regulatory agencies.

KEYWORDS: Consumption, traffic accidents, objective liability, consumption relationship, damages, responsible.

INTRODUCCIÓN

De una revisión preliminar de demandas en el Poder Judicial se ha podido verificar que existen pronunciamientos muy interesantes derivados de accidentes de tránsito ocurridos en la ciudad de Arequipa. Las cuestiones que merecen análisis en el presente proceso pasan por la determinación de la idoneidad de la prestación del servicio por parte de las empresas de seguros y los límites de responsabilidad que las mismas están dispuestas a asumir.

Como premisa previa se puede señalar que el sistema de responsabilidad civil y el mecanismo de seguros contra accidentes de tránsito en nuestro país tienden a determinar una responsabilidad objetiva que se supone cubre a todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufren lesiones o muerte producto del accidente de tránsito.

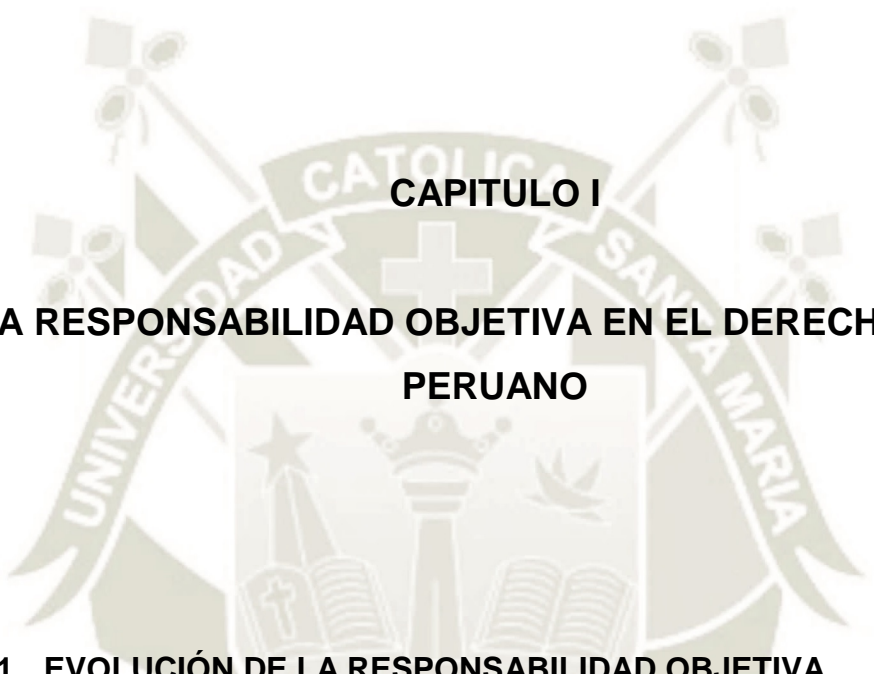
A partir de dicha premisa la investigación procura determinar si existe o no una relación de consumo entre las víctimas de accidentes de tránsito, los responsables de los vehículos automotores (conductor y dueño) y las compañías aseguradoras; y, en el supuesto que efectivamente se opte por reconocer una relación de consumo se plantearía una interrogante respecto a la amplitud de dicha cobertura.

A manera de ejemplo, en el supuesto que dos vehículos automotores (A y B) participaran de un accidente de tránsito, efectivamente el seguro obligatorio debe asumir los “costos” del accidente. Sin embargo, si el vehículo A fuera un automóvil (con seguro AFOCAT o SOAT) dedicado al servicio de taxi ocupado por el conductor y dos pasajeros, y el vehículo B fuera una motocicleta (que no contaba con seguro vigente) ocupada por el conductor y un acompañante, la discusión al margen de la responsabilidad civil derivada— se constituiría alrededor de la determinación de la existencia de

una relación de consumo y de la amplitud de la cobertura que debería brindar el seguro.

En principio se puede pensar que se trata de un caso “teorizado” sin embargo, existen interrogantes que han tenido que plantearse al momento de resolver casos (con diversos matices) que se han verificado en la realidad y que han recibido pronunciamientos incluso en segunda instancia por parte del Poder Judicial.





CAPITULO I

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN EL DERECHO CIVIL PERUANO

1. EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA

En el siglo XIX e inicios del siglo XX, era frecuente que se aplicara como regla general los criterios de atribución subjetivos basados en la culpa y que eran plasmados en los Códigos Civiles de tradición romano-germánica, como también era frecuente que, en un supuesto de responsabilidad extracontractual en la cual, de manera extraordinaria se carecía de culpa, este supuesto era regulado por leyes especiales y su aplicación se daba de manera subsidiaria, es decir, el criterio general a aplicar era la responsabilidad subjetiva.

Se suele sindicar a la segunda revolución industrial como el factor directo de la aparición de nuevos daños, principalmente, los sufrimientos por los trabajadores en el desempeño de sus labores que configuran los

denominados “accidentes de trabajo”, en una época en la que el sistema del seguro social todavía se encontraba en vía de implementación; daños que muchas veces, luego de ser atribuidos a la mala fortuna, quedaban sin ser resarcidos¹

El industrialismo y la tecnología provocarían cambios en las reglas de la responsabilidad civil, debido a los resultados ineficientes de la normatividad vigente en su momento, lo que causaba una insatisfacción en la sociedad civil. Yuri Vega señala, respecto al declive de la responsabilidad subjetiva en los supuestos mencionados, que se debió: “al demostrar su insuficiencia e injusticia para hipótesis en las cuales a las víctimas les era imposible probar la falta e inclusive, individualizar al autor del daño”².

Es así que empieza a nacer un nuevo criterio de responsabilidad, tanto de la jurisprudencia como por obra del legislador. Entre las primeras normas tenemos el artículo 2050 del Código Civil Italiano, que resultara ser fuente en mayor parte de las legislaciones y codificaciones de los países de tradición romano-germánica. Como mencionaremos más adelante, el Perú no fue la excepción, ya que contamos con el artículo 1970 del Código Civil de 1984.

En los códigos pasados la propiedad fungía de eje entorno del cual gravitaban todas las demás instituciones³. El contrato era concebido como un medio para la transferencia de la propiedad, a la par con las sucesiones por causa de muerte. Similarmente, la responsabilidad no era más que un medio para proteger la propiedad. El sistema rotaba en función de la figura

¹ FERNÁNDEZ G. y LEÓN L. Comentario al Artículo 1969. En: Código Civil Comentado. Tomo X. Lima: Gaceta Jurídica; 2007. Pág. 76.

² VEGA Y. Responsabilidad Civil y Accidentes de Tránsito. En: Derecho Privado. Lima: Grijley; 1996. Pág. 272.

³ RAMÍREZ J. Entre la Culpa y el Riesgo. A Propósito de la Responsabilidad por Accidente de Tránsito. En: Cuadernos Jurisprudenciales suplemento de Dialogo con la Jurisprudencia, N° 55. Lima: Gaceta Jurídica; 2006.

del propietario concebido como sujeto portador de un interés merecedor de tutela en cuanto objeto de un derecho absoluto e inviolable⁴.

El Código Civil francés de 1804⁵, en las disposiciones dedicadas a los delitos y cuasi delitos, en su artículo 1382, señalaba: “todo hecho humano que causa daño a otro obliga a aquel por culpa de quien ha ocurrido ello a resarcir el daño ocasionado”.

En este contexto, surgen las opiniones que consagran a la culpa como fundamento de la responsabilidad civil; es decir, el papel estelar que cumplía la teoría de la voluntad como elemento unificador de las tres instituciones fundamentales del Derecho Civil: la propiedad, el contrato y la responsabilidad civil, encontraban una comprobación en la función de la culpa en el ámbito de la responsabilidad civil. Por ello, solo un acto voluntario del hombre podía tener como consecuencia el resarcimiento⁶.

A fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, “(...) la autonomía negocial y la culpa no representan otra cosa que el momento fisiológico y el momento patológico, respectivamente, de la acción voluntaria del sujeto de derecho entendido como ‘propietario’(...)”. La culpa, como “resultado negativo de la voluntad”, viene a constituir entonces el criterio de selección de los intereses merecedores de tutela resarcitoria⁷.

Para Fernández Cruz: La culpa –en sentido estricto– será vista como “actitud síquica” y consistirá en un defecto de la voluntad que impide la

⁴ FRANZONI M. La Evolución de la Responsabilidad Civil a Través de sus Funciones. En: Estudios sobre la Responsabilidad Civil. 1ª edición. Lima: Ara Editores; 2001. Pág. 199.

⁵ VISINTINI G. Principio y Cláusulas Generales en la Normativa Italiana sobre Hechos Ilícitos. En: Responsabilidad Contractual y Extracontractual. Primera Edición. Lima: Ara Editores; 2002. Pág. 245.

⁶ FRANZONI M. La Evolución de la Responsabilidad Civil a Través de sus Funciones. Ob. Cit. Pág. 201.

⁷ FERNÁNDEZ G. y LEÓN L. Comentario al Artículo 1969. Ob. Cit. Pág. 20.

diligencia necesaria en las relaciones humanas y por eso hace que se opere imprudentemente (culpa) o que se omitan las cautelas que se tenían que adoptar (negligencia)⁸.

Coherente con el espíritu individualista de los primeros códigos, la responsabilidad civil es conceptuada como un reproche por el comportamiento; pues, solo si al emplazado podía imputársele una responsabilidad, el resarcimiento tenía lugar.

Una primera superación de este subjetivismo está en la consideración de que la culpa, sobre la que se sostiene la responsabilidad, es un culpa social; es decir, la culpa que importa al Derecho Civil es la que se manifiesta como una desviación de la conducta que la sociedad exige a toda persona para la protección de los intereses de los demás.

Otra fase de la misma evolución, que permite superar en la práctica el postulado de que no hay responsabilidad civil sin culpa, se manifiesta con la inversión de la carga de la prueba, de manera que fiel a la noción de culpa ética, y ante los cambios que reclamaba el devenir social; se crean presunciones de culpa, de tal forma que el agente del daño ha de demostrar que ha obrado con la necesaria diligencia⁹.

Desde otra perspectiva, que incentiva una abierta y total ruptura con la idea clásica de culpa, se pretende basar el nuevo fundamento de la responsabilidad en el concepto de reparación, señalan los seguidores de

⁸ CORSARO L. *Culpa y Responsabilidad Civil: La Evolución del Sistema Italiano*” En: Estudios sobre la Responsabilidad Civil. 1ª Edición. Lima: Ara Editores; 2001. Pág. 147 y ss.; FERNÁNDEZ G. *Las Transformaciones Funcionales de la Responsabilidad Civil. La Óptica Sistémica (Análisis de la Funciones de Incentivación o de Desincentivación o Preventiva de la Responsabilidad Civil en los Sistemas del Civil Law)*. En: Estudios de la Responsabilidad Civil. Primera edición. Lima: Ara Editores; 2001.

⁹ PUIG J. *Fundamentos de Derecho Civil. Tomo II - Vol. III. Primera Edición*. Barcelona: Bosch Casa Editorial; 1983. Pág. 137-142.

esta postura que la responsabilidad gira entorno a la noción de la causalidad.

A pesar de las agudas críticas que se han esbozado para combatir a la culpa como fundamento y sobre todo como criterio seleccionador de los intereses merecedores de tutela; esta se ha mantenido incólume en la codificación contemporánea. Si bien es cierto, el rol de la culpa ha sufrido severas transformaciones, ello no implica que se pueda prescindir de la misma, ya que, si la responsabilidad civil tiene como una de sus funciones incentivar o desincentivar actividades¹⁰, la culpa coadyuva al cumplimiento de dicha función, en aquellas actividades donde el desarrollo científico no permitan responsabilizar objetivamente¹¹.

El Código Civil peruano de 1936 señalaba en su artículo 1136 que: Cualquiera que por sus hechos, descuido o imprudencia, cause un daño a otro, está obligado a indemnizarla”. Interpretando esta norma, la Corte Suprema señaló que, la misma supone la comisión de actos positivos que originan el daño, o la existencia de una omisión culpable que inequívocamente constituye¹².

Siguiendo el derrotero trazado por el Código de Napoleón, el Código de 1936, fundamentó la responsabilidad en la culpa. Sin embargo, la Corte Suprema en diversos fallos emitidos durante la vigencia del cuerpo legal comentado, reconocía la existencia del riesgo como criterio de imputación al igual que la culpa¹³.

En el vigente Código la culpa ha dejado de ser el único criterio de selección de intereses merecedores de tutela, pues, ha pasado a convertirse en un

¹⁰ BULLARD A. ¿Cómo ‘Vestir un Santo sin Desvestir a Otro’? La Responsabilidad Limitada de las Sociedades y los Accidentes. En: THEMIS, N° 33. Lima: PUCP; 1996. Pág. 151-152.

¹¹ FERNÁNDEZ G. y LEÓN L. Comentario al Artículo 1969. Ob. Cit. Pág. 67.

¹² GUZMÁN F. Código Civil. Tomo II. 4ª edición. Lima: Cultural Cuzco S.A., 1982. Pág. 1295.

¹³ *Ibidem*. Pág. 1297.

criterio de imputación junto al riesgo o actividad riesgosa. De ello se desprende, que en el sistema de responsabilidad civil extracontractual normado en el Código de 1984, se han consagrado legislativamente tanto la responsabilidad subjetiva como la responsabilidad objetiva, constituyendo las mismas, cláusulas generales de responsabilidad extracontractual.

2. ANTECEDENTES DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA

A finales del siglo XIX, surge una nueva orientación al objetivismo, postulada en el derecho privado por autores como Saleilles y Louis Joserand ante los problemas prácticos que provocó el maquinismo¹⁴. Se la ha denominado responsabilidad objetiva por riesgo creado. Pues, la exigencia de la culpa del causante del daño, como requisito de la obligación de indemnizar, produjo consecuencias injustas cuando las nuevas herramientas y maquinarias, introducidas en las fábricas, causaron múltiples accidentes entre los obreros, en razón de la complejidad de aquellas y de la inexperiencia de quienes habrían de manejarlas¹⁵.

Los daños permanecían en la esfera económica de la víctima, debido a que resultaba prácticamente imposible demostrar la culpa del autor del daño; el empleador se veía favorecido al incrementar sus ganancias por el aprovechamiento de las maquinarias peligrosas, siendo el trabajador el que sufría los daños derivados del uso de esos aparatos. Por ello, buscando una mejor distribución de los costos de los accidentes, los juristas encontraron en el riesgo un nuevo criterio, que permitió responsabilizar al empleador por la producción de estos daños¹⁶.

¹⁴ RAMÍREZ L. Entre la Culpa y el Riesgo. A Propósito de la Responsabilidad por Accidente de Tránsito. En: Cuadernos Jurisprudenciales suplemento de Dialogo con la Jurisprudencia, N° 55. Lima: Gaceta Jurídica; 2006.

¹⁵ BEJARANO M. Obligaciones Civiles. Tercera edición. México D.F.: Editorial Harla; 1984. Pág. 175-177.

¹⁶ DE TRAZEGNIES F. La Responsabilidad Extracontractual. Tomo I y II, Séptima Edición, Biblioteca para Leer el Código Civil. Lima: Fondo Editorial PUCP; 2003. Pág. 75 y sgtes.

Para Leysser León¹⁷ la responsabilidad civil involucra la aplicación de una técnica, dado que se requiere la identificación de un nexo entre algo que se juzga ilícito y una persona a la cual se impondrá el resarcimiento. Ello se realiza con el recurso a ciertos criterios que tienen en cuenta, fundamentalmente, y tradicionalmente la actitud deliberada o descuidada del que terminará siendo llamado a responder.

La responsabilidad “objetiva” es, contrariamente, aquella que, en su determinación, prescinde del análisis de la conducta del responsable. En este sentido, los únicos casos de responsabilidad “objetiva” son aquellos en los cuales ni siquiera el caso fortuito o la fuerza mayor son admisibles para librar al imputado del resarcimiento que se le impone.

Tradicionalmente se ha empleado la denominación responsabilidad objetiva, la misma que forma parte del lenguaje de nuestros jueces y operadores jurídicos¹⁸.

Para la configuración de un supuesto de responsabilidad objetiva se requiere de la utilización de un bien riesgoso o peligrosos o de la realización de una actividad riesgosa o peligrosa. De ello se colige que el primer problema al que se enfrenta en la interpretación del artículo 1970⁹ es de carácter semántico, es decir, establecer los bienes y las actividades que se califican de riesgosas o peligrosas.

Para De Trazegnies¹⁹ desde el punto de vista estrictamente lingüístico no existe diferencia entre los adjetivos riesgoso y peligroso. Dado que, el primero implica “contingencia o proximidad de un daño” y del otro lado, por el segundo se entiende como “que tiene riesgo o puede ocasionar un daño”.

¹⁷ LEON L. Responsabilidad Extracontractual. Apuntes para una Introducción al Estudio del Modelo Jurídico Peruano. En: Responsabilidad Civil. Líneas Fundamentales y Nuevas Tendencias. Primera Edición. Trujillo: Normas Legales S.A.C., 2004. Pág. 27 y 28.

¹⁸ Idem.

¹⁹ DE TRAZEGNIES F. Ob. Cit. Pág. 172.

Por ello, para él, la reiteración parece obedecer más bien al deseo del legislador de que no quede duda de que todo aquello que genere la proximidad de un daño está sujeto a la responsabilidad objetiva²⁰.

Un bien no puede ser calificado de riesgoso o peligroso, debido a que, el bien jurídicamente comprende además de las cosas, a los derechos. Siendo entendido dogmáticamente como objeto de protección jurídica. Es decir, constituyen esta categoría los bienes esenciales de la persona como por ejemplo: la vida, el honor, etc. Por ello en palabras de Gastón Fernández y Leysser León– estos “bienes” no admiten, desde ningún punto de vista, ser calificados como “riesgosos” o “peligrosos”²¹.

Las cosas no tienen una aptitud intrínseca para producir daños. Estos se generan con la realización de determinadas actividades donde son utilizados. En este sentido anota Trimarchi²² en realidad “(...) la responsabilidad objetiva viene ligada a ‘actividades’ y no ha ‘cosas’ que presenten un riesgo”.

Pero aunque se admitiera que una cosa tiene una propia y autónoma potencialidad dañosa, la causa del daño, tal como apuntan Gastón Fernández y Leysser León²³, siempre será representada por una actividad peligrosa y no por la cosa en sí.

3. RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA

Como es sumamente conocido en nuestra tradición legislativa, el Código Civil de 1984 adquiere muchas influencias ya sea del Código Civil Italiano de 1942, el Código Civil Francés, el BGB Alemán, etc. Pero, resulta curioso que

²⁰ Idem.

²¹ FERNÁNDEZ G. y LEÓN L. Comentario al Artículo 1970. Ob. Cit. Pág. 94.

²² Ibídem, pág. 96.

²³ Ibídem, pág. 97.

el artículo 1970° de nuestro vigente Código Civil, el cual no tiene precedentes en nuestra codificación, tiene como fuente el artículo 2050° del Código Civil Italiano, en especial lo referido a las “actividades riesgosas o peligrosas”, pero tal semejanza no es de todo el texto, ya que este artículo (1970 del Código civil peruano) a diferencia de su par italiano, agrega la figura de los “bienes riesgosos o peligrosos”, término cuyo uso es indebido.

Esta variación es un criterio adoptado por el artículo 1384° del Código civil francés, el cual en sus orígenes no previó una responsabilidad objetiva, pero si la responsabilidad por cosas (en sí mismas) así como a las cosas manejadas por el hombre. Javier Tamayo recalca al respecto, que: ... en gran medida la figura se rige por los mismos parámetros que regulan la responsabilidad civil por el hecho de las cosas en el Derecho Francés²⁴.

El artículo 1970° dice que “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”. Analizando lo señalado por el Código Civil, notamos que el artículo 1970°, aplica el factor de atribución objetiva de la responsabilidad, es decir, se basa en el riesgo creado ya sea por la actividad a realizar o los bienes a utilizar, siendo que estos tienen una naturaleza peligrosa o riesgosa y por ello se le atribuye la responsabilidad a sus propietarios, usuarios y/o responsables de su desenvolvimiento *a priori*, sin necesidad de determinar la culpa.

En otras palabras, para que haya responsabilidad basta con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y el factor atribución en el sentido que deba tratarse de un bien o de una actividad riesgosa o peligrosa²⁵.

²⁴ TAMAYO J. La Responsabilidad Civil en el Código Civil Peruano. En: Diez Años. Código Civil Peruano, Balances y Perspectivas. Congreso Internacional. Tomo II. Lima: Universidad de Lima; 1994. Pág. 290.

²⁵ TABOADA L. La Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y el Código Civil Peruano. En: Diálogo con la Jurisprudencia, N° 6. Lima: Gaceta Jurídica; 1997. Pág. 123.

El artículo 1970° se refiere a las actividades que están destinadas a generar daños con un grado de probabilidad particularmente alto, en donde cuando se habla de una actividad riesgosa o peligrosa en la que el peligro no deriva de un acto aislado u ocasional, sino de un acto que por sí mismo resulta peligroso en cualquier momento.

Esa actividad debe ser “riesgosa o peligrosa”, es decir, no se está en los supuestos de meras actividades, sino que cuentan con ciertas cualidades. El plus con el que cuentan esas actividades, es que son potencialmente dañinas. Una clave para poder distinguir una actividad peligrosa de la que no lo es, es el tratamiento legislativo especial que lo determine como tal, como por ejemplo en la actividad minera o la distribución de electricidad.

El Análisis Económico del Derecho brinda una respuesta, aunque para ello tenga que privar al Derecho de lo que Ripert llama su “savia moral”²⁶. Los seguidores de esta corriente, como su nombre lo indica, miden las consecuencias económicas de las diversas normas jurídicas y, en base a esto, analizan su valor.

En esa medida, una norma será buena cuando tienda a lograr la más adecuada (“eficiente”) distribución de recursos; esto es, cuando asigne los recursos que invariablemente contienen las normas aquellos usos en los que alcanzan su mayor valor. Se impide así cualquier desperdicio de recursos en un mundo que los ofrece limitadamente.

El daño, entonces, desde esta postura, habrá de pasar al causante por razones económicas²⁷. De esta forma se satisface la eficiencia en tanto que

²⁶ BERCKEMEYER F. El Peligroso Mito de la Objetividad en los Fundamentos de la Responsabilidad Civil Extracontractual. En: THEMIS N° 43. Lima: 2001. Pág. 264.

²⁷ PEÑA C. Sobre los Dilemas Económicos y Éticos de un Sistema de Responsabilidad Civil. En: Derecho Civil Patrimonial. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú; 1997. Pág. 220.

hay un incremento de la riqueza general. El daño ha dejado más a la sociedad que lo que le ha quitado.

Calabresi, por su parte, señala que es el causante y no la víctima el que tiene que soportar el peso económico del daño porque él es el “cheapest cost avoider”, el que tiene las mayores posibilidades económicas (es el que puede hacerlo al menor costo en tanto que normalmente es el mejor informado) de controlar el riesgo²⁸.

Bullard escribe que la función del Derecho de la responsabilidad, como lo es la del Derecho en general en tanto que asignador de titularidades, es la de internalizar las externalidades. Esto, porque que si las personas toman en cuenta al actuar todas las consecuencias de sus acciones, tanto las beneficiosas como las dañinas, como si fueran a ser aprovechadas o sufridas, respectivamente, por ellos mismos; entonces sólo actuarán cuando estos beneficios sean mayores a sus costos y, consiguientemente, sólo se producirán daños eficientes.

Cosa contraria a la que sucede si el actor logra externalizar (colocar en otro) los costos de su acción, que es eso lo que pasaría si la víctima se queda con los daños que esta acción causa, en cuyo caso el actor únicamente tomaría en cuenta los beneficios de su actuar y realizaría así sin dudas acción es socialmente ineficientes (la sociedad pierde más de lo que gana con ellas).

Estas teorías, y otras aún más sofisticadas, parecen, como ya hemos señalado, responder satisfactoriamente –y, de hecho, desde el punto de vista práctico, del mismo modo que la culpa- a la pregunta por el porqué del traslado del daño. Tienen además, el atractivo adicional de proporcionar los juristas el “rigor científico” que Ripert hace ya buenos años los acusaba de ansiar para sus construcciones, al expulsar de sus análisis elementos de conciencia tan difíciles de medir como la culpa.

²⁸ DE TRAZEGNIES. Ob. Cit. Pág.57.

4. PROBLEMÁTICA DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA

Al margen de los cuestionamientos que los presupuestos del Análisis Económico pueden provocar como la indiferencia del criterio de eficiencia frente a la distribución de recursos²⁹ (puede ser eficiente que alguien muera de hambre o que muera simplemente o el que todo pueda ser de alguna manera traducido en términos económicos³⁰ se ubicará la investigación en dos de las antes aludidas dudas.

Como se ha visto, el Análisis Económico llega, prescindiendo de la culpa, al mismo resultado positivo (la regla acaba siendo la misma) al que se tuvo que llegar en los sistemas que se basaban en la misma. Pero, cabe entonces interrogarse acerca de la necesidad de la desaparición de la culpa como fundamento del traslado del daño, y si se puede prescindir de ella sin costos o, en todo caso, sin costos graves.

4.1. Responsabilidad Objetiva por Bien o Actividad Riesgosa

El clásico principio en virtud del cual “no hay responsabilidad sin culpa” se adaptaba perfectamente a las exigencias de una sociedad como la del siglo XVIII, de intercambios económicos relativamente modestos y carentes de un despliegue técnico apreciable³¹.

En cambio, con la revolución industrial, el nacimiento de nuevas y poderosas fuentes de peligro (vapor, energía eléctrica, energía atómica,

²⁹ CALABRESI G. Seguro de Primera Persona, de Tercera Persona y Responsabilidad por Productos: Puede el Análisis Económico del Derecho decirnos algo al respecto. En: IUS ET VERITAS. N°4. Lima: 1992. Pág. 90-100. BULLARD A. ¿Al Fondo hay Sitio! ¿Puede el Teorema de Coase Explicarnos el Problema del Transporte Público? En: THEMIS, N° 21. Lima: 1992. Pág.142.

³⁰ COOTER R. y ULEN T. Derecho y Economía. Primera Edición. México: Fondo de Cultura Económica; 1998.

³¹ FERNÁNDEZ G. y LEÓN L. Comentario al Artículo 1970. En: Código Civil Comentado. Tomo X. Lima: Gaceta Jurídica; 2007. Pág. 77.

descubrimientos de la química, empleo a gran escala de sustancias inflamables, explosivas, contaminantes, etc.) y el uso de máquinas complejas y riesgosas, se multiplican con excepcional rapidez los accidentes y los daños, que se presentan, ya no como efecto de una “culpa humana” sino como consecuencia, de las nuevas técnicas introducidas en el sistema industrial³².

La respuesta de los diversos ordenamientos jurídicos no se hizo esperar. En el caso de Francia³³, los orígenes se remontan a la primera Ley de Accidentes de Trabajo (9 de abril de 1898), como consecuencia de luchas sindicales suscitadas por el incremento de accidentes en la industria y minería. La lógica de esta ley era que el empresario es responsable de pleno derecho, sin necesidad de acreditar culpa alguna, de los accidentes debidos al trabajo de sus obreros y empleados.

Luego se suman los aportes de Saleilles y la doctrina francesa, que desarrollan la “doctrina del riesgo” estableciendo que toda actividad que crea para los demás un riesgo especial, hace al autor de dicha actividad responsable de todo daño que como consecuencia pudiera surgir, sin necesidad de indagar si hubo culpa o no de su parte. Se justificaba por un elemental sentido de justicia: si con una actividad una persona se beneficia, es justo que repare los daños que causa.

En Italia, destaca la contribución de Pietro Trimarchi (Riesgo y Responsabilidad Objetiva) donde ya se comienza a hablar de “riesgo de la empresa”. Así, el maestro italiano señalaba que, por ejemplo, se aprueba el uso de automóviles respetando ciertas normas, a pesar del riesgo inherente a tal actividad, en atención a la utilidad del transporte en general, sin detenerse a examinar la utilidad social del uso de los vehículos uno por uno

³² CIEZA J. La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de los factores de atribución o criterios de imputación. En: Actualidad Jurídica. N° 157. Lima: Gaceta Jurídica; 2003.

³³ DIEZ PICAZO L. Derecho de Daños. Madrid: Editorial Civitas; 1999. Pág. 108-125.

o la finalidad buena o mala, productiva o improductiva de cada viaje. Debido a que los jueces no tienen ni medios ni competencia para tales investigaciones y, además, no deben interferir en la administración de las empresas, es preferible la adopción de un sistema ágil, como es la atribución al empresario del riesgo de la empresa que constituye una presión económica para que la producción se racionalice desde el punto de vista social.

Es interesante la evolución de la jurisprudencia en España sobre la materia. Uno de los hitos es sin duda la sentencia del Tribunal Supremo del 30 de junio de 1959. En esta sentencia, el máximo órgano colegiado no se aparta de los postulados de la teoría de la culpa pero eleva el estándar de diligencia. Y con la sentencia del 5 de abril de 1963, sobre la muerte de un niño por electrocución debido al desprendimiento de un cable de alta tensión, donde se confirman algunas líneas que luego van a ser seguidas en estos casos: 1) La elevación del estándar de diligencia. 2) La inversión de la carga de la prueba. 3) En algunos casos poco definidos, se adopta la doctrina del riesgo.

Con respecto a la técnica legislativa empleada para regular la responsabilidad objetiva³⁴, cabe señalar que en los ordenamientos inscritos en la tradición romano-germánica, la regla legal fundamental de responsabilidad extracontractual es subjetiva, esto es, se fundamenta en la culpa del causante del daño y se encuentra reconocida en el Código Civil. Así, los supuestos de responsabilidad extracontractual objetiva, es decir, aquellos que prescinden de toda evaluación subjetiva, dirigidos a personas determinadas, se presentan como subsidiarios y regulados por leyes especiales³⁵.

³⁴ FERNÁNDEZ G. y LEÓN L. Ob. Cit. Pág. 76 y sgtes.

³⁵ *Ibidem*. Pág. 79.

4.2. El Factor de Atribución Objetivo

En la sociedad posmoderna, “las ventajas que proporciona el automotor son incuestionables. Constituye un factor de extraordinaria gravitación en la economía y un elemento indispensable para profesionales, industriales y comerciantes, así como para trabajadores, quienes pueden trasladarse a sus alejados centros de trabajo, ahorrando horas hombre para dedicarlas al proceso productivo. El transporte terrestre, igualmente, es uno de los ejes del comercio y del turismo”³⁶. Se advierte que la evolución de los vehículos automotores y su modernización y sofisticación que incluye el alcance de velocidades apreciables constituye uno de los rubros de bienes peligrosos que ocasionan el mayor número de accidentes³⁷. El uso de vehículos automotores a lo largo de los dos últimos siglos ha determinado una inagotable fuente de peligros (posibilidad de generar daños), sin embargo, esta actividad hace ya muchas décadas ha sido aceptada socialmente.

Efectivamente, el desarrollo de la tecnología y la ciencia en materia de vehículos ha permitido que la sociedad acepte este tipo de actividad como socialmente útil aceptando implícitamente muertes o accidentes que pudiesen producirse, sin embargo, es mayor el peso que se otorga al ahorro de tiempo, comodidad, consecución de fines inmediatos que a la eventual y al mismo tiempo cierta posibilidad de accidentes y las consecuencias de muerte y lesiones que estos acarrear. En conclusión, la preferencia al avance y el desarrollo frente a la protección total pero al mismo tiempo irreal y retrógrada³⁸.

En la doctrina nacional, Mesinas Montero señala que en atención a que “los vehículos automotores se consideran bienes riesgosos, la responsabilidad

³⁶ VEGA Y. Derecho Privado. Tomo I. Lima: Ed. Grijley; 1996. Pág. 275 y 276.

³⁷ *Ibíd.* Pág. 275.

³⁸ CIEZA J. La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de los factores de atribución o criterios de imputación”. En: Actualidad Jurídica. N° 157. Lima: Gaceta Jurídica; 2003.

que surge por un accidente de tránsito es objetiva, conforme a lo establecido por el artículo 1970° del Código Civil³⁹. Llama la atención que Mesinas Montero considere que se da una responsabilidad objetiva por bien riesgoso y, a la vez, por actividad riesgosa. Es decir, parte de la premisa que los automóviles son en sí mismos, bienes riesgosos, pero que, además, el conducir un vehículo automotor es una actividad riesgosa. Estas dos circunstancias concurrentes fundamentarían la responsabilidad objetiva. Considero que el automóvil en sí mismo considerado, entendido como cosa o bien mueble no es un bien riesgoso, sin embargo, puesto en funcionamiento y entrando en circulación, se torna en un bien o cosa riesgosa.

El autor citado señala como elemento justificativo de la responsabilidad objetiva en materia de accidentes de tránsito que⁴⁰: Esta opción legislativa se justifica, en primer lugar, por el riesgo que llevan inherente dichos vehículos dados los recurrentes daños que se generan con su empleo, pero además porque la gravedad y la frecuencia de los accidentes de tránsito en general hacen ineficiente la aplicación de un régimen de responsabilidad subjetiva, en el que quien padece el daño tendría que probar en todos los casos la culpa del agente, lo que en este tipo de accidentes es muy dificultoso.

Si bien la primera razón esgrimida es atendible, se puede discrepar con el autor cuando señala que si se aplica la responsabilidad subjetiva la víctima tendría que probar la culpa. Se debe tener presente la muy peculiar cláusula general de responsabilidad subjetiva, contenida en el artículo 1969: “Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor”. Así, se establece una presunción de culpa e inclusive de dolo.

³⁹ MESINAS F. Responsabilidad civil por accidentes de tránsito. La instauración del seguro obligatorio. En: Actualidad Jurídica. Tomo 84-B. Lima: Gaceta Jurídica; 2000. Pág. 79-84.

⁴⁰ *Ibidem*. Pág. 80.

Espinoza Espinoza⁴¹ señalaba, que según el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 (07 de octubre de 1999), la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito es objetiva y solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre⁴². Sobre los supuestos de ruptura del nexo causal, el autor citado señala que⁴³: Existen en el ordenamiento especial de responsabilidad civil por accidentes, supuestos que configuran casos de concurrencia de responsabilidad o ruptura del nexo causal, según el grado de imprudencia de la víctima y de participación del conductor. En materia de ruptura del nexo causal, cabe aplicar, sobre la base de una interpretación sistemática, el artículo 1972° del Código Civil Así, quien conduce un automóvil o es su propietario, no será responsable si acredita que el daño se debió a caso fortuito, hecho de un tercero o de la propia víctima”.

Espinoza, en lo referente al hecho de la víctima, comenta el caso de un menor de 17 años que, para evadir una redada que hacía la policía, se echó a correr en medio de la vía expresa a la altura del Puente Angamos en Surquillo y fue atropellado por un automóvil. El menor quedó seriamente lesionado y los padres demandaron al propietario y al conductor del vehículo. Mediante resolución del 18/12/95, el Vigésimo Noveno Juzgado Especializado en lo Civil de Lima, declaró fundada en parte la demanda, por concepto de daño moral a los padres (el menor falleció durante el proceso) la cantidad de tres mil dólares americanos o su equivalente en moneda nacional, más intereses. Sin embargo, esta resolución fue revocada por sentencia del 28/06/96, por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de

⁴¹ ESPINOZA J. Derecho de la Responsabilidad Civil. Quinta edición. Lima: Gaceta Jurídica; 2007. Pág. 441-466.

⁴² Idem.

⁴³ ESPINOZA J. Ob. Cit. Pág. 445.

Lima, por entender que se trataba de un supuesto de ruptura del nexo causal⁴⁴.

Para el caso de la concausa se cita el caso de un joven de diecisiete años de edad que, al cruzar la calzada por delante de un vehículo sobrepasado, impactó con otro. Con respecto a los grados de intoxicación alcohólica, el artículo 1º del D.S. N° 026-2002-MTC (19/06/02), modificó, entre otros, el artículo 307º del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y modificado por los Decretos Supremos N° 012-2002-MTC y 022-2002-MTC, de la siguiente manera: El grado de intoxicación alcohólica sancionable a los titulares de licencias de conducir de todas las categorías que sean intervenidos por la autoridad de control conduciendo vehículo automotor, se establece en 0,50 grs. / lt.

En la doctrina nacional, Taboada Córdova⁴⁵, quien, antes de la vigencia de la Ley General de Transportes Terrestre, argumentó jurídicamente la aplicación de la responsabilidad objetiva para el caso de accidentes de tránsito. Así, señalaba que: La responsabilidad civil por accidentes de tránsito debe ser regulada y establecida en base al artículo 1970º del Código Civil, es decir, que se trata de un supuesto de responsabilidad civil extracontractual objetiva fundamentada en el factor de atribución denominado “riesgo”. En tal supuesto, se hace abstracción de cualquier referencia a la culpabilidad, es decir, al aspecto subjetivo del autor del daño causado a la víctima, pues basta con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y el factor de atribución en el sentido que deba tratarse de un bien o de una actividad riesgosa o peligrosa.

Es fundamental el aporte de Taboada que, ya en su momento, antes de la dación de la Ley General de Transporte Terrestre, argumentaba con claridad

⁴⁴ *Ibídem*. Pág. 451.

⁴⁵ TABOADA L. La Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y el Código Civil Peruano. En: *Diálogo con la Jurisprudencia*. N° 6. Lima: Gaceta Jurídica; 1997. Pág. 123.

la opción en la materia, descartando de plano la aplicación analógica de cualquier responsabilidad indirecta, ya que en nuestro Código Civil, a diferencia del Código Civil francés, sí está regulada la responsabilidad civil extracontractual subjetiva (artículo 1969) y objetiva (artículo 1970) y es cualquiera de estas opciones la que se tendría que aplicar en materia de accidentes de tránsito. Taboada Córdova, opta por el sistema objetivo de responsabilidad civil extracontractual, no solamente por considerar que los automóviles son un riesgo adicional sino fundamentalmente porque se deja de lado o se hace irrelevante la posibilidad de acreditar por parte del dañante la ausencia de culpa. Con esta opción del sistema objetivo basado en la idea del riesgo creado, es suficiente probar el daño causado a la víctima y la relación de causalidad, tomando en consideración los supuestos de ruptura del nexo causal y de concausa que hemos visto líneas arriba.

4.3. Responsabilidad Objetiva por Accidentes de Tránsito

Es necesario que los operadores del Derecho analicen categorías conceptuales como accidente, riesgo, caso fortuito, bienes o cosas riesgosas, actividades riesgosas y peligrosas para comprender mejor y responder eficientemente ante casos concretos⁴⁶.

Existen trabajos importantes para acometer esta tarea, pero por su claridad y agudeza la investigación de Fernando de Trazegnies es singularmente esclarecedora⁴⁷ y señala acertadamente que: El problema debemos analizarlo desde la perspectiva de los fines de la responsabilidad extracontractual. ¿Para qué sirve la responsabilidad? ¿Qué se propone estableciendo relaciones de causalidad, factores de imputación y reparaciones? ¿Cuáles son los objetivos del sistema? Pienso que la

⁴⁶ CIEZA J. La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de los factores de atribución o criterios de imputación. En: Actualidad Jurídica. N° 157. Lima: Gaceta Jurídica; 2003.

⁴⁷ DE TRAZEGNIES F. La Teoría Jurídica del Accidente En: Negocio Jurídico y Responsabilidad Civil. Estudios en Memoria del Profesor Lizardo Taboada Córdova. Lima: Editorial Grijley; 2004.

finalidad primordial del sistema de la responsabilidad extracontractual es siempre la reparación de la víctima. Para decirlo en términos de Calabresi, el objetivo fundamental es reducir los costos del accidente⁴⁸. Reflexión fundamental en el autor citado es la de los “riesgos sociales”, que tienen que ser respondidos con una “distribución social de la reparación” aludiendo a los sistemas de seguros tanto obligatorios como convencionales.

La razón real –señala De Trazegnies– oculta tras los pliegues de esa idea de la culpa, es que estamos ante problemas que afectan a la sociedad toda y que, por tanto, es la sociedad toda quien tiene de alguna manera que responder frente a estas situaciones. Por consiguiente, la justificación de la responsabilidad no se encuentra propiamente en el riesgo individual sino en el hecho de que estamos frente a situaciones que la sociedad como un todo tiene que enfrentar. En otras palabras, frente a riesgos que son propiamente sociales, tenemos que enfrentar sus consecuencias con una distribución social de la reparación⁴⁹.

Finalmente, la jurisprudencia nacional todavía confunde, los factores de atribución en materia de responsabilidad civil por accidentes de tránsito. La responsabilidad civil por accidentes es de naturaleza objetiva ya no solamente por la argumentación doctrinal que lleva a aplicar para estos casos el artículo 1970º del Código Civil; sino esencialmente porque este asunto ha sido definitivamente zanjado con la dación de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 (7 de octubre de 1999), que expresamente preceptúa que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito es objetiva y solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre.

⁴⁸ DE TRAZEGNIES F. Ob. Cit. Pág. 861 y 862.

⁴⁹ *Ibidem*. Pág. 866.

Es indispensable que nuestros tribunales tomen en consideración la legislación, doctrina y jurisprudencia nacional y comparada en tan atribulada materia para así poder responder de manera más eficiente a las exigencias de esta sociedad globalizada.

5. DEFICIENCIAS DEL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CIVIL PERUANO

Un tema de permanente preocupación para los operadores del Derecho ha sido fijar un tratamiento legal adecuado de la responsabilidad civil por los daños y perjuicios, materiales y personales, que surgen como consecuencia de los constantes accidentes de tránsito, principalmente cuando se producen graves e irreparables daños en la entidad física o psicológica de una persona o incluso su muerte.

Se ha buscado así implementar los mejores mecanismos para que las víctimas de accidentes de tránsito no queden desamparadas al no poder acceder a un resarcimiento oportuno y suficiente por los daños sufridos; sin embargo el sistema todavía es deficiente por la difícil predictibilidad de las decisiones judiciales que recurriendo al ejercicio de potestades discrecionales ha emitido decisiones contradictorias. A continuación se concretan en cuatro aspectos las principales deficiencias que se buscan abordar en la investigación.

5.1. La Cuantificación de Daños

El tema de la cuantificación de daños es un tema problemático, ya que involucra cuestiones que hacen a la justicia práctica de todos los días pero también revelan la presencia de criterios ocultos en la toma de decisiones y de cuestiones que manifiestan una ideología en temas filosóficos⁵⁰.

⁵⁰ GARRIDO L. La Cuantificación de Daños. Un Debate Inconcluso. En: Dialogo con la Jurisprudencia. Tomo N° 106. Lima: Gaceta Jurídica; 2007.

Si bien existen normas abiertas o principios generales que deben aplicarse a los diferentes supuestos, en el fondo la cuestión de quién debe soportar el daño, cuál es el límite de la reparación, cuál es su extensión resarcible, quiénes son los legitimados para reclamar y a quiénes puede serle reclamado, son extremos de hecho que en cada caso debe determinar el juez de la causa en la mayoría de los supuestos dañosos, a menos que estemos en la previa determinación por el legislador (tarifación).

Cooter y Ulen, autores referenciales en temas de economía de la responsabilidad civil, sostienen que en el cálculo de los daños compensatorios frente a la disyuntiva de estar muerto o vivo e invalido, la víctima y la familia prefiere lo segundo, con un ejemplo demuestra que la primera solución es menos ruinoso para el patrimonio del dañador poniéndolo bajo el título “afortunadamente para mi cliente la víctima murió”⁵¹. Como sostiene López Mesa, la responsabilidad civil no es solo un asunto de a dos: dañador y dañado⁵², la responsabilidad civil se contempla como un fenómeno global donde hay que ponderar las consecuencias que tiene en el conjunto de la sociedad y se necesario también señalar, como hace Rivera, que está en juego la seguridad jurídica ya que al cotejar sumas otorgadas por las sentencias de distintos tribunales⁵³ se observa que difieren muchas veces enormemente o consagran rubros indemnizatorios con nombres diferentes.

En el Derecho comparado, sobre todo en el tema de los daños a las personas⁵⁴, se encuentra frente a la cuestión de indemnizar y cuantificar

⁵¹ COOTER R. y ULEN T. Derecho y Economía. Primera Edición. México: Fondo de Cultura Económica; 1998. Pág. 438.

⁵² LÓPEZ M. y TRIGO F. Tratado de la Responsabilidad Civil. Tomo V. Buenos Aires: Ed. La Ley; 2004. Pág. 3.

⁵³ RIVERA J. Cuantificación Legal y Judicial. En: Revista de Derecho de Daños. Volumen 1. Lima: 2001. Pág. 15 y ss.

⁵⁴ ANDORNO L. La Limitación Cuantitativa en el Derecho Comparado. En: Revista de Derecho de Daños. Volumen 1. Lima. 2001. Pág. 245 y ss.

daños: a) sistemas de baremos; b) los de apreciación judicial, y c) la existencia de los fondos de compensación.

Un baremo (*barème*) ha sido concebido tradicionalmente como una tabla o un cuadro que permite decidir de manera taxativa que a cierto tipo de lesiones le corresponde determinada indemnización. En Europa, desde hace años, se plantea el tema de la baremización de los daños corporales⁵⁵. Los baremos han sido utilizados como mecanismos meta jurídicos de homogeneización de las decisiones judiciales, se dice que uno de sus objetivos principales es tasar la prueba de los daños para reducir drásticamente la dispersión en los montos indemnizatorios, esto se da a cambio de sacrificar o limitar la competencia del Poder Judicial en el conocimiento y decisión de las causas.

Según los casos, se deducirán de la aplicación del baremo indemnizaciones en dinero o puntos; con respecto a estos últimos, pueden surgir de desarrollos de acuerdos sobre incapacidad de peritos o surgen de una decisión potestativa del legislativo o de una reglamentación del ejecutivo. Ante el acaecimiento y el reclamo efectuado por un daño el juez debe comprobar primero si es un daño resarcible, de ser así, que parte del daño resulta indemnizable ya que el derecho establece por regla un sistema de imputación de las consecuencias y en nuestro caso contamos con normativa específica.

Por ello la indemnización integral que tanto se defiende alude a la máxima cobertura dada por un ordenamiento jurídico y reconocido por sus intérpretes, por ello, muchas veces un daño material no siempre coincide con lo que la ley o la doctrina denomina daño jurídico resarcible. Esto motiva una tensión entre los nuevos supuestos dañosos de una sociedad cambiante

⁵⁵. MARTÍN M. ¿Hacia un baremo europeo para las indemnizaciones de los daños corporales? Consideraciones generales sobre el proyecto Busnelli-Lucas. En: Revista de Derecho Patrimonial, N° 8. Lima: 2002. Pág. 21-34.

y una estructura legal menos dinámica que debe adecuarse a estas nuevas situaciones por vía de interpretación judicial.

Los fondos de compensación como los que funcionan en Nueva Zelanda o los Fondos de Garantía franceses, merecen una consideración especial por su estructura, funcionamiento y la cobertura pero como rasgos comunes podemos señalar la celeridad en el cobro de las indemnizaciones y la fuente colectiva que nutre a dichos fondos, como es un tema apasionante pero que excede el marco del presente trabajo nos permitimos remitir para más detalles a Andorno, Pietro Molinero⁵⁶ y a Garrido Cordobera⁵⁷.

Es sumamente importante que haya un apego a las circunstancias del caso y a las particularidades del mismo dado que el juez debe adecuar necesariamente las normas y los alcances de la responsabilidad a las circunstancias de persona tiempo y lugar. Por supuesto que la valuación del daño se determina al momento de la sentencia (deuda de valor) y que el juez debe fundamentar la cuantificación efectuada. Al respecto López Mesa sostiene que es un acto de discrecionalidad relativa, sujeto a pautas y que deben ser explicitadas en los fundamentos del fallo⁵⁸.

La existencia de montos disímiles para situaciones análogas lleva a la necesidad de discernir acerca de las causas de tal situación, lo que conduce necesariamente a los criterios ocultos que inspiran las sentencias, que encierran alto grado de subjetividad⁵⁹.

La fundamentación de la sentencia no puede consistir en expresiones meramente declamatorias o discursivas sino que debe indicar

⁵⁶ PRIETO R. El sistema de compensación de daños personales de Nueva Zelanda. En: Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. Año 9, Nº. 1. Lima: 2007. Pág. 17-43.

⁵⁷ GARRIDO L. Los Daños Colectivos y La Reparación. Buenos Aires: Editorial Universidad; 1993.

⁵⁸ LÓPEZ M. y TRIGO F. Tratado de la Responsabilidad Civil. Tomo V. Buenos Aires: Ed. La Ley; 2004. Pág. 25 y ss.

⁵⁹ IRIBARNE H. De los Daños a la Persona. Buenos Aires: Ediar; 1993. Pág. 45 y ss.

concretamente por qué a esa víctima se la indemniza y el porqué del alcance indemnizatorio. Entra a jugar aquí o a ponderarse los hechos que se consideran por el juzgador como relevantes para el caso y su concreta magnitud o alcance para justificar así o fundar la decisión adoptada en cuanto a la reparación.

Cooter y Ulen sostienen que el pago de los daños compensatorios trata de restablecer a la víctima para ubicarla en el punto de indiferencia que ocupaba antes del acto dañoso, pero hay situaciones en las que esto no se da. Es repugnante la idea de que una persona se pudiera sentir indiferente entre el dinero que obtendría por la pérdida de un hijo o la vida de este, es por ello que en estos supuestos se utiliza la equivalencia del riesgo como método para valuar los daños, (el juzgador debe considerar el riesgo razonable y debidamente conocido, la probabilidad de que ocurra, el costo de precaución) la eficiencia requiere que se tomen precauciones adicionales hasta que la carga sea igual al cambio de la probabilidad multiplicado por la pérdida⁶⁰.

Si bien la noción de equidad de por sí es compleja Castan Tobeñas señala que “Equidad es el criterio de justicia individualizado y adecuado a las particularidades de cada caso concreto, pero adaptado también a los ideales jurídicos de una sociedad y sobre todo a los principios supremos del Derecho”⁶¹.

Los modelos diseñados para analizar el efecto de las distintas reglas de responsabilidad sobre la conducta humana distinguen la existencia de dos tipos de agentes: dañadores y víctimas. Se diferencian las situaciones en las

⁶⁰ COOTER R. y ULEN T. Ob. Cit. Pág. 436.

⁶¹ CASTAN J. La Idea de Equidad y sus Relaciones con otros Conceptos Morales y Jurídicos. Citado por VALLET J. Lo Justo, lo Equitativo. En: Estudios sobre Fuentes del Derecho y Método Jurídico. Madrid: Editorial Montecorvo; 1982.

que los individuos son extraños de aquellas en las que existe una vinculación contractual entre ellos.

En particular resulta interesante el caso que se plantea cuando el dañador es una empresa y la víctima su cliente. En todos los casos se asume que los agentes toman decisiones guiados por la maximización de sus utilidades esperadas y se supone, en general, que son neutrales frente al riesgo.

Desde una perspectiva normativa y para evaluar los distintos sistemas de responsabilidad, se plantea como objetivo maximizar una función de bienestar social de la que se deduce el costo provocado por la ocurrencia de hechos dañosos. Este costo se compone, en principio, de tres elementos: la pérdida causada por el hecho o el daño propiamente, el costo de prevención y el costo de administrar el sistema de responsabilidad civil.

Cuando sólo la conducta de una de las partes afecta el riesgo de ocurrencia del daño (generalmente el dañador) se hace referencia a daños unilaterales, o -mejor expuesto- “de causación unilateral”, mientras que si ambos agentes inciden en la probabilidad y severidad del daño y a través de sus conductas pueden modificar la situación, se hace referencia a daños bilaterales (“de causación bilateral”). Suponiendo que la probabilidad y severidad del hecho dañoso puede ser influida por la conducta de las partes, ambos agentes deben tomar dos tipos de decisiones: ¿Qué nivel de precaución van a adoptar para realizar la actividad? y ¿Qué nivel de actividad van a realizar?

La versión más sencilla de este tipo de modelos corresponde al caso de daños de causación unilateral entre extraños en los cuales el nivel de actividad permanece constante y es el nivel de precaución el único determinante del riesgo. El problema que se plantea es encontrar el nivel de precaución que minimice el costo total del accidente, teniendo en cuenta que un aumento en el nivel de precaución reduce el riesgo del accidente e incrementa el costo de la precaución.

5.2. La Objetivación de la Responsabilidad Civil

Dice Trazegnies y el discurso clásico de la doctrina respecto de la historia de la responsabilidad extracontractual y el nacimiento de la objetividad en el sistema⁶² que la objetivación de la responsabilidad civil hubo de darse porque la revolución industrial creó riesgos elusivos que “no permiten encontrar con facilidad al causante si es que existe alguno”. Insinúa con esto último que el desarrollo tecnológico posibilitó la creación de daños en los que no habría culpa alguna⁶³.

Ahora, si un hombre daña a otro, en Roma o en la sociedad tecnologizada del siglo XXI, o lo hace porque quiere, o lo hace sin querer - alguna otra opción, después de Aristóteles, es imposible. Y si lo hace a pesar de no quererlo será porque no tomó las precauciones suficientes para no hacerlo. Y nada más. Si las tomó y “lo daño igual”, entonces quiere decir que, en realidad, la víctima fue dañada por una fuerza externa, que escapaba al control y resistencia del “causante”, lo que equivale a decir que no fue él quien la dañó sino un poder proveniente de lo que en Derecho se conoce como “caso fortuito”, “fuerza mayor”, “hecho determinante de un tercero” o “imprudencia de la víctima”.

Una vez decidida una regla de responsabilidad tal vez por motivos de eficiencia esta también es empleada para favorecer objetivos distributivos. Una vez más, los accidentes ofrecen un buen ejemplo. En ese ámbito la compensación otorgada ha variado claramente con los objetivos distributivos de la sociedad, y no puede ser explicada sólo en términos de dar a la víctima, tanto como sea posible, un equivalente objetivamente determinado del precio en que ella habría “vendido” aquello que le fue quitado.

⁶² MAZEAUD H. y LEÓN J. Lecciones De Derecho Civil. Parte Segunda Volumen IV. Buenos Aires: Ediciones Jurídicas Europa-América; 1960. Pág. 17.

⁶³ CALABRESI G. El Coste de los Accidentes. Análisis Económico y Jurídico de la Responsabilidad Civil. Primera Edición. Barcelona: Editorial Ariel; 1984. Pág. 91.

Muchos autores coinciden en reconocer que la objetivación permite implementar mecanismos de compensación más efectivos a la víctima; sin embargo, compensaciones efectivas a la víctima pueden traer también cargas excesivas en la persona propietaria o quien conducía el vehículo automotor. Por ello, implementar de manera mecánica un sistema de responsabilidad objetiva probablemente no sea la solución más eficiente.

6. RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL ÁMBITO DEL DERECHO DEL CONSUMIDOR

En el Perú, el Código de Protección y Defensa del Consumidor, estipula una serie de normas que de una u otra manera establecen disposiciones de responsabilidad civil por los daños que el empresario proveedor cause a los consumidores en la comercialización de sus bienes y servicios. En efecto del artículo 100 pueden eventualmente derivarse responsabilidad civil por haber generado falsas expectativas respecto a la promoción u oferta publicitada de determinado bien o servicio o por los daños ocasionados por el incumplimiento de la oferta publicitaria; el artículo 30 obliga a reponer el producto devolver la cantidad pagada en exceso cuando exista discrepancia entre la cantidad supuestamente vendida y la cantidad efectivamente entregada; el mismo razonamiento tienen los artículos 101, 102, 103.⁶⁴

La norma ha efectuado un tratamiento riguroso del tema de la responsabilidad civil en su título “De las Responsabilidades frente a los Consumidores”, y en este sentido la ley aborda la responsabilidad civil por productos defectuosos estableciendo que el proveedor es responsable de los daños y perjuicios causados a la integridad física de los consumidores o a sus bienes por los defectos de sus productos y se considera que un producto es defectuoso cuando no ofrece la seguridad a que las personas

⁶⁴ DURAND J. El derecho del consumidor y sus efectos en el derecho civil, frente a la contratación de consumo en el mercado. En Revista VOX JURIS. Lima: 2012. Pág. 117. (Consultado el 20-12-2016) Disponible en: http://www.juliodurandcarrion.com/pdf/publicacion_uno.pdf

tienen derecho, tomando en consideración todas las circunstancias, como el diseño del producto; la manera como ha sido puesto en el mercado, su apariencia, su marca, la publicidad referida a la misma o el empleo de advertencias o instrucciones; el uso previsible del producto; los materiales, el contenido y la condición del producto, entre otros.⁶⁵

La ley establece también el carácter omnicomprensivo de la responsabilidad civil y en tal sentido expresa que la indemnización comprende todas las consecuencias causadas por el defecto, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral y que la responsabilidad de los diversos proveedores de un producto es solidaria, sin perjuicio obviamente de que cada proveedor tiene el derecho de repetir contra aquel que le suministró el producto defectuoso causante de los daños; de manera que la omisión de información por parte del proveedor, en especial de las instrucciones o advertencias, determinan responsabilidad civil en tanto que el producto defectuoso se constituye en la causa adecuada de los daños que eventualmente sufre el consumidor, en cuyo caso no es necesario analizar la culpa del proveedor, quien debe responder objetivamente por el daño causado.⁶⁶

La Autoridad Nacional de Protección del Consumidor en el Perú (Indecopi) a través de su Comisión de Protección del Consumidor y de su actual Sala de Protección del Consumidor del Tribunal del Indecopi, no tenía facultades para pronunciarse sobre la pretensión de medidas correctivas solicitadas por un consumidor afectado, porque se entendía que estas tenían un carácter indemnizatorio y esta facultad es propia del poder Judicial. Sin embargo la Ley 27311 del año 2003 otorgó a la Comisión la facultad de ordenar, entre otras medidas la reposición y reparación de productos, la devolución de la contraprestación pagada por el consumidor o cualquier otra medida que tenga por objeto el reponer el estado de las cosas hasta antes de la

⁶⁵ Idem.

⁶⁶ DURAND J. El derecho del consumidor y sus efectos en el derecho civil. Ob. Cit. Pág. 118-

producción del daño. Algunos autores consideran a estas medidas como un resarcimiento del daño dadas las expectativas económicas del consumidor y las consideran como eventuales indemnizaciones por especie para resarcir el daño emergente y propugnan una corriente de opinión para otorgarles este carácter; sin embargo creemos que en el actual contexto normativo, las medidas correctivas no tienen ese carácter, porque las indemnizaciones responden otros criterios y solo pueden ser fijadas por mandato judicial, caso contrario deberá modificarse toda la dogmática civil sobre la responsabilidad para trasladar este tema a los órganos administrativos.⁶⁷

El artículo 101 del Código en referencia señala que los proveedores son objetivamente responsables por infringir las disposiciones contenidas en la ley y que los proveedores infractores podrán ser sancionados con una amonestación o multa de hasta 500 Unidades Impositivas Tributarias (US 500,000 aproximadamente), sin perjuicio de las medidas correctivas que correspondan para revertir los efectos que las conductas infractoras hubieran ocasionado o para evitar que éstas se produzcan nuevamente en el futuro. El debate es si se trata de responsabilidad civil objetiva o de responsabilidad administrativa. En nuestra opinión la ley contempla un principio de responsabilidad objetiva y en tal sentido un proveedor infractor responderá administrativamente por la infracción las normas de protección del consumidor, pero a su vez responderá también objetivamente si a consecuencia de la infracción administrativa ha causado daños al consumidor en cualquiera de sus dimensiones, es decir daños materiales o patrimoniales y daños personales.⁶⁸

El Código de Protección y Defensa del Consumidor del Perú, en esta materia es innovadora y marca la pauta en las legislaciones de la región y en ese sentido está a la vanguardia, al estatuir normas tanto de responsabilidad civil contractual, como extracontractual y en el caso de productos

⁶⁷ Idem.

⁶⁸ Idem.

defectuosos la responsabilidad extracontractual permite dirigirse contra el comerciante o distribuidor, el proveedor, el fabricante o importador. No obstante creemos que la responsabilidad civil es una sola, dado que el denominador común de ambos tipos de responsabilidad estriba en la antijuridicidad, la obligación legal de indemnizar los daños, la relación de causalidad y los factores de atribución, con diferencias de matiz en su regulación legal. Para Taboada Córdova (2000) la actual regulación del Código Civil peruano no es impedimento para estudiar el sistema de responsabilidad civil desde una óptica unitaria, en la medida en que se respeten las diferencias de orden legal existentes.⁶⁹

El artículo 100 del Código de Protección y Defensa del Consumidor del Perú es una norma especial, de aplicación a las relaciones de consumo que establece la responsabilidad civil por productos defectuosos en tanto que los productos no ofrezcan las garantías de seguridad y pongan en riesgo la integridad física del consumidor por falta de información sobre instrucciones de uso o advertencias, lo que se relaciona con el artículo 9 de la ley que señala que los productos puestos a disposición del consumidor no deben conllevar riesgo injustificado o no advertido para su salud o seguridad la de sus bienes, agregando que los riesgos previsibles deben advertirse, así como señalarse el correcto modo de utilización del producto. Es decir, si el producto conlleva un riesgo y no se informa, éste es defectuoso, si el producto tiene determinada forma de uso y no se informa, éste es defectuoso porque se torna inseguro, he aquí donde radica el acto antijurídico como uno de los elementos de la responsabilidad civil.⁷⁰

La responsabilidad es objetiva en tanto que no se requiere demostrar la culpa del proveedor, sino solamente el riesgo creado como factor atributivo de la responsabilidad civil, en virtud del cual se atribuye el daño al proveedor que oferta los productos en el mercado y que potencialmente pueden causar

⁶⁹ DURAND J. El derecho del consumidor y sus efectos en el derecho civil. Ob. Cit. Pág 119.

⁷⁰ Idem.

daño por deficiencias de información, uso inadecuado o falta de advertencias, prescindiendo de la subjetividad del agente, centrando el debate en la reparación del daño causado.⁷¹

Probado el defecto de información y el nexo causal, responde el proveedor. La relación causal debe ser de causa adecuada es decir de una conducta que sea capaz de producir el daño, donde entran en juego factores como la naturaleza del defecto, las instrucciones o advertencias, la intensidad del riesgo creado, la previsibilidad del uso inadecuado, et tipo de lenguaje empleado, etc. El consumidor debe probar que el daño sufrido es a consecuencia del defecto y que hay un nexo causal entre el defecto y los daños, por lo que se debe demostrar que si el defecto no hubiera existido, el daño no se hubiera producido, porque la causalidad adecuada supone que el daño es resultado esperado en circunstancias normales del defecto, es decir que el defecto es idóneo para producir daños.⁷²

El incumplimiento de las disposiciones legales establecidas al respecto en la normas de consumidor determina la responsabilidad administrativa del proveedor, sin embargo para que el sistema de protección del consumidor funcione adecuadamente y pueda ser eficiente y eficaz es necesario no solo la aplicación de sanciones administrativas a cargo de las autoridades como en el caso del Perú, el Indecopi, sino también de normas de responsabilidad civil a cargo del Poder Judicial y que otorguen indemnizaciones para reparar de manera integral los daños y perjuicios sufridos por los consumidores a consecuencia de la oferta de productos y servicios defectuosos, de manera que la tutela jurídica del consumidor no solo quede en la esfera del órgano administrativo, sino que también se traslade al ámbito judicial donde un trabajo idóneo de los jueces en esta materia sin duda complementarían el sistema de protección.⁷³

⁷¹ Idem.

⁷² DURAND J. El derecho del consumidor y sus efectos en el derecho civil. Ob. Cit. Pág 120.

⁷³ Idem.

Existe una falta de aplicación por parte de los órganos jurisdiccionales peruanos del artículo 100 del Código de Protección y Defensa del Consumidor , sobre responsabilidad civil por productos defectuosos, toda vez que los jueces a pesar de ser esta norma idónea y especializada, prefieren aplicar las regulaciones contenidas en el Código Civil, generando a veces debates inocuos sobre el tema, afectando los derechos de los consumidores, quienes a veces paradójicamente han obtenido ya una resolución favorable en la vía administrativa.⁷⁴

Al respecto, no obstante la existencia de un régimen especial de responsabilidad del productor como el que contempla el artículo 100 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, éste no ha tenido aplicación hasta el momento por parte de la jurisprudencia peruana, la que más bien, ha continuado aplicando a los poquísimos casos sobre la materia la disciplina general de la responsabilidad civil. Woolcoot Oyague (2001) sostiene que resulta palmario que los casos de responsabilidad del proveedor por productos defectuosos son propios de economías desarrolladas, lo que explicaría la escasa aplicación de la normativa en el Perú.⁷⁵

La jurisprudencia administrativa del Tribunal del Indecopi en el Perú, revela que existen muchos casos que involucran daños causados a los consumidores y que deberían ser objeto de procesos por responsabilidad civil, sin embargo la realidad nos demuestra que los consumidores no tienen incentivos para demandar judicialmente indemnizaciones por los daños sufridos; quizás porque no saben defender sus derechos, por los altos costos procesales, por la lentitud de los procesos , por el difícil acceso a los órganos jurisdiccionales, etc. Esto explica por qué no existe en nuestro medio un desarrollo jurisprudencial permanente y sostenido sobre responsabilidad civil de los empresarios proveedores por daños causados en

⁷⁴ Idem.

⁷⁵ DURAND J. El derecho del consumidor y sus efectos en el derecho civil. Ob. Cit. Pág 121.

las relaciones de consumo, por ello podemos señalar sin temor a equivocarnos que estos temas aún son extraños a los jueces peruanos.⁷⁶

Es preciso señalar que esta escasa jurisprudencia sobre el tema demuestra también la falta de mecanismos procesales idóneos respecto de las indemnizaciones por daños derivados de la violación de los derechos del consumidor y tal como lo hemos expuesto es preciso proponer figuras como la inversión de la carga de la prueba, los procesos sumarios especiales para este tipo de debates. Anteriormente la responsabilidad civil por defectos de los productos se fundamentaba en el artículo 1970 del Código Civil Peruano sobre daños causados por bienes riesgosos o peligrosos que estatuyó la responsabilidad civil objetiva, sin embargo, dadas las características de la sociedad moderna, como la producción masiva y la contratación de consumo, motivaron que el tratamiento de la responsabilidad civil objetiva se vaya especializando en materia de consumidor, por ello ahora ya no es necesario recurrir a la norma del código, toda vez que existe una norma especial que se aplica a todos los casos en que existen daños a los consumidores ocasionados por defectos de productos comercializados en el mercado, aunque es obvio que los grandes principios de la teoría general de la responsabilidad civil, estarán siempre inmersos en todo razonamiento sobre el tema. El Derecho del Consumidor también persigue la prevención de los posibles daños a los consumidores, de ahí que existen leyes y directivas que apuntan a ese objetivo como es el caso de las medidas correctivas que el Indecopi está facultado a otorgar y que en el fondo buscan desincentivar conductas generadoras de daños a los consumidores.⁷⁷

La doctrina actual acepta que la responsabilidad civil no puede estudiarse y analizarse solamente como un problema de dos actores, un causante de un daño y la víctima, sino que se necesita de una visión integral del fenómeno,

⁷⁶ Idem.

⁷⁷ Idem.

es decir una visión totalizadora de las relaciones de consumo en el mercado, porque los daños derivados de ellas, por el riesgo difuso en toda la sociedad, pueden afectar a toda la comunidad de consumidores en general. En este sentido la doctrina italiana entiende que la responsabilidad civil debe ser estudiada desde dos perspectivas: una microeconómica, que permita comprobar la forma como se manifiestan los elementos de la responsabilidad civil en una vinculación intersubjetiva; y una macroeconómica, a partir de la cual se analice las funciones de la responsabilidad civil. Creemos que sea cual fuere el modelo económico social en el que opere la norma sobre protección de los consumidores, un adecuado sistema de responsabilidad civil en esta materia es aquel que es capaz de articular armónicamente la función preventiva de daños y perjuicios en el mercado, la función compensatoria y reparadora de los daños para beneficio de las víctimas, la función represora o punitiva para sancionar adecuadamente a quienes incumplen la ley y desincentivar las conductas ilícitas.⁷⁸

Algunos autores proponen una visión moderna de la responsabilidad civil y aluden a una visión económica propia de la corriente del Análisis Económico del Derecho, cuyo propulsor, Guido Calabresi, establece que además de la compensación a las víctimas y la desincentivación de conductas, lo más importante es la reducción de los costos administrativos inherentes a todo sistema de responsabilidad civil. En efecto, creemos que lo importante es tener una visión sistémica que sea capaz de nuclear los principios de la teoría de la responsabilidad civil objetiva en relación con los fenómenos derivados de las relaciones de consumo, donde se busque reparar a los consumidores por los daños causados, prevenir las conductas infractoras y promover un mercado transparente para una eficiente asignación de recursos en la sociedad.⁷⁹

⁷⁸ DURAND J. El derecho del consumidor y sus efectos en el derecho civil. Ob. Cit. Pág 122.

⁷⁹ Idem.

CAPITULO II

LAS RELACIONES DE CONSUMO POR ACCIDENTES DE TRANSITO

1. CONCEPTO DE ACCIDENTES DE TRANSITO

La ola constante de accidentes de tránsito con víctimas con daños personales y materiales, nos motiva a desarrollar algunas ideas sobre la responsabilidad civil por accidentes de tránsito, tema que ha sido materia análisis en los diversos casos de indemnización conocidos a lo largo de nuestra corta carrera judicial.⁸⁰ La importancia del tema radica en que el accidente ya no es una simple circunstancia sino una categoría jurídica independiente, con consecuencias jurídicas propias, distinta de la responsabilidad por acto ilícito y de la responsabilidad contractual⁸¹.

⁸⁰ ABANTO J. La Responsabilidad Civil por accidentes de tránsito en la jurisprudencia. En: Diálogo con la Jurisprudencia N° 155. Lima: 2012. Pág. 51 a 60

⁸¹ DE TRAZEGNIES F. El Código Civil y la Teoría Jurídica del Accidente. Ob. Cit.

Partiendo del accidente como categoría jurídica independiente vemos como el legislador adopta la teoría del riesgo y la responsabilidad objetiva, lo que es remarcado por la jurisprudencia en los supuestos de concausa y fractura del nexo causal. Por otro lado, la legitimación pasiva de la responsabilidad solidaria de los aseguradores nos trae a colación la difusión social del riesgo y el SOAT con sus ventajas y desventajas. Problemas procesales surgen en procesos de indemnización por accidentes de tránsito, en torno al juez competente, la suspensión de los plazos prescriptorios y los inconvenientes de tramitar la pretensión indemnizatoria paralelamente en las vías penal y civil. A propósito de la creación y las marchas y contramarchas en la implementación de los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, el presente trabajo a la luz de la doctrina, legislación y jurisprudencia, hace una revisión de los principales problemas que se suscitan en la práctica judicial en los procesos de indemnización por accidentes de tránsito.

No puede prosperar ninguna excepción de cosa juzgada cuando exista un proceso penal con sentencia condenatoria firme que imponga el pago de una reparación civil, porque nunca podría producirse la triple identidad. Nunca habrá identidad de partes, ni identidad de petitorio pues en el proceso civil se pretende el pago de una indemnización mientras que en el proceso penal se pretende acreditar la existencia o inexistencia de un delito y eventualmente la imposición de una pena. Tampoco identidad de interés para obrar. Por su parte, la doctrina jurídica se expresa de la siguiente manera:

De Trazegnies define al accidente de tránsito como: “un daño estadístico e inevitable, el mismo que es consecuencia de la vida en común, lo cual le da un ingrediente social. A su vez, el azar interviene al momento de la individualización de las personas que se ven involucradas en el accidente”⁸².

⁸² DE TRAZEGNIES F. citado por VALENZUELA H. Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y Seguro Obligatorio. Una Aproximación desde el análisis económico del derecho. Pág. 125.

Vega Mere lo define como: “Todo hecho que produce daños a personas o a cosas, con un automotor, aunque no se encuentre en circulación”⁸³.

Mesinas Montero, lo define como: “un evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daños materiales y/o personales, pudiendo ser las personas afectadas tanto ocupantes como terceros no ocupantes del vehículo mencionado”⁸⁴.

El TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por D.S. N° 024-2002-MTC señala que el accidente de tránsito es un:

“Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta”.

El TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por D.S. N° 016-2009-MTC, señala que el accidente es un:

“Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”.

El Código de Tránsito y Seguridad Vial nos menciona en su artículo 164 la siguiente definición: “Se considera accidente de tránsito a todo hecho que produzca daños en personas o cosas, como consecuencia de la circulación”. Definición que resulta insuficiente, ya que no nos especifica si se trata de

⁸³ VEGA Y. Una aproximación a la responsabilidad civil derivada del uso de automotores. Ob. Cit.

⁸⁴ MESINAS F. Responsabilidad civil por accidentes de tránsito. En: Gaceta Jurídica. T. 84-b. Lima: 2000. Pág. 79-84. ALTAMIRANO J. Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito. En: Revista de la Corte Superior de Justicia de Lima. Años 6-8, N°s 7-9. Lima: Grijley; 2010. Pág. 47.

vehículos automotores o carrozas con caballos; además, usa el término “circulación”, entonces cabe interrogarse respecto al supuesto en el que un automóvil con el motor apagado, tal vez sin frenos de mano, se desliza y causa daños.

Gonzalo López del Carril nos dice al respecto: “Son aquellos hechos que con mayor asiduidad y peor resultado se configuran en corredores viales”⁸⁵. De igual manera Yuri Vega Mere concluye por accidente de tránsito: “como todo hecho que produce daños a personas o a cosas, con un automotor, aunque no se encuentre en circulación”⁸⁶.

Franco de Mora, precisa al accidente de tránsito: “como un cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inanimadas y especialmente por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes”⁸⁷.

Entonces, puede intentarse definir que el accidente de tránsito es el hecho dañoso causado por un vehículo automotor en circulación o en reposo en el ámbito de los corredores viales o carreteras. Pero, si esta actividad es peligrosa o riesgosa, entonces es necesario verificar donde se justifica su licitud. El transporte terrestre es considerado una actividad lícita y permitida en la sociedad porque a cambio trae una utilidad social, es decir, el costo de los daños que pueda generar son no solo compensados, sino que es mayor el beneficio que conlleva a la sociedad, el de transportar cosas o personas, y por ello la sociedad convive con dicho costo que generan los accidentes de tránsito, ya que el valor que genera a la economía y el turismo es incuestionable.

⁸⁵ LÓPEZ G. Responsabilidad Civil en Rutas Autopistas y Vías de Circulación. Rol de los Concesionarios Viales. Buenos Aires: Fondo Editorial Derecho y Economía, La Ley; 1999. Pág. 87.

⁸⁶ VEGA Y. Ob. Cit. Pág. 277.

⁸⁷ FRANCO A. y MORA N. El Accidente Automovilario. Bogotá: Temis; 1975. Pág. 46.

Tanto la curiosidad natural del hombre, así como el surgimiento de nuevas necesidades, ya sean básicas o suntuarias, originaron la aparición de máquinas como el automóvil, al mismo tiempo que una reestructuración de la organización económico-social, la misma que se caracteriza por una masificación en la producción, al igual que por el dominio de ciertos valores de referencia como la rentabilidad y el ahorro del factor tiempo⁸⁸.

Por esta razón, se dice que en el supuesto analizado nos encontramos ante una actividad que, a pesar de estar permitida, obliga al resarcimiento de los daños que genera: actividades dañosas o riesgosas que no se prohíben y que pese a ser consentidas, son fuente de responsabilidad.

Valenzuela Gómez⁸⁹, comenta al respecto que: Encontramos que es aceptable jugar todos los días esta ruleta rusa motorizada pues, como ya se ha visto el progreso implica necesariamente riesgos, a quien quiera celeste, que le cueste.

En el caso de los propiamente accidentes, la finalidad de desalentar los actos dañinos queda muy atenuada por el hecho de que, por definición, los accidentes no son voluntariamente controlables o lo son en forma muy tenue.

Al hablar de accidentes se trabaja en un campo que, si bien no es únicamente el del caso fortuito clásico (porque incluye las negligencias ordinarias o errores) presenta sin embargo una dosis muy grande de azar. De otro lado, presenta además:

- Un carácter rutinario,

⁸⁸ VALENZUELA H. Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y Seguro Obligatorio. Una Aproximación desde el Análisis Económico del Derecho. Lima: Ara Editores; 2005. Pág. 89.

⁸⁹ *Ibidem*. Pág. 114.

- Una atenuación de la efectividad de las medidas para erradicar el daño o el riesgo (deterrence) en razón de la reducida posibilidad de control de la voluntad sobre la situación (aunque todavía exista un cierto control teóricamente, a diferencia del caso fortuito clásico donde desaparece totalmente), y
- Una urgencia de reparación y una cierta "culpabilidad" social.

2. LAS RELACIONES DE CONSUMO EN UNA ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO

2.1. El Consumo como Fenómeno Social

El consumo se define en el uso social como la acción o efecto de utilizar bienes para satisfacer necesidades o deseos. Se debe reconocer que todo individuo tiene como objetivo primordial de su existencia el bienestar propio y de su entorno familiar. Por ello, orienta sus esfuerzos hacia la satisfacción de sus necesidades, procurando obtener aquellos bienes y prestaciones con los que no cuenta pero que requiere, ya sea a través de la producción o a través del intercambio. En este último escenario cobra importancia la participación de otros individuos que le ofrezcan y le provean bienes y servicios a cambio de una contraprestación.⁹⁰

Bajo este entendimiento, la conformación de las sociedades tiene como fundamento la búsqueda de bienestar de los individuos que se congregan, en tanto estos se agrupan para satisfacer aquellas necesidades, materiales o inmateriales que no pueden cubrir individualmente. En un Estado de Derecho, desde una economía social de mercado, los ciudadanos, en su calidad de consumidores, procuran la satisfacción de sus necesidades y las

⁹⁰ THORNE J. Las Relaciones de Consumo y los Principios Esenciales en Protección y Defensa del Consumidor. Reflexiones en torno al Proyecto de Código de Consumo. En Revista Derecho y Sociedad. Lima: PUCP; 2010. Pág 61. (Consultado el 25-11-16). Disponible en: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad>

de su entorno familiar mediante el intercambio que se sustenta en la contratación, la que se debe producir en un marco de libertad contractual y de libertad de contratación.⁹¹

Así, la sociedad ofrece un espacio económico común a distintos agentes (consumidores y proveedores) para que estos confluyan con sus intereses, necesidades y aportes particulares, en torno al objetivo general de generar bienestar a través del intercambio. En este marco, se constituyen diversas relaciones entre los miembros de la sociedad, que generarán transacciones sobre bienes y servicios.⁹²

Debe enfatizarse que las transacciones que decide realizar el consumidor tienen como condicionante la percepción del valor de bien o del servicio adquirido, en contraste con el precio que debe pagar. La preferencia del consumidor sobre determinado bien o sobre el servicio surge de su percepción de valor sobre lo que se le ofrece por el precio a pagar.⁹³

Por su parte, los proveedores compiten entre sí por la preferencia del consumidor, por lo que se encuentran estimulados a reducir precios y/o a mejorar sus atributos de calidad o imagen para proyectar un mayor valor. En un mercado bajo reglas de competencia, como el peruano, "el consumo es el punto donde las preferencias se contrastan, se refuerzan, se modifican o se abandonan⁹⁴." Desde esta dinámica, el consumidor y sus preferencias orientan los esfuerzos de los proveedores como agentes económicos ante su objetivo de lograr transacciones. Consecuentemente, en una sociedad, el consumo es un mecanismo fundamental para la satisfacción de necesidades

⁹¹ KRE5AUA B. y OCHOA C. Derecho Constitucional Económico. Lima: PUCP; 2009. Pág. 277 - 286.

⁹² THORNE J. Las Relaciones de Consumo y los Principios Esenciales en Protección y Defensa del Consumidor. Ob. Cit. Pág. 62.

⁹³ Idem.

⁹⁴ ROSPIGLIOSI A. La protección del consumidor o usuario de servicios financieros. En: Iurisconsulto. Año No 1. Lima: Universidad San Ignacio de Loyola; 2008. Pág. 255.

y constituye un eje protagónico en la consecución del bienestar individual y social.

2.2. La Soberanía del Consumidor en una Economía Social de Mercado

Conforme a lo establecido en el artículo 58 de la Constitución Política del Perú, el sistema económico que orienta la distribución de recursos en nuestra sociedad es la economía social de mercado. Bajo este sistema económico, la asignación de recursos se lleva a cabo como resultado de la interacción entre la oferta y la demanda, salvo excepciones legalmente establecidas, tal como ocurre en el caso de mercados regulados. Ello quiere decir que la satisfacción de las necesidades de los individuos se produce como resultado de las múltiples transacciones celebradas, bajo parámetros de libertad, entre quienes requieren de bienes y servicios para satisfacer sus necesidades (demanda) y quienes ofrecen los bienes y servicios requeridos por los primeros (oferta).⁹⁵

Como es fácil deducir de lo señalado previamente, las decisiones de los agentes económicos, consumidores y proveedores, orientan la distribución de recursos en la sociedad. Sin embargo, existe un condicionamiento subyacente entre estas decisiones pues aquéllas que tomen los proveedores dependerán de las preferencias de los consumidores. Es decir, los proveedores decidirán qué y cómo producir y/o ofrecer a partir de lo que los consumidores necesiten y requieran, dado que no tiene sentido, para una empresa, colocar en el mercado bienes y servicios que nadie demanda y que, por consiguiente, nadie va a adquirir. De ser así, no se concretarían transacciones y la actividad empresarial de quien proceda en ese sentido fracasaría.⁹⁶

⁹⁵ THORNE J. Las Relaciones de Consumo y los Principios Esenciales en Protección y Defensa del Consumidor. Ob. Cit. Pág. 62.

⁹⁶ Idem.

La elección del consumidor, que debe ser libre, se protege, esencialmente, garantizando que la información que recibe el consumidor sea veraz y suficiente para que forme su percepción de valor sobre términos de realidad; y, asegurando que reciba el bien y servicio en las condiciones ofrecidas, conforme a los usos y costumbres de la plaza, pues la correspondencia entre lo ofrecido y lo recibido (condición de idoneidad) honra su elección de acuerdo a la información recibida en términos de veracidad y suficiencia.⁹⁷

El aseguramiento de información (correcta y suficiente) e idoneidad (según lo ofrecido y acordado) permite que el consumidor logre la satisfacción esperada de sus necesidades a través de las transacciones que decide realizar. Incluso, permite proteger su salud y sus intereses económicos en las relaciones de consumo cuando este aseguramiento se exige, por ejemplo, en la adquisición de productos para consumo humano, servicios médicos, servicios educativos y servicios financieros, entre otros.⁹⁸

3. LA TEORÍA DEL RIESGO Y LA RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Como lo describe una ejecutoria suprema relativa a la teoría del riesgo: “Los progresos materiales han traído como contrapartida el crecimiento de los riesgos que deben sufrir las personas y sus bienes, dando lugar a la doctrina de la responsabilidad por cosas riesgosas o actividades, en cuyo caso no es necesario determinar la culpa o el dolo del agente, el que responde solo por daños causados por cosas o actividades que se consideran como tales (...) la teoría del riesgo se funda en el principio *qui sentit commodum sentire debet et incommodum*: “El que aprovecha de los medios que han causado un daño y obtiene sus ventajas, es de equidad que también sufra las consecuencias de tales daños”. No será justo que uno se lleve los beneficios y otro los daños”⁹⁹.

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ Idem.

⁹⁹ Cas. N° 2248-98, publicada el 23 de abril de 1999.

El artículo 1970 del Código Civil establece un supuesto de responsabilidad objetiva:

“Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”.

Es evidente que un vehículo automotor es un bien riesgoso, tal como lo reconoce una ejecutoria suprema:

“Debe tenerse presente que el vehículo como tal constituye un bien riesgoso o peligroso y su conducción una actividad que tiene las mismas características, lo que conlleva a la obligación de parte del conductor a reparar el daño causado”¹⁰⁰.

Asimismo el transporte es considerado como una actividad peligrosa:

“Por el solo hecho de haberse encontrado el vehículo automotor en movimiento o en su uso ordinario, constituye este un peligro potencial; es criterio aceptado y reconocido uniformemente tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, que se entiende por actividades peligrosas aquellas realizadas por medio de transporte”¹⁰¹.

Nuestro Código Civil, en materia de responsabilidad extracontractual, reconoce tanto la responsabilidad subjetiva en el artículo 1969^o (basada en el dolo y la culpa) como la responsabilidad objetiva en el artículo 1970^o

¹⁰⁰ Cas. N° 2691-1999, publicada el 30 de enero de 2001.

¹⁰¹ Cas. N° 12-2000, publicada el 25 de agosto de 2000.

(fundada en el uso de un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa)¹⁰².

Ciertamente, para un sector de la jurisprudencia, la responsabilidad civil por accidentes de tránsito es objetiva ex artículo 1970 del Código Civil, por tratarse de bienes riesgosos. Cabe entonces precisar si los automóviles *per se* son bienes riesgosos o es el acto de conducir dichos vehículos es la actividad riesgosa. Así, la resolución de fecha (02 de abril de 2003) de la Sexta Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, es clara al afirmar:

Que los vehículos en movimiento, constituyen por su naturaleza un bien riesgoso, sometido al ejercicio de una actividad riesgosa, conforme lo establece el artículo 1970 del Código Civil, por tanto el uso de un objeto de riesgo, trae consigo la responsabilidad del pago de los daños que este uso produzca a terceros.

Así también lo ha determinado el Sexagésimo Tercer Juzgado Civil de Lima, que por medio de la resolución N° 10 (01 de diciembre de 2005), luego de una adecuada y pertinente exposición de los alcances tanto de la responsabilidad subjetiva ex artículo 1969, como de la objetiva ex artículo 1970, precisa lo siguiente:

Asimismo, de acuerdo a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito es objetiva y solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo.

Sin embargo, existen algunos jueces reacios a este criterio. Por ejemplo, si bien la Tercera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima (también en un caso de accidente de tránsito), mediante resolución del 08/05/1998, se

¹⁰² CIEZA J. La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de los factores de atribución o criterios de imputación”. En: Actualidad Jurídica. N° 157. Lima: Gaceta Jurídica; 2003.

adhiera al criterio antes mencionado, el voto singular del Vocal Quiros señala:

El presente caso se refiere a responsabilidad subjetiva contractual, por cuanto se ha examinado si existe negligencia en la conducción del vehículo causante del accidente de tránsito desprendiéndose de lo actuado que el conductor del vehículo no tomó las medidas suficientes para evitar el accidente.

Llama poderosamente la atención el siguiente criterio: cuando se produce un choque entre varios vehículos automotores, la responsabilidad es subjetiva y debe evaluarse el dolo y la culpa, pues se considera que no se da uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad objetiva: “la desproporción entre el causante del daño y la víctima”. Así lo considera, mediante resolución del 11 de junio de 2001, la Tercera Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima al señalar:

Que, si bien es cierto un vehículo automotor es un bien peligroso por naturaleza, cuando el acto atribuido como dañoso se produce en perjuicio de otro vehículo, también peligroso por sí, tiene que evaluarse la culpa o dolo como componente imprescindible de la responsabilidad, en razón, además, no se da uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad objetiva, cual es la desproporción entre el causante del daño y la víctima.

Este particular criterio ha sido confirmado por la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema, que en Casación N° 2034-2002-Ica (02 de junio de 2003), reitera lo siguiente:

El accidente sub materia fue motivado por la excesiva velocidad impuesta al vehículo causante del evento y la pinchadura de uno de sus neumáticos, evidenciándose así el supuesto de culpa o negligencia, mas no la hipótesis de la responsabilidad objetiva por

uso de bien riesgoso o peligroso a que se refiere el artículo mil novecientos setenta del acotado Código sustantivo, toda vez que, conforme se ha establecido en diversas ejecutorias, cuando los actos atribuidos como dañosos se producen entre vehículos automotores, bienes riesgosos o peligrosos por naturaleza, tiene que evaluarse la culpa o el dolo como componentes imprescindibles del daño, en razón de que no se da uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad objetiva cual es la desproporción entre el causante del daño y la víctima¹⁰³.

Frente a tal disparidad de criterios, parece oportuno reflexionar una vez más sobre el tema, toda vez que pese a que el debate doctrinario ya había sido superado por una disposición legislativa expresa, el formante jurisprudencial no es pacífico.

El Código Civil Peruano en sus artículos 1321^o y 1969^o establece que aquel que cause un daño está obligado a indemnizarlo, De Trazegnies señala que:

Prácticamente todos los sistemas de responsabilidad extracontractual otorgan una importancia prioritaria al objetivo de colocar materialmente a la víctima, en la medida de lo posible en el estado en que se encontraba antes del daño: la responsabilidad extracontractual tiene una función reparativa¹⁰⁴, de igual forma la responsabilidad vinculada a la existencia de una promesa previa – responsabilidad contractual y responsabilidad derivada de la promesa unilateral- tiene como finalidad principal el resarcimiento de quien confió en la palabra dada¹⁰⁵.

Por lo que se afirma que, para que este mecanismo de tutela de derechos se active es necesario que concurren los siguientes presupuestos: la

¹⁰³ CIEZA J. La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de los factores de atribución o criterios de imputación. Ob. Cit.

¹⁰⁴ DE TRAZEGNIES F. Ob. Cit. Pág. 16.

¹⁰⁵ *Ibíd.* Pág. 508.

antijuricidad, el daño causado, la relación de causalidad entre la conducta del responsable y el resultado dañoso, y los factores de atribución.

- a) La Antijuricidad: Una conducta es antijurídica no solo cuando contraviene una norma prohibitiva, sino también cuando la conducta viola el sistema jurídico en su totalidad, en el sentido de afectar los valores o principios sobre los cuales ha sido constituido el sistema jurídico¹⁰⁶.
- b) El Daño Causado: Es el detrimento o menoscabo que sufre una persona por la acción u omisión de otra; ya sea en su esfera patrimonial o extrapatrimonial, en el lenguaje común es todo detrimento o lesión que una persona sufre en el alma, cuerpo bienes cualquiera que sea la causa y quien quiera sea el causante, ya sea por un tercero, la propia víctima o por un fenómeno natural. En otras palabras puede bien decirse que el daño es todo menoscabo a los intereses de los individuos en su vida de relación social, que el derecho ha considerado merecedores de tutela legal¹⁰⁷.
- c) Relación de Causalidad: Es la relación jurídica de causa a efecto entre la conducta antijurídica y el daño producido a la víctima, de no existir esta relación no habrá responsabilidad de ninguna clase.
- d) Factores de Atribución: Es uniforme la doctrina al señalar que en materia de responsabilidad contractual el factor de atribución es la culpa, mientras que en el campo extracontractual los factores de atribución son: la culpa y el riesgo creado. La diferencia entre ambos factores de atribución es evidente y apunta principalmente

¹⁰⁶ TABOADA L. Responsabilidad Civil. Academia de la Magistratura, Programa de Actualización y Perfeccionamiento. Pág. 25.

¹⁰⁷ *Ibíd.* Pág. 27.

a que en el sistema subjetivo el autor de una conducta antijurídica que ha causado un daño, debe responder únicamente si ha actuado con culpa, entiéndase dolo o culpa, mientras que en el sistema objetivo del riesgo, además de los tres presupuestos antes mencionados, solo se debe probar fehacientemente que la conducta que ha causado el daño es una peligrosa o riesgosa, sin necesidad de acreditar ninguna culpabilidad¹⁰⁸.

4. NATURALEZA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Toda vez que los vehículos automotores se consideran bienes riesgosos, la responsabilidad que surge por el acaecimiento de un accidente de tránsito es objetiva, conforme a lo establecido por el artículo 1970° del Código Civil¹⁰⁹.

Sobre el particular, si bien el tema de la naturaleza de la responsabilidad civil por accidentes de tránsito ha sido objeto de una amplia controversia en la doctrina, en nuestro medio legalmente dichas divergencias han sido finalmente salvadas por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181 del 08/10/99), la que en su artículo 29° establece la objetividad de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores.

Siendo objetiva la responsabilidad de quien utilizando un vehículo automotor ocasiona un accidente de tránsito, éste deberá responder por los daños que se generen como consecuencia del mismo, independientemente de la culpa con la que haya actuado. Quiere decir que la responsabilidad por los daños

¹⁰⁸ *Ibíd.* Pág. 30.

¹⁰⁹ MESINAS F. Responsabilidad civil por accidentes de tránsito. La instauración del seguro obligatorio. En: Actualidad Jurídica. Tomo 84-B. Lima: Gaceta Jurídica; 2000.

acaecidos será asumida por él directamente y por el simple hecho de haber efectuado una actividad riesgosa, que es el uso de un vehículo automotor.

Esta opción legislativa se justifica, en primer lugar, por el riesgo que llevan inherente dichos vehículos dados los recurrentes daños que se generan con su empleo, pero además porque la gravedad y la frecuencia de los accidentes de tránsito en general hacen ineficiente la aplicación de un régimen de responsabilidad subjetiva, en el que quien padece el daño tendría que probar en todos los casos la culpa del agente, lo que en este tipo de accidentes es muy dificultoso¹¹⁰.

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito es objetiva y solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre. Lo mencionado, no siempre era del todo claro, ya que antes de la entrada en vigencia de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el intérprete solía aplicar la responsabilidad por culpa o dolo, es decir, el factor de atribución de la responsabilidad era subjetivo, basado en el dogma *pas de responsabilité sans faute*, es decir, no hay responsabilidad sin culpa.

La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (que tiene carácter especial respecto al Código Civil) determina cuál es el criterio a aplicar, el de la responsabilidad extracontractual objetiva¹¹¹. Ahora es necesario repasar los aspectos esenciales de la responsabilidad objetiva y se puede indicar que es la imputación sin culpa, es decir, el criterio por el cual se le imputa responsabilidad a un agente respecto a un daño, con el simple hecho de comprobarse ciertos supuestos fácticos con la norma (que a priori sanciona), sin requerirse de la valoración de la conducta del agente.

¹¹⁰ TABOADA L. La Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y el Código Civil Peruano. En: Diálogo con la Jurisprudencia. N° 6. Lima: Gaceta Jurídica; 1997.

¹¹¹ CRUZADO J. Responsabilidad Civil En Los Accidentes De Tránsito. A Propósito Del Artículo 1970 Del Código Civil Y Los “Bienes Riesgosos. En Revista Law Juris. 2007. (Consultado el 20-10-2016) Disponible en: <http://lawiuris.wordpress.com/2007/08/30/>

Gastón Fernández Cruz y Leysser León Hilario, definen a la responsabilidad objetiva “como la situación en la que alguien, señalado por la ley y ante la verificación de un presupuesto normativo, tiene que responder, sin más, frente al damnificado”¹¹². Entonces, es una imputación *a priori*, porque desde ya los agentes tienen conocimiento que la norma les atribuye “potencialmente” el costo de indemnizar el daño que ocasionen con su actividad, siendo esta una de las funciones de la responsabilidad civil, la de desincentivar aquellas conductas que vienen a ser demasiado riesgosas y perjudiciales para la sociedad o incentivar a tener mayor diligencia con aquellas actividades riesgosas o peligrosas que son permitidas porque conllevan mayores beneficios a la sociedad.

En términos de los seguidores del Análisis Económico del Derecho: El costo privado de los potenciales responsables (los conductores) será igual al costo social de su actividad pues en principio todos los daños son cubiertos por los conductores”. Agregan que “los potenciales causantes al actuar de acuerdo a una conducta maximizadora (diligente) tratarán de obtener el mayor beneficio neto luego de evaluar las ventajas obtenidas frente a los eventuales costos de los accidentes que correspondan a la decisión tomada¹¹³.

Lo mencionado se puede entender mejor con un ejemplo. Si un chofer de un bus, sabe de antemano que la actividad que realiza le va a ocasionar el costo de cubrir los daños que cause, entonces tendrá que actuar diligentemente, de otro modo dicha actividad no le resultará rentable si sus ganancias serán utilizadas en indemnizaciones. En ese sentido, un propietario de una flota de buses camión, los cuales tienen más incidencia

¹¹² FERNÁNDEZ G. y LEÓN L. Comentario al Artículo 1970. En: Código Civil Comentado. Tomo X. Lima: Gaceta Jurídica; 2007. Pág. 76.

¹¹³ COOTER R. y ULEN T. Derecho y Economía. Primera Edición. México: Fondo de Cultura Económica; 1998. Pág. 362-636.

en ocasionar accidentes, tendrá que pensarlo dos veces, si desea poner en circulación sus “vehículos”.

Respecto al transporte terrestre, se puede afirmar que constituye el traslado de personas o cosas de un lugar a otro por medio de la red vial del país. El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, señala en su artículo 5 inciso (a) que por servicio de transporte terrestre debe entenderse a la “actividad económica que provee los medios para realizar el transporte terrestre y que está a disposición de la población o segmentos de ella para atender sus necesidades de transporte, tanto para el traslado de personas como de mercancías”. Ahora, cuando el transporte terrestre se desenvuelve de manera normal, sin imprevistos u obstáculos, entonces, se desarrolla de manera fisiológica; sin embargo, cuando ello no es así, el desenvolvimiento de dicha actividad es de forma patológica, es decir, cuando se producen situaciones que no deberían surgir usualmente, como por ejemplo, los accidentes de tránsito.

Siendo esta una actividad que por su naturaleza genera una serie de peligros que pueden concretarse en daños personales o patrimoniales, ya que consiste en poner en movimiento un vehículo automotor que tiene un peso y que a cierta velocidad crea una fuerza que al impactar contra un bien o una persona, trae como resultado un fuerte golpe que causa la destrucción o el daño en la cosa o una fuerte lesión que puede causar hasta la muerte en una persona, es por ello que se le califica como actividad riesgosa. Quienes pueden explicar mejor los costos y beneficios de la actividad del transporte son los “doctrinarios” del Análisis Económico del Derecho¹¹⁴. A continuación se recurre a un breve repaso de algunas ideas plasmadas por la doctrina y la jurisprudencia nacional respecto al transporte terrestre y si este es considerado como una actividad peligrosa o riesgosa.

¹¹⁴ BULLARD A. ¡Que Dios se lo pague! El Fracaso Social de la Responsabilidad Civil. En: Estudios de Análisis Económico del Derecho. Primera Edición. Lima: Ara Editores; 1996. Pág. 104.

Así, tenemos que la resolución de la Sexta Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima (02 de abril de 2003) precisa que:

(...) los vehículos en movimiento, constituyen por su naturaleza un bien riesgoso, sometido al ejercicio de una actividad riesgosa, conforme lo establece el artículo 1970 del Código Civil, por tanto, el uso de un objeto de riesgo trae consigo la responsabilidad del pago de los daños que este uso produzca a terceros.

La Casación N° 630-2004-Cajamarca publicada el 30 de setiembre de 2005, en su texto indica lo siguiente:

(...) a que los hechos sucedieron como consecuencia de haberse puesto en actividad dos vehículos automotores, el ómnibus de transporte terrestre y el camión volquete, que al ser puestos en marcha constituyen bienes riesgosos y en tal caso, los resultados se miden objetivamente por el daño causado (...).

La Resolución de fecha 19 de enero de 1999 emitida en el Distrito Judicial de Huanuco- Pasco indicaba que:

(...) el actor interpone demanda sobre indemnización por accidente de tránsito, sustentado jurídicamente en forma errónea en el artículo 1969 del Código Civil, que establece el principio de responsabilidad subjetiva basado en el dolo y la culpa, cuando en realidad en el caso de autos, se trata de una responsabilidad objetiva regulada en el artículo 1970 del citado cuerpo de leyes, por cuanto el daño a que se hace referencia ha sido ocasionado por un automóvil que es un bien riesgoso.

Mesinas Montero señala lo siguiente:

“(...) los vehículos automotores se consideran bienes riesgosos, la responsabilidad que surge por un accidente de tránsito es

*objetiva, conforme a lo establecido por el artículo 1970 del Código Civil*¹¹⁵.

Valenzuela Gómez menciona que:

*“(...) El automóvil es un bien riesgoso y lo es en buena medida por el nivel de conocimientos y avance tecnológico alcanzados hasta hoy (...). De acuerdo a la definición de riesgo adoptada, vemos que el automóvil califica para ubicarse dentro de sus alcances al introducir riesgos adicionales a los existentes como consecuencia de la vida en común”*¹¹⁶.

Fernando de Trazegnies afirma que:

*“Es perfectamente sabido que, a pesar de que se maneje con cuidado y prudencia “razonables”, existen múltiples errores menores en la conducción que no se pueden evitar todos y todo el tiempo, ni aún por el chofer más experimentado. La mayor parte de estos errores no tienen consecuencias; pero si el azar nos coloca enfrente otro vehículo o un peatón en ese preciso instante, podemos causar un daño de consecuencias gravísimas dada la peligrosidad del automóvil que se deriva de su masa y de su velocidad”*¹¹⁷.

Espinoza Espinoza mencionaba que:

¹¹⁵ MESINAS F. Responsabilidad civil por accidentes de tránsito. La instauración del seguro obligatorio. Ob. Cit. Pág. 79-84.

¹¹⁶ VALENZUELA H. Ob. Cit. Pág. 135 y 112.

¹¹⁷ DE TRAZEGNIES F. La Responsabilidad Extracontractual. Biblioteca para leer el Código Civil. Vol. IV, 2 tomos. 4ª ed. Tomo I. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial; 1990. Pág. 160.

“(…) el criterio imperativo que se debe utilizar, en principio, es que responde objetivamente aquel que ‘regularmente’ ejercite una actividad riesgosa o peligrosa”¹¹⁸.

Wolfgang Friedmann menciona que:

“(…) ningún artículo o sustancia es por sí mismo peligroso o no peligroso: la conducta, las circunstancias y las relaciones de las partes afectadas determinan si se ha hecho peligroso en un caso particular”¹¹⁹.

Además se debe mencionar que este artículo (art. 1970º) no tiene precedentes en el Código Civil de 1936 o anterior alguno, sino que su fuente es el Código Civil Italiano de 1942 en su artículo 2050º, el cual no menciona el término “bien riesgoso o peligroso” sino que solo se limita a mencionar “actividad”, del tenor siguiente: “Quien ocasiona daño a otro en el desarrollo de una actividad peligrosa, por su naturaleza o por la naturaleza de los medios empleados, está obligado al resarcimiento si no prueba haber adoptado todas las medidas idóneas para evitar el daño”.

En tal sentido, también se manifiestan Gastón Fernández y Leysser León, en su comentario al artículo 1970º en la compilación del Código Civil comentado, cuando señalan que:

Hablar de ‘bienes riesgosos o peligrosos’ es doblemente errado. Es errado, en primer lugar, porque haber utilizado el término ‘bien’, en vez de ‘cosa’, como se hace caso en todos los Códigos Civiles foráneos, no es correcto desde una perspectiva estricta y necesariamente técnica. (...) en segundo lugar, que lo dispuesto

¹¹⁸ ESPINOZA J. Derecho de la Responsabilidad Civil. Segunda edición actualizada. Lima: Gaceta Jurídica; 2003. Pág. 318.

¹¹⁹ FRIEDMANN W. El Derecho en una Sociedad en Transformación. México-Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica; 1966. Pág. 151.

en el artículo 1970 del Código Civil es equívoco porque las cosas no son jamás en sí mismas riesgosas ni peligrosas. (...) Puede ser más peligrosa una navaja de afeitar en las manos de un niño o de una persona inconsciente o exaltada, que un arma cuyo uso sea difícil o que, por su peso, no pueda ser sostenida por un muchacho¹²⁰.

De lo analizado parece claro que en los accidente de tránsito el criterio a aplicar es el de la responsabilidad objetiva, pero queda pendiente de respuesta el supuesto del choque o colisión de vehículos automotores. Circunstancia distinta es cuando se produce un accidente de tránsito entre varios vehículos o la colisión entre vehículos automotores, donde se aplicará la responsabilidad subjetiva con sus factores de atribución como la culpa y el dolo.

Por ello, en estos casos habrá que analizarse la relación de causalidad y determinar si se obró negligentemente, y con ello atribuir la responsabilidad en base a la culpabilidad, ya que habrá casos en que ninguno de los conductores haya actuado negligentemente, lo que se denomina responsabilidad por el riesgo propio de las cosas (término de uso errado), cuya solución adoptada es una compensación de riesgos, hasta llegar a una compensación de indemnizaciones cada responsable debe absorber el daño del otro¹²¹.

También se da el caso en que ambos conductores infringen las normas de circulación o no actúan diligentemente, en ese sentido entraría a tallar el criterio subjetivo, es decir, probar quién actuó negligentemente y por lo tanto atribuirle la responsabilidad del daño y los costos de la indemnización. En tal sentido se expresa la Casación N° 2034-2002-Ica del 02 de junio de 2003 de la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema:

¹²⁰ FERNÁNDEZ G. y LEÓN L. Ob. Cit. Pág. 95-96.

¹²¹ GHERSI C. Accidentes de Tránsito. Derechos y Reparación de Daños. Segunda parte. Buenos Aires: Editorial Universidad; 1996. Pág. 88.

Cuando los actos atribuidos como dañosos se producen entre vehículos automotores, bienes riesgosos o peligrosos por naturaleza, tiene que evaluarse la culpa o el dolo como componentes imprescindibles del daño, en razón de que no se da uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad objetiva, el cual es la desproporción entre el causante del daño y la víctima.

Es resaltante el factor de proporcionalidad, que tiene como paralelo en el Derecho anglosajón, a la figura del “deep pocket” respecto al resarcimiento de los daños, según el cual, el coste secundario de los accidentes se podría reducir mucho si se imputaran las pérdidas a aquellos grupos sociales que están mejor protegidos contra las consecuencias sociales y económicas que se derivarían del hecho de tener que soportarlas, es decir, si se imputaran las pérdidas a quienes normalmente designamos como “ricos” dentro de la relación jurídica¹²².

Por último se debe remarcar que, según lo señala el artículo 1972^o del Código civil, existe una excepción a la regla del artículo 1970^o, cuando menciona que: “el autor no está obligado a la reparación cuando el daño fue consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de hecho determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño”.

Aquí se configura el supuesto de la ruptura del nexo causal. Es decir, que para que el actor (conductor, propietario y servidor) se libere de la responsabilidad presunta del artículo 1970^o, deberá acreditar la ruptura del nexo causal, ya sea que el accidente se produjo por un caso fortuito, por el hecho de la propia víctima o por hecho de un tercero, por ejemplo, si se comprueba que el agraviado fue impulsado hacia la carretera y es atropellado; si el agraviado transita ebrio por la vía de alta velocidad o sin atender las señales del semáforo¹²³; asimismo para poder responsabilizar al

¹²² CALABRESI G. El Coste de los Accidentes. Análisis Económico y Jurídico de la Responsabilidad Civil. Primera Edición. Barcelona: Editorial Ariel; 1984. Pág. 56.

¹²³ VEGA Yuri. Ob. Cit. Pág. 281.

conductor, propietario y/o servidor, el agraviado por su parte deberá demostrar el carácter de riesgoso o peligroso de la actividad o del bien¹²⁴.

Resulta interesante señalar que los supuestos de ruptura de nexo causal dentro de la responsabilidad objetiva dan un quiebre a la objetividad de la responsabilidad, que la prueba del caso fortuito y circunstancias similares no es otra cosa que la demostración de la ausencia de culpabilidad: se echa mano, así a la noción subjetivista del caso fortuito.

Pero cuando se establece que necesariamente el caso fortuito, la fuerza mayor u otros supuestos son circunstancias inevitables e irresistibles o que no pudieron preverse, interrumpiendo así la situación de “riesgo creado”. Además, la evaluación de la causalidad dentro de un supuesto de responsabilidad objetiva, resultaría inútil ya que este ha sido analizado y resuelto previamente por el legislador al plantear la responsabilidad del conductor, el propietario del vehículo o prestador del servicio, según sea el caso, a priori de generarse los hechos.

La responsabilidad por accidente de tránsito debe ser regulada y establecida en base al artículo 1970° del Código Civil, es decir, que se trata de un supuesto de responsabilidad extracontractual objetiva fundamentada en el factor de atribución denominado “riesgo”. En tal supuesto, se hace abstracción de cualquier referencia a la culpabilidad, es decir, al aspecto subjetivo del autor del daño causado a la víctima, pues basta con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y el factor de atribución en el sentido que deba tratarse de un bien o de una actividad riesgosa o peligrosa¹²⁵. Los accidentes producidos por el choque entre vehículos se enmarcan en la responsabilidad objetiva del artículo 1970° del Código Civil en la medida que participan en el daño dos bienes considerados

¹²⁴ ESPINOZA J. Ob. Cit. Pág. 321.

¹²⁵ TABOADA L. La Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y el Código Civil Peruano. En: Diálogo con la Jurisprudencial N° 6. Lima: Gaceta Jurídica; 1997.

riesgosos¹²⁶. Congruentemente con lo indicado líneas arriba, señalamos que la responsabilidad en el caso de accidentes de tránsito debe sustentarse en el artículo 1970º del Código Civil, en la medida que existe la introducción de un riesgo en la sociedad que aumenta el grado normal de resistencia de los sujetos¹²⁷.

5. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, LEY N° 27181

El artículo 29 de la norma citada prescribe:

“De la responsabilidad civil. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”.

En el mismo sentido, tratándose de accidentes entre dos o más automotores una ejecutoria suprema reitera que estamos en un supuesto de responsabilidad objetiva:

“Que, en este orden de ideas las diferencias se resuelven, no atendiendo a la culpa o dolo del conductor, como lo señala el recurrente, sino, que debe aplicarse el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, concordante con el artículo 1970 del Código Civil; en virtud a que los hechos sucedieron como consecuencia de haberse puesto en actividad dos vehículos automotores, el transporte terrestre y el camión volquete, que al ser puestos en marcha constituyen bienes

¹²⁶ BELTRÁN J. Compro Dolor... Por Distracción. Alcances del Daño Moral en la Judicatura Nacional En: Dialogo con la Jurisprudencial N° 421. Lima: Gaceta Jurídica; 2002. Pág. 103.

¹²⁷ *Ibíd.* Pág. 104.

riesgosos y en tal caso, los resultados se miden objetivamente por el daño causado, independientemente de la conducta de la víctima, cuya concurrencia en la producción del daño solo sirve para graduar equitativamente el monto reparador tal como lo establece el artículo 1973 del Código Civil, normativa que ha sido tomada en cuenta por las instancias de mérito para la reducción del monto indemnizatorio”¹²⁸

Conforme al artículo 1972 del Código Civil, en los casos del artículo 1970, el autor no está obligado a la reparación cuando el daño fue consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de hecho determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño.

Con relación al caso fortuito, la Corte Suprema considera que:

“(…) el caso fortuito debe entenderse como un acontecimiento extraordinario, imprevisible e irresistible producido por el hombre y para calificarlo como tal se trata de un hecho que no puede preverse, o que previsto no puede evitarse, no debiendo ser una previsibilidad exacta y precisa sino por el contrario conocida por el hombre común para el caso concreto” y que“(…) no se puede calificar el desperfecto de la motonave como un caso fortuito, extraordinario, imprevisible e irresistible”¹²⁹.

Conforme al artículo 1973 del Código Civil: “Si la imprudencia solo hubiere concurrido en la producción del daño, la indemnización será reducida por el juez, según las circunstancias”.

Con relación a la imprudencia de la víctima, debe tenerse presente que el artículo 276 del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por D.S. N° 076-2009-MTC prescribe que:

¹²⁸ Cas. N° 630-2004-Cajamarca de fecha 14 de junio de 2005.

¹²⁹ Cas. N° 823-2002-Loreto de fecha 29 de setiembre de 2003, Sala Civil Permanente.

“Artículo 276.- El peatón goza del beneficio de la duda y de presunciones a su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las normas de tránsito, como cruzar la calzada en lugar prohibido; pasar por delante de un vehículo detenido, parado o estacionado habiendo tránsito libre en la vía respectiva; transitar bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes; cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada; bajar o ingresar repentinamente a la calzada para intentar detener un vehículo; o subir o bajar de un vehículo en movimiento y por el lado izquierdo”.

Asimismo, al momento de resolver los procesos derivados de accidentes de tránsito debe tenerse presente las siguientes presunciones establecidas por la norma glosada:

- La persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas del tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan (artículo 271).
- Se presume responsable de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecidas en el presente Reglamento (artículo 272).
- Se presume responsable de un accidente al conductor que carezca de prioridad de paso o que cometió una infracción relacionada con la producción del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder a otro conductor, que aun respetando las disposiciones, pero pudiendo evitar el accidente, no lo hizo (artículo 273).
- En los accidentes de tránsito en que se produzcan daños personales y/o materiales, el o los participantes están obligados a solicitar de inmediato la intervención de la Autoridad Policial e informar sobre lo

ocurrido. Se presume la culpabilidad del o de los que no lo hagan y abandonen el lugar del accidente (artículo 274).

6. LOS RESPONSABLES DEL DAÑO

Son solidariamente responsables por los daños materiales y personales ocasionados por un accidente de tránsito tanto el conductor como el propietario del vehículo, y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre. Con ello se ofrece una mayor cobertura a la víctima, quien podrá dirigirse contra cualquiera de los personajes mencionados a efectos de alcanzar la reparación de los daños producidos¹³⁰.

Para repeler la responsabilidad objetiva y solidaria que la ley les atribuye, el conductor, el propietario y el prestador del servicio de transporte podrán alegar la ausencia de relación causal en caso se hubiera presentado alguna de las denominadas hipótesis de fracturas causales que regula el artículo 1972° del Código Civil.

Así, pues, no quedarán obligados a la reparación si prueban que el daño fue consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de un hecho determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño¹³¹. Podrá alegarse también la presencia de una concausa, vale decir, de una concurrencia de responsabilidad, que se da cuando en la producción del daño ha concurrido la imprudencia con que actuó la víctima. En este último caso el agente no podrá obtener que se le libere totalmente de responsabilidad, pero sí por lo menos que se reduzca, de acuerdo al grado de imprudencia con que se condujo de la víctima, el monto a pagar por concepto de indemnización.

¹³⁰ MESINAS F. Responsabilidad civil por accidentes de tránsito. La instauración del seguro obligatorio. En: Actualidad Jurídica. Tomo 84-B. Lima: Gaceta Jurídica; 2000.

¹³¹ VEGA Y. Derecho Privado. Tomo I. Lima: Ed. Grijley; 1996. Pág. 281.

Aun cuando la ley ha establecido el seguro obligatorio para que en caso de accidentes de tránsito el afectado pueda dirigirse directamente contra la empresa aseguradora del vehículo a efectos de obtener de ella una reparación de los daños personales causados, ello no impide que dicho afectado pueda también exigir de quien fue responsable civil del accidente la indemnización de daños y perjuicios que corresponda conforme a las normas del derecho común.

Un derecho similar le corresponde a la aseguradora que pagó la indemnización por concepto de seguro obligatorio, pues aquella podrá repetir lo pagado de quien fue civilmente responsable del accidente, siempre que éste no sea el tomador del seguro.

En estos casos, el pago recibido como consecuencia del seguro obligatorio no importará un reconocimiento o presunción de culpabilidad ni servirá como prueba en caso de ejercitarse las acciones civiles o penales que correspondan. Sin embargo, dicho pago se imputará o deducirá del monto que se establezca finalmente como indemnización en aplicación de las disposiciones del derecho común.

Conforme al artículo 29 de la Ley N° 27181, existe responsabilidad solidaria entre el conductor, el propietario y el prestador del servicio de transporte terrestre. Asimismo, es responsable el asegurador del daño, conforme al artículo 1987 del Código Civil.

Con relación a la responsabilidad del asegurador la Corte Suprema ha establecido que:

“(...) Si bien la acción indemnizatoria puede ser dirigida contra el asegurador por el daño, quien responderá solidariamente con el responsable directo de este, según el artículo 1987 del Código Civil, sin embargo, dicha responsabilidad, en el caso de la compañía aseguradora, se halla limitada al monto máximo de

cobertura otorgado al riesgo pactado en el contrato de seguro de acuerdo con lo que prescribe el artículo 325 de la Ley N° 26702 Ley General del Sistema Financiero y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros; que señala que “las empresas de seguros se encuentran prohibidas de pagar indemnizaciones en monto que excedan lo pactado” (...) Que, además, debe tenerse en cuenta que la obligación de su representada emana del contrato de Póliza número (...), y según lo dispone el numeral 386 del Código de Comercio “El contrato de seguro se regirá por los pactos lícitos consignados en cada póliza o documento (...)”, por lo que en virtud a ello, solo pueden pagar la indemnización hasta el límite establecido en la cobertura del seguro, que para el caso de autos es hasta 3.6 UIT, monto que debe ser abonado en moneda nacional de acuerdo con el tipo de cambio al día de pago, entendiéndose que este monto integra en definitiva la suma de Treinta y seis Mil Quinientos Dólares Americanos, señalado por la Sala Superior”¹³².

En la práctica de las aseguradoras:

- Responden hasta el límite de su póliza.
- A veces el siniestro no está cubierto porque los asegurados no estaban al día en los pagos de su póliza.
- No cubren el siniestro cuando el asegurado actúa con imprudencia temeraria.
- No cubren el siniestro si el asegurado no lo reporta dentro de las 24 horas.
- Los contratos de seguros contienen un pacto que prohíbe transigir al asegurado con la víctima, sin intervención de la aseguradora.
- Prefieren ir a juicio. Investigan primero, pagan después.

¹³² Cas. N° 1748-2001-Lima, 23/11/01, Sala Civil Transitoria.

CAPITULO III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

1. PRESENTACIÓN

Las unidades de estudio de campo, se encuentran constituidas por los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito que involucre responsabilidad objetiva, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de la ciudad de Arequipa en el año 2016. Como asimismo los datos estadísticos de las víctimas de accidentes de tránsito en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

Los datos recopilados fueron sometidos al respectivo análisis, todo lo cual fue contrastado con la hipótesis formulada, permitiéndonos con ello elaborar las gráficas y tablas que exponemos a continuación, que nos llevó a detallar las conclusiones y sugerencias pertinentes.

2. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

2.1. Análisis de los procesos civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito

TABLA Nº 1

Se probó en el proceso la existencia de una conducta ilícita que contravino una norma prohibitiva o violó el sistema jurídico

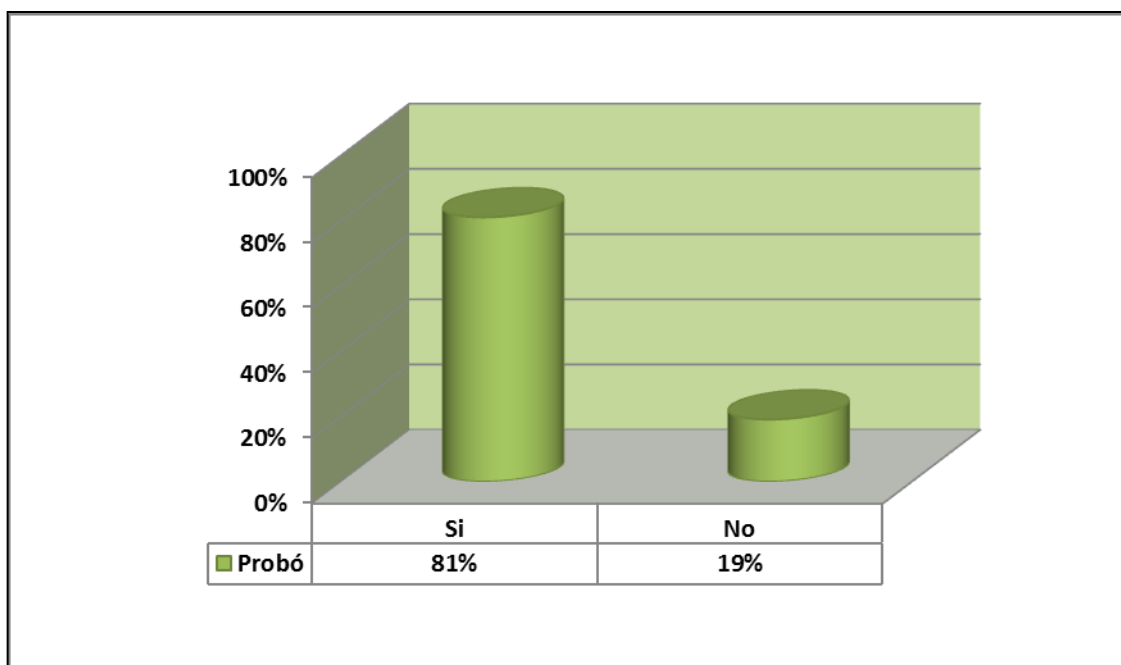
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	38	12	50
Segunda Sala Civil	42	8	50
Tercera Sala Civil	39	11	50
Cuarta Sala Civil	43	7	50
Subtotal	162	38	200
%	81	19	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta primera tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 81% de los procesos si se probó en el proceso la existencia de una conducta ilícita que contravino una norma prohibitiva o violó el sistema jurídico, mientras en un 19% no se probó. Los resultados evidencian que en la mayoría de los accidentes de tránsito se logra determinar la responsabilidad del demandado en la comisión de los hechos, al no actuar con la debida diligencia, con ello se garantiza el cobro de la indemnización por daños y perjuicios, de conformidad con los artículo 1969 y 1970 del Código Civil.

GRAFICA Nº 1

Se probó en el proceso la existencia de una conducta ilícita que contravino una norma prohibitiva o violó el sistema jurídico



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 2

Se probó en el proceso que el daño causado produjo menoscabo a los intereses del afectado en su vida social

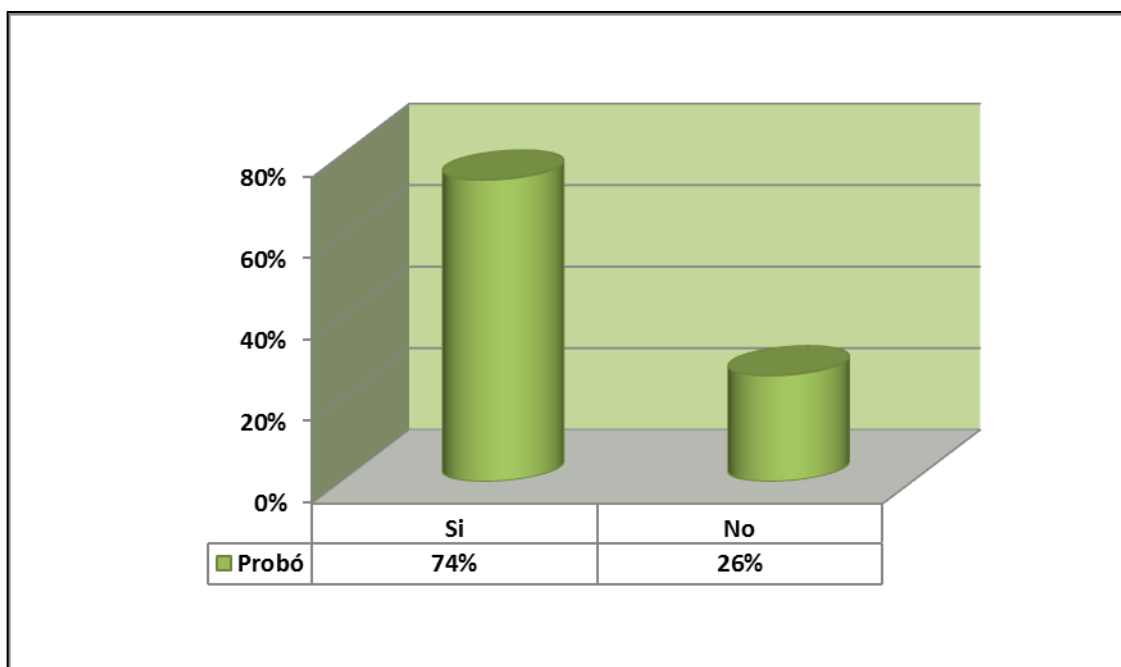
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	36	14	50
Segunda Sala Civil	35	15	50
Tercera Sala Civil	37	13	50
Cuarta Sala Civil	39	11	50
Subtotal	147	53	200
%	74	26	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta segunda tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 74% de los procesos, si se probó en el proceso que el daño causado produjo menoscabo a los intereses del afectado en su vida social, mientras en un 26% no se probó. Los resultados arrojados nos demuestran que en la gran mayoría de los accidentes de tránsito que reclaman indemnización por daños y perjuicios, sustentan dicha petición en el menoscabo al proyecto de vida que sufre la víctima, de conformidad con el artículo 1985 del Código Civil; en algunos casos por su muerte súbita y en otros porque su vida social nunca más volverá a ser la misma debido a la incapacidad permanente que presenta y que lo convierte en una carga para la familia que debe hacerse cargo de dicha víctima.

GRAFICA Nº 2

Se probó en el proceso que el daño causado produjo menoscabo a los intereses del afectado en su vida social



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 3

Se probó en el proceso que existe una relación de causalidad entre la conducta ilícita y el daño producido al afectado

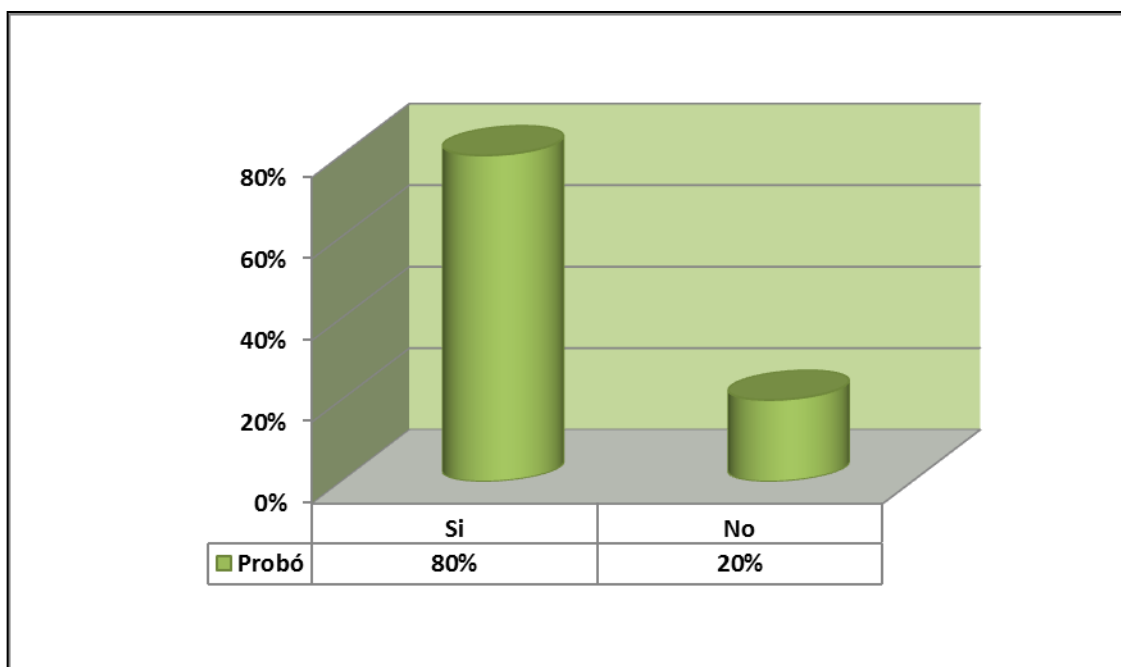
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	42	8	50
Segunda Sala Civil	40	10	50
Tercera Sala Civil	35	15	50
Cuarta Sala Civil	44	6	50
Subtotal	161	39	200
%	80	20	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta tercera tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 80% de los procesos, si se probó en el proceso que existe una relación de causalidad entre la conducta ilícita y el daño producido al afectado, mientras en un 20% no se probó. Los resultados han logrado determinar que la relación que existe entre el hecho realizado y la víctima se debe a que muchos de ellos eran ocupantes del vehículo que produjo el accidente y en un menor porcentaje eran terceros ajenos al vehículo que estaban transitando por el lugar donde se produjo el accidente y que lamentablemente se convirtieron en víctimas del referido evento.

GRAFICA Nº 3

Se probó en el proceso que existe una relación de causalidad entre la conducta ilícita y el daño producido al afectado



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 4

Se probó en el proceso que el factor de atribución de la conducta que causó el daño se debió a una actividad riesgosa o peligrosa

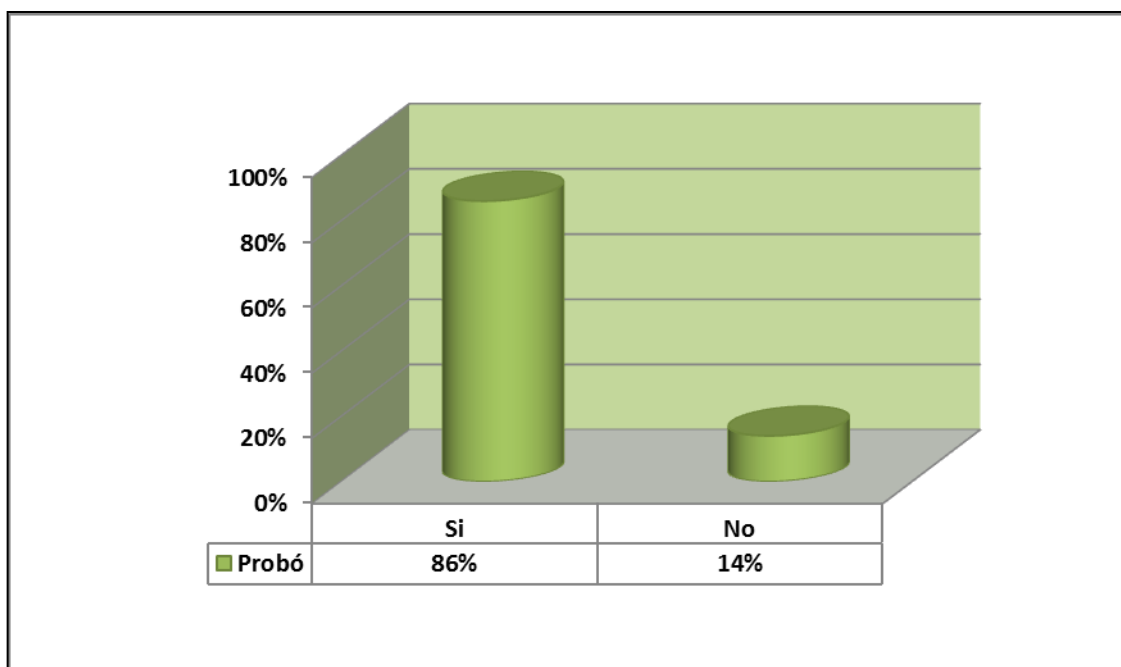
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	44	6	50
Segunda Sala Civil	45	5	50
Tercera Sala Civil	42	8	50
Cuarta Sala Civil	40	10	50
Subtotal	171	29	200
%	86	14	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta cuarta tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 86% de los procesos, si se probó en el proceso que el factor de atribución de la conducta que causó el daño se debió a una actividad riesgosa o peligrosa, mientras en un 14% no se probó. Estos resultados también nos demuestran que el vehículo que produjo el accidente presentaba un alto índice de riesgo y peligrosidad que ameritaba un mayor deber de cuidado en su actuar y por ende mayor responsabilidad con los ocupantes del vehículo como también con los terceros ajenos a dicho vehículo. Factores de atribución que se consagran en los artículos 1969 y 1970 del Código Civil.

GRAFICA Nº 4

Se probó en el proceso que el factor de atribución de la conducta que causó el daño se debió a una actividad riesgosa o peligrosa



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 5

**Se probó en el proceso la ruptura del nexo causal por caso fortuito,
hecho de tercero o imprudencia del que padece el daño**

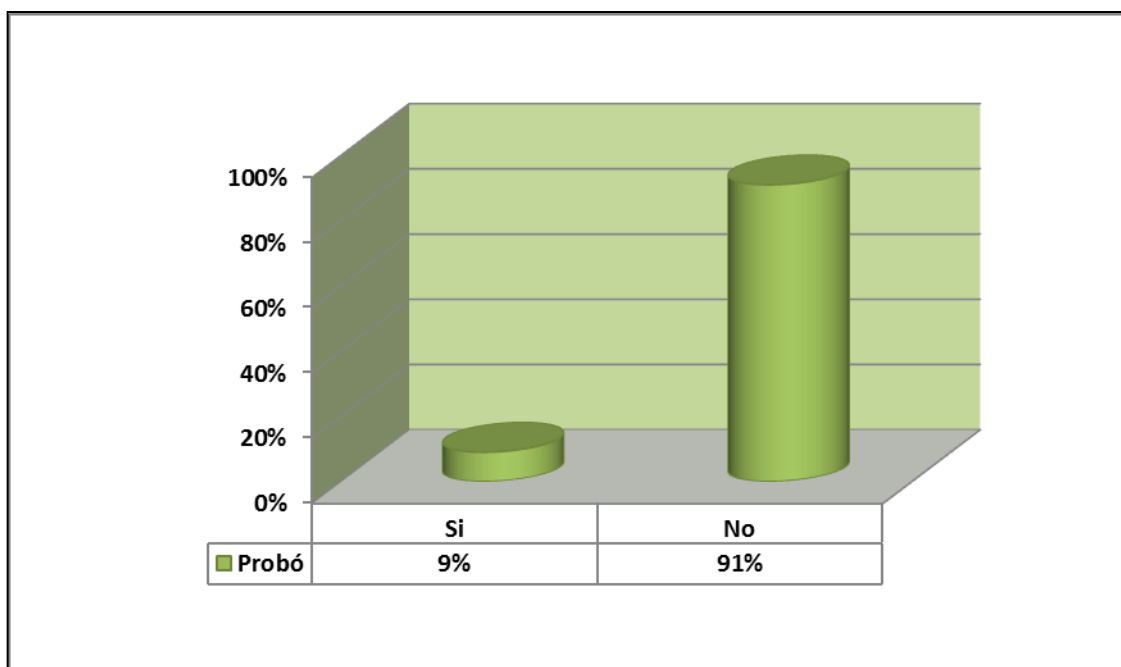
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	4	46	50
Segunda Sala Civil	5	45	50
Tercera Sala Civil	3	47	50
Cuarta Sala Civil	6	44	50
Subtotal	18	182	200
%	9	91	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta quinta tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 91% de los procesos, no se probó en el proceso la ruptura del nexo causal por caso fortuito, hecho de tercero o imprudencia del que padece el daño, mientras en un 9% si se probó. Los resultados de esta tabla nos refieren que el accidente de tránsito fue ocasionado en un menor porcentaje fue por culpa de la víctima, quien debido a diferentes circunstancias no se percató del vehículo en cuestión produciendo un resultado nefasto que no solo le trajo consecuencias para el mismo sino también para terceros. Según se encuentra establecido en el artículo 1972 del Código Civil

GRAFICA Nº 5

Se probó en el proceso la ruptura del nexa causal por caso fortuito, hecho de tercero o imprudencia del que padece el daño



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 6

Se probó en el proceso la responsabilidad solidaria de los daños materiales y personales ocasionados por el accidente

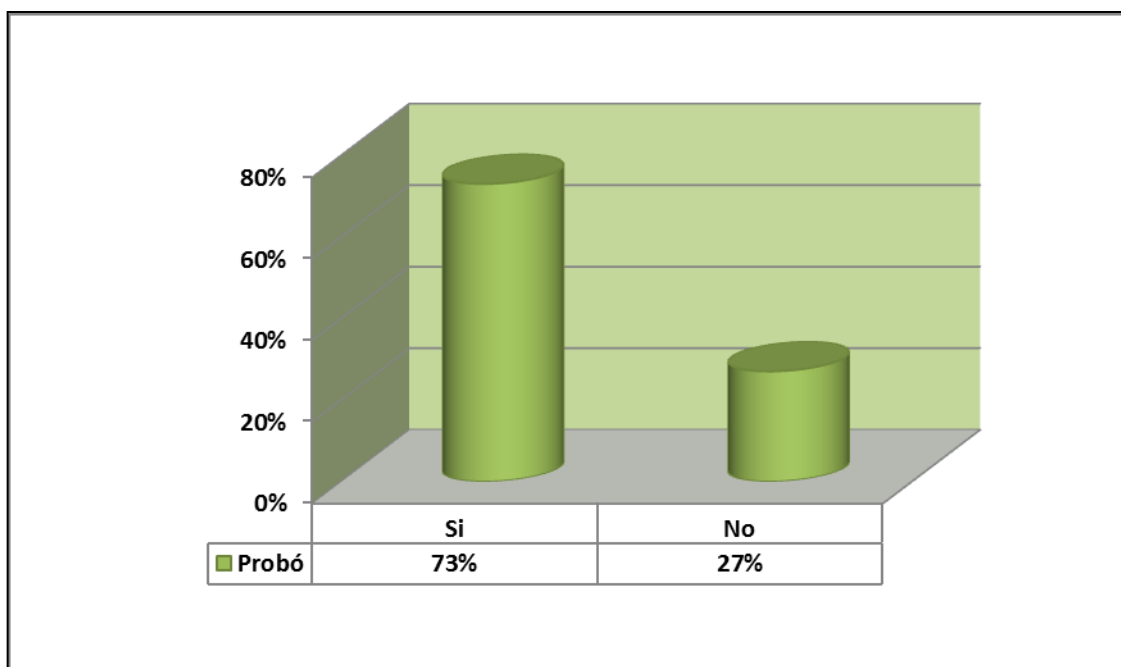
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	39	11	50
Segunda Sala Civil	37	13	50
Tercera Sala Civil	34	16	50
Cuarta Sala Civil	36	14	50
Subtotal	146	54	200
%	73	27	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta sexta tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 73% de los procesos, si se probó en el proceso la responsabilidad solidaria de los daños materiales y personales ocasionados por el accidente, mientras en un 27% no se probó. Los resultados de esta tabla determinan que la responsabilidad del accidente no solo fue del demandado que conducía el vehículo sino también del propietario del mismo, según lo dispone el artículo 1983 del Código Civil, ambos se encuentran en la obligación de pagar el monto de la indemnización por daños y perjuicios ocasionados a la víctima.

GRAFICA Nº 6

Se probó en el proceso la responsabilidad solidaria de los daños materiales y personales ocasionados por el accidente



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 7

Se probó en el proceso que la persona que conducía el vehículo infringió las reglas del tránsito, lo cual ocasionó los daños

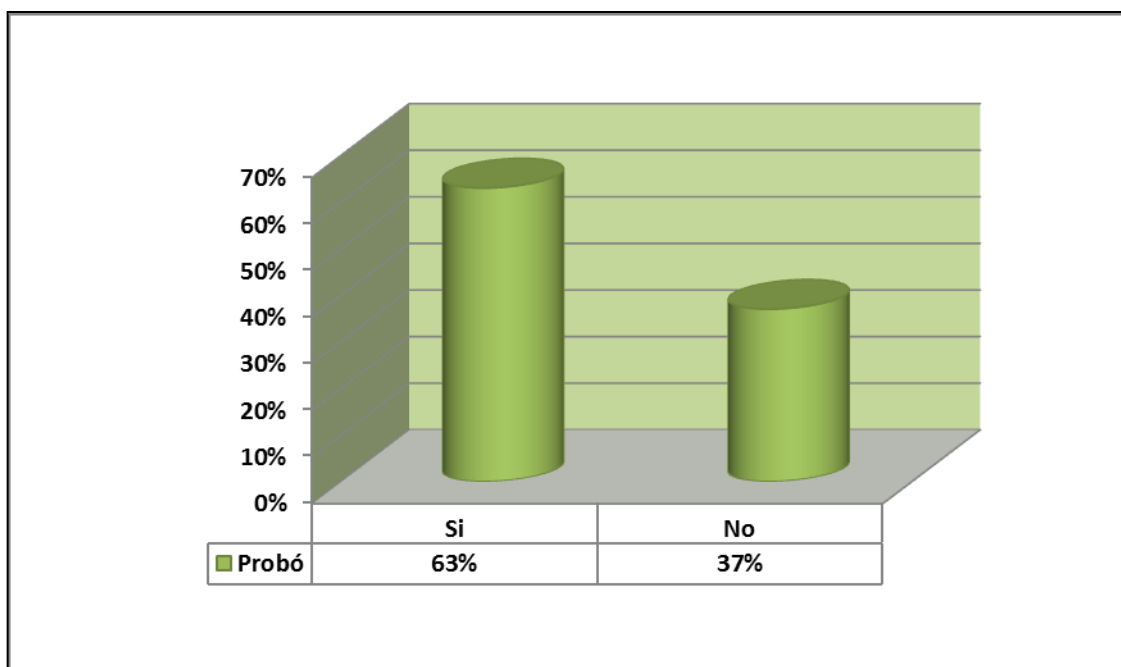
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	32	18	50
Segunda Sala Civil	30	20	50
Tercera Sala Civil	33	17	50
Cuarta Sala Civil	31	19	50
Subtotal	126	74	200
%	63	37	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta séptima tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 63% de los procesos, si se probó en el proceso que la persona que conducía el vehículo infringió las reglas del tránsito, lo cual ocasionó los daños; mientras en un 37% no se probó. Los resultados nos conducen a afirmar que en la mayoría de procesos los demandados incumplieron las reglas de tránsito establecidas en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito. Todo lo cual los llevó a cometer el resultado nefasto en perjuicio de las víctimas.

GRAFICA Nº 7

Se probó en el proceso que la persona que conducía el vehículo infringió las reglas del tránsito, lo cual ocasionó los daños



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 8

Se probó en el proceso que el responsable del accidente careció de prioridad de paso al no respetar las disposiciones de tránsito

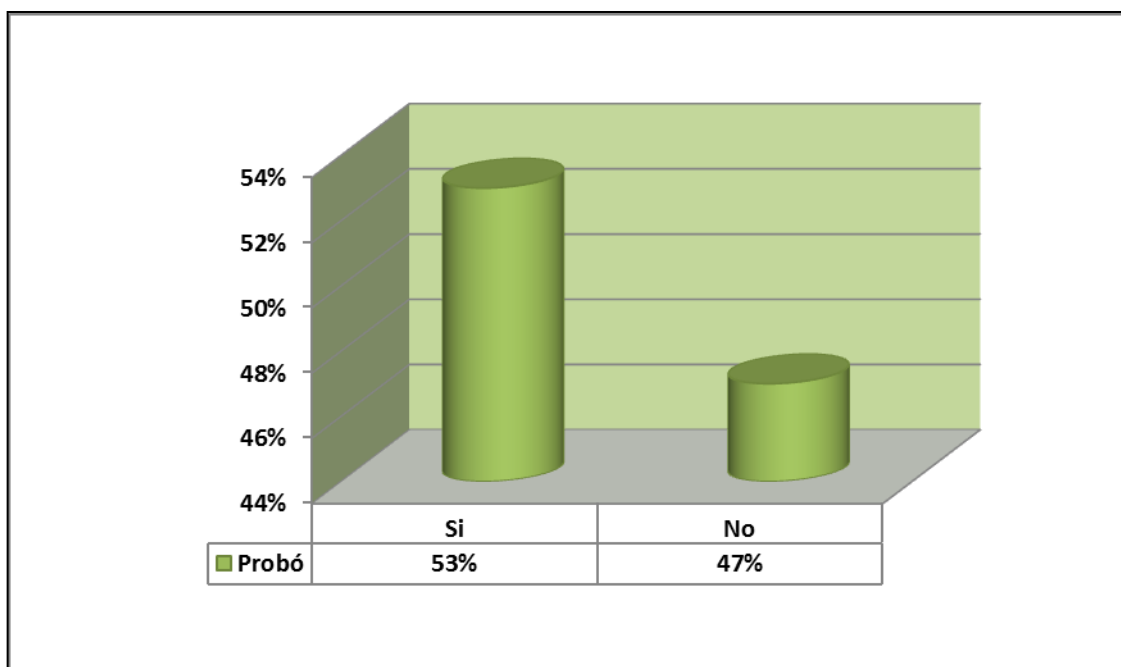
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	30	20	50
Segunda Sala Civil	23	27	50
Tercera Sala Civil	28	22	50
Cuarta Sala Civil	25	25	50
Subtotal	106	94	200
%	53	47	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta octava tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 53% de los procesos, si se probó en el proceso que el responsable del accidente careció de prioridad de paso al no respetar las disposiciones de tránsito, mientras en un 47% no se probó. Los resultados evidencian que el demandado en determinadas situaciones fue responsable del accidente por que no respetó las disposiciones de tránsito como la prioridad del paso señalada en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito.

GRAFICA Nº 8

Se probó en el proceso que el responsable del accidente careció de prioridad de paso al no respetar las disposiciones de tránsito



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA N° 9

Se probó en el proceso que el responsable del accidente solicitó la intervención Policial

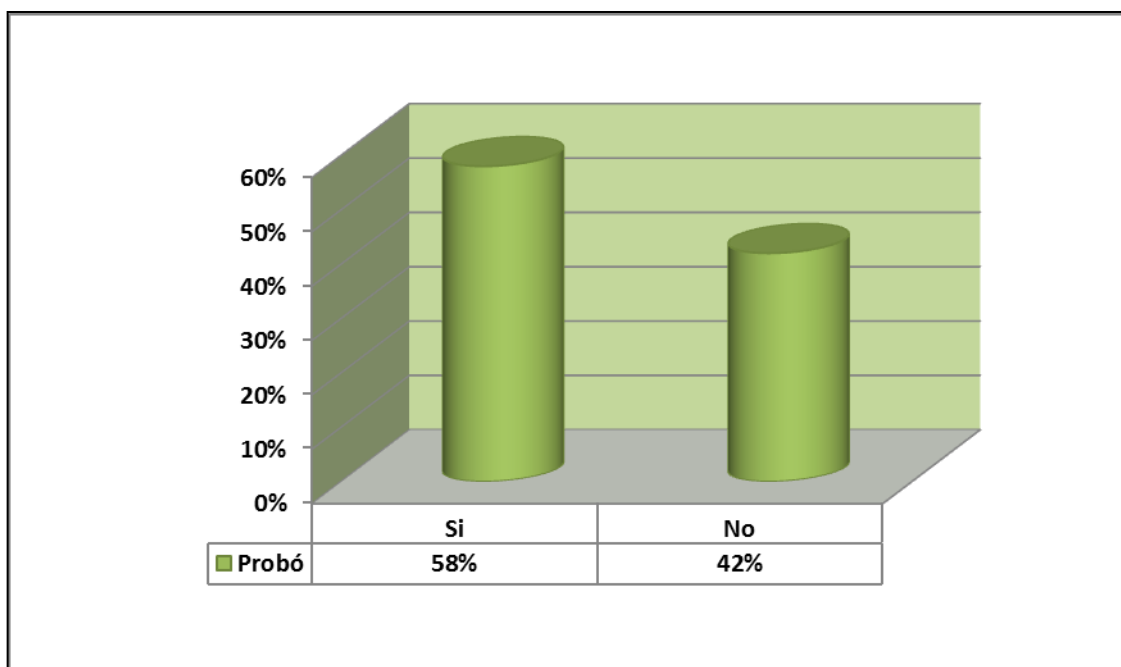
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	27	23	50
Segunda Sala Civil	35	15	50
Tercera Sala Civil	31	19	50
Cuarta Sala Civil	22	28	50
Subtotal	115	85	200
%	58	42	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta novena tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 58% de los procesos, si se probó en el proceso que el responsable del accidente si solicitó la intervención policial de acuerdo a que la compañía de seguros te exige como requisito presentar el Acta de Intervención Policial, Peritaje Técnico y Dosaje Etílico, mientras en un 42% no se probó que solicitó la intervención policial, abandono del lugar, Los resultados demuestran que en un gran porcentaje de accidentes de tránsito no se toman las medidas que la situación amerita como algo elemental la intervención de la policía según lo establece el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, y de esta forma determinar adecuadamente las responsabilidades del caso concreto.

GRAFICA Nº 9

**Se probó en el proceso que el responsable del accidente si solicitó la
intervención Policial**



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 10

Se probó en el proceso que la indemnización por daños y perjuicios se excedió al monto establecido por ley

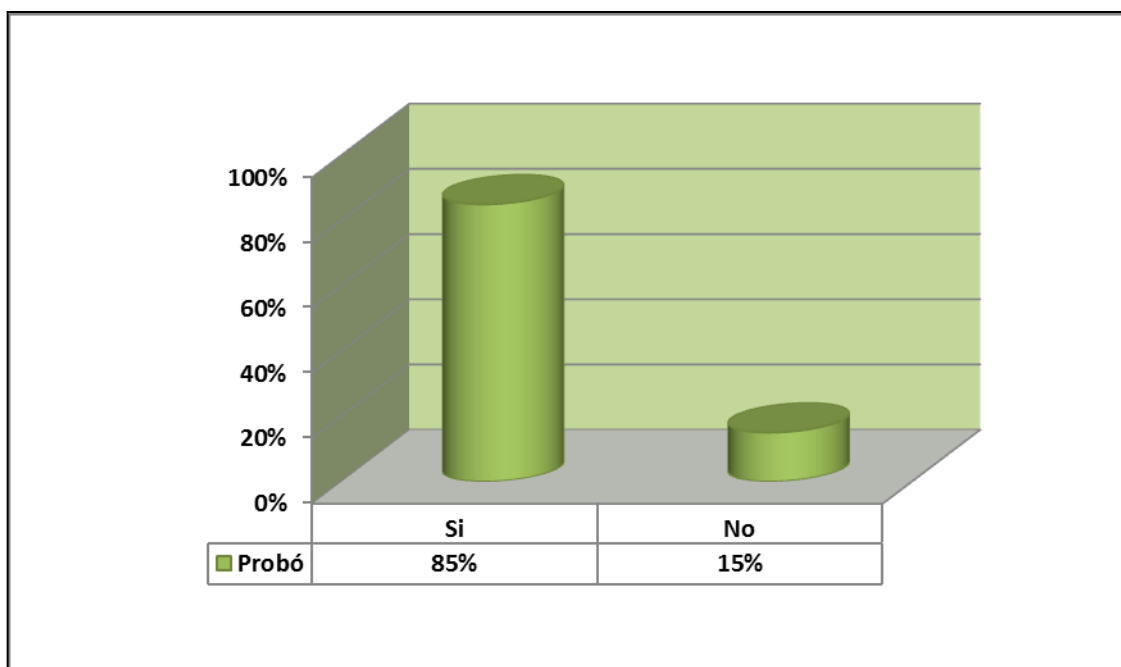
SALAS	Si	No	Total
Primera Sala Civil	43	7	50
Segunda Sala Civil	44	6	50
Tercera Sala Civil	40	10	50
Cuarta Sala Civil	42	8	50
Subtotal	169	31	200
%	85	15	100%

FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.- En esta décima tabla tenemos que de los 200 procesos muestrales sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016; podemos observar que en el 85% de los procesos, si se probó en el proceso que la indemnización por daños y perjuicios se excedió al monto establecido por ley, mientras en un 15% no se probó. Los resultados nos muestran que efectivamente el monto solicitado por la indemnización de daños y perjuicios es mayor al monto pactado por ley y esto se debe a que los montos señalados por ley en realidad son irrisorios a los daños y perjuicios que un accidente de tránsito ocasiona a la víctima, más aún si la víctima muere en el accidente y es el sustento de toda una familia.

GRAFICA Nº 10

Se probó en el proceso que la indemnización por daños y perjuicios se excedió al monto establecido por ley



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016.

2.2. Análisis de los accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a diciembre del 2016

TABLA N° 11

Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a diciembre del 2016

Meses	Accidentes	%
Enero a Marzo	43	26%
Abril a Junio	36	22%
Julio a Setiembre	55	33%
Octubre a diciembre	32	19%
TOTAL	166	100%

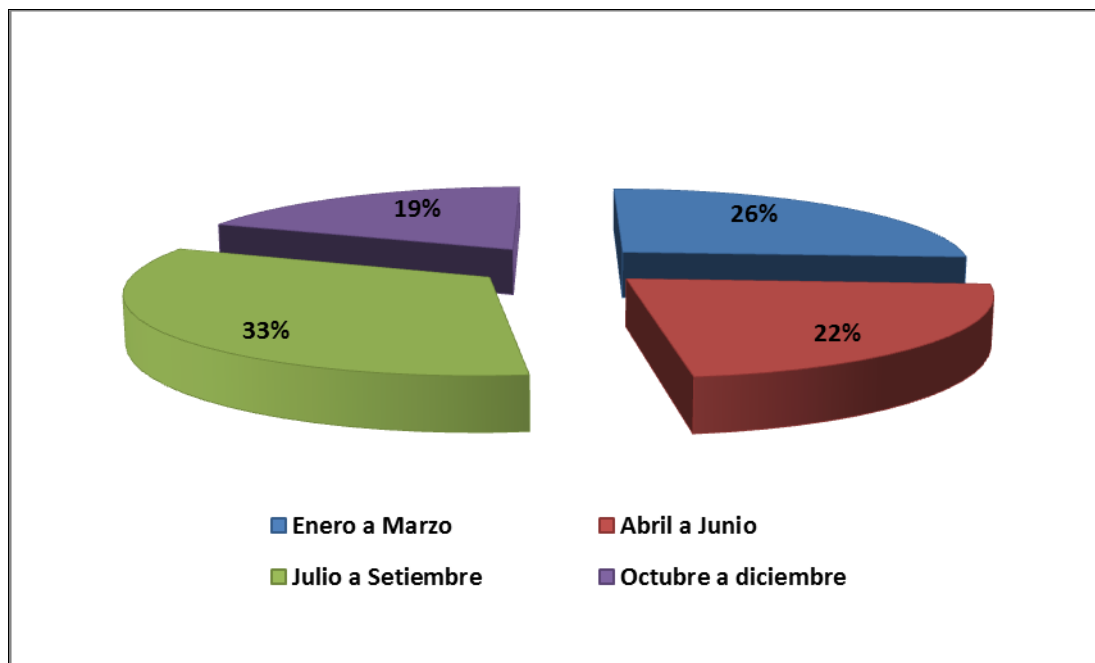
FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.-

En esta undécima tabla tenemos que de los 166 accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a diciembre del 2016; podemos observar que el 26% de los accidentes fueron entre enero a marzo; 22% entre abril a junio; 33%, de julio a setiembre; y 19% de octubre a diciembre.

GRÁFICA N° 11

Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a diciembre del 2016



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 12

**Clases de Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa
entre los meses de enero a marzo del 2016**

Clases	Accidentes	%
Atropello y fuga	15	35
Choque y volcadura	19	44
Caída de pasajero	1	2
Despiste y choque	8	19
TOTAL	43	100%

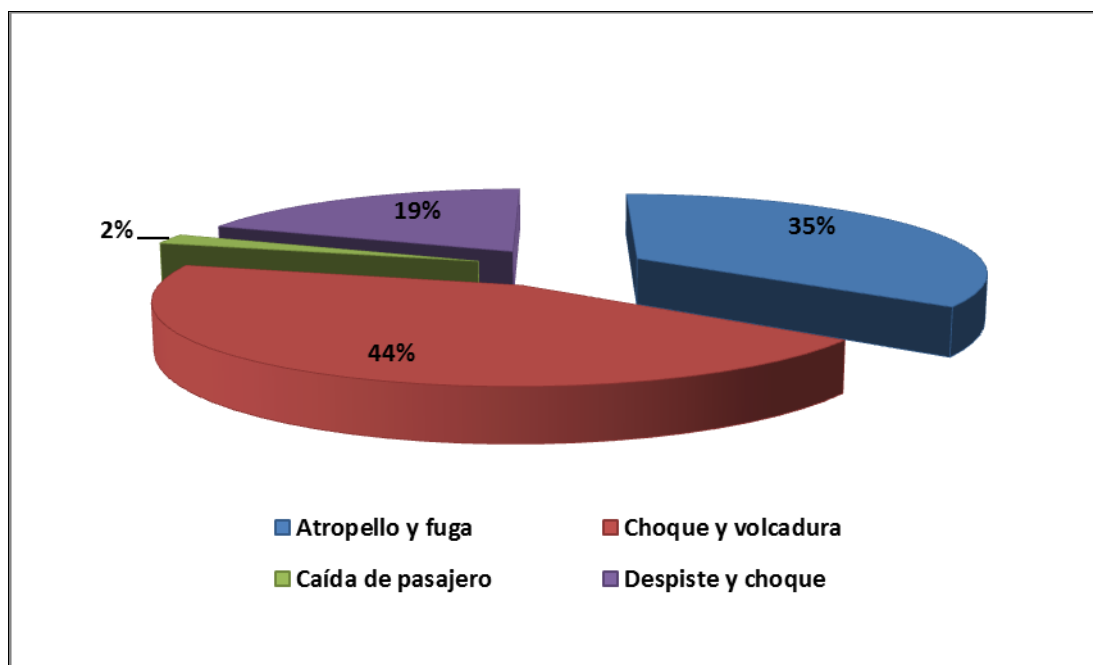
FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.-

En esta duodécima tabla tenemos que de los 43 clases de accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a marzo del 2016; podemos observar que el 35% de los accidentes fueron por atropello y fuga; 44% por choque y volcadura; 2%, por caída de pasajero; y 19% por despiste y choque.

GRÁFICA N° 12

Clases de Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a marzo del 2016



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

TABLA N° 13

**Clases de Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa
entre los meses de abril a junio del 2016**

Clases	Accidentes	%
Atropello y fuga	13	36
Choque y volcadura	13	36
Caída de pasajero	-	-
Despiste y choque	10	28
TOTAL	36	100%

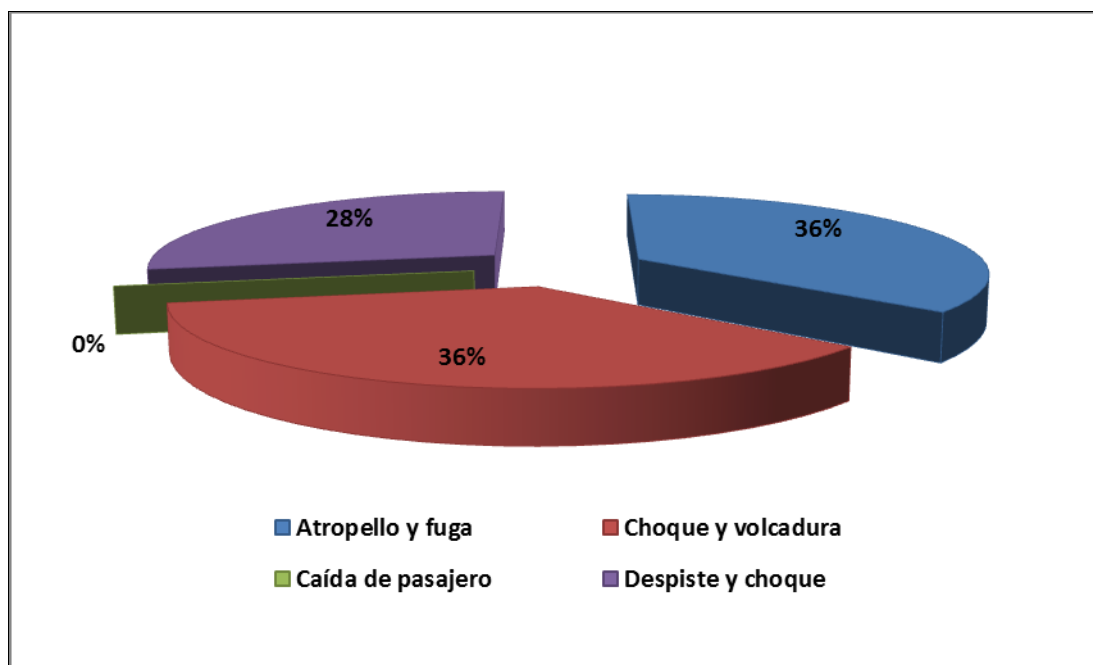
FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.-

En esta decimotercera tabla tenemos que de los 36 clases de accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de abril a junio del 2016; podemos observar que el 36% de los accidentes fueron por atropello y fuga; 36% por choque y volcadura; 28% por despiste y choque y ninguno por caída de pasajero.

GRÁFICA N° 13

Clases de Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de abril a junio del 2016



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

TABLA N° 14

**Clases de Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa
entre los meses de julio a setiembre del 2016**

Clases	Accidentes	%
Atropello y fuga	12	22
Choque y volcadura	27	49
Caída de pasajero	1	2
Despiste y choque	15	27
TOTAL	55	100%

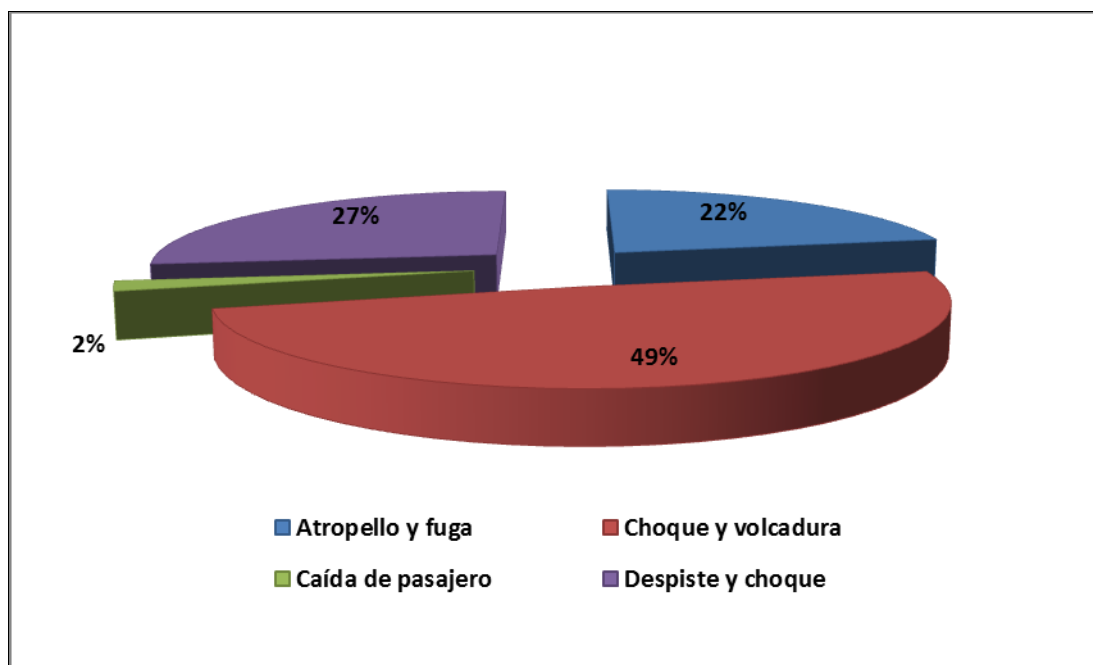
FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.-

En esta decimocuarta tabla tenemos que de los 55 clases de accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de julio a setiembre del 2016; podemos observar que el 22% de los accidentes fueron por atropello y fuga; 49% por choque y volcadura; 2% por caída de pasajero y 27% por despiste y choque.

GRÁFICA N° 14

Clases de Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de julio a setiembre del 2016



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

TABLA N° 15

**Clases de Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa
entre los meses de octubre a diciembre del 2016**

Clases	Accidentes	%
Atropello y fuga	11	34
Choque y volcadura	15	47
Caída de pasajero	-	-
Despiste y choque	6	19
TOTAL	32	100%

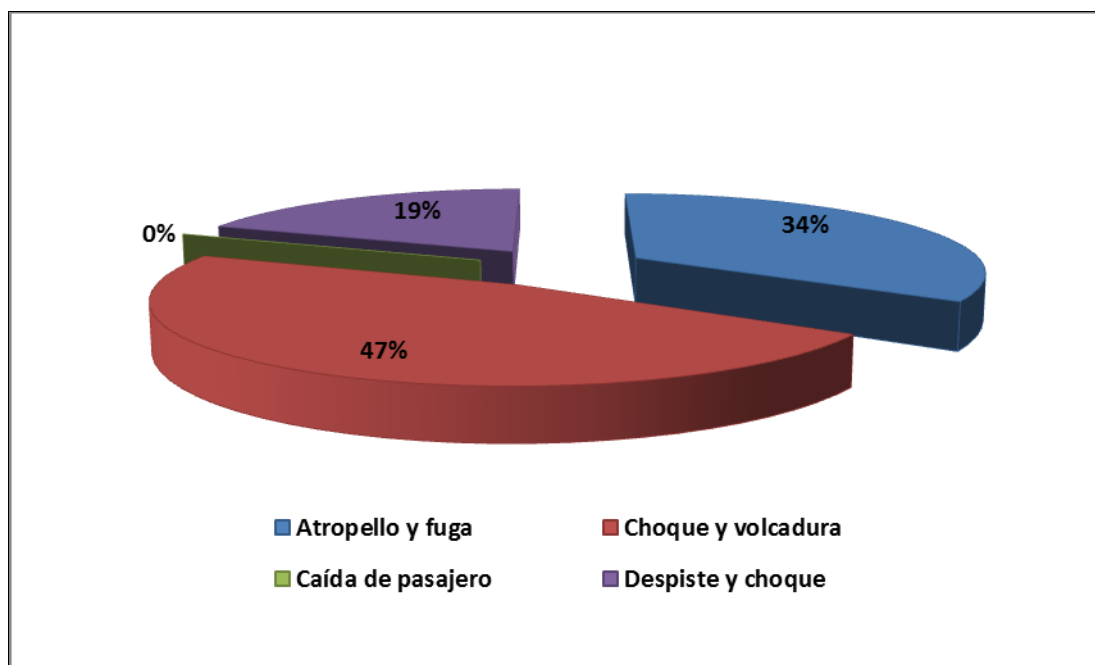
FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.-

En esta decimoquinta tabla tenemos que de los 32 clases de accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de octubre a diciembre del 2016; podemos observar que el 34% de los accidentes fueron por atropello y fuga; 47% por choque y volcadura; 19% por despiste y choque y ninguno por caída de pasajero.

GRÁFICA N° 15

Clases de Accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de octubre a diciembre del 2016



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

TABLA Nº 16

Fallecidos en los accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a diciembre del 2016

Meses	Accidentes	%
Enero a Marzo	50	26
Abril a Junio	33	17
Julio a Setiembre	79	41
Octubre a diciembre	32	16
TOTAL	194	100%

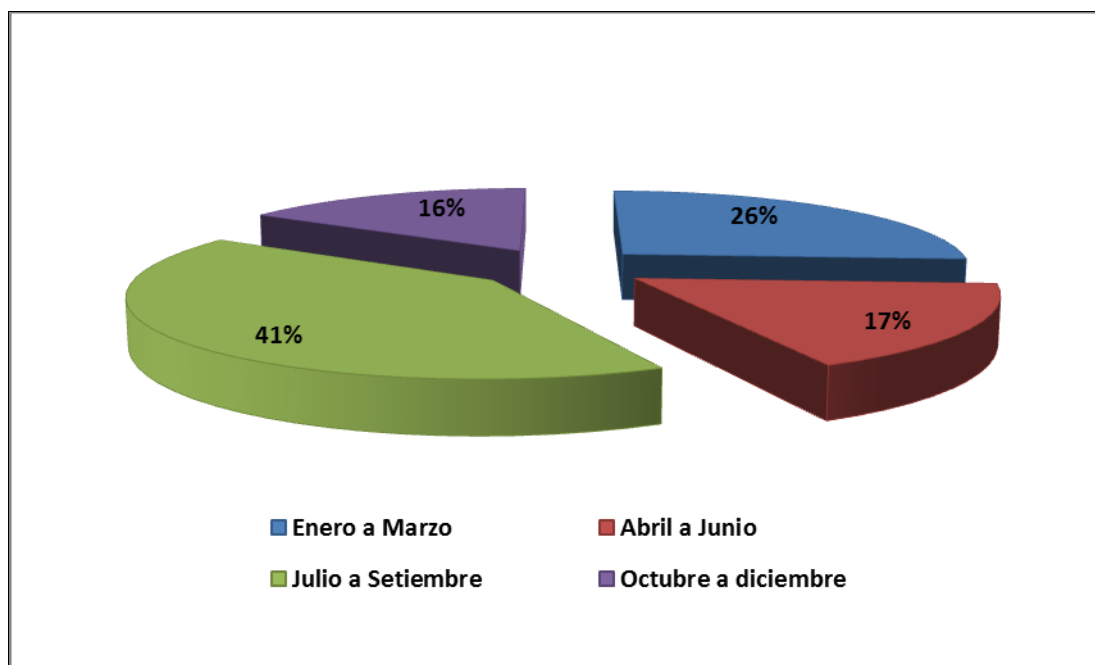
FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

INTERPRETACIÓN.-

En esta decimosexta tabla tenemos que de los 194 fallecidos en los accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a diciembre del 2016; podemos observar que el 26% de los fallecidos fueron entre enero a marzo; el 17% entre abril y junio; 41% entre julio y setiembre y 16% entre octubre y diciembre.

GRÁFICA N° 16

Fallecidos en los accidentes de tránsito producidos en la ciudad de Arequipa entre los meses de enero a diciembre del 2016



FUENTE: Información obtenida por la investigadora de la SECIAT en la ciudad de Arequipa en el año 2016.

3. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La investigación pretende analizar las funciones de la responsabilidad civil a partir de las lecturas que pueden proporcionar la doctrina de la escuela romano-germánica y de la escuela del análisis económico del Derecho (que es una de las lecturas alternativas del *common law*) y su rol en el funcionamiento de la administración de justicia.

La doctrina de la escuela romano-germánica parte de un concepto denominado “daño injusto”¹³³ entendido como el daño injustamente padecido por la víctima y de la definición de responsabilidad civil como el conjunto de consecuencias jurídicas al que quedan sometidos los sujetos, en cuanto hayan asumido una obligación¹³⁴. En tal sentido, la función primordial de la responsabilidad civil es la satisfactoria, que consiste en reparar el daño irrogado dado el carácter tuitivo del interés conculcado de la víctima¹³⁵.

Según esta doctrina, la función hoy prevalente es aquella resarcitoria: las normas de la responsabilidad civil son interpretadas a fin de extender cuanto más sea posible el resarcimiento a todas las víctimas. Existen otras funciones¹³⁶: la equivalencia como la justificación del traspaso del peso económico del daño y la punitiva como la función de castigo del culpable en desmedro del resarcimiento integral que merece la víctima.

¹³³ SEMINARIO E. Responsabilidad Civil: breves comentarios acerca de la propuesta de enmienda. En: Los diez años del Código Civil peruano. Balance y perspectivas. Tomo II. Centro de Investigación de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Lima: W.G. Editor E.I.R.L.; 1995. Pág. 334.

¹³⁴ FERNÁNDEZ G. Responsabilidad Civil y Derecho de Daños. En: *El Jurista*. Revista Peruana de Derecho. N° 4. Año I. Lima: 1991. Pág. 85.

¹³⁵ FERNÁNDEZ G. Los supuestos dogmáticos de la responsabilidad contractual: La División de sistemas y la previsibilidad. En: *Scribas*. Año I. N° 2. Instituto de Investigación Jurídico Notarial. Arequipa: 1996. Pág. 78 y 84.

¹³⁶ FERNÁNDEZ G. Ob. Cit. Pág. 93 y 97.

La doctrina del análisis económico del Derecho¹³⁷ parte del análisis dirigido a evitar el desperdicio, en particular de aquellos recursos cuya cantidad no es suficiente para satisfacer las necesidades humanas. Luego se aplica la noción de externalidades, entendidas como los costos o los beneficios externos asumidos por terceras personas diferentes a las que los generaron¹³⁸. Así, las externalidades generan una divergencia entre el costo social y el costo privado¹³⁹.

Esta divergencia se concreta en costos de transacción (aquellos en los que es necesario incurrir para celebrar un contrato). Estos costos dificultan la celebración de contratos, haciendo a veces imposible que éstos se concreten o que terminen concluyendo en términos ineficientes¹⁴⁰.

Así, un error judicial basado en resoluciones consentidas o ejecutoriadas aumenta dichos costos y si el ordenamiento tutela al justiciable dañado, el juez deberá “simular” un acuerdo al que hubiesen llegado el Estado y el perjudicado de haber sido posible la solución contractual. Por ello, el Derecho es un mecanismo que internaliza las externalidades para que los individuos consideren los efectos que generan sus actos, y por consiguiente se pueda producir un resultado eficiente si los individuos se comportan racionalmente. Es decir, el Derecho permite que los individuos se comporten teniendo en consideración el nivel de escasez de los recursos.

¹³⁷ BULLARD A. Advertencia: el presente artículo puede herir su sensibilidad jurídica. El alquiler de vientre, las madres sustitutas y el Derecho Contractual. En: *Ius et Veritas*. Año V. N° 10. Lima: 1995. Pág. 53.

¹³⁸ TORRES L. Ob. Cit. Pág. 61

¹³⁹ BULLARD A. Ob. Cit. Pág. 132.

¹⁴⁰ BULLARD A. En: *Ratio Juris. El Informativo*. Año I. N° 1. Noviembre de 1992. Nota 15 de la página 22.

Para la escuela del análisis económico del Derecho, las funciones de la responsabilidad civil¹⁴¹ son tres: la primera de ellas es la reducción de los costos primarios que pudieran ocurrir. Para esto se obliga al potencial causante de los daños que asuma los costos económicos, liberando a la víctima de asumirlos. Así, el potencial causante recibe incentivos para tomar precauciones para evitar asumir el costo de los daños. La segunda función consiste en otorgar la debida compensación a las víctimas mediante la reducción de los costos secundarios derivados de los daños ya ocurridos. Estos costos se minimizan mediante el traslado del peso económico a quienes disfrutaban de una mejor situación patrimonial para soportar el peso económico y la distribución social del costo de los daños por un sistema de precios o de seguros. Y la tercera función se refiere a la reducción de los costos terciarios, los cuales son derivados de los errores e ineficiencias del sistema de responsabilidad civil.

El objetivo en la investigación, es exponer, de modo aplicativo, los fundamentos y el modo de pensar de estas corrientes, circunscriptos al área del Derecho de la responsabilidad civil. Se ha procurado plantear algunas soluciones para disminuir las deficiencias en la administración de justicia cuando se requiera solucionar conflictos con relevancia jurídica como es el caso particular de la indemnización que deriva de los accidentes de tránsito. El altísimo número de muertos y heridos debido a accidentes de tránsito constituye un grave problema aún sin resolver en el Perú. Según las estadísticas elaboradas por la Policía Nacional, desde el año 2000 a la fecha se ha registrado una alarmante cifra de más de 700 000 accidentes.

¹⁴¹ CALABRESI G. El coste de los accidentes. Análisis económico y jurídico de la responsabilidad civil. Traducción de Joaquim Bisbal. Primera edición. Barcelona: Editorial Ariel S.A.; 1984. Pág. 44-46. BULLARD A. Causalidad Probabilística: el problema de los costos administrativos en el diseño de un sistema de Responsabilidad Civil Extracontractual. En: *Ius et Veritas*. Año II. N° 3. Lima: 1991. Pág. 3-5. BULLARD A. ¡Que Dios se lo pague! El fracaso social de la responsabilidad civil. En: *Estudios de Análisis Económico del Derecho*. Primera edición. Lima: Ara editores; 1996. Pág. 159-163.

Se trata de una década nefasta que ha originado más de 31 000 muertes, principalmente por negligencia o imprudencia de los conductores. El Ministerio de Salud informó recientemente, que alrededor de 117 900 personas quedaron discapacitadas de por vida por accidentes de tránsito, en los últimos cuatro años. La atención sanitaria de estas víctimas, la mayoría entre 15 y 39 años de edad, cuesta alrededor de 150 millones de dólares anuales, cifra que representa el 0,17 por ciento del Producto Bruto Interno (PBI), según cálculos oficiales¹⁴².

La mayoría de accidentes se produce en el rubro del transporte público urbano e interprovincial. El inadecuado funcionamiento de este sector empieza cuando se convierte en refugio de quienes por falta de un empleo formal recurren a este oficio, sin vocación, ni calificación. Esto, sumado a la falta de profesionalismo, a través de los años, se ha convertido en un caótico sistema cuyas ganancias se obtienen salvo algunas excepciones sobre la base del mayor tiempo que el chofer está al volante, el mayor número de kilómetros recorridos y el mayor número de pasajeros.

Ha devenido en un mecanismo intrínsecamente perverso, que incluso ha construido un singular código de comportamiento donde se han relativizado los valores y adormecido conciencias, cuyo lema parece ser “vale todo”, convirtiéndose en una tiranía que se impone en las pistas y carreteras. Mientras no se reestructure el esquema empresarial y laboral del transporte público, muy poco se puede avanzar.

Entre tanto, el Ministerio de Transporte ha creado escuelas para choferes, continúa con el Plan Tolerancia Cero que no ha dado resultado y recientemente ha puesto en vigencia un nuevo Reglamento de Tránsito que crea y endurece sanciones.

¹⁴² ANGLES R. Los Accidentes de Tránsito en el Perú. Lima 2009. (Consultado el 24-10-2016).
Disponible en: [En: http://amantesdelpais.wordpress.com/](http://amantesdelpais.wordpress.com/).

Exigir la articulación de políticas eficientes entre el Ejecutivo, el Congreso, los gobiernos regionales, municipalidades, Poder Judicial, Policía Nacional, SUNAT e INDECOPI; va más allá de acciones que correspondan sólo al terreno de la fiscalización y el control, necesarias pero insuficientes para revertir esta grave situación.

Es un error pretender reducir los accidentes de tránsito, desde un verticalismo estatal, tratando a los transportistas como elementos pasivos en la solución del problema, cuando por el contrario, deben ser considerados como agentes activos del cambio. De poco o nada sirve que un conductor evite infringir la ley sólo porque puede ser sorprendido en el acto, es a esto a lo que se reducen los planes de fiscalización.

En otros países ha dado excelentes resultados el uso de campañas sistemáticas y sostenidas de comunicación social, que han demostrado ser una máquina poderosa de conducción y que han hecho posible modificar decisivamente aspectos sociales o políticos de una nación. El uso de la propaganda gubernamental para alcanzar este objetivo daría mayor aprobación ciudadana que intentar convencernos que el Perú avanza con sólo mencionar el número de kilómetros de carreteras asfaltadas.

Los accidentes de tránsito han ocasionado dolor en miles de personas, han truncado vidas, han enlutado familias. Es el momento de enfrentar con seriedad y eficiencia esta patética realidad, porque mañana nos podría tocar a nosotros.

PROPUESTA NORMATIVA

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 29 DEL DECRETO SUPREMO N° 021-2005-MTC

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A nivel mundial, 1.2 millones de personas mueren cada año debido a los accidentes de tránsito y los costos por atención médica de los afectados alcanzan niveles muy altos, llegando a representar el 2% del PBI en algunos países. Tal es la situación que el accidente de tránsito ha sido calificado como un problema de Salud Pública por la Organización Mundial de la Salud (OMS). El Perú no es ajeno a dicha realidad y ante el crecimiento exponencial que ha observado el parque automotor en los últimos años, la posibilidad de que cualquier persona sea víctima de un accidente de tránsito se ha incrementado considerablemente, quedando la población expuesta ante un problema en el que el Estado debe intervenir para mantener un mínimo nivel de bienestar en la sociedad.

En este contexto, en el año 2002, el Estado vio la necesidad de proteger al creciente número de víctimas, a través de un seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Así, se crearon el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), emitido por las aseguradoras, y el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT), emitido por las AFOCAT (Asociación de Fondos Contra Accidentes de Tránsito), con el objetivo de ofrecer una cobertura a las víctimas y a los conductores, de manera tal que no tengan que asumir los gastos médicos derivados por este tipo de eventos. El SOAT es un seguro obligatorio, establecido por Ley, que cumple un rol muy

importante en la protección y cobertura de las personas que vean afectadas su vida, integridad o salud por un accidente de tránsito.

El seguro en el más estricto sentido repara el daño causado al asegurado, pero en el caso del SOAT no sólo al asegurado y a los ocupantes de un vehículo, sino también a los peatones que pudieran verse afectados por un accidente de tránsito, en atención a su esencia netamente social. En el caso del SOAT el beneficiario es la sociedad en su conjunto.

Es así que el SOAT es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Su objetivo es asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte. Puede observarse que el número de accidentes de tránsito atendidos por el SOAT registra una preocupante tendencia, que debe ser motivo de reflexión.

Sobre esta base funciona el sistema de responsabilidad civil en caso de un accidente. Si todos los conductores poseen seguro, en el momento de un accidente, este indemnizará: los costos de reparación de los autos dañados, las pérdidas de propiedad personal de los involucrados o de terceros, el tratamiento médico y las demandas por daños y perjuicios de las personas involucradas en el accidente.

El problema es que muchos conductores deciden obtener el más básico de los seguros, lo mínimo que las leyes del estado exigen para satisfacer los requisitos de manejar legalmente, pero esta cobertura no siempre es suficiente y entonces comienzan los problemas. Esto sin contar que muchos conductores descuidan sus obligaciones y no poseen seguro, con la esperanza de que nunca se vean en un percance y de que nadie los descubra.

Esta situación nos debe llevar a la reflexión y a promover una conciencia cívica en nuestra población. No contar con una adecuada cobertura, puede

llevar a las personas afectadas a consumir parte importante de sus ahorros o solicitar préstamos para cubrir gastos médicos, ocasionándoles un deterioro en su presupuesto familiar y, por ende, una reducción en sus niveles de bienestar.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la siguiente Ley:

FORMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 29 DEL DECRETO SUPREMO N° 021-2005-MTC

Artículo 1°.- Objeto de la ley.

La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 29 respecto a la cobertura del SOAT de 4 UIT a 8 UIT en caso de muerte o invalidez permanente para el conductor, los ocupantes del vehículo y terceros que pudieran verse afectados en un accidente de tránsito. Asimismo deben también tener derecho a percibir la indemnización por muerte del ocupante o tercero no ocupante, para que cada uno de ellos sea resarcido de una manera adecuada.

Artículo 2°.- Modifíquese el artículo 29, con el siguiente texto:

Artículo 29.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubrirá, como mínimo, los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor asegurado:

- Muerte c/u: Ocho (8) UIT
- Invalidez permanente c/u hasta: ocho (8) UIT

- Incapacidad temporal c/u hasta: Una (1) UIT
- Gastos médicos c/u hasta: Cinco (5) UIT
- Gastos de sepelio c/u hasta: Dos (2) UIT

Los gastos médicos comprenden la atención prehospitalaria, los gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica y otros gastos que sean necesarios para la rehabilitación de las víctimas. Los gastos de transporte están comprendidos dentro de los gastos médicos, únicamente cuando se trate del traslado de un paciente de un centro de salud a otro de mayor capacidad resolutive o cuando, por la naturaleza o gravedad de las lesiones, deba trasladarse a la víctima desde el lugar del accidente a otra ciudad.

La indemnización por muerte se pagará por el íntegro del monto señalado en este artículo, teniendo derecho a percibir la indemnización por muerte del ocupante o tercero no ocupante. La de invalidez permanente, conforme a la tabla contenida en el anexo adjunto al presente Reglamento. El pago correspondiente a gastos médicos y gastos de sepelio, se efectuará hasta el monto establecido. El pago por cada día de incapacidad temporal será el equivalente a la treintava (1/30) parte de la Remuneración Mínima Vital vigente al momento de otorgarse la prestación hasta el monto establecido.

El pago de las indemnizaciones por concepto de invalidez permanente o incapacidad temporal de cualquier índole, no afectará el derecho a percibir la indemnización que corresponda por concepto de gastos médicos.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito podrá ser contratado por coberturas superiores a las mencionadas precedentemente.

Lima, Agosto del 2018

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Los alcances jurídicos de las relaciones de consumo por accidentes de tránsito, permiten que el daño patrimonial sea jurídicamente resarcible, estableciendo para ello el respectivo nexo causal. Es así que para determinar la causa de un daño es necesario formular un juicio de probabilidad determinando que aquél se halla en conexión causal adecuada con el acto ilícito y por ende exista una responsabilidad objetiva.

SEGUNDA.- La naturaleza jurídica de las relaciones de consumo como criterio de determinación para la responsabilidad objetiva, se da cuando una relación de consumo presenta la concurrencia de tres componentes que están íntimamente ligados y cuyo análisis debe efectuarse de manera integral. Dichos componentes son: un consumidor o usuario destinatario final; un proveedor; y un producto o servicio materia de una transacción comercial.

TERCERA.- El incumplimiento de las aseguradoras respecto a las coberturas de los siniestros contratados.

SUGERENCIAS

PRIMERA.- Se hace necesario contar con mayores opciones de seguros en el mercado para cubrir de manera adecuada las indemnizaciones surgidas por los accidentes de tránsito, así como también la celeridad en los tramites que permitan garantizar la efectividad del resarcimiento de los daños causados a las víctimas, por los responsables de los vehículos automotores y las compañías aseguradoras.

SEGUNDA.- Debido a las irregularidades que se evidencian en las Asociaciones Contra Accidentes de Tránsito (AFOCATs), donde la atención medica en los centros de salud no es inmediata, no tienen los medicamentos requeridos o no hay disponibilidad del centro de salud que se requiere; por lo que se debe mejorar el desempeño de estas asociaciones, trabajando de manera conjunta y coordinada, para garantizar la efectividad de su labor.

TERCERA.- Se hace necesario propiciar la aplicación inmediata de una reforma de ley para incrementar la cobertura del SOAT de 4 UIT a 8 UIT en caso de muerte o invalidez permanente para el conductor, los ocupantes del vehículo y terceros que pudieran verse afectados en un accidente de tránsito al adquirir estas pólizas, así como también incrementar la cobertura del SOAT de 1UIT a 2UIT en gastos de sepelio.

BIBLIOGRAFÍA

1. ACCIARRI, Hugo A. y CASTELLANO Andrea: "El Análisis Económico del Derecho de Daños: Responsabilidad Civil y Eficiencia Económica". En: Actualidad Jurídica, Tomo 74-B, Lima: Gaceta Jurídica, Enero de 2000.
2. ALPA, Guido: Nuevo Tratado De La Responsabilidad Civil. Primera Edición, Lima: Jurista Editores, 2006.
3. ALPA, Guido: Responsabilidad Civil Y Daño. Lineamientos Y Cuestiones, Lima: Gaceta Jurídica, 2001.
4. ALTERINI, Atilio A., y LÓPEZ CABANA, Roberto: Derecho De Daños, Buenos Aires: La Ley, 1992.
5. ALTERINI, Atilio Anibal: "Informe sobre la Responsabilidad Civil en el Proyecto Argentino de Código Civil de 1998". En: Actualidad Jurídica. Tomo 68-B. Lima: Gaceta Jurídica, julio, 1999.
6. ALTERINI, Atilio Aníbal: Responsabilidad Civil. 3ª edición, Buenos Aires: Ed. Abeledo Perrot, 1987.
7. ALTERINI, Atilio: Responsabilidad Civil. Tercera Edición. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 1999.
8. BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel: Obligaciones Civiles. Tercera edición. México D.F.: Editorial Harla, 1984.
9. BELTRAN DE HEREDIA Y ONIS, Pablo: El Incumplimiento De Las Obligaciones, Madrid, EDERSA, 1990.
10. BERCKEMEYER OLAECHEA, Fernando: "El Peligroso Mito de la Objetividad en los Fundamentos de la Responsabilidad Civil Extracontractual". En: THEMIS N° 43, Lima, 2001.
11. BORDA, Guillermo A.: Tratado De Derecho Civil, Tomo I, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1998.
12. BREBBIA, Roberto H.: Responsabilidad Precontractual, Buenos Aires: Ediciones La Rocca, 1987.
13. BREBBIA, Roberto: El Daño Moral, Rosario: Edit. Orbir, 1967.
14. BUERES, Alberto J.: "El Daño Injusto y la Licitud e Ilícitud de la Conducta" En: Derecho De Daños, Buenos Aires: Ed. La Rocca, 1989.
15. BULLARD GONZÁLES, Alfredo: "¿Cuándo es Bueno Incumplir un Contrato? La Teoría del Incumplimiento Eficiente: Ejecución Forzada vs. Pago de

- Daños” En: RATIO JURIS, Año 1, N° 1, Lima: Universidad de Lima, noviembre de 1992.
16. BULLARD GONZÁLES, Alfredo: “Un Mundo sin Propiedad. Análisis del Sistema de Transferencia de la Propiedad Inmueble”. En: DERECHO, N° 45, Lima: Fondo Editorial PUCP, 1991.
 17. BULLARD, Alfredo: “Causalidad Probabilística: El Problema de los Costos Administrativos en el Diseño de un Sistema de Responsabilidad Civil Extracontractual” En: IUS ET VERITAS N°3. Año II.
 18. BUSTAMANTE ALSINA, Jorge: La Sanción Resarcitoria. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 1966.
 19. BUSTAMANTE ALSINA, Jorge: Teoría De La Responsabilidad Civil, Buenos Aires: Ed. Abeledo Perrot, 1993.
 20. CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio: Las Obligaciones De Actividad Y De Resultado, Barcelona: José María Bosch Editor, 1993.
 21. CALABRESI, Guido: El Coste De Los Accidentes. Análisis Económico Y Jurídico De La Responsabilidad Civil, Primera Edición, Barcelona: Editorial Ariel, 1984.
 22. CAZEAUX, Pedro: “Daño actual. Daño Futuro. Daño Eventual o Hipotético. Pérdida de Chance” En: Temas De Responsabilidad Civil, Buenos Aires: Edit. Platense, 1981.
 23. CHABAS, Francois: “Comentario de las Disposiciones del Código Civil Peruano Relativas a la Responsabilidad Civil. Comparación con el Derecho Francés” En: Diez Años. Código Civil Peruano. Balance Y Perspectivas, Ponencias presentadas en el Congreso Internacional celebrado en Lima del 12 al 16 de septiembre de 1994, Lima: W.G. Editor E.I.R.L., 1995.
 24. CIEZA MORA, Jairo. “La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de los factores de atribución o criterios de imputación”. En: ACTUALIDAD JURÍDICA, N° 157, Lima: Gaceta Jurídica, diciembre de 2003.
 25. CORSARO, Luigi: “Culpa y Responsabilidad Civil: La Evolución del Sistema Italiano” En: Estudios Sobre La Responsabilidad CIVIL, 1ª Edición, Lima: Ara Editores, 2001.
 26. CUBIDES CAMACHO, Jorge: Hecho Imputable Dañoso. Del Daño. Compilación Y Extractos, Primera Edición, Caracas: Paredes Editores, 2001.

27. DE ANGEL YAGUEZ, Ricardo: Algunas Previsiones Sobre El Futuro De La Responsabilidad Civil (Con Especial Atención A La Reparación Del Daño). Madrid: Civitas, 1995.
28. DE ÁNGEL YAGÜEZ, Ricardo: La Responsabilidad Civil, Bilbao: Editorial de la Universidad de Deusto, 1989.
29. DE CUPIS, Adriano: El Daño, Teoría General De La Responsabilidad Civil. Barcelona: Bosch Casa Editorial, 1975.
30. DE CUPIS, Adriano: El Daño. Teoría General De La Responsabilidad Civil. Barcelona: Bosch, 1975.
31. DE TRAZEGNIES GRANDA, Fernando: “La Responsabilidad Extracontractual en la Historia” En: Responsabilidad Civil: Nuevas Tendencias, Unificación Y Reforma: Veinte Años Después, Lima: Palestra Editores, 2005.
32. DE TRAZEGNIES GRANDA, Fernando: “La Teoría Jurídica del Accidente” En: Negocio Jurídico Y Responsabilidad Civil. Estudios en Memoria del Profesor Lizardo Taboada Córdova, Lima: Editorial Grijley, 2004.
33. DE TRAZEGNIES GRANDA, Fernando: La Responsabilidad Extracontractual, Tomo I y II, Sétima Edición, Biblioteca para Leer el Código Civil, Lima: Fondo Editorial PUCP, 2003.
34. DIEZ PICAZO Y PONCE DE LEON, Luis: Derecho De Daños. Madrid: Editorial Civitas, 1999.
35. DIEZ PICAZO Y PONCE DE LEON, Luis: Fundamentos Del Derecho Civil Patrimonial. España: Civitas, 1993.
36. DIEZ SCHWERTER, José Luís: El Daño Extracontractual, Jurisprudencia Y Doctrina. 1ª edición, Santiago: Ed. Jurídica de Chile, 1998.
37. DÍEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, Luis: “Libertad y Responsabilidad Contractuales e Intereses Vitales del Deudor”. En: Tendencias Actuales Y Perspectivas Del Derecho Privado Y El Sistema Jurídico Latinoamericano. Lima: Cultural Cuzco, 1990.
38. DÍEZ-PICAZO, Luis y GULLON, Antonio: Sistema De Derecho Civil, Quinta Edición, Vol. II, Madrid: Editorial Tecnos S.A., 1995.
39. DOMÍNGUEZ AGUILA, Ramón, “Consideraciones en torno al daño en la responsabilidad civil. Una visión comparatista” En: Revista De Derecho De La Universidad De Concepción, año LVIII, Nº 188, julio/diciembre de 1990.

40. DOMÍNGUEZ HIDALGO, Carmen: "El Daño Moral", 1ª Edición, Tomo I, Santiago: Ed. Jurídica de Chile, 2000.
41. ESPINOZA ESPINOZA, Juan: "Reflexiones en Torno a la Unificación de la Responsabilidad Contractual y Extracontractual" En: Revista Del Foro, Colegio de Abogados de Lima, julio-diciembre, 1991.
42. ESPINOZA ESPINOZA, Juan: "Sobre la Necesidad de Establecer Criterios Apropriados para Cuantificar la Reparación del Daño Subjetivo". En: Ensayos Sobre Teoría General Del Derecho Y Los Derechos De Las Personas Lima: Editorial Huallaga, 1996.
43. ESPINOZA ESPINOZA, Juan: Derecho De La Responsabilidad Civil. 1ª Edición, Lima: Ed. Gaceta Jurídica, 2002.
44. ESPINOZA ESPINOZA, Juan: Derecho De La Responsabilidad Civil. Quinta edición, Lima: Gaceta Jurídica, 2007.
45. ESPINOZA ESPINOZA, Juan: Derecho De Las Personas. Tercera Edición. Lima: Editorial Huallaga, 2001.
46. FERNANDEZ CRUZ, Gastón y LEON HILARIO, Leysser: "Comentario al Artículo 1969" En: Código Civil Comentado, Tomo X, Lima, Gaceta Jurídica, 2007.
47. FERNÁNDEZ CRUZ, Gastón: "Las Transformaciones Funcionales de la Responsabilidad Civil: La Óptica Sistémica (Análisis de la Funciones de Incentivación o de Desincentivación o Preventiva de la Responsabilidad Civil en los Sistemas del Civil Law)". En: Estudios De La Responsabilidad Civil, Primera edición, Lima: Ara Editores, 2001.
48. FERNANDEZ SESSAREGO, Carlos: "El 'Derecho de Daños en el Umbral de un Nuevo Milenio". En: Doxa, Tendencias Modernas Del Derecho, Trujillo, Ediciones Normas Legales, 2004.
49. FERNANDEZ SESSAREGO, Carlos: "El daño a la persona en el Código civil de 1984" En: Nuevas Tendencias En El Derecho De Las Personas, Lima: Universidad de Lima, 1990.
50. FERNÁNDEZ SESSAREGO, Carlos: Protección Jurídica De La Persona. Lima: Universidad de Lima, 1992.
51. FRANZONI, Massimo: "La Evolución de la Responsabilidad Civil a Través de sus Funciones" En: Estudios Sobre La Responsabilidad Civil, 1ª edición, Lima: Ara Editores, 2001.

52. GALDÓS GOMERO, Benjamín: “Los Órdenes de la Responsabilidad Civil: Responsabilidad Contractual y Responsabilidad Extracontractual”. En: Cuadernos Jurisprudenciales, suplemento de Dialogo Con La Jurisprudencia, N° 68, Lima: Gaceta Jurídica, febrero de 2007.
53. GHERSI, Carlos Alberto: Reparación De Daños, Buenos Aires: Editorial Universidad, 1992.
54. GOLDENBERG, Isidoro: La Relación De Causalidad En La Responsabilidad Civil. 1ª reimpresión, Buenos Aires: Ed. Astrea, 1989.
55. GOMEZ POMAR, Fernando y PASTOR PRIETO, Santos: “El Derecho de Accidentes y la Responsabilidad Civil: un Análisis Económico y Jurídico”. En: Anuario De Derecho Civil, N° 2, 1990.
56. GOMEZ, Fernando y PASTOR PRIETO, Santos: “El Derecho de Accidentes y la Responsabilidad Civil: un Análisis Económico y Jurídico”. En: Anuario De Derecho Civil, N° 2, 1990.
57. GUZMÁN FERRER, Fernando: Código Civil, Tomo II. 4ª edición, Lima: Cultural Cuzco S.A., 1982.
58. HANSEN, Michael: “El Sistema Legal en E.U. en Relación con la Responsabilidad Civil de Productos Importados” En: Seguridad Y Responsabilidad De Productos, Madrid: Editorial Mapfre, 1986.
59. HERNÁNDEZ GIL, Antonio: Derecho De Obligaciones, Madrid: Editorial Ceura, 1983.
60. INFANTE RUIZ, Francisco: La Responsabilidad Por Daños. Nexo De Causalidad Y Causas Hipotéticas. Valencia: Ed. Tirant lo Blanch, 2002.
61. IRIBARNE, Héctor Pedro: De Los Daños A La Persona. Buenos Aires: Ediar, 1993.
62. IZQUIERDO TOLSADA, Mariano: Responsabilidad Civil Contractual Y Extracontractual. Madrid: Reus, 1993.
63. JORDANO FRAGA, Francisco: La Responsabilidad Contractual. Madrid: Civitas, 1987:
64. JOSSERAND, Louis: DERECHO CIVIL, Tomo II, Volumen 1, Buenos Aires: Ediciones Jurídicas Europa - América.
65. KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída: “Naturaleza Jurídica de la Responsabilidad Derivada del Transporte Benévolo de Personas” En: Estudios De Derecho Civil, Homenaje Al Dr. Luis Moisset De Espanés, Buenos Aires: Ed. Universidad, 1980.

66. KEMELMAJER DE CARLUCCI, Aída: “Responsabilidad Civil: Hacia la Unificación de las Órbitas Contractual y Extracontractual” En: Revista Del Colegio De Abogados De Puerto Rico, Vol. 61 - Nº 2, abril-junio, Puerto Rico, 2000.
67. LACRUZ BERDEJO y otros, Derecho De Obligaciones, Volumen I, Madrid: Dykinson, 2002.
68. LAFAILLE, Héctor: Tratado De Las Obligaciones, Buenos Aires: Ediar, 1947.
69. LAMBERT-FAIVRE, Yvonne: “La Evolución de la Responsabilidad Civil de una Deuda de Responsabilidad a un Crédito de Indemnización” En: Derecho De Daños, Buenos Aires: La Ley, 1992.
70. LARENZ, Karl: Derecho De Las Obligaciones. Madrid: Ed. Revista de Derecho Privado, 1958.
71. LEON HILARIO, Leysser: “Responsabilidad Extracontractual (Apuntes para una Introducción al Estudio del Modelo Jurídico Peruano)”. En: Responsabilidad Civil. Líneas Fundamentales Y Nuevas Tendencias. Primera Edición, Trujillo: Normas Legales S.A.C., 2004.
72. LÓPEZ OLACIREGUI, José: “Esencia y Fundamento de la Responsabilidad Civil” En: Revista Del Derecho Comercial De Las Obligaciones, Nº 64, agosto de 1978.
73. MAZEAUD Henri y León, MAZEAUD, Jean: Lecciones De Derecho Civil. Parte Segunda Volumen IV. Buenos Aires: Ediciones Jurídicas Europa-América. 1960.
74. MAZEAUD, Henri y León y TUNC, André: Tratado Teórico Y Práctico De La Responsabilidad Civil Delictual Y Contractual Tomo III, Volumen I, Buenos Aires: Editorial EJE, 1977.
75. MAZEAUD, León, Henri y Jean: Lecciones De Derecho Civil, Parte II, volumen II, Buenos Aires: Ediciones Jurídicas Europa-América, 1965.
76. MESINAS MONTERO, Federico: “Responsabilidad civil por accidentes de tránsito. La instauración del seguro obligatorio” En: Actualidad Jurídica. Tomo 84-B, Lima: Gaceta Jurídica, 2000, pp. 79-84.
77. MESSINEO, Francesco: Manual De Derecho Civil, Tomo 6, Buenos Aires: Ediciones Depalma, 1979.
78. MISPIRETA GÁLVEZ, Carlos Alberto: “¿Cuánto Es, Señor Juez? La Determinación Del Quantum Indemnizatorio De Los Daños” En: Actualidad Jurídica, Tomo 102, Lima: Gaceta Jurídica, mayo 2002.

79. MONATERI, Pier Giuseppe: “Hipótesis Sobre la Responsabilidad Civil de Nuestro Tiempo” En: Estudios Sobre La Responsabilidad Civil, Lima: Ara Editores. 2001.
80. MORALES ACOSTA, Alonso: “Hacia la Unificación de la Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual” En: Revista Peruana De Derecho De La Empresa, N° 40, Lima, 1991.
81. MORALES HERVIAS, Rómulo: “Responsabilidad Civil y Análisis Económico del Derecho” En: Revista De Responsabilidad Civil Y Seguros, Año III, N° 4, Buenos Aires: La Ley S.A., Agosto 2001.
82. MOSSET ITURRASPE, Jorge: Responsabilidad Por Daños. Tomo I, Buenos Aires: Ediar, 1971.
83. O’CALLAGHAN MUÑOZ, Xavier: “Los Presupuestos de la Obligación Nacida de Acto Ilícito: La Objetivación de la Llamada Responsabilidad Extracontractual”. En: Actualidad Civil. Madrid, 1987.
84. ORDOQUI CASTILLA, Gustavo: “Pautas y criterios para la Evaluación Judicial del daño a la persona”. En: Diez Años Del Código Civil Peruano. Lima: Universidad de Lima, 1995.
85. ORGAZ, Alfredo: El Daño Resarcible, Córdoba: Editora Córdoba, 1985.
86. PANTALEON PRIETO, Ángel Fernando: “De Nuevo Sobre la Inconstitucionalidad del Sistema para la Valoración de Daños Personales de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor”. En: Diario LA LEY, 1997.
87. PEIRANO FACIO, Jorge: Responsabilidad Extracontractual. Tercera Edición, Bogotá: Editorial Temis, 1981.
88. PEÑA, Carlos: “Sobre los Dilemas Económicos y Éticos de un Sistema de Responsabilidad Civil”. En: Derecho Civil Patrimonial Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1997.
89. PINTOS AGER, Jesús: Baremos, Seguros Y Derecho De Danos. Madrid: Civitas, 2000.
90. PITTIER SUCRE, Emilio: Curso De Obligaciones Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2007.
91. PIZARRO, Ramón Daniel: “Reflexiones en Torno al Daño Moral y su Reparación” En: Jurisprudencia Argentina, semanario del 17/9/86, N° 5481.
92. PUIG BRUTAU, José: Fundamentos De Derecho Civil. Tomo II - Vol. III, Primera Edición, Barcelona: Bosch Casa Editorial, 1983.

93. RAMÍREZ FIGUEROA, Jim L.: "Entre la Culpa y el Riesgo. A Propósito de la Responsabilidad por Accidente de Tránsito" En: Cuadernos Jurisprudenciales suplemento de Dialogo Con La Jurisprudencia, N° 55, Lima: Gaceta Jurídica, enero de 2006.
94. REY DE CASTRO, Alberto: La Responsabilidad Civil Extracontractual. Lima: UNMSM, 1972.
95. REY DE CASTRO, Alberto: La Responsabilidad Civil Extracontractual. Primera Edición, Lima: Editorial UNMSM, 1972.
96. RODOTÀ, citado por FERNANDEZ CRUZ, Gastón y LEON HILARIO, Leysser: "Comentario al Artículo 1970" En: Código Civil Comentado, Tomo X, Lima, Gaceta Jurídica, 2007.
97. ROSENKRANTZ, Carlos F.: "El Riesgo y la Responsabilidad Extracontractual: Algunas Consideraciones Filosóficas, Jurídicas y Económicas Acerca de una Difícil Relación". En: Revista Jurídica De La Universidad De Palermo, N° 2, octubre de 1998.
98. SALVI, Cesare: "El Daño" En: Estudios Sobre Responsabilidad Civil. Lima: Ara Editores, 2001.
99. SANTOS BRIZ, Jaime: La Responsabilidad Civil, Madrid: Montecorvo, 2001.
100. SCOGNAMIGLIO, Renato. "Responsabilidad Contractual y Extracontractual" En: IUS ET VERITAS. Año XI, N° 22. Lima: PUCP, 2001.
101. SEMINARIO STULPA, Eduardo: "Responsabilidad Civil: Breves Comentarios Acerca de la Propuesta de Enmienda". En: Diez Años Del Código Civil Peruano. Balance Y Perspectivas. Tomo II, Ponencias presentadas en el Congreso Internacional celebrado en Lima del 12 al 16 de septiembre de 1994, Lima: W.G. Editor E.I.R.L., 1995.
102. TABOADA CÓRDOVA, Lizardo, "La Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y el Código Civil Peruano" En: Diálogo Con La Jurisprudencia, N° 6. Lima: Gaceta Jurídica, 1997.
103. TABOADA CÓRDOVA, Lizardo: Elementos De La Responsabilidad Civil. Segunda Edición, Lima: Editorial Grijley, 2001.
104. TAMAYO JARAMILLO, Javier: "La Responsabilidad Civil en el Código Civil Peruano". En: Diez Años. Código Civil Peruano, Balances Y Perspectivas. Congreso Internacional. Tomo II. Lima: Universidad de Lima, 1994.

105. TAMAYO JARAMILLO, Javier: De La Responsabilidad Civil. Tomos I a IV. Santa Fe: Editorial Temis S.A., 1999.
106. TRIGO REPRESAS, Félix: "Subsistencia del Perjuicio como Requisito del Resarcimiento Del Daño Patrimonial". En: Temas De Responsabilidad Civil, Buenos Aires: Edit. Platense, 1981.
107. TRIMARCHI, Pietro, citado por FERNANDEZ CRUZ, Gastón y LEON HILARIO, Leysser: "Comentario al Artículo 1969" En: Código Civil Comentado, Tomo X, Lima, Gaceta Jurídica, 2007.
108. URDANETA FONTIVEROS, Enrique: Orientaciones Modernas En El Derecho De Daños. Serie Eventos N° 23, Caracas: Academia de las Ciencias políticas y Sociales. Asociación Venezolana de Derecho Privado, 2007.
109. VÁSQUEZ FERREYRA, Roberto A.: "El Daño en la Responsabilidad Civil". En: Actualidad Jurídica, Tomo N° 62-B, Lima: Gaceta Jurídica, 1999.
110. VÁSQUEZ FERREYRA, Roberto: "La Prueba de la Relación Causal en la Responsabilidad Civil". En: IUS ET VERITAS. Año VIII, N° 14, Lima: Fondo Editorial PUCP, 1997.
111. VEGA MERE, Yuri: "Breve Panorámica de la Responsabilidad Civil en el Derecho Peruano. Algunas Ideas Preliminares a Favor de su Reforma y en Torno a un Proyecto no Oficial" (Primera Parte) En: Actualidad Jurídica, N° 70, Lima: Gaceta Jurídica, setiembre de 1999.
112. VEGA MERE, Yuri: "Responsabilidad Civil y Accidentes de Tránsito" En: Derecho Privado, Lima: Grijley, 1996.
113. VEGA MERE, Yuri: Derecho Privado, Tomo I, Lima: Ed. Grijley, 1996.
114. VISINTINI, Giovanna: "La Responsabilidad Civil Extracontractual en el Código Peruano. Comparación con los Modelos del Civil Law" En: Diez Años Del Código Civil Peruano. Lima: Universidad de Lima, 1995.
115. VISINTINI, Giovanna: "Principio y Cláusulas Generales en la Normativa Italiana sobre Hechos Ilícitos" En: Responsabilidad Contractual Y Extracontractual. Primera Edición, Lima: Ara Editores, 2002.
116. VISINTINI, Giovanna: "Responsabilidad Contractual y Responsabilidad Extracontractual". En: Responsabilidad Contractual Y Extracontractual. Primera Edición, Lima: Ara Editores, 2002, p. 37.

117. WOOLKOTT OYAGUE, Olenka: La Responsabilidad Civil De Los Profesionales. Lima: Ara Editores, 2002.
118. ZANNONI, Eduardo A.: El Daño En La Responsabilidad Civil, Buenos Aires: Editorial Astrea, 1982.
119. ZANNONI, Eduardo: El Daño En La Responsabilidad Civil, 1ª Edición, Buenos Aires: Ed. Astrea, 1979.
120. ZAVALA DE GONZÁLEZ, Matilde: "El Concepto de Daño Moral". En: Jurisprudencia Argentina Nº 5, 1985.



Universidad Católica De Santa María

Escuela de Postgrado

Maestría en Derecho Civil



ALCANCES JURÍDICOS DE LAS RELACIONES DE CONSUMO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU RESPONSABILIDAD OBJETIVA, AREQUIPA 2016

Proyecto de Tesis presentado por la Bachiller:

Fiori Ramírez Cueva

Para optar el Grado Académico de:

Maestro en Derecho Civil

Asesor:

Dr. Vargas Fernández, Luís G.

Arequipa – Perú

2018

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

I. PREÁMBULO

De una revisión preliminar de las demandas del Poder Judicial se ha podido verificar que existen pronunciamientos muy interesantes derivados de accidentes de tránsito ocurridos en la ciudad de Arequipa. Las cuestiones que merecen análisis en el presente proceso pasan por la determinación de la idoneidad de la prestación del servicio por parte de las empresas de seguros y los límites de responsabilidad que las mismas están dispuestas a asumir.

Como premisa previa se puede señalar que el sistema de responsabilidad civil y el mecanismo de seguros contra accidentes de tránsito en nuestro país tienden a determinar una responsabilidad objetiva que se supone cubre a todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufren lesiones o muerte producto del accidente de tránsito.

A partir de dicha premisa la investigación procura determinar si existe o no una relación de consumo entre las víctimas de accidentes de tránsito, los responsables de los vehículos automotores (conductor y dueño) y las compañías aseguradoras; y, en el supuesto que efectivamente se opte por reconocer una relación de consumo se plantearía una interrogante respecto a la amplitud de dicha cobertura.

A manera de ejemplo, en el supuesto que dos vehículos automotores (A y B) participaran de un accidente de tránsito, efectivamente el seguro obligatorio debe asumir los “costos” del accidente. Sin embargo, si el vehículo A fuera un automóvil (con seguro AFOCAT o SOAT) dedicado al servicio de taxi

ocupado por el conductor y dos pasajeros, y el vehículo B fuera una motocicleta (que no contaba con seguro vigente) ocupada por el conductor y un acompañante, la discusión al margen de la responsabilidad civil derivada se constituiría alrededor de la determinación de la existencia de una relación de consumo y de la amplitud de la cobertura que debería brindar el seguro.

En principio se puede pensar que se trata de un caso “teorizado” sin embargo, existen interrogantes que han tenido que plantearse al momento de resolver casos (con diversos matices) que se han verificado en la realidad y que han recibido pronunciamientos incluso en segunda instancia por parte del Poder Judicial.

II. PLANTEAMIENTO TEÓRICO

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. ENUNCIADO DEL PROBLEMA

ALCANCES JURÍDICOS DE LAS RELACIONES DE CONSUMO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU RESPONSABILIDAD OBJETIVA, AREQUIPA 2016

1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Campo, área y línea de investigación

- Campo : Ciencias Jurídicas
- Área : Derecho Civil
- Línea : Las relaciones de consumo y la responsabilidad objetiva

1.2.2. Operacionalización de variables

Variables	Indicadores
Relaciones de Consumo (Independiente)	Sujetos
	Alcances
	Naturaleza
	Regulación
	Fundamentos
	Problemática
Responsabilidad Objetiva (Dependiente)	Sujetos
	Criterios
	Naturaleza
	Regulación
	Aspectos
	Problemática

1.2.3. Nivel de Investigación

Una tesis a nivel de pregrado puede limitarse a un trabajo de orden descriptivo; una investigación a nivel de posgrado no puede limitarse a dicha labor, y por ello, la pretensión de las mismas debe ser la de someter a examen teorías (mayoritariamente aceptadas o rechazadas), realizar investigaciones de orden interdisciplinario que permitan entender la realidad social desde distintos puntos de vista o proponer nuevos conocimientos que aporten a una disciplina.

No es posible por tanto recurrir al “ceteris paribus” de las ciencias formales, y a lo más la pretensión de este trabajo es la de argumentar los vacíos y la necesidad de explicar las inconsistencias de la regulación normativa actual basada en la necesidad de justicia.

No es la intención de este trabajo establecer un marco conceptual para establecer la interpretación correcta u óptima de la realidad social, sino el plantear la necesidad de complementar el análisis jurídico tradicional con una perspectiva sistémica.

1.2.4. Tipo de Investigación

Al buscar esta investigación determinar o precisar las formas y grado de aplicación de los conceptos vinculados a las relaciones de consumo presentes en un accidente de tránsito y por tanto precisar los efectos o consecuencias que se derivan de la interpretación utilizada por Indecopi, Poder Judicial, el presente trabajo investigativo puede ser considerado como **Explicativo**¹⁴³.

La finalidad de la investigación es esclarecer los alcances de los conceptos y categorías vinculados a las relaciones de consumo en un accidente de tránsito. Entonces, al tratarse de una investigación cuyo objeto de estudio es principalmente conceptual y que se mueve en el ámbito de las teorías y conceptualizaciones tratando de llenar algún vacío o resolver alguna inconsistencia en el sistema de conocimientos acumulados puede considerarse como **teórica**¹⁴⁴.

¹⁴³ PAREDES J. Investigación Científica. Lecturas Y Materiales. Arequipa: Escuela de Postgrado UCSM; 1994. COLQUE V. Metodología De La Investigación. Un Ensayo Operacional. (I Parte). Arequipa: Kuumi Ediciones; 1991.

¹⁴⁴ SÁNCHEZ L. Notas Para La Investigación En Derecho Y Ciencias Sociales. La Elaboración De La Tesis. Primera Edición. Arequipa: Universidad Nacional de San Agustín; 2005. Pág. 24.

1.2.5. INTERROGANTES BÁSICAS

- ¿Cuáles son los alcances jurídicos que presentan las relaciones de consumo por accidentes de tránsito frente a la responsabilidad objetiva?
- ¿Cuál es la naturaleza jurídica de las relaciones de consumo como criterio de determinación para la responsabilidad objetiva?
- ¿Cuáles son las limitaciones jurídicas que presentan las relaciones de consumo para cumplir eficazmente con las indemnizaciones?

1.3. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La investigación es viable, porque no es complejo ni difícil verificar en la realidad la alta incidencia de accidentes de tránsito, con consecuencia de lesiones o muerte para una o varias víctimas. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tal cual fue concebido, está contribuyendo efectivamente a la reducción del número e intensidad de los accidentes, paradójicamente, el SOAT podría estar generando más comportamientos negligentes que antes. En el año 1999, se hizo obligatorio el uso del Seguro Contra Accidentes de Tránsito – SOAT, con la finalidad de cubrir de manera inmediata las atenciones para las víctimas de accidentes de tránsito que originaran lesiones o en el peor de los casos, la muerte.

La investigación es útil, porque ante la necesidad de contar con mayores opciones en el mercado para cubrir este tipo de accidentes, el sector Transportes creó una nueva figura, las Asociaciones Contra Accidentes de Tránsito – AFOCATs, para que todos los vehículos de transporte público puedan acceder a una alternativa distinta de las ofrecidas por las compañías de seguro. En los últimos meses hemos podido observar un incremento en los reclamos presentados contra estas asociaciones, siendo evidente que existe aún mucha desinformación. Estas asociaciones tienen la misma

cobertura que el SOAT, se asume el daño causado al conductor, los ocupantes del vehículo y peatones que pudieran verse afectados en un accidente de tránsito, al adquirir esta póliza.

La investigación posee relevancia científica, porque los problemas que se ven actualmente son diversos; la atención médica no es tan inmediata, los establecimientos de salud no tienen a su disposición las medicinas requeridas, demoras en la entrega de la carta de garantía o el reembolso de gastos médicos. Asimismo, con relación a los trámites para la indemnización, se presentan muchos obstáculos para acceder a este beneficio; es común escuchar las quejas de los beneficiarios frente al “no procede”, “no le corresponde” o ser víctimas de requerimientos innecesarios.

La investigación posee relevancia jurídica, porque frente a estas irregularidades, el Estado ha delegado a varias instituciones públicas la fiscalización de esta actividad para garantizar la efectividad de este tipo de seguro; así tenemos al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, quien se encarga de regular las características, coberturas y formalización de los certificados contra accidentes de tránsito así como del formato de las indemnizaciones, además de las normas de protección de la salud de los accidentados y la seguridad de los pasajeros; los Gobiernos Regionales y Locales, quienes tienen la facultad de aprobar los convenios que celebren con las AFOCATs de otras regiones para ampliar la cobertura del servicio; la Superintendencia de Banca, Seguros y AFPs, y el Instituto Nacional de la competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi), a quienes las víctimas del accidente de tránsito o sus beneficiarios podrán recurrir para presentar sus reclamos por el incumplimiento de las pólizas.

La investigación es actual, porque consideramos importante que se mejore el desempeño de estas asociaciones que han sido creadas con la finalidad de fomentar la competencia en el mercado de seguros, por lo que resulta necesario que los organismos supervisores involucrados trabajen de manera

conjunta y coordinada a fin de efectuar una labor de capacitación y fiscalización más efectiva.

2. MARCO CONCEPTUAL

a. Accidentes de Tránsito

La doctrina jurídica se expresa de la siguiente manera: Gonzalo López del Carril nos dice al respecto: “Son aquellos hechos que con mayor asiduidad y peor resultado se configuran en corredores viales”¹⁴⁵. Franco de Mora, precisa al accidente de tránsito “como un cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inanimadas y especialmente por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes”¹⁴⁶.

Entonces, puede intentarse definir que el accidente de tránsito es el hecho dañoso causado por un vehículo automotor en circulación o en reposo en el ámbito de los corredores viales o carreteras. Pero, si esta actividad es peligrosa o riesgosa, entonces es necesario verificar donde se justifica su licitud. El transporte terrestre es considerado una actividad lícita y permitida en la sociedad porque a cambio trae una utilidad social, es decir, el costo de los daños que pueda generar son no solo compensados, sino que es mayor el beneficio que conlleva a la sociedad, el de transportar cosas o personas, y por ello la sociedad convive con dicho costo que generan los accidentes de tránsito, ya que el valor que genera a la economía y el turismo es incuestionable.

Tanto la curiosidad natural del hombre, así como el surgimiento de nuevas necesidades, ya sean básicas o suntuarias, originaron la aparición de

¹⁴⁵. LÓPEZ G. Responsabilidad Civil En Rutas Autopistas Y Vías De Circulación. Rol De Los Concesionarios Viales. Buenos Aires: Fondo Editorial Derecho y Economía, La Ley; 1999. Pág. 87.

¹⁴⁶ FRANCO A. y MORA N. El Accidente Automoviliario. Bogotá: Temis; 1975. Pág. 46.

máquinas como el automóvil, al mismo tiempo que una reestructuración de la organización económico-social, la misma que se caracteriza por una masificación en la producción, al igual que por el dominio de ciertos valores de referencia como la rentabilidad y el ahorro del factor tiempo¹⁴⁷.

Por esta razón, se dice que en el supuesto analizado nos encontramos ante una actividad que, a pesar de estar permitida, obligan al resarcimiento de los daños que genera: actividades dañosas o riesgosas que no se prohíben y que pese a ser consentidas, son fuente de responsabilidad. Valenzuela Gómez¹⁴⁸, comenta al respecto que: Encontramos que es aceptable jugar todos los días esta ruleta rusa motorizada pues, como ya se ha visto el progreso implica necesariamente riesgos, a quien quiera celeste, que le cueste.

b. La Responsabilidad Objetiva

La responsabilidad objetiva es, fundamentalmente, una responsabilidad sin culpa. Esta propuesta constituye una herejía desde el punto de vista de ese Derecho liberal clásico, basado en la libertad y en la consiguiente responsabilidad por culpa que es el correlato de la libertad: somos libres pero nuestros actos nos comprometen; estamos obligados a honrar las consecuencias de nuestros actos. Y no tenemos otra responsabilidad que la que se deriva de un acto libre.

Sin embargo, la responsabilidad objetiva hace responsable sin tener culpa, sin ser propiamente autores plenos del acto porque no hemos sido libres para asumirlo y, por tanto, no se nos debería normalmente responsabilizar por ello. Esta paradoja incomodó mucho a los juristas tradicionales. Una

¹⁴⁷. VALENZUELA H. Responsabilidad Civil Por Accidentes De Tránsito Y Seguro Obligatorio. Una Aproximación Desde El Análisis Económico Del Derecho. Lima: Ara Editores; 2005. Pág. 89.

¹⁴⁸ *Ibíd.* Pág. 114.

responsabilidad sin culpa no era admisible porque equivalía a una responsabilidad sin justificación, lo que resulta una aberración.

Los juristas clásicos, aferrados a la noción de culpa, inventaron o adaptaron categorías de culpabilidad para hacerlas cada vez más amplias pero también cada vez más tenues. Así se habló de la culpa *in vigilando*: el tutor o curador habría descuidado la vigilancia del menor o del incapaz que causó el daño. Pero esto era una ficción únicamente para tranquilizar la consciencia: es evidente que el tutor o curador no puede estar pegado al menor o al incapacitado de manera de vigilarlo en todo tiempo y en todo lugar.

Por consiguiente, su posibilidad de vigilancia está limitada a lo razonable; sin embargo, la ley lo obliga a pagar aun cuando pruebe ausencia de culpa. De la misma manera, se inventó la culpa *in eligendo*, que no es sino otra ficción absolutamente burda. Es así como se dijo que el empleador es responsable por los daños que cause el empleado porque tiene la responsabilidad de haberlo escogido mal, contrató un mal empleado o un empleado inapto para el cargo. Sin embargo, es obvio que cuando un empleador contrata a un empleado busca alguien que satisfaga lo mejor posible sus expectativas, no solamente por una presunta responsabilidad *in eligendo* sino por su propio interés: quiere contratar un empleado eficiente y capaz. Pero aquí también, aun cuando sea muy riguroso en su selección, nunca podrá estar cien por ciento seguro de que ha contratado al empleado ideal. Y, de otro lado, aún al mejor empleado, al más capaz y experto, le pueden ocurrir descuidos, negligencias o imprudencias que lo hacen culpable del daño pero que no pueden ser imputados al empleador ni aún a través de la culpa *in eligendo*.

Había que buscar otra explicación. Y entonces a alguien se le ocurrió la teoría del riesgo. Si se fijan con cuidado, la teoría del riesgo no era sino un barniz subjetivo para la teoría objetiva de la responsabilidad. Se dijo que ciertas personas creaban un riesgo y, por consiguiente, debían responder por los daños causados por tal riesgo creado. A primera vista, esto suena

muy lógico. Pero después de que uno comienza a hacerse ciertas preguntas, la justificación de la responsabilidad objetiva por la vía del riesgo cae por completo.

En primer lugar, si se crea riesgo pero se toma las debidas precauciones para que este riesgo no se escape de control, no cabe pagar. Se puede haber creado un riesgo, pero a su vez se ha adoptado todas las medidas necesarias para que ese riesgo sea administrado de manera racionalmente adecuada. Si a pesar de ello todavía ocurre un perjuicio, cabe plantear la necesidad de que se justifique por qué se debe responder por un daño que es un caso fortuito y en el que no se tiene ninguna responsabilidad, aunque se trate de una operación riesgosa promovida por un agente.

En segundo lugar, en todas las actividades vitales, hay un riesgo implícito, para uno mismo y para terceros. En consecuencia, aplicando la teoría del riesgo, se debería suprimir el criterio de la culpa y quedar solamente con el riesgo. Pero existe un elemento mucho más grave. Se ha dicho que gran parte de los riesgos interindividuales tienen su origen en una situación social: la sociedad ha querido aceptar una cierta proporción de daños a cambio de las ventajas que obtiene por ese riesgo. En estas condiciones, no se puede resolver todo de una manera simplemente interindividual, haciendo que uno pague y el otro reciba, porque la sociedad toda es de alguna manera culpable, en la medida que ha aceptado que se lleve legalmente a cabo la conducta riesgosa.

La teoría del riesgo no resulta entonces satisfactoria. Se ha visto que el riesgo normalmente por sí solo no crea responsabilidad. Y que todos los intentos de responsabilizar por riesgo, se reducen en última instancia a la presunción *iuris et de iure* de que aquel que pone en funcionamiento algo riesgoso, es culpable de imprudencia o de negligencia si esa conducta conduce a un daño. Pero normalmente esa no debería ser una presunción *iuris et de iure* sino a lo sumo *iuris tantum*.

La razón real, oculta tras los pliegues de esa idea de la culpa, es que estamos ante problemas que afectan a la sociedad toda y que, por tanto, es la sociedad toda quien tiene de alguna manera que responder frente a estas situaciones. Por consiguiente, la justificación de la responsabilidad no se encuentra propiamente en el riesgo individual sino en el hecho de que estamos ante situaciones que la sociedad como un todo tiene que enfrentar. En otras palabras, frente a riesgos que son propiamente sociales, se tienen que enfrentar sus consecuencias con una distribución social de la reparación.

c. La Cuantificación de Daños

Los modelos diseñados para analizar el efecto de las distintas reglas de responsabilidad sobre la conducta humana distinguen la existencia de dos tipos de agentes: dañadores y víctimas. Se diferencian las situaciones en las que los individuos son extraños de aquellas en las que existe una vinculación contractual entre ellos.

En particular resulta interesante el caso que se plantea cuando el dañador es una empresa y la víctima su cliente. En todos los casos se asume que los agentes toman decisiones guiados por la maximización de sus utilidades esperadas y se supone, en general, que son neutrales frente al riesgo.

Desde una perspectiva normativa y para evaluar los distintos sistemas de responsabilidad, se plantea como objetivo maximizar una función de bienestar social de la que se deduce el costo provocado por la ocurrencia de hechos dañosos. Este costo se compone, en principio, de tres elementos: la pérdida causada por el hecho o el daño propiamente, el costo de prevención y el costo de administrar el sistema de responsabilidad civil.

Cuando sólo la conducta de una de las partes afecta el riesgo de ocurrencia del daño (generalmente el dañador) se hace referencia a daños unilaterales,

o -mejor expuesto- “de causación unilateral”, mientras que si ambos agentes inciden en la probabilidad y severidad del daño y a través de sus conductas pueden modificar la situación, se hace referencia a daños bilaterales (“de causación bilateral”). Suponiendo que la probabilidad y severidad del hecho dañoso puede ser influida por la conducta de las partes, ambos agentes deben tomar dos tipos de decisiones:

- Qué nivel de precaución van a adoptar para realizar la actividad?
- Qué nivel de actividad van a realizar?

La versión más sencilla de este tipo de modelos corresponde al caso de daños de causación unilateral entre extraños en los cuales el nivel de actividad permanece constante y es el nivel de precaución el único determinante del riesgo. El problema que se plantea es encontrar el nivel de precaución que minimice el costo total del accidente, teniendo en cuenta que un aumento en el nivel de precaución reduce el riesgo del accidente e incrementa el costo de la precaución.

d. La Objetivación de la Responsabilidad

Dice Trazegnies y el discurso clásico de la doctrina respecto de la historia de la responsabilidad extracontractual y el nacimiento de la objetividad en el sistema¹⁴⁹ que la objetivación de la responsabilidad civil hubo de darse porque la revolución industrial creó riesgos elusivos que “no permiten encontrar con facilidad al causante si es que existe alguno”. Insinúa con esto último que el desarrollo tecnológico posibilitó la creación de daños en los que no habría culpa alguna¹⁵⁰.

¹⁴⁹ MAZEAUD H. y LEÓN J. Lecciones De Derecho Civil. Parte Segunda Volumen IV. Buenos Aires: Ediciones Jurídicas Europa-América; 1960. Pág. 17.

¹⁵⁰ CALABRESI G. El Coste De Los Accidentes. Análisis Económico Y Jurídico De La Responsabilidad Civil. Primera Edición. Barcelona: Editorial Ariel; 1984. Pág. 91.

Ahora, si un hombre daña a otro, en Roma o en la sociedad tecnologizada del siglo XXI, o lo hace porque quiere, o lo hace sin querer - alguna otra opción, después de Aristóteles, es imposible. Y si lo hace a pesar de no quererlo será porque no tomó las precauciones suficientes para no hacerlo. Y nada más. Si las tomó y “lo daño igual”, entonces quiere decir que, en realidad, la víctima fue dañada por una fuerza externa, que escapaba al control y resistencia del “causante”, lo que equivale a decir que no fue él quien la dañó sino un poder proveniente de lo que en Derecho se conoce como “caso fortuito”, “fuerza mayor”, “hecho determinante de un tercero” o “imprudencia de la víctima”.

Una vez decidida una regla de responsabilidad tal vez por motivos de eficiencia esta también es empleada para favorecer objetivos distributivos. Una vez más, los accidentes ofrecen un buen ejemplo. En ese ámbito la compensación otorgada ha variado claramente con los objetivos distributivos de la sociedad, y no puede ser explicada sólo en términos de dar a la víctima, tanto como sea posible, un equivalente objetivamente determinado del precio en que ella habría “vendido” aquello que le fue quitado.

Muchos autores coinciden en reconocer que la objetivación permite implementar mecanismos de compensación más efectivos a la víctima; sin embargo, compensaciones efectivas a la víctima pueden traer también cargas excesivas en la persona propietaria o quien conducía el vehículo automotor. Por ello, implementar de manera mecánica un sistema de responsabilidad objetiva probablemente no sea la solución más eficiente.

e. El Mercado de Seguros

Se parte de la premisa que todo tipo de responsabilidad social implica que todos somos de alguna manera “culpables” porque todos nos beneficiamos con el riesgo y todos cometemos errores. De lo que se trata, entonces, es de encontrar un método para atribuir el costo económico del daño lo más

eficientemente posible no ya a una persona individual sino a la sociedad toda.

Dentro de este orden de ideas, que es el único que justifica racionalmente que se pueda obligar a resarcir un daño a quien no tiene la culpa de haberlo causado, se requiere utilizar el mercado para diluir entre la sociedad toda el costo de esos daños accidentales que, como hemos visto, la sociedad no solamente tolera sino que se beneficia con ellos. Esto significa que debe cargarse con la responsabilidad no a un presunto culpable que no existe sino a aquel que pueda más fácilmente pasarle el costo al mercado.

Esa en cierta medida se adecua a la lectura de justo, en términos de lo que tradicionalmente entendemos por justicia. De un lado, al diluir el impacto del daño accidental dentro de la sociedad toda, se está ejerciendo un principio de solidaridad básico y aliviando las huellas de un fatídico azar: estamos, de alguna manera, controlando racionalmente el azar (o, cuando menos, sus consecuencias económicas). Y, por otra parte, se está haciendo que la sociedad es decir, todos nosotros pague por esos riesgos que la misma sociedad ha creado o no ha eliminado pudiendo hacerlo y que perjudican a los que tuvieron la mala suerte de sufrir los accidentes pero que benefician a la gran mayoría.

De ello se deduce que es preciso repensar la responsabilidad objetiva desde el punto de vista no ya de un hipotético riesgo creado por cada uno de nosotros individualmente que no es sino engañifa destinada a tranquilizar la conciencia del legislador subjetivista que tiene que establecer la responsabilidad objetiva sino más bien analizando quiénes son los que pueden ser identificados como los mejores canales de distribución, para que esos costos (que son en realidad sociales) sean asumidos y se diluyan entre toda la sociedad. Evidentemente, entre los mejores canales de distribución se encuentran los seguros, sean éstos voluntarios u obligatorios.

Revisando el caso antes señalado de que la ley establezca que las empresas pagan objetivamente (sin culpa) por los daños que causen en el ejercicio de sus actividades. No cabe duda de que una empresa prudente intentará a su vez cubrirse de ese riesgo económico de manera que, si se produce un accidente, éste no le cause un impacto grande e inesperado. Para ello contratará voluntariamente un sistema de seguros.

De ahí en adelante, ella no tiene que aumentar sus costos en el monto de los posibles daños cuya indemnización tendrá que afrontar sino exclusivamente en el monto de las primas que tiene que pagar. De esta forma, el impacto económico del accidente se diluirá entre todos los que formamos parte de esa sociedad, a través de la responsabilidad objetiva de las empresas y a través de los seguros que éstas contraten.

Otra posibilidad interesante es que, con relación a ciertos riesgos que tienen un alcance muy general, se puedan establecer legalmente un sistema de seguros obligatorios, que pueden estar a cargo ciertamente de aseguradores privados¹⁵¹. De esta forma, puede no ser posible, por ejemplo, que circulen vehículos de transporte público sin la correspondiente póliza de seguro obligatorio.

Como se puede ver, el mecanismo de dilución en este caso es similar al del seguro voluntario con la única diferencia que la obligatoriedad agrega una garantía para las posibles víctimas de que serán pagadas de todas maneras y de forma rápida. Por regla general, estos seguros no cubren necesariamente el íntegro de la indemnización reclamable sino una parte de ella; y, de otro lado, no excluyen que la víctima pueda accionar adicionalmente por la vía normal de la responsabilidad extracontractual si el daño se ha producido con manifiesta culpa del causante.

¹⁵¹ DE TRAZEGNIES F. Ob. Cit. Pág. 457-181.

Finalmente, hay un tercer tipo de seguro que es bastante más complejo: el seguro de compensación general por accidentes. El país con el sistema más avanzado en este campo es Nueva Zelanda que prácticamente ha suprimido la responsabilidad extracontractual en materia de daños personales sustituyéndola por una suerte de Seguro Social que cubre todos estos casos sin preocuparse por investigación alguna sobre la culpa. Dado que existe tal sistema, en Nueva Zelanda está prohibido demandar judicialmente una reparación por daños extracontractuales.

André Tunc manifestó en alguna oportunidad que admiraba mucho el sistema neozelandés pero que consideraba que era una experiencia difícilmente repetible, debido a los problemas políticos, administrativos y técnicos que es preciso resolver.

Al respecto, es discutible el sistema neozelandés en cuanto suprime totalmente la responsabilidad extracontractual y también en la medida de que se trata de asignar a un organismo del Estado estas funciones de reparación de daños a pesar de las ineficiencias, posibilidades de corrupción y otros defectos que puede conllevar la administración estatal de un sistema económico de esta naturaleza.

f. Las Relaciones de Consumo

La relación de consumo se encuentra determinada por la concurrencia de tres componentes que están íntimamente ligados y cuyo análisis debe efectuarse de manera integral; puesto que la ausencia de uno de dichos componentes determinaría que no nos encontremos frente a una relación de consumo. Dichos componentes son los siguientes:

- Un consumidor o usuario;
- Un proveedor; y,
- Un producto o servicio materia de una transacción comercial.

La Relación de Consumo por tanto sería, aquella conducta que implica un conocimiento mínimo sobre el objeto de consumo, un vínculo subjetivo, económico, jurídico y social, esto que es la relación existente entre El Consumidor ó Usuario, el Proveedor y el Producto a Servicio materia de transacción y el ánimo de querer o no consumir. Su naturaleza puede ser privada, pública o hasta mixta.

3. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

De la revisión preliminar de investigaciones previas sobre el tema objeto de estudio se ha podido constatar que no existen antecedentes con el enfoque propuesto, por lo que la originalidad de la investigación se encuentra plenamente acreditado.

4. OBJETIVOS

- Establecer cuáles son los alcances jurídicos que presentan las relaciones de consumo por accidentes de tránsito frente a la responsabilidad objetiva.
- Explicar cuál es la naturaleza jurídica de las relaciones de consumo como criterio de determinación para la responsabilidad objetiva.
- Identificar cuáles son las limitaciones jurídicas que presentan las relaciones de consumo para cumplir eficazmente con las indemnizaciones.

5. HIPÓTESIS

DADO QUE, en un accidente de tránsito participan principalmente tres agentes (accidentados, responsables de los vehículos y empresas aseguradoras) que interactúan bajo un esquema de responsabilidad objetiva

asumida por un fondo común que se supone asigna indemnizaciones sin mayor investigación respecto a la responsabilidad en el accidente.

POR LO QUE ES PROBABLE, que los alcances jurídicos que presentan las relaciones de consumo por accidentes de tránsito frente a la responsabilidad objetiva no sean idóneos e insuficientes, debiendo crearse mecanismos eficientes de asignación de los recursos recaudados para la oportuna atención de las víctimas y el resarcimiento oportuno y suficiente por los daños sufridos.

III. PLANTEAMIENTO OPERACIONAL

1. TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y MATERIALES DE VERIFICACIÓN

Las investigaciones teóricas usan preferentemente información hemerobiográfica y métodos de carácter analítico-racional. Los resultados producidos no tienen implicancias inmediatas directas para la práctica, su valor principal es de carácter académico, lo que no quiere decir, por cierto, que no tengan consecuencias aplicativas mediatas importantes¹⁵².

Para ambas variables se emplearán las siguientes técnicas e instrumentos que se detallan en el cuadro siguiente:

¹⁵² SÁNCHEZ L. Ob. Cit. p. 24.

CUADRO DE COHERENCIAS

TIPO	VARIABLE	INDICADORES	TECNICAS	INSTRUMENTOS
VARIABLE INDEPENDIENTE	Relaciones de Consumo	<ul style="list-style-type: none"> • Sujetos • Alcances • Naturaleza • Regulación • Fundamentos • Problemática 	<ul style="list-style-type: none"> • Observación directa • Observación documental • Encuesta 	<ul style="list-style-type: none"> • Ficha bibliográfica • Ficha documental • Cédula de preguntas
VARIABLE DEPENDIENTE	Responsabilidad Objetiva	<ul style="list-style-type: none"> • Sujetos • Criterios • Naturaleza • Regulación • Aspectos • Problemática 	<ul style="list-style-type: none"> • Observación directa • Observación documental • Encuesta 	<ul style="list-style-type: none"> • Ficha bibliográfica • Ficha documental • Cédula de preguntas

1. PROTOTIPO DE INSTRUMENTOS

a. FICHA BIBLIOGRÁFICA

NOMBRE DE AUTOR:

TÍTULO DEL LIBRO:

EDITORIAL, LUGAR Y AÑO:

NOMBRE DE LA BIBLIOTECA:

CÓDIGO:

b. FICHA DOCUMENTAL

NOMBRE DE AUTOR:

INDICADOR:

TÍTULO:

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:

FECHA:

COMENTARIO o CITA:

LOCALIZACIÓN:

c. CEDULA DE PREGUNTAS

1. Se probó en el proceso la existencia de una conducta ilícita que contravino una norma prohibitiva o violó el sistema jurídico.

a. Si () b. No ()

2. Se probó en el proceso que el daño causado produjo menoscabo a los intereses del afectado en su vida social.

a. Si () b. No ()

3. Se probó en el proceso que existe una relación de causalidad entre la conducta ilícita y el daño producido al afectado.

a. Si () b. No ()

4. Se probó en el proceso que el factor de atribución de la conducta que causó el daño se debió a una actividad riesgosa o peligrosa.

a. Si () b. No ()

5. Se probó en el proceso la ruptura del nexo causal por caso fortuito, hecho de tercero o imprudencia del que padece el daño.

a. Si () b. No ()

6. Se probó en el proceso la responsabilidad solidaria de los daños materiales y personales ocasionados por el accidente.

a. Si () b. No ()

7. Se probó en el proceso que la persona que conducía el vehículo infringió las reglas del tránsito, lo cual ocasionó los daños.

a. Si () b. No ()

8. Se probó en el proceso que el responsable del accidente careció de prioridad de paso al no respetar las disposiciones de tránsito.

a. Si () b. No ()

9. Se probó en el proceso que el responsable del accidente si solicitó la intervención Policial.

a. Si () b. No ()

10. Se probó en el proceso que la indemnización por daños y perjuicios se excedió al monto establecido por ley.

a. Si () b. No ()

2. CAMPO DE VERIFICACIÓN

2.1. UBICACIÓN ESPACIAL

Procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito que involucre responsabilidad objetiva, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016. Como asimismo de la Sección de Accidentes de Tránsito los datos estadísticos de las víctimas de accidentes de tránsito en la ciudad de Arequipa en el año 2016

2.2. UBICACIÓN TEMPORAL

La presente investigación abarca del mes de enero a diciembre del 2016.

2.3. UNIDADES DE ESTUDIO

Las unidades de estudio documentales se encuentran constituidas por los dispositivos legales en materia constitucional y civil como son la Constitución Política, la ley del consumidor, el Código civil, Ley General de Transporte y Tránsito Ley N° 27181, Normativa Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito y doctrina en general.

Las unidades de estudio de campo, se encuentran constituidas por los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tramitados en las Salas Civiles de la Corte Superior de Justicia de Arequipa en el año 2016, que suman un total de 200 procesos (número estimado) Como asimismo de la Sección de Accidentes de Tránsito los datos estadísticos de las víctimas de accidentes de tránsito en la ciudad de Arequipa en el año 2016, que suman un total de 166 y en vista que el universo no es muy numeroso, la muestra no se justificaría por lo que se tomará todo el universo considerado en su conjunto:

PROCESOS CIVILES POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL 2016

SALAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Primera Sala	50	25%
Segunda Sala	50	25%
Tercera Sala	50	25%
Cuarta Sala	50	25%
TOTAL	200	100%

ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL AÑO 2016

Accidentes	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Enero a Marzo	43	26%
Abril a Junio	36	22%
Julio a Setiembre	55	33%
Octubre a diciembre	32	19%
TOTAL	166	100%

3. ESTRATEGIA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

La presente investigación no requiere de un procesamiento estadístico, y tiene la particularidad de dividirse en dos partes claramente definibles: primero aborda un conjunto de argumentos o razonamientos que sirven de fundamento a la hipótesis, argumentos de orden técnico y contextual que le dan a la hipótesis la base científica y lógica requerida que el método científico denomina “el principio”; la segunda parte en cambio, es la suposición acerca del problema, por tanto, es la hipótesis propiamente dicha (derivada del principio) que se busca verificar en la realidad.

Se ha dado particular relevancia a **la deducción** como método utilizado en la investigación, ya que se parte de generalidades para llegar a la especificidad o particularidad. Ello no implica descuidar a la casuística y la jurisprudencia que encuentran en el **método inductivo** a su principal aliado, por ello a efectos de alcanzar un mínimo nivel de rigurosidad se recurre también a este método general del Derecho.