

Universidad Nacional
Federico Villarreal

Vicerrectorado de
INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA VALORACIÓN
OBJETIVA DEL DAÑO MORAL EN EL DISTRITO JUDICIAL
DE LIMA, PERÍODO 2017**

TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE:

MAESTRA EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL

AUTORA:

RAMOS CAMPOS MIRYAM JULIA

ASESORA:

DRA. ALIAGA PACORA ALICIA AGROMELIS

JURADO:

DR- HINOJOSA UCHUFEN CARLOS AUGUSTO

DR. JAUREGUI MONTERO JOSÉ ANTONIO

DR. BEGAZO DE BEDOYA LUIS

LIMA- PERÚ

2019

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA VALORACIÓN
OBJETIVA DEL DAÑO MORAL EN EL DISTRITO JUDICIAL
DE LIMA, PERÍODO 2017**

AUTORA

MIRYAM JULIA RAMOS CAMPOS

ASESORA:

DRA. ALIAGA PACORA ALICIA AGROMELIS

A mi heroína anónima, mi MADRE: El amor más puro e incondicional que me acompañó en este mundo y es la fuente inagotable de inspiración que guía mi camino con la luz de su recuerdo y sabias enseñanzas.

AGRADECIMIENTOS

A mis abuelos Rubén y Jesús, personas de oficios humildes y sencillos, llenos de grandeza de espíritu, dignidad, amor, entrega desinteresada y honradez, bases sobre las que forjé mi crecimiento personal y profesional.

A mi familia en pleno, conformada por todos mis referentes más valiosos y queridos (padres, padrinos, tíos, hermanos, sobrinos, mis hijas de cariño, así como mis entrañables amigos), tanto los que me acompañan en la tierra prodigándome su amor, como los que me bendicen desde el cielo, porque cada uno, a su manera, ha obrado positivamente en mi desarrollo como persona y es parte del soporte emocional que da razón y valía a mi existir.

A ti César, mi amor, que pacientemente me acompañas y me apoyas en todas las ilusiones que persigo, apartando los obstáculos del camino, y procurando con esmero que llegue a buen puerto. Gracias por entenderme como nadie, por regalarme el tiempo, por tu eterna paciencia y tu amor generoso...sin ti no habría sido posible.

A mi asesora de tesis, Dra. Alicia Aliaga Pacora, agradezco la oportunidad de contar con su guía y fuente de sabios y expertos consejos, además de su energía positiva y su afectuoso apoyo, que me ha permitido ver coronada con éxito la presente investigación.

ÍNDICE

CARÁTULA	i
TITULO	ii
AUTOR	iii
ASESOR	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTOS	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	vii
ÍNDICE	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Planteamiento del Problema	4
1.2. Descripción del problema	7
1.3. Formulación del problema	9
- Problema general	9
- Problemas específicos	9

1.4. Antecedentes	10
- Antecedentes nacionales	10
- Antecedentes internacionales	15
1.5. Justificación de la investigación	20
1.6. Limitaciones de la investigación	22
1.7. Objetivos de la investigación	23
- Objetivo general	23
- Objetivos específicos	23
1.7 Hipótesis	24
- Hipótesis general	24
- Hipótesis específicas	24
II. MARCO TEÓRICO	25
2.1. Marco Conceptual	129
III. MÉTODO	139
3.1. Tipo de investigación	139
3.2. Población y muestra	139

3.3. Operacionalización de variables	140
3.4. Instrumentos de recolección de datos	141
3.5. Procedimientos	143
3.6. Análisis de datos	143
IV. RESULTADOS	145
4.1 RESULTADOS DESCRIPTIVOS DE LAS VARIABLES DE ESTUDIO	145
4.1.1 Descripción de los resultados de la variable: Accidentes de Tránsito	145
a. Descripción de los resultados por dimensiones de la variable: Accidentes de Tránsito	145
b. Resultado total descriptivo de la variable: Accidentes de Tránsito	149
4.1.2 Descripción de los resultados de la variable: Valoración Objetiva del Daño Moral	150
a. Descripción de los resultados por dimensiones de la variable: Valoración Objetiva del Daño Moral	151
b. Resultado total descriptivo de la variable: Valoración Objetiva del Daño Moral	155
4.2 PRUEBA DE NORMALIDAD	156
4.3 PRUEBA DE HIPÓTESIS	158
4.3.1 Prueba de la hipótesis general	158

4.3.2 Prueba de las hipótesis específicas	159
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	164
VI. CONCLUSIONES	189
VII. RECOMENDACIONES	190
VIII. REFERENCIAS	196
IX. ANEXOS	208
- Matriz de consistencia	209
- Instrumentos de recolección de datos	211

RESUMEN

La presente investigación se titula ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA VALORACIÓN OBJETIVA DEL DAÑO MORAL EN EL DISTRITO JUDICIAL DE LIMA, PERÍODO 2017, El objetivo principal fue determinar la relación entre ambas variables, a efectos de que los resultados nos permitieran hacer visible el problema descrito y ofrecer recomendaciones en el sentido que el legislador realice una modificación a la norma jurídica civil actual, donde se desarrolle el concepto de daño moral y se fijen parámetros objetivos que los jueces se encuentren en la ineludible obligación de valorar y motivar con el objeto de establecer un quantum indemnizatorio justo, que haga efectivo los fines del proceso como son resolver el conflicto de intereses y restablecer la paz social. Trabajamos con una investigación básica y la muestra estuvo constituida por 90 profesionales, en los que se consideraron, jueces, especialistas de aseguradoras y abogados. Se demostró la hipótesis de investigación, ya que los resultados mostraron una relación entre los accidentes de tránsito y la valoración objetiva del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017. ($r= 0,598$). Pero como podemos apreciar es una correlación positiva media, permitiéndonos recomendar la incorporación de mayores criterios objetivos en materia de valoración o determinación del perjuicio moral, a efectos de hacer menos gravosa la tarea de interpretación del órgano jurisdiccional y generar seguridad jurídica en los justiciables.

PALABRAS CLAVE: Accidentes de tránsito, valoración objetiva, vía pública, lesión, causalidad.

ABSTRACT

The present investigation is titled ACCIDENTS OF TRANSIT AND THE OBJECTIVE VALUATION OF THE MORAL DAMAGE IN THE JUDICIAL DISTRICT OF LIMA, PERIOD 2017, The main objective was to determine the relationship between both variables, in order that the results allowed us to make visible the problem described and offer recommendations in the sense that the legislator makes a modification to the current civil legal norm, where the concept of moral damage is developed and objective parameters are set that the judges are in the unavoidable obligation to assess and motivate in order to establish a fair compensation quantum, that makes effective the ends of the process such as resolving the conflict of interests and restoring social peace. We work with a basic investigation and the sample was constituted by 90 professionals, in which they were considered, judges, specialists of insurers and lawyers. The research hypothesis was demonstrated, since the results showed a relationship between traffic accidents and the objective assessment of moral damage in the Judicial District of Lima, 2017. ($r = 0.598$). But as we can see it is a medium positive correlation, allowing us to recommend the incorporation of greater objective criteria in terms of valuation or determination of the moral damage, in order to make less burdensome the task of interpretation of the jurisdictional body and to generate legal security in the defendants.

KEYWORDS: Traffic accidents, objective assessment, public way, injury, causality.

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, observamos que los accidentes de tránsito son una fuente exponencialmente inagotable de consecuencias dañosas para los afectados directos y sus familias, que no sólo generan pérdidas patrimoniales, sino que también afectan el ámbito de las emociones y sentimientos de sus víctimas, conocido como daño moral. Frente a ello los operadores jurisdiccionales encuentran serios tropiezos al momento de valorar y cuantificar, dentro de parámetros razonables, la responsabilidad civil extracontractual de los autores, a efectos de compensar la lesión infligida a la esfera afectiva de las personas, ya que nuestra normativa civil deja librada a su libre discrecionalidad la estimación económica de dicho daño, siendo que en treinta años de vigencia del Código Civil, nuestros magistrados no han sido capaces de construir, jurisprudencialmente, herramientas técnico-jurídicas que permitan una valoración objetiva y uniforme del daño moral.

Es justamente esta carencia de criterios de valorativos, la que conlleva a cuantificaciones inadecuadas del daño moral, donde el resarcimiento reconocido es apenas una cantidad simbólica y hasta irrisoria, lo que genera malestar y descontento entre víctimas y familiares del hecho dañoso, así como descrédito al servicio de justicia.

La situación descrita nos ha motivado a llevar a cabo la presente investigación, titulada: **ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA**

VALORACIÓN OBJETIVA DEL DAÑO MORAL EN EL DISTRITO JUDICIAL DE LIMA, PERÍODO 2017, ámbito donde desarrollo mis actividades como abogada independiente.

La presente investigación consta de cinco capítulos, en el Capítulo I: Planteamiento del problema, se expone la descripción de la realidad problemática, delimitación de la investigación, problemas, objetivos, justificación, factibilidad y limitaciones de la investigación.

En el Capítulo II: Marco teórico conceptual, se menciona los antecedentes de la investigación, tanto nacionales e internacionales, las bases teóricas comprendidas por el desarrollo teórico de las variables de estudio: Accidentes de Tránsito y Valoración Objetiva del Daño Moral. Así como la definición de términos básicos.

En el Capítulo III: Metodología de la investigación, se considera el tipo de investigación básica, nivel explicativo, método analítico, con un procedimiento basado en Análisis bibliográfico, Selección de la muestra, Elaboración y validación de las encuestas, Trabajo de campo y Análisis estadístico. Contando con una población de 90 operadores jurídicos entre jueces, especialistas, abogados y especialistas de aseguradoras, muestra que se toma del distrito judicial de Lima, utilizando como técnicas de recolección de datos las encuestas. Asimismo, se aborda las Hipótesis y variables, comprendido por la

hipótesis general, específicas, la definición conceptual de variables y el cuadro de operacionalización de variables.

En el Capítulo IV: Resultados, se exponen los resultados descriptivos de cada variable y dimensiones, y el análisis inferencial comprendido por la prueba de normalidad y las pruebas de las hipótesis respectivamente. De acuerdo a los resultados obtenidos existiría relación significativa entre los accidentes de tránsito y la valoración objetiva del daño moral en el distrito judicial de Lima, 2017, quedando demostrada con una Correlación de Pearson es = 0,598. Correlación positiva media ($P= 0,598 < 0,05$). Que implica, que el distrito judicial de Lima, es fiel reflejo de la problemática, aun incontestada y latente, en el campo de la responsabilidad extracontractual objetiva, en relación a las serias limitaciones que afronta el órgano jurisdiccional para estimar y resarcir el daño ocasionado al ámbito interno (emociones, sentimientos, etc) de una persona o su familia, como consecuencia del uso de un bien riesgoso, como es el vehículo automotor, lo que hace necesario un mejor desarrollo legislativo del concepto del daño moral así como de herramientas técnico jurídicas que permitan establecer parámetros objetivos a efectos de su calificación.

Capítulo V: Discusión de resultados, se exponen la discusión de cada variable, así como la discusión con los antecedentes de la investigación.

Finalmente se exponen las conclusiones a las que se ha arribado, las recomendaciones, las fuentes de información y los anexos respectivos, de acuerdo al esquema propuesto por el Vicerrectorado de Investigación de la Universidad Nacional Federico Villarreal.

Deseamos que el presente trabajo, sirva de motivación para seguir investigando al respecto, considerando que los aportes son valiosos y así contribuir a un cambio legislativo y jurisprudencial que permita a los jueces una eficiente valoración objetiva del daño moral derivado de accidentes de tránsito, a efectos de la cuantificación del monto indemnizatorio en favor de las víctimas o su familia. Ello con el objeto de hacer efectivos los fines del proceso como son resolver el conflicto de intereses y reestablecer la paz social, con la consecuente credibilidad en el servicio de justicia.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A nivel mundial, la población actual se encuentra supeditada a una interminable fuente de contingencias e inseguridades, y, por lo tanto, de hechos, dañosos, entre ellos los que comúnmente denominamos accidentes de tránsito.

Se calcula que anualmente, cerca de 1,3 millones de personas pierden la vida en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones sufren lesiones no mortales. Ello según los últimos registros sanitarios mundiales de la OMS y el Informe sobre el acontecer mundial en cuanto a seguridad vial, publicado en 2015.

Figura 1

Cuadro 3. Tasas modeladas de mortalidad por accidentes de tránsito (por 100 000 habitantes)^a, por regiones de la OMS y grupos de ingresos

REGIÓN DE LA OMS	INGRESOS ALTOS	INGRESOS MEDIANOS	INGRESOS BAJOS	TOTAL
REGIÓN DE ÁFRICA ^b	—	32,2	32,3	32,2
REGIÓN DE LAS AMÉRICAS ^c	13,4	17,3	—	15,8
REGIÓN DE ASIA SUDORIENTAL ^b	—	16,7	16,5	16,6
REGIÓN DE EUROPA	7,9	19,3	12,2	13,4
REGIÓN DEL MEDITERRÁNEO ORIENTAL	28,5	35,8	27,5	32,2
REGIÓN DEL PACÍFICO OCCIDENTAL	7,2	16,9	15,6	15,6
TASAS MUNDIALES	10,3	19,5	21,5	18,8

^a Ajustadas a la definición de defunción por accidente de tránsito basada en el plazo de 30 días.
^b No hay países de ingresos altos en esta región.

Las afecciones causadas por accidentes de tránsito no sólo generan pérdidas de carácter patrimonial, también lesionan el fuero interno de las víctimas, en el plano de sus sentimientos y emociones. Dichos daños por su propia esencia son complejos y generan toda una problemática para los operadores jurisdiccionales quienes encuentran seria dificultad para asignar montos indemnizatorios dentro de parámetros razonables a efectos de compensar la lesión infligida a la esfera afectiva de las personas.

En relación a este punto cabe indicar que son pocas las legislaciones del Derecho Comparado que cuentan con mecanismos, que permitan

establecer objetivamente el quantum indemnizatorio del daño moral y es justamente esta falta o carencia de criterios de valoración la que conlleva a cuantificaciones inadecuadas, donde el resarcimiento reconocido es apenas una cantidad simbólica y hasta irrisoria, lo que genera malestar y descontento entre víctimas y familiares del hecho dañoso.

A nivel regional el índice de mortalidad se calcula en 15,8 por 100.000 habitantes, sin embargo se advierte una fluctuación entre países que varía de 4,3 hasta 21,8 por 100.00 habitantes. En Norteamérica, estas tasas experimentan un cambio significativo, con tendencia a la baja, en los últimos 30 años; en América del Sur apenas un país presenta disminución de la tasa de mortalidad en los últimos 10 años y otros dos países caribeños informan similar situación en fases más recientes.

Figura 2

Cuadro I. Principales causas de mortalidad, Región de las Américas, 2004¹

NO.	0-4 AÑOS	5-14	15-29	30-44	45-69	70+	TODAS
1	Causas perinatales	Lesiones causadas por el tránsito vial	Violencia	Violencia	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica
2	Enfermedades diarreicas	Leucemia	Lesiones causadas por el tránsito vial	Lesiones causadas por el tránsito vial	Enfermedad cerebrovascular	Enfermedad cerebrovascular	Enfermedad cerebrovascular
3	Infecciones respiratorias bajas	Ahogamiento	Lesiones autoinfligidas	VIH/SIDA	Cáncer de pulmón, tráquea y bronquios	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	Diabetes mellitus
4	Malformaciones congénitas	Infecciones respiratorias bajas	VIH/SIDA	Cardiopatía isquémica	Diabetes mellitus	Infecciones respiratorias bajas	Infecciones respiratorias bajas
5	Desnutrición energética proteica	Violencia	Ahogamientos	Lesiones autoinfligidas	Cirrosis hepática	Alzheimer y otras demencias	Cáncer de pulmón, tráquea y bronquios
6	Meningitis	Malformaciones congénitas	Tuberculosis	Cirrosis hepática	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	Diabetes mellitus	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica
7	Trastornos endócrinos	Dengue	Infecciones respiratorias bajas	Enfermedad cerebrovascular	Cáncer de mama	Cáncer de pulmón, tráquea y bronquios	Violencia
8	Tos ferina (Whooping cough)	Trastornos endócrinos	Leucemia	Envenenamiento	Cardiopatía hipertensiva	Cardiopatía hipertensiva	Alzheimer y otras demencias
9	Lesiones causadas por el tránsito vial	Meningitis	Envenenamiento	Cáncer de mama	Lesiones causadas por el tránsito vial	Nefritis y nefrosis	Lesiones causadas por el tránsito vial
10	VIH/SIDA	Lesiones autoinfligidas	Guerra y conflictos armados	Diabetes mellitus	Cáncer de colon y recto	Cáncer de próstata	Cardiopatía hipertensiva
11	Ahogamiento	Linfomas, mieloma múltiple	Enfermedad cerebrovascular	Infecciones respiratorias bajas	Infecciones respiratorias bajas	Cáncer de colon y recto	Causas perinatales
12	Anemia por deficiencia de hierro	Malaria	Trastornos endócrinos	Tuberculosis	Cáncer gástrico	Cáncer de mama	Nefritis y nefrosis
13	Violencia	Nefritis y nefrosis	Nefritis y nefrosis	Trastornos en el uso de alcohol	Nefritis y nefrosis	Cáncer gástrico	Cirrosis hepática
14	Enfermedades inflamatorias cardíacas	Desnutrición energética proteica	Enfermedad isquémica cardíaca	Cáncer de pulmón, tráquea y bronquios	Linfomas, mieloma múltiple	Enfermedades cardíacas inflamatorias	Cáncer de colon y recto
15	Nefritis y nefrosis	Quemaduras (Fires)	Malformaciones congénitas	Nefritis y nefrosis	Violencia	Linfomas, mieloma múltiple	Cáncer de mama
16	Malaria	Enfermedad cerebrovascular	Linfomas, mieloma múltiple	Cardiopatía hipertensiva	Cáncer de páncreas	Trastornos endócrinos	Cáncer de próstata
17	Infecciones respiratorias altas	Anemia por deficiencia de hierro	Trastornos hipertensivos*	Trastornos endócrinos	Lesiones autoinfligidas	Cáncer de páncreas	Cáncer gástrico
18	Leucemia	VIH/SIDA	Caidas	Enfermedades cardíacas inflamatorias	Enfermedades cardíacas inflamatorias	Cirrosis hepática	VIH/SIDA
19	Quemaduras (Fires)	Enfermedades diarreicas	Epilepsia	Cáncer gástrico	VIH/SIDA	Otras enfermedades del sistema genitourinario	Lesiones autoinfligidas
20	Enfermedad cerebrovascular	Tuberculosis	Diabetes mellitus	Cáncer cervicouterino	Cáncer de próstata	Caidas	Enfermedades diarreicas

A través del estudio comparado, ha sido posible conocer que en gran parte de las realidades jurídicas de la región, subsiste la misma incertidumbre y descontento respecto a la respuesta que dan los tribunales a las pretensiones indemnizatorias derivadas de accidentes automovilísticos, especialmente en el ámbito que se circunscribe al daño moral, pues en algunos casos se niega su posible otorgamiento con base en que los bienes lesionados están fuera del comercio del hombre, o en otros casos su valoración se deja al libre arbitrio de los jueces, los cuáles no cuentan con herramientas objetivas que le permitan su valoración, lo que a la postre se ve reflejado en fallos que fijan montos ínfimos y carentes de motivación suficiente que sustenten las razones de su decisión. Asimismo, la presente investigación me ha permitido establecer que sólo ha operado un cambio normativo en los hermanos países de Chile y Argentina a efectos de contar con tablas de valoración (baremos) que les permiten expresar numéricamente un valor por concepto de daño moral.

1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

En nuestro país, según cifras aportadas por el INEI, el número de siniestros automovilísticos presenta una tendencia creciente para el año 2014, en el que se han reportado 123 mil 786 casos lo que en relación a los 118 mil 809 accidentes de tránsito del año anterior, arroja un incremento en 4 mil 977, en el último año, es decir una variación de 4,2% respecto al 2013. Cabe indicar que los más altos índices de

siniestros ocurridos en carreteras acaecieron en Lima Provincia con 55,7%.

Conforme a la información que nos proporcionan los Libros de ocurrencias y Sistema de Denuncias Policiales (SIDPOL), el 69,2% de accidentes de tráfico implicaron a vehículos particulares y el 34,5% a vehículos públicos.

Frente a este grave problema de seguridad vial, se suscita otro en relación a la ausencia de criterios objetivos uniformes para calificar y cuantificar jurisprudencialmente el daño moral, a consecuencia de accidentes viales.

Pues si bien en nuestra legislación se regula este instituto dentro de los artículos 1984 y 1985 del Código Civil, librando su estimación a la discrecionalidad de los jueces, en doctrina nacional, no existe un concepto unívoco, ni parámetros definidos que permitan su estimación económica.

Es así que, en sede nacional, la carencia de criterios objetivos uniformes a efectos de valorar el daño moral nos lleva a soluciones inadecuadas, como es el pago de dinero simbólico hasta a veces ínfimo carente de eficacia y que en modo alguno compensa el perjuicio irrogado.

Ello en gran medida se debe al escaso desarrollo doctrinal del concepto de daño moral, aunado a su deficiente tratamiento jurisprudencial, ya que, en más de treinta años de vigencia del Código Civil, nuestros magistrados no han sido capaces de construir las herramientas técnico-jurídicas que permitan una valoración objetiva y uniforme del daño moral.

El superficial trato dado por nuestros operadores jurisdiccionales a este importante instituto de la responsabilidad civil, redundando en inseguridad jurídica y descrédito del servicio de Justicia ante la ciudadanía.

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA:

- Problema General

¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y la Valoración Objetiva del Daño Moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?

- Problemas Específicos:

- 1) ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y la Antijuricidad del daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?.**

- 2) ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y la **lesión por daño moral** en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?
- 3) ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y la **causalidad del daño moral**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?
- 4) ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y los **Factores de atribución del daño moral**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?

1.4. ANTECEDENTES

- **Antecedentes nacionales:**

Páucar G., A. (2013) en su tesis titulada: Criterios Jurídicos Para La Determinación De La Responsabilidad Civil En Los Accidentes de Tránsito, de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, para optar el Grado Académico de Magíster en Derecho con mención en Derecho Civil y Comercial presenta las siguientes conclusiones:

- Que los siniestros automovilísticos acaecidos en el país, se caracterizan por sus resultados generalmente fatales, significando ello, no sólo la pérdida de vidas humanas, sino también frustración de proyectos de vida, cuando se personas

que no han alcanzado la mayoría, imposibles de compensar adecuadamente desde la perspectiva económica.

A pesar de ello, los procesos por homicidio culposo, lesiones o ambos, no están mereciendo la debida atención de los operadores del Poder Judicial, respecto al establecimiento del quantum resarcitorio a los agraviados.

- Generalmente, las sentencias contienen escasa motivación y valoración probatoria. En efecto, las decisiones judiciales se basan, fundamentalmente, en el Atestado Policial, Certificado Médico Legal y Certificado de Necropsia y, rara vez, en una investigación estrictamente judicial. Como consecuencia de la ligereza en el procedimiento, el establecimiento de la sanción y del quantum de la reparación civil, varían considerablemente de una sentencia a otra, aun cuando las circunstancias y resultados del accidente son similares. La pérdida de un vida joven, no es apreciada en cuanto a su proyecto de vida, ni del significado de la ausencia del ser querido para la familia, como tampoco el significado que supone para los hijos la pérdida de un padre que era el pilar de la casa, lo cual refleja que no existe una justa y adecuada correspondencia entre la trascendencia de la lesión causada y la suma dineraria fijada como indemnización.
- Entre sus recomendaciones sostiene que debería Instituirse un Baremo que sirva de pauta para que los jueces puedan fijar los montos de las indemnizaciones por los daños, que resulten de

los siniestros de tránsito; claro está, dejando libre, el margen de discrecionalidad que tienen los magistrados para aplicar su criterio.

Lingan R., R. (2014) en su tesis: “La Cuantificación del daño moral para una correcta indemnización civil en nuestra legislación”, de la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo, para optar el grado académico de Maestro presenta el siguiente resumen:

- No existe en el Derecho nacional ni en las normas foráneas tablas de cuantificación, que nos permitan determinar el monto indemnizatorio por daño moral. Se justifica la reparación pecuniaria del perjuicio moral bajo un criterio aflictivo consolador, cuya deficiente valoración conspira contra la finalidad perseguida por ley.
- La falta o carencia de criterios de valoración y estimación dineraria de la lesión a los sentimientos nos lleva a soluciones inadecuadas, como es el pago de dinero simbólico y hasta a veces ínfimo carentes de virtualidad y que no cubren en nada el perjuicio irrogado, además que el quantum no se encuentra debidamente motivado.
- La Administración Judicial francesa creó el "Baremo del Precio del Dolor", el que tiene una conexión íntima con un problema de bases de datos estadísticos que pudieran servir de antecedentes a los jueces y a los sujetos del proceso en la

determinación de un adecuada suma indemnizatoria por lesión al ámbito de los sentimientos.

- La Indemnización por perjuicio moral deberá guardar relación con el tiempo de vida y alcances de la afectación para cada persona, con derecho a la misma. El daño moral, siempre debe ser considerado de forma individualizada, atendiendo a la específica repercusión que el mismo tiene para cada individuo, pues provoca un estado psíquico que limita las posibilidades de disfrute y ganancia del individuo
- Para efectuar esta valoración del daño moral resulta también necesario el empleo de un protocolo predeterminado por unas actuaciones consecutivas que podríamos sintetizar en las siguientes: En primer lugar, un médico psiquiatra realizará una exploración clínica, cuya finalidad se centrará en obtener una estimación del porcentaje de pérdidas de actividad global o expectativas reales vinculadas al perjudicado. En ciertas circunstancias, además, un psicólogo realizará una exploración clínica y psicométrica coincidente y complementaria a la efectuada por el médico psiquiatra.

Según Camus C., J. (2016) en su tesis titulada: La Relatividad De La Prueba En El Daño Moral, de la Pontificia Universidad Católica del Perú para optar el grado de Magíster en Derecho con mención en Gestión y Política Jurisdiccional presenta las siguientes conclusiones:

- En el presente siglo, la probanza del menoscabo a los sentimientos en el ámbito de nuestra suprema autoridad de justicia ordinaria civil se ha mostrado fluctuante lo que genera incertidumbre jurídica para el justiciable. La cantidad de Ejecutorias relacionadas con la probanza del perjuicio moral, ha merecido para nuestra Suprema Corte Civil una variedad de apreciaciones, que no es bien vista por el justiciable. No se puede negar la complejidad y dificultad que ofrece referirse al plano de los sentimientos de la persona, por lo que contados autores locales han escrito sobre ésta problemática.
- La acción por daño moral encuentra su ejecución en la discrecionalidad concedida a nuestros Magistrados, especialmente en materia de daños. Sin embargo no existe una jurisprudencia uniforme por lo que de acuerdo al artículo 400º de la norma adjetiva civil la suprema autoridad de justicia del país debe convocar a un Pleno Casatorio a fin de poner las pautas en la valoración de pruebas que justifiquen el menoscabo y la magnitud provocada en la víctima.
- Se ha propuesto un método para valorar el daño moral dentro del sistema de valoración razonada.
- Para acreditar la magnitud y el menoscabo del perjuicio a los sentimientos ha de considerarse la frustración que incida con el tipo de vinculación cuya implicancia recae en una relación personal, familiar, laboral y social agregándose la prognosis del sufrimiento en un determinado tiempo y cuya intensidad

recae en que puede ser leve, grave y muy grave así también se debe añadir el recuento o relato de circunstancias en un determinado espacio.

- En principio este esquema admite todos el caudal probatorio sea típico y atípico para poder acreditar el daño moral, y que se encuentra regulado en nuestros artículos 192º y 193º de la norma adjetiva Civil.

- **Antecedentes internacionales:**

Pérez R., D. y Castillo P., C. (2012) en su tesis titulada Determinación del quantum indemnizatorio por daño moral en la jurisprudencia, de la Universidad de Chile para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile presenta las siguientes conclusiones:

- Nuestros tribunales de justicia utilizan una amplia gama de explicaciones al momento de establecer el monto de indemnización por lesión moral derivada de perjuicios corporales. Argumentos tan variados, los cuales pueden ir desde el dolor que habría sufrido la víctima hasta el carácter de público o privado del lugar en que acaeció el accidente. Sin perjuicio de ello, se pudo establecer ciertos lineamientos y correlaciones relevantes que permiten hacer una descripción de la situación presente de la jurisprudencia en relación al objeto de estudio.

- En primer lugar, puede indicarse que fueron los hijos de los afectados directos los que recibieron indemnizaciones por daño moral más altas. En relación a la sistematización de los argumentos dados al momento de fijar el quantum indemnizatorio, resulta indiscutido que el criterio del que más se valieron los jueces fue la “Actividad jurisdiccional”, y especialmente del enunciado “prudencia y/o equidad”, volviéndose ésta una frase típica, bastándose a sí misma en un importante número de fallos.
- No hay uniformidad de criterios en nuestra jurisprudencia al momento de establecer una suma indemnizatoria por afectación al plano de los sentimientos, pero sin duda existen ciertos caminos más andados que otros, coincidencias y correlaciones entre algunas variables relevantes y datos significativos que permiten realizar con cierta propiedad conjeturas en relación a la labor de los magistrados al ocuparse del tema que nos convoca.

Oyanedel W., S. (2014) en su tesis: Análisis Jurisprudencial Del Daño Moral Según El Origen De La Responsabilidad de la Universidad Austral de Chile para optar al grado de licenciado en ciencias jurídicas y sociales, presenta las siguientes conclusiones:

- Pese al esfuerzo de muchos autores por definirlo, no ha logrado asentarse un concepto unívoco. Si bien la mayoría entiende que se refiere al menoscabo de derechos subjetivos o intereses

extra patrimoniales, aún subsisten aristas, como la inclusión de los entes jurídicos como sujetos afectados por daño moral, que no han podido solucionarse. Lo cual se ve dificultado por la falta de pronunciación de los legisladores.

- Además, la probanza de la lesión moral es especialmente controvertida. En las sentencias se ha visto que hay consenso entre los ministros de las cortes por adoptar una definición que acompañan en sus fallos; mientras que la prueba, que nace con la presencia de antecedentes –que a la vez hacen de consideraciones razonadas para establecer tanto el daño como su reparación- deviene en raros y ambiguos razonamientos en el intento por explicar que existe un detrimento real.
- Al no existir consenso sobre el concepto del daño moral, tampoco lo habrá respecto de su contenido, resultando difícil para las partes saber qué aportar como material de prueba. Finalmente, el trabajo del juzgador se reduce a la estimación de los hechos aportados que envuelven el hecho ilícito. No obstante nos parece lógico que ante el hecho de no existir normas que regulen la probanza del perjuicio moral, se utilicen las reglas generales sobre la prueba.
- Respecto a la transmisión para accionar por daño moral, podemos sostener que pertenece a las áreas conflictivas en esta materia. Las sentencias revelan que su transmisibilidad no tiene fundamentos serios, a pesar de su continua concesión. El

carácter personalísimo del daño será siempre un obstáculo en la argumentación.

Brugman Mercado, Harry (2015) en su tesis titulada: *Conceptualización Del Daño Moral En El Derecho Civil Español, Francés Y Puertorriqueño Y Su Contraposición En El Derecho Común Norteamericano*, de la Universidad de Valladolid, España para optar al grado de doctor por la Universidad de Valladolid, presenta las siguientes conclusiones:

- En época moderna, la conciencia social globalizada, la protección contra la discriminación y los derechos humanos ha influenciado en la ponderación de la reparación del perjuicio moral y han ampliado la perspectiva en los diferentes foros judiciales y cuasi judiciales. No es extraño ver cómo se citan determinaciones de tribunales internacionales para fortalecer posturas jurisprudenciales, como es el caso de la contaminación acústica y el derecho a la igualdad del hombre.
- Existe una raíz común en la definición del perjuicio moral en España, Francia y Puerto Rico. Los artículos del Código Civil en materia de responsabilidad civil por daños extracontractuales son tan generales que permiten la inclusión de los daños morales como una nueva categoría del daño.
- La apertura que manifiestan España, Francia y Puerto Rico ante el desarrollo del daño moral están predicados en principios de equidad y a la filosofía resarcitoria que subyace detrás del

ejercicio jurisprudencial. Su posición pragmática no ha sido emulada por otros países europeos que comparten la misma raíz civil, como Italia, Alemania, Bélgica y Portugal, que se muestran más arraigados a la noción de incapacidad de cuantificar la lesión a la persona.

- Un denominador común que encontramos en todos los países estudiados consiste en que, al interior de la evolución del daño moral, hay tres etapas diferenciables entre sí. La primera, destacada por una negativa total a reparar el daño basándose en el principio filosófico que sostiene que el ser humano no es susceptible de valoración económica por ser fundamentales y de primer rango los derechos que le protegen. La segunda etapa, aún presente en algunos países y Estados de la nación norteamericana, es que se reconoce la existencia de los daños morales, pero sólo se compensan cuando tienen un impacto en el caudal patrimonial del agraviado o el cuerpo humano y se puede hacer una clara distinción de las categorías de daños morales resarcibles. En la tercera etapa de evolución se encuentran España, Francia y Puerto Rico donde no solo se reconocen los daños morales, sino que se establecen mecanismos resarcitorios para indemnizar las víctimas del menoscabo moral y se busca aliviar las consecuencias de los perjuicios directamente relacionados al evento dañoso.
- La visión pragmática que han asumido España, Francia y Puerto Rico para proteger las víctimas que sufren daños

morales va dirigida a otorgar un remedio al atentado experimentado. Se utiliza el pago en dinero como mecanismo de resarcimiento del daño moral, aún cuando se conoce que los bienes lesionados están fuera del comercio del hombre y no existe proporción entre los daños morales y la reparación económica de los mismos. Mediante la compensación económica, los tribunales pueden poner la víctima en posición de procurarse satisfacciones que compensen el agravio sufrido.

- En algunos casos, será irónico e incluso imposible alcanzar una reparación satisfactoria adecuada, ya que el perjuicio puede ser de tal magnitud que lo impida, pero al menos se podrían procurar cuidados y remedios paliativos que aumenten la calidad y proyección de vida de los afectados.

1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

- **Justificación:** La ola constante de siniestros viales en nuestro país, con víctimas de daños, no sólo patrimoniales, sino también extra patrimoniales nos motiva a desarrollar algunas ideas sobre la responsabilidad civil extracontractual, enfocado en materia de daño moral, tema que ha sido materia de análisis en los diversos casos de indemnización conocidos a lo largo de nuestra carrera profesional.

La importancia del tema radica en que la afectación al plano de los sentimientos o fuero interno de la persona no es una simple circunstancia sino una categoría jurídica independiente, con consecuencias jurídicas propias, que debe ser estimado objetivamente en las indemnizaciones que fijan los operadores jurisdiccionales.

La investigación se relaciona con una materia que es causa de alarma y preocupación tanto para el Estado como para la sociedad, no sólo por las lesiones causadas a las víctimas, sino también por la falta de criterios eficaces y coherentes a efectos de determinar el quantum indemnizatorio, en relación a la afectación que se genera en el ámbito intersubjetivo de sus emociones, lo que genera malestar y disconformidad en las víctimas y familiares, así como en la colectividad civil.

Una cabal administración de justicia reclamala existencia de pautas uniformes que, dentro de las particularidades de cada caso, permita un resarcimiento justo y equilibrado, aplicando los Principios de Equidad y justicia, sobre todo en un ámbito tan vulnerable como es el fuero interno, de los sentimientos de las personas.

- **Importancia:** Los resultados de nuestra investigación y el empleo práctico de sus resultados contribuirá a mejorar el quehacer de los

operadores de justicia a efectos de contar con herramientas objetivas y uniformes en el análisis y valoración del daño moral derivado de siniestros viales, lo que en modo alguno es una intromisión en su potestad discrecionalidad sino más bien una guía a efectos de establecer una cuantificación más coherente y debidamente sustentada conforme al deber de Debida Motivación.

La expedición de las sentencias judiciales de Indemnización por daño moral, sobre bases coherentes y predeterminadas permitirán a los justiciables y abogados tener una estimación aproximada de qué esperar del órgano jurisdiccional, generando credibilidad en la administración de justicia y restableciendo la paz social a efectos de que el perjudicado o su entorno familiar, viendo compensada su pérdida, puedan reincorporarse a su vida normal.

1.6. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN:

La principal limitación radica en el pensamiento jurídico de los actuales jueces y abogados que no son objetivos al tomar decisiones en materia de compensar los daños incurridos en el ámbito interno de la persona y podrían tomar como injerencia desmedida en las labores jurisdiccionales, el preestablecimiento de parámetros cuantificable para la estimación pragmática del daño moral.

1.7. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

- **Objetivo General**

Determinar la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y la Valoración Objetiva del Daño Moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

- **Objetivos Específicos:**

- 1) Identificar la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y la **Antijuricidad del daño moral** en el Distrito Judicial de Lima, período 2017
- 2) Describir la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y la **lesión por daño moral**, como supuesto de responsabilidad por daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017
- 3) Caracterizar **la** relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y la **causalidad del daño moral**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017
- 4) Describir la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y los **Factores de atribución del daño moral**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017

1.8. HIPOTESIS

- Hipótesis General

Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y la Valoración Objetiva del Daño Moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017

- Hipótesis Específicas:

1. Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y la **Antijuricidad** del daño **moral** en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.
2. Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y la **lesión por daño moral**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017
3. Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y la **causalidad del daño moral**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017
4. Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y los **Factores de atribución del daño moral**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017

II. MARCO TEÓRICO

EL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

1. EVOLUCION HISTORICA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

1.1. EN EL DERECHO COMPARADO

El Estudio histórico de la responsabilidad aquiliana (extracontractual), mediante la doctrina, la jurisprudencia y el derecho positivo, pone de relieve los aspectos más trascendentes en su evolución, desde su arcaica concepción como venganza privada, hasta nuestros días, en que el vertiginoso avance del conocimiento y la tecnología ha obligado al replanteamiento de sus principios, a efectos de brindar una respuesta coherente con las realidades y dilemas de nuestro tiempo.

No en vano, en tiempos modernos, se afirma que la indemnibilidad se justifica en el daño, sobre todo en el sufrido injustamente antes que el causado con ilicitud (Mosset, J., 1997).

En Roma

Para algunos autores, el antecedente más remoto de la responsabilidad extracontractual se halla en la Ley de las XII

Tablas, que permitía a la víctima, optativamente, ejercitar la venganza sobre el acto ilícito del delincuente o recibir un monto dinerario como precio de la venganza renunciada.

Es por ello que para Josserand (1950), (citado en Santos, 2006), la responsabilidad era objetiva, pues se encontraba desprovista de culpa y más bien obedecía a la reacción de la víctima frente a la causa aparente del daño.

Irrisarri B., C. (2000), ve en la Lex Aquilae una primera aproximación al tema de la responsabilidad civil, pero sin llegar a ser una institución, debido a su falta de tratamiento doctrinal en los textos de la época, y a que su aplicación se restringía a situaciones particulares.

Otros autores como Reglero C., F. (2003) reconocen en la Ley del tribuno Aquilio, las bases más remotas de la responsabilidad extracontractual objetiva, pues a efectos de sustituir la pena por la reparación, no se exigía probar la omisión en la diligencia del autor (culpa) sino el daño causado injustamente a la persona (*damnum iniuria factum*).

Asimismo, Ortiz M., N. (2000), indica que durante el Derecho Justineano, la interpretación de Ley Aquilea experimenta un cambio, orientándose a una concepción más subjetiva de la

responsabilidad, al exigir el examen de la culpa a partir del ejercicio ilegítimo de un derecho, como fundamento de la reparación.

Así por ejemplo, se condenaba al delincuente que mataba al esclavo o animal perteneciente a otra persona, cuando este accionar era injusto y causaba un detrimento en la fortuna del otro.

En el Medioevo

Hacia 1256, se dicta en España el Código de las Siete Partidas, que sirve de base a la recopilación del año 1567, denominado Fuero Juzgo De Las Leyes, cuya aplicación se expandió a los dominios hispanoamericanos.

Ortiz M., N. (2000) refiere que, en este cuerpo normativo, la culpa era una constante dentro de las tipologías de los cuasi-delitos. Así, por ejemplo, eran culpables los que realizaban actos como correr a caballo, disparar la ballesta, cortar árboles, cavar hoyos, armar trampas para cazar animales bravos, en lugares donde acostumbran a transitar las personas.

Por su parte, los dueños de animales que causaran daño debían responder por ellos, pudiendo condenársele a entregar el animal o en defecto pagar una indemnización. Así también el cuerpo normativo en comento, regulaba la responsabilidad extensiva del principal por los daños ocasionados por un esclavo, en cuyo caso

su dueño debía responder por los actos de aquel o en todo caso entregarlo a la víctima.

En Francia

En el siglo XII, el jurista Domat fue el creador del enunciado general sobre responsabilidad que reza: aquél que causa un daño está obligado a repararlo. De esta manera, se sitúa a la culpa en el centro de la teoría de la responsabilidad extracontractual.

En el siglo XVIII, Pothier (s.a.), siguiendo a Domat, retoma la antigua clasificación romana que distingue los delitos y cuasi delitos, considerando a estos últimos como los actos que realiza una persona, sin intención de delinquir, pero que causaba daño a otra por imprudencia no excusable.

A partir de esta clasificación, Roca, E. (2000) afirma que es posible establecer los caracteres del acto ilícito que han de dar lugar a la responsabilidad: el elemento subjetivo (dolo o culpa), el elemento objetivo (daño), la intención como presupuesto de imputabilidad y la relación causa-efecto entre el comportamiento desplegado y el daño ocasionado.

La influencia romanista persiste en el Código de Napoleón, que instituye como el pilar fundamental de la responsabilidad civil a la culpa psicológica.

Ello supone según Santos B., J. (2006, p.22) la presencia de un estado anímico reprobable de un sujeto de derecho que actúa antijurídicamente en perjuicio de otro sujeto, propiciando la respuesta del ordenamiento jurídico a efectos de censurar la intencionalidad, la imprudencia o la negligencia del causante del daño.

El citado supuesto subjetivista tuvo connotados partidarios, que se oponían a eliminar la culpa como elemento determinante de la responsabilidad. Entre estos defensores encontramos a los hermanos Mazeaud (1960) citado por Ordoñez (2010) para quienes la responsabilidad automática está desprovista de moral y justicia que es justamente lo que diferencia el acto culpable del acto inocente, por lo que deviene en insuficiente justificar su aplicación por razones de utilidad social.

En la época Moderna

El panorama antes descrito sufrió un cambio paulatino hacia fines del siglo XIX, que es cuando surgieron las críticas al sistema de responsabilidad basado en la culpa (subjetiva) que se había venido aplicando en las diversas legislaciones.

Básicamente las críticas se centraron en dos puntos primordiales: En primer lugar, estaba la dificultad que experimentaba la víctima

al tener que asumir la carga de probar la culpa de quien había causado el daño. Ello, según Spota A. G. (1976.), suponía imponer a la víctima una prueba diabólica, aun cuando mediara la existencia de la cosa riesgosa en poder del causante del daño, lo que equivalía a ignorar la concepción del valor justicia.

En segundo lugar, se criticaba la imprecisión de la noción “culpa”, lo que tornaba en compleja su aplicación dentro del régimen de responsabilidad civil, más aún ante los adelantos y desarrollo de la vida moderna. No en vano, Josserand, L., (1950), citado por Ordoñez V., P. (2010) indicaba que la concepción subjetiva de la culpa podía ser suficiente en sociedades, comercial e industrialmente, menos evolucionadas pero no en comunidades más avanzadas, donde el incremento de los negocios, acrecienta los peligros y accidentes en sus más diversas formas.

Martínez R., G. (1996) indica que es recién en la Alemania del 1888, dentro del contexto de la Revolución Industrial, que se produce un cambio en el campo de la responsabilidad civil; surgiendo la teoría objetiva del riesgo, a efectos de no dejar incontestadas las demandas laborales de los trabajadores que con el crecimiento del fenómeno de la industrialización, se veían expuestos a abusos, como condiciones inhumanas y continuos accidentes en el ambiente de trabajo.

Posteriormente, esta teoría encuentra eco en la legislación italiana (1894) y en la francesa (1897). Al respecto, Rey De Castro, A. (1972), citado por Ortiz (2000) coincide en señalar que el maquinismo trajo consigo grandes cambios para la vida del hombre, pero muy en especial, en el campo de la responsabilidad civil, regida hasta ese momento por la noción de culpa y la obligación de probarla, impuesta a la víctima; situación que carecía de sentido en el contexto de comunidades agrícolas y dependientes.

Por tanto es innegable que la evolución del instituto de la responsabilidad civil se ha ido dando en paralelo con el desarrollo que ha venido experimentado la humanidad a partir de la revolución industrial, haciendo frente a las necesidades y acontecimientos de una colectividad que día a día se ha hecho más tecnificada con creación de riesgo.

2.2. EN EL PERU

En nuestro país, los antecedentes de la responsabilidad civil de naturaleza extracontractual se remontan al Código Civil de 1852, que influenciado por la legislación francesa, adopta el principio de culpa como base para la estimación de la responsabilidad y prescribela carga de su prueba al demandante. Igual base teórica tuvo el Ordenamiento Civil de 1936.

En el Código sustantivo de 1984, se implementa la figura de la responsabilidad objetiva, coexistiendo con la subjetiva en el campo de la responsabilidad civil generada fuera de una relación obligacional.

3. TEORIAS QUE FUNDAMENTAN LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

3.1. TEORIA CLASICA O SUBJETIVA

Según esta teoría la obligación por el daño recae, exclusiva e invariablemente, en su autor directo, excluyendo a cualquier otra persona.

El fundamento de esta teoría se concentra en la conducta culposa o dolosa del causante del evento dañoso. Al respecto, De Trazegnies, F. (s.a.), citado por Ortiz M., N., (2000) precisa que el peso económico del daño recae en quien lo ha producido mediando una actuación imprudente o negligente, y por lo tanto debe asumir las consecuencias.

3.2. TEORIA MODERNA U OBJETIVA

La Industrialización, las innovaciones tecnológicas, el aumento de las velocidades han obligado al Derecho a renovar las ideas sobre

responsabilidad y por ello surge una teoría más acorde con las exigencias de los nuevos tiempos, que trata de hacer más viable y justa la obligación de indemnizar, sin necesidad a recurrir a hazañas judiciales en materia de probanza.

Es así que para la teoría moderna u objetiva, ya no resulta de interés la intención del agente (criterio subjetivo), siendo lo más relevante el perjuicio causado a la víctima (daño). Se pondera el nexo causal sin importar si el sujeto actuó con o sin imprudencia; ello a fin de favorecer a la víctima por el sólo hecho de serlo.

El fundamento que justifica este cambio ha sido expresado con total lucidez por el jurista Olaechea, M. A. (s.a.) citado por Ortiz M., N., (2000) al sostener que la culpa aquiliana del Derecho Romano concebido como una suerte de pecado jurídico es el fundamento de una concepción subjetiva y arcaica que no tiene asidero en el presente tiempo donde el dilema que genera la responsabilidad es más bien una cuestión de orden económico.

Es así que se crea una forma más rápida y viable de la reparación para las víctimas. Felipe Osterling P., F. y Castillo F., M. (2004) si bien pondera la ventaja práctica de esta teoría, en favor de la víctima, ha sido cuestionada por sus detractores como “falta de ética” al asignar responsabilidad y deber de indemnizar a quien sin embargo puede probar su falta de culpa.

Asimismo para autores de la talla de Ripert, G.,(s.a.), citado por Osorio y Gallardo, A., (1934) el materialismo de la responsabilidad sin culpa esabyecto y no puede quedar salvado por la idea de solidaridad social que la sustenta.

3.3. TEORIA DEL RIESGO

Esta teoría surge dado el problema moral que suponía la teoría objetiva, donde el autordel daño se convertía en una “víctima económica” del accidente, que debía reparar el hecho dañoso, aún pudiendo probar su falta de culpa.

Ripert (s.a.), acérrimo detractor de la teoría objetiva, en el prefacio al libro de Savatier, R. (1967), se cuestiona si los juristas que enseñan y creen en la responsabilidad objetiva como medio para coadyuvar al progreso del Derecho, se atreverían a redactar normas en las que se establezca que el hombre puede comportarse a su libre albedrío, asumiendo el riesgo de dañar a otros, en cuyo caso estaría obligado a indemnizar.

En respuesta a estas fuertes críticas es que la teoría objetiva evoluciona a la teoría del riesgo, la cual, si bien presume la responsabilidad del agente por el daño causado, lo que toma en cuenta es laactividad riesgosa o peligrosa desplegada por el causante.

Entonces, como indica Osterling P., F. y Castillo F., M., (2004), para la imputación de responsabilidad al causante sólo le basta acreditar las condiciones que configuran un supuesto de responsabilidad civil, y que la conducta generadora del daño se haya producido mediante un accionar riesgoso o un bien peligroso.

Serrano, O. y Fernández, X., (1988) ahondan en esta idea añadiendo que deberá asumir los riesgos quien obtenga beneficio moral o económico de una actividad considerada peligrosa.

De Tragzenies G. (2001) observa por su parte que esta teoría es perfectamente aplicable al caso de actividades normalmente riesgosas (caso de plantas de energía nuclear), pero no así cuando se producen accidentes rutinarios por el uso de un bien o el despliegue de un accionar riesgoso, donde tanto la víctima como el causante se han colocado en igual situación de riesgo, en provecho de ellos mismos (Ej. persona que conduce un vehículo con dirección al trabajo, persona que cruza la calle para comprar en la bodega).

Sin embargo, otros autores como Osterling P., F., y Castillo F., M., 2004, no comparten la opinión de Tragzenies, indicando que la situación que plantea es una excepción y que acarrearía inconvenientes en la actividad probatoria además de encarecer y

hacer más largos los procesos, lo que resulta contrario al espíritu de esta teoría.

3.4. TEORIA DE LA DISTRIBUCION SOCIAL DE DAÑOS

Para esta teoría la producción del accidente o daño es una consecuencia invariable en el devenir de ciertas actividades, por lo que en estos casos, el objetivo es el reparación económica de la víctima.

Resulta innegable que, en el mundo moderno, las actividades que realizamos las personas entrañan cierta dosis de riesgo, existen actividades altamente riesgosas, que son admitidas y aprovechadas por la colectividad en pleno, dentro de su rutina diaria; aún cuando son capaces de producir accidentes.

Es tomando en consideración estas precisiones, que surge la Teoría denominada de Distribución Social de Daños, que alude tanto al resarcimiento económico de la víctima como a la producción inevitable de accidentes.

De Tragzenies G., (2001) para la aplicación de esta teoría alude al caso de siniestros automovilísticos, donde ambos choferes se culpan mutuamente y el juez tiene dificultad para atribuir la culpa a uno solo.

La solución que plantea la teoría a efectos de asignar responsabilidad es asociar la falla humana estadísticamente inevitable con el azar. De esta manera, si no se produce el daño (intervención del azar), el culpable de la negligencia no sufre sanción. En conclusión, podemos afirmar que el afectado con el daño viene a ser el centro de la responsabilidad extracontractual – y no el culpable-, así como la reparación deviene en la finalidad fundamental de todo el sistema (y no la sanción).

Pero, ¿cómo se puede distribuir socialmente los daños? Ello es posible a través de dos medios de difusión de los costos económicos que ofrece la moderna sociedad de mercado: el sistema de precios y la contratación de seguro; de los cuales hablaremos un poco.

3.4.1. SISTEMA DE PRECIOS

Este medio consiste, en que a través del precio ya sea del bien o el servicio, se añada el monto proporcional de las posibles compensaciones por los perjuicios que puedan irrogarse. Así por ejemplo, en el monto del pasaje de transporte se le incremente un cierto porcentaje para cubrir la eventualidad de accidentes de tránsito.

Es así que el el riesgo social de que alguna vez se produzcan accidentes de tránsito se diluye entre la colectividad que hace uso del servicio de transporte.

3.4.2. SISTEMA DE CONTRATACION DE SEGUROS

Tiene como objetivo distribuir los costos entre todos los asegurados por intermedio del pago de primas.

De TRAZEGNIES, G. (2001) comenta respecto a cómo el seguro tiene un nivel más alto de institucionalidad. Para este mecanismo, la carga económica del daño se diluye a través de un seguro obligatorio concebido para aquellas actividades que se realizan de forma rutinaria mediando el uso de un bien inseguro y que puede generar daños susceptibles de identificación y categorización como es el caso de los siniestros viales.

Así, el seguro califica como un medio idóneo para satisfacer a la víctima y una manera eficaz de distribuir el daño entre todos los asegurados a través del pago de las primas; todo ello dentro de un sistema institucionalizado, que no da lugar a nuevas víctimas (de tipo económico).

4. FUNCIONES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

Conservando sus matices particulares, las funciones de la Obligación de Resarcir son similares al sistema de inejecución de obligaciones.

Aun cuando no son únicas y han variado en el tiempo, las doctrinas las reúnen en dos enfoques: uno **diádico** y otro **sistémico**. El primero engloba a las funciones **satisfactoria, de equivalencia y redistributiva**; en tanto, dentro del segundo encontramos a la **función disuasiva y preventivo general**.

4.1. FUNCION DIÁDICA:

Esta función haya su sustento en el plano mismo de los hechos, dentro del vínculo que se genera entre la víctima y el responsable del evento dañoso concreto. Comprende a la función satisfactoria, de equivalencia y redistributiva.

4.1.1. FUNCIÓN SATISFACTORIA:

Para Franzoni, M. (1999) citado por Beltrán P., J., (2002), mediante esta función se persigue satisfacer al sujeto víctima mediante una prestación complementaria o de sustitución.

Añade Feral R., F. en su artículo "Restitutio in Integrum" que dicha prestación indemnizatoria debe tener un carácter integral, pues es

principio básico que la víctima sea resarcida **tanto en el aspecto material (lucro cesante y daño emergente) como en el ámbito moral.**

Sin embargo, la función satisfactoria no puede cumplirse en forma íntegra cuando se trata de daños extra patrimoniales, concretamente, en el caso de la afección moral, puesto que no resulta posible determinarla con precisión.

Efectivamente, los detrimentos del daño moral, en su esfera subjetiva no son reparables puesto que no es posible volver al estado anterior al sufrimiento o padecimiento causado, asimismo los intereses quebrantados no podrán ser satisfechos a plenitud, pues se ignora la medida del perjuicio.

Por ello autores como Bustamante A., J. (1993) sostienen que lo único que se puede hacer es consolar el daño moral mediante una indemnización que busca "la compra del dolor por distracción", (PRETIUM DOLORIS). Ello partiendo de la premisa que el ser humano tiene la capacidad natural de controlar sus emociones y puede ir moderando los perjuicios causados a sus afectos conforme logre disiparse adecuadamente.

4.1.2. FUNCIÓN DE EQUIVALENCIA:

Supone una equiparación de medidas entre la estimación patrimonial del perjuicio indemnizado y lo que sale del caudal patrimonial del sujeto deudor (responsable extracontractual).

4.1.3. FUNCIÓN REDISTRIBUTIVA, PUNITIVA O PENAL:

Desde esta óptica el sujeto causante es visto como responsable, en la medida que exista un factor de atribución que justifique el traslado de la carga económica que sobrelleva la víctima al sujeto responsable (causante).

Este traslado es posible en tanto exista una justificación teórica (factor atributivo de responsabilidad), llámese culpa o riesgo.

4.2. FUNCIÓN SISTÉMICA:

Parte de concebir a la obligación de resarcir como un fenómeno jurídico que tiene repercusiones en la sociedad, por ello su utilidad práctica radica en incentivar o desincentivar actividades potencialmente generadoras de daño y adicionalmente contribuye a una política de prevención general de daños. Se subdivide en función disuasiva y de preventivo general:

4.2.1. FUNCION DISUASIVA

Su objetivo apunta, mediante la indemnización, a influir en el ánimo del responsable para que con posterioridad el futuro se abstenga de ejecutar conductas similares.

Dentro de este contexto dependerá de los magistrados que evalúen situaciones concretas, el precisar el factor atributivo de responsabilidad a ser usado para incentivar o desincentivar conductas futuras.

4.2.2. FUNCIÓN PREVENTIVA GENERAL:

Esta función busca determinar providencias tendientes a evitar la ocurrencia de daños futuros.

Pérez R., A. (2007) justifica su necesidad en la existencia de derechos de suma trascendencia, que debido a su esencia innata ameritan disponer de un mecanismo adecuado que los proteja de manera antelada.

Sin embargo, la inclusión de esta función preventiva en el ámbito de la obligación civil de resarcir, no está exenta de debate, ya que supone tomar en consideración no sólo aquellas conductas que efectivamente causan daño, sino también las que potencialmente entrañan un daño.

Así para Rojas (2014), implicaría que para demandar responsabilidad civil no se tendría que esperar a que el agravio se consume, sino que sería viable promover un proceso ante un daño potencial o contingente, siendo la pretensión que el juez adopte medidas orientadas a evitarlas o prevenirla.

Lorenzetti(2015) en cambio se muestra a favor de la prevención general que por un lado introduzca mecanismos y técnicas dirigidas a evitar perjuicios probables o previsibles y por otro establezca sanciones a aquellos agentes que desarrollen conductas cuya gravedad merezca una reacción adicional.

Salvador C. P. (2000) parte del ejemplo de los punitive damages (daños punitivos), institución propia del sistema del common law, que más allá del cálculo de la compensación total de los perjuicios, tiene el propósito de castigar al demandado, para que no incurra de nuevo en la misma conducta y desalentar a los que pretendan seguir su ejemplo

5. CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

La responsabilidad civil es una figura que tutela aquellas situaciones que se han visto afectadas por la conducta o hecho de un sujeto determinado lo que trae como consecuencia la

obligación de reparar, trasladando la carga de restituir a quien en virtud del contrato o por mandato imperativo de la ley, deviene en obligado.

Entonces, si bien podemos hablar de una unicidad de la responsabilidad civil, esta presentados vertientes: una de naturaleza contractual y otra extracontractual; siendo esta última la que se vincula con la materia de nuestra investigación, lo que hace necesario conceptualizarla.

Haciendo un deslinde entre estas vertientes Taboada C., L. (2003), indica que en la responsabilidad civil de naturaleza extracontractual el daño se origina en la inobservancia de **una obligación genérica de no causar perjuicio a otro**, en tanto que, en el ámbito contractual, el daño se produce por el quebrantamiento de una prestación previamente convenida entre las partes.

Melich O., J. (s.a.) citado por Espinoza E., J. (2013) añade que la responsabilidad por daño recae en la persona que actuando por sí misma, por medio de otra de la cual responde, o en razón de un bien de su propiedad, origina un perjuicio a otra persona, no existiendo entre ambas ningún vínculo obligacional que los una con antelación.

De esta manera, resulta posible afirmar que la responsabilidad civil extracontractual, tiene su fundamento en una obligación jurídica y general de no causar daño a nadie.

Por lo que al ser trasgredido dicho principio, -mediando intención, negligencia o una acción de riesgo o peligrosa- el causante deberá afrontar la reparación por los perjuicios ocasionados.

5.1. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL PERÚ.

En nuestro ordenamiento jurídico, la responsabilidad civil extracontractual asume dos criterios:

a) La Responsabilidad Subjetiva; regulada en el art. 1969 del C.C., presenta dos elementos: La culpa y el dolo, los cuales pueden ser establecidos a partir de una actividad o una conducta omisiva.

b) La Responsabilidad Objetiva, regulada en el art. 1970 del C.C. generada por el uso de bienes riesgosos o el desarrollo de acciones peligrosas. Es decir, no se precisa de un accionar doloso o culposo, basta que exista una relación de causalidad entre la acción peligrosa desplegada con el perjuicio ocasionado al agraviado a consecuencia de dicha actividad.

Para autores como De Tragzenies G., F. (2001) la responsabilidad civil extracontractual, constituye más un sistema de sanciones para quienes cometen faltas antes que una estructura de resarcimiento de daños. Así, la culpabilidad del agente, es independiente de que su nivel de ingresos económicos sea mayor o menor al de su víctima.

Dentro de nuestro sistema jurídico, la responsabilidad extracontractual puede originarse en la culpa del agente o en el uso de un bien riesgoso o el desarrollo de una acción peligrosa, conforme se expresa en el contenido de los artículos 1969 y 1970 del Código Civil.

Asimismo, cabe indicar que, tanto la responsabilidad civil extracontractual como la contractual, tienen como elementos comunes a la antijuridicidad, el daño, la causalidad y los elementos de atribución, como veremos a mayor detalle en el siguiente capítulo.

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL POR ACCIDENTE DE TRANSITO

1. RIESGO Y ACCIDENTES CON BIEN RIESGOSO

1.1. El Riesgo

El ser humano de continuo se haya expuesto a un traspie, una caída, electrocutarse, ser víctima de un terremoto, sufrir un accidente de tránsito, etc. Sin embargo, no todos estos riesgos son jurídicamente relevantes.

Por ello resulta necesario delimitar el concepto de bien riesgoso o actividad riesgosa, desde la perspectiva del artículo 1970° del Código sustantivo, a efectos de determinar la existencia o no de un criterio atributivo de responsabilidad

Al respecto para Tamayo J., J. (1989) el solo establecer contacto con el mundo exterior nos obliga a tolerar la posibilidad de vernos sometidos a las leyes de la naturaleza. Ello incluye el accionar de los demás hombres que, en un determinado momento, y sin mediar culpa puedan causarnos daño. Por ello concluye que, aun no siendo peligrosas, nuestras actividades crean riesgo cuando rebasan la capacidad del hombre común para preverlas o resistirlas.

De Trazegnies G., F. (2001) agrega que los conceptos de riesgo y peligro deben entenderse copulativamente a efectos de entender el riesgo como cualquier circunstancia, que trascendiendo lo común, pueda engendrar un peligro concreto. En todo caso, según Mosset I., J. (1980) ante la imposibilidad de hacer una lista de todas estas actividades que entrañan un riesgo adicional, su evaluación corresponderá al criterio racional del juez de la causa.

Cabe añadir a este respecto que la interpretación jurídica del accionar riesgoso tiende a variar con el tiempo, marcada por el paso de las transformaciones sociales conforme evoluciona el

fenómeno industrial y la tecnología. Sin embargo, el común denominador para identificarlas es su carácter de actividad lícita y hasta beneficiosa, desarrollada inclusive con el auxilio de un bien inanimado, pero que entrañan peligro adicional; siendo que sólo en tal circunstancia serán consideradas como un elemento atributivo de responsabilidad.

Puntualiza Puig B., J. (1983) que, si la responsabilidad **objetiva** autoriza, por razones de conveniencia general, el desarrollo de actividades riesgosas igual justicia elemental supone el derecho a reparación a favor de los posibles perjudicados, por quienes resulten beneficiados con la actividad peligrosa, lo cual incluye a la sociedad en conjunto.

1.1.1. El automóvil como bien riesgoso

El proceso de tecnificación de nuestra sociedad ha dado nacimiento a los denominados bienes riesgosos, dentro del cual encontramos al automotor. Señala Rachils, E. (1967) que su aparición se remonta a 1694, en Nuremberg, con el primer automóvil inventado, que funcionaba mediante un resorte de cuerda; sin sospecharse en aquel entonces los resultados que conllevarían su posterior comercialización.

Hoy por hoy, manejar o conducir un auto, no es más un símbolo de status y más bien constituye una de las tantas actividades cotidianas del hombre, incrementándose su demanda en la sociedad. Así Brebia (1982), resalta la especial incidencia de los automotores en la economía y el proceso productivo de la sociedad, pues permiten el ahorro de horas-hombre, al facilitar el desplazamiento de profesionales, industriales, comerciantes y trabajadores, así como también son eje del comercio y el turismo.

Sin embargo, este fenómeno de masificación de los automóviles ha dado lugar también a un aumento progresivo de los accidentes producidos por dicha invención, lo cual -al involucrar a un representativo grupo personas- determina su inclusión dentro de los bienes considerados "*riesgosos*".

Sobre el particular, ya la definición que la RAE, da respecto del automóvil nos permite tener una idea de su carácter riesgoso, toda vez que entre otras pautas se le describe como una máquina impulsada por fuerza motriz que circula por vías públicas.

El por ello que para (Villavicencio T., F., 1991), al margen de los beneficios indiscutibles que el automóvil proporciona, también está la potencialidad dañosa que conlleva, debido a la celeridad que desarrolla y al peso que desplaza.

Añade Tamayo J., (1989), que con el uso de los vehículos no sólo se quiebra el contrapeso de fuerzas entre el automotor y la víctima, sino también, entre la máquina y su responsable. Ello debido a que quien está al volante, por más que cuide de observar las normas de seguridad, llegará un momento en que su capacidad para evitar el daño quede rebasada por la velocidad y fuerza del vehículo, igual situación acontecerá respecto a la capacidad defensiva de la víctima.

Conforme a la definición de riesgo que hemos adoptado precedentemente, tenemos que el automóvil califica como una innegable fuente de peligros. Es decir, entraña la potencialidad de causar daños, aún cuando estos son socialmente aceptados; siendo este el motivo por el que se encuadran dentro del marco de la responsabilidad objetiva, a fin de evitar los tropiezos que supone a la víctima el tener que probar el comportamiento culposos de los conductores.

1.2. Los accidentes

1.2.1. Definición en sentido general y jurídico

En lenguaje común, “*accidente*” significa **hecho ocasional** o actividad involuntaria de la que resulta **un perjuicio** para los seres humanos o las cosas. Encontramos así dos elementos básicos en

el concepto: la existencia de riesgos en la vida moderna y el daño involuntario.

Sin embargo, debemos aclarar, que la “falta de voluntariedad”, si bien descarta a la culpa como criterio de asignación de responsabilidad, no es sinónimo de “*voluntad divina*”o caso fortuito. Así por ejemplo, la fabricación de autos –como actividad generadora de riesgos- no califica como actividad librada al azar, sino que es el resultado de una sociedad que demanda grandes producciones de estos bienes, y que inclusive, fomenta su producción masiva.

Surge entonces el imperativo de estructurar una definición jurídica del accidente para poder ubicarlo dentro de la esfera de la responsabilidad extracontractual.

De Trazegnies G., F. (1990) citado por Valenzuela G., H.,(2001)lo define como un perjuicio estadístico e inevitable, resultado de la vida en sociedad, donde es la casualidad la encargada de individualizar a las personas involucradas en el accidente. Dicho concepto deja entrever que el accidente tiene un carácter de previsibilidad que los diferencia del “caso fortuito”.

A mayor abundamiento, tenemos que el caso fortuito se encuentra configurado en el Artículo 1315° del Código Civil, donde se lo define

como un móvilno imputable, consistente en un hecho inusual, inesperado e invencible.

Así, si bien el hecho fortuito y el accidente son eventos, el primero no es previsible, no constituye un riesgo típico de la actividad o cosa generadora del daño, dando lugar a la fisura de la relación causal. En tanto los accidentes si son acontecimientos previsibles (o esperados), susceptibles de ser calculados por las estadísticas. Lo cual demuestra la existencia de un riesgo típico.

2. EL ACCIDENTES DE TRANSITO

Es harto farragoso enunciar una definición unívoca del accidente en el que participa un automotor, pues se corre el riesgo de convertirse en un razonamiento casuístico en la medida que se analicen sus diversas modalidades o múltiples circunstancias. Así existen accidentes ocasionados por un sólo vehículo, otros que causan sólo daños patrimoniales o daños personales, donde interviene más de un automotor.

De Mora, F. (1975), define al accidente de tránsito como un cambio, modificación o alteración, que acontece en las vías públicas, por obra de personas, animales, cosas inanimadas y especialmente por vehículos, generando lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes.

Día-Picazo y P., L. (1999) lo conceptúan como un suceso inesperado ocurrido en la vía de circulación, donde un vehículo de transporte, en marcha o listo para hacerlo, causa lesión a las personas y/o daños a la propiedad.

Actualmente, en nuestro ordenamiento jurídico, subsisten definiciones divergentes del accidente de tránsito, así el art. 5º del TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC), lo define como un evento inopinado, imprevisto, violento y determinable, en el que participa un automóvil en marcha o en reposo, ubicado en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean que se encuentren al interior o fuera del vehículo automotor.

El art. 2º del Reglamento Nacional de Tránsito (aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC), se considera accidente al evento que causa daño a personas o cosas, por causa directa de vehículos en circulación.

Aunada a esta falta de coincidencia en los preceptos normativos señalados, igual diversidad se observa en otros ámbitos como el policial y administrativo, que se inclinan por valoraciones subjetivas a efectos de establecer las causales de los accidentes. Así también, el artículo 1970º de nuestro ordenamiento Civil, al

establecer la responsabilidad objetiva nos habla de actividades y bienes riesgosos. Finalmente, está el ciudadano común para quien los accidentes de tránsito, son básicamente, actos de imprudencia.

En el caso del legislador, este concibe al accidente de tránsito como todo hecho violento que se produce con un automotor, detenido o en marcha, que produce daños a las personas y/o cosas. En esta definición legal no cabe incluir el carácter de *súbito*, pues limitaría la responsabilidad a las consecuencias inmediatas del evento dejando de lado las que se sucedan posteriormente (caso por ejemplo del daño moral). Tampoco el accidente podría ser considerado como *imprevisible*, porque supondría un caso fortuito, el cual como hemos señalado constituye el quiebre de la relación causal de la responsabilidad civil.

En todo caso, siendo el accidente con bien automotor, un presupuesto de responsabilidad extracontractual objetiva, prevista en el art. 1970 del Código Civil, corresponderá al juzgador el cabal examen de la coyuntura en que éste ha acontecido a efectos de determinar el resarcimiento del perjuicio causado.

3. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACCIDENTES DE AUTOMOTORES.

Constituye un sub tipo de la responsabilidad civil; y aunque no difiere esencialmente de los principios básicos del concepto genérico; resulta necesario atender al análisis de las particulares diferencias que presenta como especie.

Al respecto, Trigo R., F. y López M., M. (2011), señala que el accidente causado con automotores da origen a una especie del género de responsabilidad civil, y como tal le son aplicables los mismos principios que a ésta, pero adaptándolo a sus particularidades, sin afectar su esencia.

Entonces, el deber de resarcir o reparar los perjuicios ocasionados como consecuencia de un siniestro vial, se sujeta a las mismas reglas que de manera general prevé la responsabilidad civil objetiva regulada en el art. 1970 del C.C., debiendo concurrir los presupuestos de la responsabilidad civil general, como son: la antijuridicidad, el perjuicio causado, el nexo causal y el factor de atribución.

3.1. PRESUPUESTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL POR ACCIDENTES DE TRANSITO

3.1.1. LA ANTIJURIDICIDAD

Este elemento supone contravención al ordenamiento jurídico. Es lo que Bustamante A., J. (1997) define como una discrepancia entre la conducta del causante y el ordenamiento jurídico apreciado como un todo unitario.

Taboada C., L. (2003) a su vez precisa que el deber legal de indemnizar se origina a partir del daño que se causa a otro mediante una conducta no amparada en Derecho, sea porque trasgrede una norma imperativa, el orden público o las reglas de convivencia social (buenas costumbres).

De Trazegnies G., F. (2001) incide en la exigencia de que la conducta generadora del daño no se encuentre admitida por la normativa jurídica. Ello determina su carácter de ilícito, además de ser contrario al estado de respeto a la ley y a las normas sociales de orden público conocidas como buenas costumbres.

Concluimos entonces que la antijuridicidad implica todo accionar o circunstancia que infringe algún ámbito del Derecho en general y éste desequilibrio que produce el daño amerita una

respuesta inmediata, ante la necesidad de recomponer el estado de cosas anterior a la trasgresión y reestablecer la armonía en el sistema jurídico afectado.

Según Leyser L., L. (2007) por la responsabilidad civil, el ordenamiento jurídico hace de cargo de una persona la obligación de reparar el perjuicio ocasionado a otro, como resultado de la violación de una situación jurídica.

López M., M, 2005 citando a Bustamante A., J. (s.a) señala que tratándose de responsabilidad civil derivada de siniestros automovilísticos, basta la trasgresión de la obligación general de no perjudicar a otro injustamente (antijuridicidad objetiva), para asignar responsabilidad al conductor, al guardián o al dueño del vehículo.

En igual medida, basta con que el perjudicado haya actuado en forma objetivamente antijurídica (por ejemplo, cruzar la calle intempestivamente con vehículos en movimiento), para que se interrumpa el nexo causal y no haya lugar a responsabilidad.

De igual parecer es Gandolfo, A.(2002), para quien la responsabilidad del agente depende simplemente de la relación causa-efecto entre la conducta antijurídica y el daño, existiendo en el siniestro automotor una presunción de causalidad a partir del contingencia o defecto que entraña la cosa y el daño acaecido, y por ello, la única forma liberatoria de dicha presunción sería

probando la interrupción de dicho nexo causal, por la aparición violenta dentro hecho generado por la propia víctima o un tercero extraño, en cuyo caso serán considerados a exclusividad como responsables del daño.

3.1.2. EL DAÑO

Otro de los elementos fundamentales de la obligación de reparar es el daño, pues aún en el hipotético que se trasgreda el ordenamiento jurídico, afectando principios, normas jurídicas o preceptos generales, no existirá la responsabilidad de resarcir en el campo civil, si es que la conducta antijurídica no produce un daño concreto.

Peirano F., J. (2010), señala que en la composición del daño median dos elementos: el perjuicio y el atentado o lesión del Derecho.

Para Taboada C., L. (2003), el daño implica un detrimento a todo interés resguardado por el sistema jurídico a favor de toda persona en su vida de relación, a partir de lo cual se convierte en un perjuicio al derecho subjetivo.

Bustamante A., J. (1997) define el daño como un elemento ilícito, desde que ocasiona la reducción del valor económico del

patrimonio de la víctima, y lesiona sus sentimientos, su honor o sus afectos más legítimos.

3.1.3. LA RELACION DE CAUSALIDAD

Causalidad es el vínculo que se establece entre causa y efecto. Dentro del campo de la responsabilidad civil supone una relación entre la conducta o situación antijurídica y el daño producido, donde la primera es la causa de la segunda; y como resultado de ello, el agente debe responder indemnizando el daño causado.

Para Taboada C., L. (2003) la causalidad es una relación de antecedente-consecuencia, entre el comportamiento antijurídico del autor y el perjuicio que ocasiona a la víctima, con lo cual se genera el deber legal de indemnizar es decir la obligación civil de resarcir derivado de un hecho no contenido en una relación obligacional.

Diez P., L. (1999) señala que debe hallarse algún motivo por el cual se vincule el daño causado con una determinada persona, sólo a partir de ello podrá hacerse cargo como responsable de las consecuencias indemnizatorias.

Lopez M., M. (2005) sostiene que tratándose de siniestros automovilísticos, no es tarea fácil establecer la relación causal, sobre todo en situaciones donde chocan varios automóviles o el

accidente se produce entre un automotor y un transeúnte o un ciclista.

Concordando con este razonamiento, Tabbaso C., C. (1997), precisa que la circulación de los vehículos genera un riesgo de colisión, para los diversos sujetos del tránsito en un efecto cadena donde las conductas de un conductor influyen causalmente en otros, por lo que pueden existir inconvenientes al tratar de determinar el origen del accidente y la consecuente responsabilidad. Ejemplo de ello podría ser la colisión de dos vehículos en movimiento, donde se debe determinar cuál de los automotores creó el riesgo suficiente para calificar como causa adecuada del accidente, que genere la responsabilidad objetiva. Así también, tratándose de un vehículo que intervino de manera pasiva en la colisión al ser propulsado por un tercer vehículo, un peatón, un ciclista, etcétera. Otra situación que complica la tarea de determinar el factor de causalidades es cuando se producen colisiones múltiples.

Frente a estos supuestos y otros que pudieran generar controversia Agogliá, M., Boragina, J. y Meza, J. (1998) son del parecer que el juzgador debe cuestionarse en torno a si la conducta activa u omisiva desplegada resulta adecuada para dar origen a la consecuencia dañosa, también debe examinar conforme a las pautas que da la experiencia, si el daño ocasionado resultaba previsible en abstracto.

Esta tarea entraña un trabajo sutil de cálculo de posibilidades, dentro del cual tendrán que ir eliminando las menos probables, hasta quedarse con una que, de acuerdo al curso normal y ordinario de los acontecimientos, resulte idónea para generar el resultado y constituirse en presupuesto de la responsabilidad.

3.1.4. LOS FACTORES DE ATRIBUCION

De manera general, vienen a ser las características que el ordenamiento jurídico toma en consideración para establecer el fundamento de la responsabilidad. En buena cuenta, con ellos se establecen la razón o causa del daño y que será objeto de posterior responsabilidad.

Dentro del campo de la responsabilidad civil extracontractual, nuestro sistema vigente ha optado por sub clasificarlos. Es así que en el art. 1969 de nuestro ordenamiento civil se regula una forma subjetiva de la responsabilidad civil extracontractual señalando como factores de atribución al dolo y la culpa. Por otro lado, el art. 1970 del Código Civil se refiere a la forma objetiva de la responsabilidad civil extracontractual estableciendo como factores de atribución tanto al bien como a la actividad, sean estos riesgosos o peligrosos.

Respecto a estos elementos de atribución objetivo, Taboada C., L. (2003) señala que los mismos se construyen sobre la idea general de *riesgo creado*. De esta manera no se valora la conducta del sujeto sino el elemento objetivo (bien o actividad, sean de riesgo o peligro), que, debido a su uso o su sola existencia, crean un riesgo capaz de producir daños indemnizables, a este efecto sólo basta acreditar su existencia para que se concrete la forma objetiva de la responsabilidad civil extracontractual.

Es por esta razón que tratándose de siniestros viales, el elemento atributivo se encuentra objetivizado, teniendo como principio rector el riesgo creado por un bien igualmente riesgoso como es el automotor.

Sobre el particular Bustamante A., J. (1994) señala que el factor atributivo de responsabilidad objetiva se sustenta en el riesgo que entraña la cosa que causó el daño y que el causante era el propietario o cuidador de la misma.

Por su parte Goldenberg, I. (1994) citado por López M., M. (2005), sostiene que la figura de la responsabilidad por riesgo se justifica en la necesidad de procurar una efectiva protección a aquellos individuos que se encuentran en una posición de situación de indefensión frente a quienes han aumentado las posibilidades de que se generen daños en la comunidad. Por ello, agrega que el

único camino para liberarse de responsabilidad es probando que el perjuicio obedece a una causa ajena; ya que no hay responsabilidad cuando se encuentran ausente la causalidad.

Cabe señalar, sin embargo, que este factor de atribución objetivo se encuentra limitado por el art. 1972 del C.C., el cual contempla como eximentes de reparación del daño: al caso fortuito o fuerza mayor (inundación, un sismo, la lluvia, un rayo, etc), al hecho determinante de tercero (Ejem: la colisión de 2 vehículos por la propulsión de un tercero) o a la imprudencia de quien padece el daño.

3.2. LA LEGITIMACIÓN PASIVA

El art. 1970 del nuestro ordenamiento sustantivo determina como obligado o responsable de la reparación a aquella persona que crea un perjuicio a otro, bien sea por hacer uso de un bien de riesgo o que entraña peligro; o el desarrollo de una acción que, igualmente, sea de riesgo o peligrosa.

Por su parte el reglamento que actualmente regula la responsabilidad civil y los SOAT, sindicando al conductor, al propietario del vehículo y al prestador del servicio de transporte terrestre como responsables solidarios por los daños personales y materiales que se produzcan como resultado de un siniestro automovilístico causado por vehículos automotores.

Con las normas precitadas se ha establecido el campo de la legitimación pasiva, tratándose de perjuicios derivados de accidentes viales, lo que a decir de Brebbia citado por Alterini, A., (1987) ofrece a la víctima una mayor cobertura con el fin de reparar el daño.

La naturaleza solidaria de esta obligación, hace posible que se puedan dar diversas acciones; así por ejemplo, una vez resarcido el daño, el propietario puede repetir por el todo contra el conductor si éste fue quien ocasionó el accidente.

Del mismo modo, si el piloto es quien paga la reparación, podrá repetir contra el dueño si el automotor entrañaba algún defecto que siendo decisivo en la producción de la calamidad, no era conocido por su titular.

Sin embargo, se debe considerar que la amplitud de sujetos responsables que concibe el art. 2 del reglamento sobre responsabilidad civil y SOAT, no debe dar lugar a resultados injustos. A este efecto podemos citar como ejemplo el caso del accidente ocasionado por un conductor que se apoderó ilegalmente del automotor, en tal circunstancia consideramos que el propietario no podría ser obligado a la reparación, y más bien podría invocar el hecho determinante de un tercero para liberarse de responsabilidad de conformidad con el art. 1972 del C.C. Igual solución se debe adoptar para el mecánico que usa el

automotor para fines ajenos al servicio, sin autorización del dueño.

Otro punto del citado articulado del reglamento, que amerita aclaración, es a quién se considera como propietario. Para ello debe recordarse que los automotores son bienes sujetos a registro. Es por ello que de conformidad con el artículo 7° de la norma antes citada, se parte de la presunción de considerar propietario a la persona cuyo nombre se encuentre inscrito en la tarjeta de propiedad del vehículo expedido por la SUNARP-Registro de Propiedad Vehicular.

Sin embargo, la aplicación de este artículo puede crear conflictos cuando quien aparece registrado como dueño del automotor ya no es el verdadero titular, por haber transferido y entregado el automotor sin que la enajenación hubiere sido inscrita. En todo caso, consideramos que de promoverse un proceso sobre indemnización, corresponderá a quien figure como titular registral, formular la denuncia civil a la que hace referencia el art. 102 del Código Procesal Civil, para que el Juez cite al verdadero propietario, a fin de evitar que la víctima deba iniciar un segundo proceso, sobre todo si se tiene en cuenta que, por el tiempo que transcurra, puede sufrir los efectos de la prescripción, que es de dos años en caso de responsabilidad aquiliana.

3.3. LEGITIMACION ACTIVA

López M., M. (2001) entiende por legitimación activa a la autorización o habilitación que tiene un sujeto procesal para ejercitar una acción por un determinado reclamo.

De esta manera, quien quiera demandar a otra persona por daños debe demostrar que existe un interés legítimo lesionado o jurídicamente protegido; toda vez que la ausencia de éste interés no da lugar a promover la acción.

Tratándose de acciones indemnizatorias por daño ocasionado mediante un bien automotor, cabe preguntarnos ¿quién tiene legítimo interés para accionar, siendo que la respuesta se puede colegir además de lo previsto en el art. 1970 del ordenamiento sustantivo, en los artículos VI del Título Preliminar y Art. 1984 del mismo cuerpo legal.

De los citados articulados se desprende que quien ejercita la acción indemnizatoria debe tener legítimo interés económico o moral, que por disposición expresa de la ley está reconocido en favor del perjudicado o su familia.

Es del caso hacer notar, que el concepto “familia” puede ser entendido tanto en un sentido restrictivo como exponencialmente amplio; siendo responsabilidad del juzgador determinar quienes

califican dentro del concepto doctrinal de “damnificado indirecto”.

Sobre el particular, tenemos que dentro del derecho comparado construido doctrinal y jurisprudencialmente, reconocen legitimidad activa para demandar indemnización por daños morales derivados de siniestros automovilísticos, a quienes se encuentren en la condición de herederos forzosos de la víctima: y en el orden sucesorio que les corresponde, tales como: la cónyuge, los hijos, los padres y abuelos y demás parientes por afinidad (hermanos) y hasta el cuarto de consanguinidad (sobrinos, tíos primos).

Sin embargo, conforme lo señala Lopez M, M. (2001) no existe el mismo consenso, al calificar la situación del o la conviviente, el o la novia, y otros vínculos afectivos.

En sede nacional, sucede otro tanto, ya que un imperativo legal reconoce el derecho de acción a los herederos forzosos, e inclusive al conviviente, dentro del marco garantista que ofrece nuestra constitución a la unión de hecho. En los demás casos, corresponderá a la exhaustiva labor del juzgador el establecer, jurisprudencialmente, de manera casuística, quienes tiene la condición de familia, y como están autorizados para promover indemnización por daños derivados de siniestros viales.

3.4. LA RESTITUTIO IN INTEGRUM

3.4.1. Insuficiencia de la Reparación o RestitutiumIntegrum

En líneas generales, podemos afirmar que ante las consecuencias perjudiciales derivadas de un evento dañoso, corresponde al juez establecer un monto dinerario destinado a resarcirlo, el cual será fijado de acuerdo a su criterio y a la magnitud del daño.

Dicha indemnización, según el artículo 1985 de nuestro Código civil, comprende tanto el resarcimiento de daños patrimoniales (daño emergente y lucro cesante) así como los extrapatrimoniales (daño moral y daño a la persona).

Para Rey, R. y Rinesi, A. (2001) el daño emergente supone un empobrecimiento del patrimonio ya sea por pérdida o reducción de su valor económico; mientras que el lucro cesante implica privar al perjudicado de su enriquecimiento patrimonial.

El daño moral, dada su naturaleza extrapatrimonial, tiene acepciones diversas, pero básicamente implican afectación al ámbito de los sentimientos, lo que se traduce en padecimiento, dolor, angustia, aflicción física o espiritual, causados por las lesiones derivadas del accidente automotor.

Al respecto Alcantara F., O. (2003) precisa que la incomodidad o el simple enfado de una persona por una determinada circunstancia, no califica como daño moral, este supone la presencia de angustias, depresiones y otros estados psíquicos relevantes para la entidad que los padece. Asimismo, indica que a partir de una lesión física se puede afectar un bien extra patrimonial como podrían ser la salud o la integridad física.

Taboada C., L. (2003) señala que se produce dicha afectación cuando se ocasiona un menoscabo a la integridad física del sujeto (daño biológico), su aspecto psicológico y/o proyecto de vida; y será resarcido siempre que se encuentre debidamente acreditado.

Hechas estas precisiones doctrinales, es posible advertir que la determinación de un monto indemnizatorio resulta eficiente para compensar daños materiales o patrimoniales, lo que no sucede con el daño moral y el daño a la persona.

Surge así una problemática en relación al resarcimiento de los daños extrapatrimoniales, especialmente los resultantes de siniestros viales. En estos casos surge la interrogante: ¿Cómo podemos medir el valor monetario del sufrimiento que causa la pérdida de una extremidad, la ausencia de un padre, la tristeza de no poder volver a caminar a causa de un accidente automovilístico? Tratar de responder a estas interrogantes nos permite advertir que cuantificar esta clase de daños, a diferencia de los

perjuicios patrimoniales, resulta una tarea compleja. Así también, deja clara la inutilidad de una reparación *in natura*, cuya finalidad es colocar al perjudicado en un estado similar al que gozaba antes de sufrir el daño.

Efectivamente, si bien la piedra angular de la estructura de la responsabilidad civil es la reparación integral, dirigido a reestablecer al afectado, a la situación anterior al acaecimiento del accidente, mediante la entrega de una suma dineraria, esto en la práctica, no pasa de ser una utopía pues usualmente, con las indemnizaciones no se consigue, en sentido estricto, reparar el daño extra patrimonial causado.

Las causas que contribuyen a la dificultad advertida son entre otras:

- i) Que el juez no cuenta con criterios preestablecidos normativamente que le permitan evaluar el daño extra patrimonial;
- ii) La variabilidad de montos indemnizatorios establecidos jurisprudencialmente;
- iii) La tendencia a establecer indemnizaciones abiertamente inferiores al daño sufrido;
- iv) La actitud de las víctimas y de los causantes frente al riesgo, etc.

En suma, la función satisfactoria de la indemnización, tratándose de afectaciones extrapatrimoniales, derivados de siniestros viales, no puede cumplirse de forma integral, en tanto que no se puede

determinar con precisión el contenido sustantivo y cuántico de los mismos.

Por lo tanto, lo único que se puede efectuar es consolar el daño mediante una indemnización estimatoria, tal como lo establece Bustamante A., J. (1997) quien indica que la función que ha de ser cumplida es la consolatoria sustentada en el *pretium doloris*: *compro dolor por distracción*.

4. EI SEGURO COMO SISTEMA ALTERNATIVO DE RESPONSABILIDAD DERIVADA DE ACCIDENTES AUTOMOVILISTICOS

En la actualidad, los seguros se constituyen en un mecanismo de gran utilidad tratándose del resarcimiento de los perjuicios producidos por siniestros viales, a tal punto que algunos lo consideran una intromisión en el ámbito de la responsabilidad civil y una afectación a sus fines. Es por esta razón que hemos visto por conveniente hacer un breve análisis de este instrumento, pero enfocándolo como un complemento de la obligación de resarcir.

4.1. SEGURO – CONCEPTO

Donati A. (s.a.), traducido por Vidal S., A. (1960) define al seguro como una cobertura de necesidades eventuales estimadas en dinero, a este efecto mediante una operación económica donde se suman las contribuciones de los sujetos en riesgo de sufrir situaciones que menoscaben su economía, se acumula un patrimonio que servirá para proveer a aquellos sujetos que presenten la necesidad de disponerlo.

Para Valenzuela G., H. (2006), el seguro, es un conglomerado de aportes, voluntarios u obligatorios, que realiza una diversidad de personas con el propósito de precaver la disminución o extinción de su caudal patrimonial, ante la ineludible obligación de tener que cubrir el pago de daños ocasionados con el accidente a la víctima y terceros.

La utilidad del seguro radica en transformar las pérdidas económicas relacionadas con los riesgos en ciertos pagos predeterminados, conocidos como primas.

No en vano, reza el dicho: *“el seguro convierte en certeza la incertidumbre del asegurado”*. (Chartered Insurance Institute, 1973, p. 157). Es así que, el Estado interviene a través de las cláusulas generales de contratación, y muy especialmente, tratándose de los seguros obligatorios en materia de

responsabilidad civil ocasionada por el tráfico de vehículos, donde más allá de proteger al asegurado, preferentemente persigue una finalidad social: la reparación a la víctima.

Es de concluir entonces que, mientras el seguro voluntario tiene una finalidad eminentemente individual y en función del cliente, el seguro obligatorio tiene una finalidad social en función de las víctimas. Esto ha llevado a que De Tragzenies G., F. (2001), exprese que el seguro obligatorio, como vínculo contractual, se constituye a favor de terceros, en interés social de la víctima.

4.2. OBJETO DEL SEGURO EN LOS ACCIDENTES VIALES

Las diferentes compañías aseguradoras en sus pólizas de seguro de vehículo, coinciden en dictar cláusulas sobre coberturas principales, las cuales son autorizadas por la SBS. Las sumas fijadas en dichas pólizas, tienen por objeto garantizar al asegurado, el pago la indemnización y/o resarcimiento de los perjuicios y pérdidas que sufre como consecuencia del uso y circulación del vehículo asegurado abarcando los aspectos de:

- **Daño propio del vehículo**, que comprende: accidente, incendio, robo o hurto.
- **Responsabilidad civil**, que incluye daños personales y/o patrimoniales a terceros. Estos rubros que cubren las compañías aseguradoras incluyendo a los estatales, son las

que interesan a propietarios de vehículos o empresas de transporte dado el incremento de los accidentes de tránsito que día a día se suceden.

4.3. SISTEMA DEL SEGURO OBLIGATORIO EN LA NORMA CIVIL PERUANA

En nuestro ordenamiento sustantivo vigente no se incluyó la estructura de los SOAT, como sí se hizo tanto en el Anteproyecto como en el Proyecto de la citada norma. Apenas se han recogido dos artículos, que inclusive han sido objeto de modificaciones. Estos preceptos están contenidos en los artículos 1987 y 1988 del vigente cuerpo legal.

4.3.1. ARTICULO 1987 DEL C.C.

Dicho articulado prevé que la acción indemnizatoria puede ser dirigida contra el asegurador por el daño, quien es obligado solidario del responsable directo.

Al respecto, León B., J. (s.a.), citado por Revoredo M., D., (2016)precisa como innovación del Código Civil, la facilitación del cobro de la reparaciónpor perjuicio extracontractual.

Sin embargo, su utilidad depende de que el riesgo esté cubierto por la póliza. En estos casos, el damnificado puede accionar contra dos responsables solidarios: el responsable del daño y el asegurador, si éste último es quien realiza el pago, podrá

accionar a su vez contra el obligado principal. Desde luego, el asegurador sólo responde hasta por el tope máximo por el que fue contratada la póliza.

Al respecto de este artículo han surgido diversos fundamentos que justifican el accionar directo del perjudicado contra el asegurador, al respecto tenemos:

a. **El seguro como vínculo contractual, implica una providencia a favor de tercero.** En la medida que un contrato de seguro supone un convenio entre el asegurado y su asegurador, donde éste último promete al primero, abonar las sumas que le correspondan a un tercero beneficiario, de acuerdo a las normas de la responsabilidad extracontractual y condicionado a las restricciones que fije la póliza.

Se critica esta posición arguyendo que el seguro, como relación contractual, se celebra en interés del asegurado y no de la víctima.

b. **La acción de la víctima contra el asegurador es una aplicación de la acción oblicua.** Siendo que la acción oblicua se encuentra regulada en el art. 1219, inc. 4 del C.C; permite al acreedor ejercer los derechos del deudor contra los terceros deudores de este último, con la finalidad de asegurar sus propios derechos.

Sin embargo, se critica a esta posición por cuanto, tradicionalmente, esta institución está pensada en función de deudores negligentes o insolventes.

- c. **El accionar directo del perjudicado es un imperativo creado por voluntad de la ley**, afectando radicalmente la naturaleza del contrato de seguro, otorgándole un contenido más social con el propósito que la víctima encuentre un camino más viable para su reparación por el daño sufrido, creándose consecuentemente una relación causal jurídica.

La crítica a esta posición radica en que habiéndose establecido que se puede dirigir la acción indemnizatoria contra el asegurador "por el daño", ello da lugar a pensar que el asegurador responde por el monto total del daño, sin embargo, la responsabilidad del asegurador frente a la víctima no puede sobrepasar los límites de contractualmente convenidos en el seguro.

4.3.2. ARTICULO 1988 DEL C.C.

Este articulado tiene su antecedente en el último párrafo del artículo 2029 del Proyecto a cargo de la Comisión Reformadora.

Al respecto de este artículo el Dr. De Tragzenies G., F. (2001) critica su falta de utilidad práctica, ya que no cumple papel jurídico alguno en el campo de la responsabilidad extracontractual. De

esta suerte, lo equipara a una señal colocada en el camino, que indica el destino pero que no tiene carácter obligatorio.

Efectivamente, esta disposición carente de obligatoriedad y coherencia legislativa, resulta limitante para poder estructurar una nueva teoría acerca de la responsabilidad derivada de daños estadísticamente inevitables, como por ejemplo los Accidentes de Tránsito.

4.3.3. LEGISLACION ESPECIAL Y EL SOAT

Conforme hemos señalado, en el año 1984 el Código Civil indicaba que la ley determinaría el tipo de daño sujeto al régimen de seguro obligatorio.

No es sino hasta 1987 que se publica un ordenamiento jurídico para regular el tránsito y la seguridad vial el cual a decir de Vega M., Y. (1996) solo imponía el seguro con carácter obligatorio a las personas naturales y jurídicas que prestaban servicio público de transporte (urbano, interurbano y provincial) así como los que brindaban servicio escolar. Sin embargo, dicho seguro sólo cubría daños personales para pasajeros, escolares, conductores y auxiliares; limitando los derechos que pudieran reclamarse en materia de responsabilidad civil extracontractual.

En tales circunstancias surgía un serio inconveniente cuando se vinculaban las disposiciones en materia de tránsito con las del Código Civil, toda vez que al emplazarse al transportista y al asegurador, estos últimos trataban de neutralizar su responsabilidad invocando el art. 1314 del C.C. relativo a la ausencia de culpa. Por todo ello se consideraba que nuestra realidad se encontraba muy lejos de un régimen de seguros obligatorios que fuera satisfactorio.

En el año 1995 se dictaron nuevas normativas, bajo la forma de decretos supremos, que ampliaba la obligación de contratar seguro por siniestros automolísticos a los dueños de vehículos que brindaban servicio de transporte interprovincial y urbano. Finalmente, en 1999, una nueva disposición legal en materia de transporte y tránsito terrestre, incorpora por primera vez al SOAT (Seguro Obligatorio contra Accidente de Tránsito), siendo que al año siguiente (2000), se emitió su Reglamento, entrando en aplicación el 1º de julio del 2002.

Dentro de este contexto legislativo el SOAT se instituye por mandato legal, con un fin eminentemente social. Su objetivo es garantizar atención rápida y sin condiciones a quienes, como consecuencia de un siniestro vial se vean afectados en su integridad corporal o inclusive perezcan. De esta manera no sólo se involucra al titular del seguro, sino a los ocupantes del

automotor, así como a los transeúntes que pudieran sufrir los efectos del evento dañoso.

Entre las principales características que se le reconocen a este seguro obligatorio son: a) Cubrir a todos aquellos que resulten víctimas del accidente de tránsito, sin importar como se originó, b) No establece un límite de afectados, c) los montos asegurados no sufren reducción con la ocurrencia de los accidentes, d) No se necesita pronunciamiento de autoridad alguna para atender a las víctimas, e) Obligatoriedad de contar con el SOAT para todo automotor en circulación, f) El desembolso del monto indemnizatorio se verifica sin previa investigación respecto a la responsabilidad en el accidente.

Las coberturas de este seguro incluyen los siguientes riesgos: Muerte hasta por Cuatro (4) UIT, Invalidez permanente hasta por (4) Cuatro UIT, Incapacidad temporal hasta Una (1) UIT, Gastos Médicos hasta Cinco (5) UIT y Gastos por exequias hasta Una (1) UIT.

Actualmente, en nuestro medio nacional operan con este seguro las compañías aseguradoras La Positiva, Rimac Seguros, Interseguro, Mapfre Perú, Pacífico Seguros y BNP Paribas Cardif, habiendo emitido a enero del 2015 1'881, 401 certificados

de Seguros, lo cual representa el 75% del total del parque automotor nacional estimado en 2'500,000 unidades.

(www.soat.com.pe/sobreelsoat.html)

En líneas generales podemos decir que en nuestro país, el esquema del seguro obligatorio busca reducir los costos derivados de los litigios de responsabilidad ante los tribunales, constituyéndose en una solución más ventajosa que acudir al poder judicial, y afrontar significativos gastos, así como lentitud procesal. Sin embargo, es evidente que los logros de este sistema aún son limitados, en materia de lo que significa la compensación de los daños extrapatrimoniales que experimentan los perjudicados con los siniestros viales, específicamente en lo tocante al daño moral, cuya esencia compleja obliga a las víctimas a recurrir a la vía judicial en espera de un reconocimiento y estimación del mismo.

DAÑO MORAL EN LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR SINIESTROS DE TRANSITO

1. DAÑO MORAL

1.1. CONCEPTO

Etimológicamente, la palabra “daño” proviene del latín “*demere*” que significa “*menguar*”. Se entiende entonces como la lesión o

daño a un interés legítimo tutelado por la normativa jurídica. En el campo de la responsabilidad extracontractual objetiva el daño se origina por el accionar de otro sujeto mediante un bien o actividad que entraña riesgo o peligro.

En relación al daño, el Derecho diferencia entre daños de carácter patrimonial y daños de naturaleza moral, siendo la diferencia entre uno y otro, la aptitud del dinero para restaurar la utilidad perdida. Así tenemos que en el primer caso la disminución de utilidad es reparable con dinero o con bienes intercambiables por dinero; en cambio, en el segundo caso, la reducción del grado de provecho y rentabilidad, es personal o íntimo, por lo que ningún monto dinerario ni bienes patrimoniales, pueden llegar a repararlo en su integridad, por lo que con mayor propiedad se habla de compensación. Por citar un ejemplo, tenemos que, de producirse la pérdida de un ser querido por efecto de un siniestro automovilístico, el dinero cumplirá una función aflictivo-consoladora.

Un sector mayoritario del derecho comparado, concibe al daño moral como una lesión a los sentimientos (Gherzi, C., 2006) o alteración de la estimación positiva del espíritu (Gherzi, C., 2000); señalando como sus notas características: i) el menoscabo en la aptitud de pensar, querer o sentir, ii) el sufrimiento como presupuesto más frecuente aunque no único, iii) la angustia y afecciones padecidas por la víctima, iv) El despojo o reducción de

valores fundamentales para la existencia del ser humano (tranquilidad espiritual, libertad individual, etc); y v) el ataque injusto a un derecho a la personalidad (integridad física).

En sede nacional, uno de las figuras jurídicas que más discusión genera en la actualidad, es la concerniente al daño moral, ello debido a que tradicionalmente ha sido entendido de 2 formas diferentes: i) En un **sentido estricto**, vendría a ser el padecimiento que se puede ocasionar a un sujeto en su ánimo interno, el cual se manifiesta a través del dolor, la angustia, la aflicción, la humillación, etc. (Pazos H., J.,E., 2004, citado en Gaceta Jurídica, 2004) en tanto en un **sentido más lato**, conforme a la doctrina española y francesa, el daño moral no sólo incluiría el plano de los sentimientos; sino todo daño injustamente causado a otro que no afecte su patrimonio, entre los que encontramos el daño a la integridad física, la salud, la psiquis, el proyecto de vida, etc. Conviene en esta última posición, el jurista Osterling P., F. (s.a.) citado en Gaceta Jurídica (2004), para quien daño moral es sinónimo de daño no patrimonial infligido a los seres humanos en el campo de sus derechos o su afectividad; tratándose de los primeros produce pérdida pecuniaria, y en los segundos por ser morales, afectan estrictamente el ámbito espiritual.

Sin embargo, existe una importante corriente doctrinaria que distingue un vínculo que va de lo general a lo particular, entre el daño a la persona daño moral.

Así Fernández S., C., (s.a.), citado en Revista Jurídica (2003) concibe el daño subjetivo como la lesión a un derecho, al patrimonio o a un interés de la persona, dentro del cual el daño moral vendría a ser la lesión a la psiquis de la persona, de carácter emocional.

Taboada C., L. (2003, p. 66) lo describe como lesión a todo sentimiento del perjudicado que la sociedad reconoce como legítimo.

Favorece esta discusión doctrinal, el tratamiento que en nuestro ordenamiento sustantivo, ha recibido el daño moral. Así tenemos que en el art. 1332 del Código Civil, correspondiente a inejecución de obligaciones, se hace referencia exclusivamente al deber de indemnizar por concepto de daño moral, mientras que, en la sección correspondiente a responsabilidad extracontractual, en los artículos 1984 y 1985, se establece el deber de indemnizar el daño moral independiente del daño subjetivo.

Asumiendo la concepción tradicional, el daño moral consistiría en la lesión generada en el ámbito afectivo o sentimental de la

persona, causando sufrimiento, dolor, perturbación psíquica, desequilibrio emocional. Para situarlo en su real contexto, es necesario entender el concepto “ser humano” como unidad psicósomática, siendo que el perjuicio moral afecta un determinado “aspecto” de esa persona. Ello determina el nexo que va de lo general a lo particular, en el caso del daño subjetivo y el daño moral.

1.2. NATURALEZA JURIDICA

A partir del concepto esbozado sobre daño moral, fluye claro que nos estamos refiriendo a una afección intrínseca y personal que se halla en directa proporción con el terreno de la afectividad del ser humano. Ello significa que frente a una lesión de carácter subjetivo, cada persona en particular tendrá distintos grados de reacción, que se traducirá en otros tantos estados emocionales, dependiendo del sujeto.

Es por ello que la valoración económica del perjuicio moral es siempre discrecional, esto es que dependerá del prudente examen del juzgador.

Sin pretender ser excluyentes, los derechos que de común se protegen con el daño moral involucran a: la paz, integridad, honorabilidad y la salud mental y espiritual del ser humano.

Asimismo, estos derechos pueden recaer directamente en la persona afectada o indirectamente en la de sus familiares o terceros legitimados, de esta manera se delimita la legitimidad para obrar activa para demandar daño moral. Otro aspecto que reviste importancia es establecer si los entes jurídicos pueden ser objeto de daño moral.

La respuesta mayoritaria a esta interrogantes es negativa atendiendo a la naturaleza de estos entes inmateriales, al no ser susceptibles de tener sentimientos. Sin embargo, existen algunos autores que les reconocen respetabilidad, honorabilidad y prestigio, lo cual, a su parecer, los legitimaría para demandar indemnización por daño moral.

1.3. PROBLEMÁTICA SOBRE LA COMPENSACION PECUNIARIA DEL DAÑO MORAL

1.3.1. A NIVEL GENERAL

La compensación económica del daño moral a diferencia de los daños patrimoniales genera gran debate, pues en principio estos no son cuantificables en dinero. Así, por ejemplo, surge el cuestionamiento sobre cómo valorar monetariamente la pena que experimenta una persona ante la pérdida de una extremidad, la ausencia de un padre, el hecho de no volver a caminar, etc.

Las posiciones de la doctrina en relación a este tema son variadas, sin embargo, por razones de estudio hemos visto de agruparlas en

posiciones negativas y a favor. En relación a la **posición negativa** sus partidarios niegan la posibilidad de reparación pecuniaria del daño moral; aduciendo entre otros fundamentos los siguientes:

- Desde una perspectiva **estrictamente económica**, no es posible establecer una exacta y justa equivalencia entre el bien dañado (inmaterial) y la entrega de un monto dinerario.
- Desde el ángulo de la **arbitrariedad**, ninguna suma de dinero fijada como indemnización resultará justificada para resarcir el daño.
- Se cuestiona **moralmente**, si resulta honesto o ético, propiciar la entrega de un monto dinerario por la afcción generada en el plano del honor, la intimidad, el gozo de las satisfacciones espirituales, etc, aunque hay quienes sustentan en contra señalando que el dinero en concepto de compensación satisface necesidades tanto materiales como espirituales.
- Partiendo del concepto de **durabilidad**, se sostiene erradamente que el perjuicio moral no es permanente en el tiempo y como tal no se justifica su reparación. Sin embargo, se critica ésta posición por cuanto este daño, en esencia, no es momentáneo, sino que sus efectos pueden extenderse en el tiempo, además que en doctrina nunca se ha cuestionado la permanencia como características del daño, bastando su certeza y actualidad.
- Algunos consideran como un **enriquecimiento sin causa**, la reparación del perjuicio moral. No obstante, aceptar este

postulado significaría negar los derechos e intereses de la persona y consecuentemente, aceptar que el derecho sustantivo es exclusivamente patrimonial.

Los que se muestran **a favor de la reparación**, sustentan su posición en **la hipótesis de la pena privada**, según la cual la satisfacción del perjuicio moral mediante la entrega de una suma dineraria, no cumple una función resarcitoria sino de pena privada. Sin embargo, existen objeciones a esta teoría, estableciendo que pena e indemnización son instituciones con características diferentes. La **pena** tiene carácter de sanción y se impone como castigo al culpable por haber infringido el bien o interés jurídico protegido por la norma que violó. En cambio, la **indemnización** centra sus miras en el perjudicado y tiende a remediar el mal causado a la víctima, el daño que injustamente ha padecido. De lo expuesto, concluimos que tratándose de menoscabos morales es imposible que se pueda dar una reparación *in natura*, esto es que se pueda colocar al perjudicado en similar estado al que se hallaba antes de sufrir el daño.

Frente a esta imposibilidad, y evitando la injusticia que supondría dejar impune la generación de estos daños, es que se recurre, como única solución, a las indemnizaciones por el equivalente en dinero. Al respecto Manzanares C., M., (2008) indica que el valor del resarcimiento debe permitir a la víctima, dentro de los límites de lo posible, sustituir el objeto que fue destruido o perdido. Lo

cual significa que las indemnizaciones expresadas en cantidad dineraria sólo buscan atenuar las consecuencias del detrimento moral.

EN EL PERU

Tanto las fuentes doctrinarias como jurisprudenciales concuerdan en la obligación de resarcir el perjuicio moral, aun cuando su determinación atienda a criterios subjetivos.

Así lo ha dejado establecido la **Casación N° 949-95-Arequipa**:

El daño moral sí es cuantificable patrimonialmente, aun cuando su valuación sea difícil, desde que el interés del acreedor puede ser patrimonial o no, cuestión que no debe confundirse con el carácter patrimonial de la obligación; el perjuicio que experimenta el acreedor no es siempre de naturaleza patrimonial (En <http://dike.pucp.edu.pe>)

Queda claro que en nuestro sistema jurídico, el quantum indemnizatorio que corresponde a las víctimas que han sufrido daños morales debe ser determinado por los magistrados, a cuyo efecto la única premisa que los guía es que la obligación civil de resarcir no es punitiva o preventiva, sino compensatoria por la extensión del perjuicio causado a la víctima. Además de este

principio, el magistrado no encuentra otra limitación para actuar, lo que se conoce como libre discrecionalidad de los jueces.

Evidentemente, esta libertad de actuar que tienen los magistrados, ha generado una problemática en cuanto al establecimiento de montos indemnizatorios por daños extrapatrimoniales, los mismos que no son diferenciados, ni gozan de respaldo argumentativo.

2. HACIA UNA POLITICA DE CRITERIOS VALORATIVOS DEL DAÑO MORAL

2.1. PROBLEMÁTICA EN RELACION A LA VALORACION DEL DAÑO MORAL

Zannoni, A. (2001) señala que **valorar y cuantificar el menoscabo moral** son operaciones distintas, por el primero se determina su dimensión cualitativa, lo que significa indagar sobre la naturaleza del interés espiritual lesionado, su extensión y en qué medida se ha visto disminuido el ámbito afectivo del damnificado. Sólo entonces se podrá cuantificar la indemnización, esto es establecer cuanto debe pagarse para que la reparación del daño sea justa y equilibrada.

Como hemos señalado antes, en un sector mayoritario de las legislaciones, los magistrados disponen de libre discrecionalidad, amparados en el **principio de la reparación integral**, lo cual en materia de resarcimiento civil por daños supone indemnizar todo tipo de daños, inclusive los que no fueran estimables

económicamente; siendo el objetivo retornar al afectado a la misma situación en que se hallaba antes que se produzca el daño.

Pese a que la directriz de la actividad judicial es resarcir cada daño producido, aun si la valoración objetiva fuese imposible, en el derecho comparado se ha dejado sentir una problemática creciente tratándose de la valoración y cuantificación del daño moral, ello debido a la ausencia o deficiencia de los criterios valorativos a efectos de su determinación, lo que se traduce en malestar para las víctimas, así como inseguridad jurídica, con el consecuente descrédito para el servicio de justicia.

Con un fin ilustrativo, a continuación, se realiza un breve recuento de algunas legislaciones donde se presenta el problema antes descrito, para luego abordar la problemática nacional.

2.1.1. EN EL DERECHO COMPARADO

2.1.1.1. En Francia

En el ordenamiento civil francés, la responsabilidad en general, se encuentra regulada en los artículos 1382 y 1383, donde la noción genérica de daño involucra tanto al daño patrimonial como moral y reconoce como criterios de atribución al dolo y la culpa.

Asimismo, para esta legislación, el deber de resarcir el daño, no sólo es de cargo del propio del causante, sino también del tercero por la actuación de persona a su cargo o por bienes que se encuentren bajo su custodia (Art. 1384 del Código Civil Francés), también son responsables, el propietario o quien se sirve del animal, por los daños que éste cause (Art. 1385 del Código Civil francés).

En materia de productos defectuosos, el ordenamiento sustantivo francés también establece la obligación del productor de reparar los perjuicios que genere los defectos del producto, esté o no vinculado mediante contrato con la víctima (Art. 1386, inc. 1, del Código Civil Francés); siendo que aquí una vez más el concepto genérico de daño involucra tanto al daño patrimonial como moral.

En líneas generales, se aprecia que el ordenamiento civil francés no cuenta con criterios valorativos del daño moral, siendo que este vacío es llenado por la jurisprudencia.

Al respecto León H., L. (2008) comenta el descontento que experimentaba el pueblo francés ante los resarcimientos diminutos que asignaban sus magistrados en los casos de lesiones a la indemnidad corporal y perjuicios a la persona en general (*dommage corporel*).

Ello dio lugar a la institución de topes máximos de reparación, lo que fue internalizando la noción de tarifas legales a efectos de fijar los montos indemnizatorios. Sin embargo, el autor Viney, G. (s.a), traducido por Montoya M., F. (2007) señala las dificultades que ha presentado en la jurisprudencia la aplicación de este sistema tarifado de los daños corporales y morales, por lo que pone en duda su valor universal.

2.1.1.2. En Argentina

En el ordenamiento civil argentino, notamos un mayor desarrollo en el tratamiento del daño moral, el cual ha sido regulado tanto en el Título de los Actos Ilícitos, referido a los delitos, como en el título que regula los Hechos ilícitos que comprende a los daños derivados del riesgo.

Tratándose de actos ilícitos tenemos que:

- i) El artículo 1068 regula y diferencia los daños que se pueden producir a partir de un acto ilícito y el art. 1069 establece la posibilidad de la aplicación del criterio equitativo en la determinación de las indemnizaciones, en la medida que el responsable no haya obrado con dolo.

- ii) En lo referente al daño moral, el art. 1078, establece la legitimidad activa a favor del damnificado directo, así como a los herederos forzosos.
- iii) Asimismo, la normativa civil argentina, en su art. 1079, contempla una extensión del deber indemnizatorio a todo aquel que haya sido damnificado directamente por el delito.

Tratándose de hechos ilícitos, rigen las mismas reglas antes señaladas, conforme lo señala el art. 1109, añadiendo la acción de reintegro a favor del coautor solidario que resarció por un monto mayor al que le correspondía.

Hasta este punto podemos advertir que el ordenamiento civil argentino señala algunos criterios o pautas generales para aquilatar el daño en general, así como del daño moral, en particular.

Así tenemos:

- El menoscabo moral debe referirse a un perjuicio efectivamente sufrido y debe fijarse judicialmente, considerando la situación patrimonial del deudor.
- La graduación del detrimento moral debe basarse en la regla de la equidad, estableciendo un punto intermedio entre el daño moral efectivamente causado y la solvencia patrimonial del causante,

- No se aplicará regla de equidad alguna cuando el perjuicio moral es consecuencia de hecho doloso.
- El resarcimiento del menoscabo moral, corresponde al afectado. Fallecido éste, alcanza a sus herederos.
- Cabe la posibilidad que el perjuicio moral pueda ser invocado por afectados indirectos del daño.

Asimismo, tenemos que a propósito de la valorización del menoscabo moral, la jurisprudencia argentina ha desarrollado algunos criterios importantes, que podemos resumir en los siguientes:

- a) La reparación del detrimento moral no tiene por qué guardar proporción con la indemnización que se asigne por otros daños.
- b) Su estimación no se ajusta a estándares irrestrictos. Pero tiene por finalidad una indemnización integral, en la medida de lo posible.
- c) Debe justipreciarse la magnitud del menoscabo físico, la inquietud y el desasosiego que producen la recuperación y las consecuencias para la entidad familiar. En buena cuenta significa valorar el grado de intereses extrapatrimoniales afectados.
- d) La determinación de la suma indemnizatoria se encuentra librada a la libertad discrecional del juez, basada en la casuística de cada situación en particular.

Las reglas a las que se ha hecho referencia, reflejan los intentos por objetivizar los datos orientadores que permitan estimar numéricamente la magnitud del perjuicio moral. También dejan en evidencia las dificultades que dicha tarea entraña.

2.1.1.3. En Colombia

El Código Civil Colombiano regula la responsabilidad civil por daños en el Título XXXIV, referido a la responsabilidad común derivado de los ilícitos penales y las culpas. Así, en el art. 2341 dispone que el que ha cometido un delito, que ha infligido daño a otro, está obligado a indemnizarlo, al margen de la sanción principal que legalmente se imponga.

Si bien del artículo citado, es posible inferir que la obligación de resarcir, derivado de dolo o culpa, engloba también al perjuicio moral; sin embargo, como sistema, la legislación colombiana adolece de referencias o reglas que permitan la determinación o cuantificación de dicho daño.

2.1.1.4. En Uruguay

El autor Ordoqui C., G. (1995) asevera que para evaluar el daño extra patrimonial se debe examinar la relación causa-efecto, entre el accionar del agente y el daño (a efectos de identificar situaciones de concausa que reduzca el monto indemnizatorio); las

circunstancia del caso (edad, sexo, estado civil, actividad social, etc.), el comportamiento de las partes (intencionalidad), su solvencia patrimonial así como los precedentes judiciales sobre casos similares.

2.1.1.5. En algunos Códigos Civiles de México

Finalmente, nos parece importante la regulación sobre el tema de los ordenamientos civiles de Tlaxcala, Quintana Roo y Puebla en México, donde se establecen ciertos criterios que permiten valorar el perjuicio moral. Específicamente nos referimos al art. 1916 del Código Civil, donde puntualmente se define al menoscabo moral como la aflicción que padece una persona en sus sentimientos, afectos, creencias, pudor, honra, prestigio, privacidad, en su forma particular tanto interna como física, o en su vida de proyección en sociedad.

Seguidamente indica que el responsable por daño moral tendrá el deber de resarcirlo mediante una indemnización en dinero, sea que la lesión se derive de responsabilidad contractual o extracontractual, incluyendo en esta última el caso de responsabilidad objetiva conforme al artículo 1913.

En cuanto al monto indemnizatorio, debe ser determinado por el juez, valorando la lesión infligida, la magnitud de la responsabilidad,

la solvencia patrimonial tanto del obligado como el perjudicado, así como los demás estados y condiciones que rodean el caso.

Asimismo, se dispone que si la lesión moral ha producido consecuencias negativas en el pudor, dignidad, prestigio o proyección social del perjudicado, el juez establecerá, a pedido del interesado, y con cargo al obligado, la publicidad de una síntesis de la sentencia, a través de los medios de comunicación que se considere convenientes. Tratándose de perjuicios ocasionados mediante medios informativos, el Juez dispondrá que dichos medios publiciten la síntesis de la sentencia, con la misma trascendencia de la transmisión primigenia.

Del contenido de la legislación civil mexicana se puede advertir algunos parámetros importantes para la valuación de daño moral.

Como son:

- El daño moral comprende una serie de conceptos relacionados directamente con la persona como sus sentimiento, imagen y honor,
- La reparación por el menoscabo moral se hace efectiva en dinero,
- La reparación en caso se afecte la honra o prestigio, además del dinero obliga a la publicación de la sentencia en un medio informativo,

- La valuación del menoscabo moral la realiza el juez en atención a: i) Los derechos lesionados, ii) La magnitud de la obligación del autor, iii) La solvencia patrimonial del responsable, iv) La solvencia patrimonial del afectado, y, v) Las circunstancias de cada caso.

2.1.1.6. A MANERA DE CONCLUSION

Queda evidenciado entonces que el resarcimiento pleno de los perjuicios morales derivado de responsabilidad civil por daños, es un principio que resulta ser demasiado impreciso para determinar la cantidad necesaria que permita la compensación de dicho daño extrapatrimonial.

A este respecto Viney, G. (s.a.), en Tratado de Derecho Civil, traducido por Montoya M., F. (2007, p.138) afirma que la reparación integral no pasa de ser una directiva de equidad que no llega a ocultar el hecho que su apreciación realmente ha sido librada a la discrecionalidad del juzgador.

Pinto A., J. (2000, p.3) sentencia que la reparación integral sin instrumentos produce arbitrariedad. Ello conlleva entre otros efectos negativos a:

- No saber que esperar del órgano jurisdiccional, lo cual afecta la seguridad jurídica.

- La determinación de compensaciones sobreestimadas o subvaluadas.
- Variación errática de las sumas indemnizatorias en situaciones similares.

En tal razón, resulta evidente el serio cuestionamiento que afronta, en el derecho comparado, el empleo del principio de compensación integral tratándose del menoscabo moral. Ello supone, un llamado al criterio de equidad de los daños no patrimoniales, con especial énfasis en el daño moral, lo cual igualmente nos plantea la necesidad de atender a las reglas que servirán de base para la cuantificación del daño.

2.1.2. PROBLEMÁTICA EN EL PERU

Es innegable que establecer el monto indemnizatorio por perjuicio moral, debido a su propia naturaleza, es una situación compleja y no resuelta en nuestro país.

Es así que al hacer un breve recuento de los antecedentes de este instituto en nuestra legislación podemos advertir que nuestro ordenamiento civil del año 1852 en su art. 2022, hacia una escueta alusión al daño moral, en materia de injurias, disponiendo que el afectado tenía derecho a pedir una indemnización proporcional a la injuria.

Posteriormente, el código sustantivo de 1936, en su art. 1148 indicaba que el juez, al fijar indemnización, podía tomar en consideración el daño moral irrogado a la víctima. Igualmente, en materia de ruptura de los esponsales, cabía la posibilidad de indemnizar por los daños inmateriales derivados de dicho hecho.

En nuestra normativa civil vigente, tratándose de perjuiciomoral originado de responsabilidad civil por daños, los arts. 1984 y 1985, expresan la obligación de indemnizarlo, teniendo como única directriz la magnitud y el menoscabo producido al afectado o a su familia, debiendo examinarse el nexo de causalidad entre la acción y el menoscabo producido. Asimismo, se distingue en forma diferenciada el perjuicio a la persona y el daño moral. Además, se indica que el monto indemnizatorio genera intereses legales computables desde el momento en que se sucedió el evento dañoso.

De lo expuesto, es de advertir que nuestra actual norma sustantiva no nos ofrece mayores criterios en materia de valoración o determinación del perjuiciomoral derivado de una responsabilidad por daños. Ello, por consecuencia, hace gravosa la tarea de cuantificar este tipo de daños, la cual es dejada a la interpretación del juzgador, en relación al caso en concreto.

Aunado a ello, a nivel doctrinal, existe una creciente preocupación en delimitar al sujeto que debe asumir el costo de este daño. Ello se

fundamenta en la razón de no permitir la excesiva afectación del causante del daño ni el exorbitante enriquecimiento del afectado.

Sobre el particular Bullard G. A. (1991) señala que la compensación alcanza sentido social, si quien debe compensar se encuentra en mejor situación económica que la víctima para asumir el costo del daño. Añade que esto es posible a través de dos mecanismos: Mediante la difusión social del costo del daño o buscando que pague el que más solvencia económica y así no tenga que afrontar sacrificios.

El autor nacional Beltran P., J. (2010, p. 130) agrega que el traslado del costo del daño sólo tendrá objeto si se comprueba la preexistencia de los presupuestos que entraña la responsabilidad civil: el hecho antijurídico, el daño, la relación causal y los criterios de atribución.

En tal sentido, es posible advertir que la doctrina nacional, muestra su preocupación tanto en lo referente a la determinación como a la distribución de la cuantificación del daño. En tanto a nivel jurisprudencial, los jueces peruanos, siguen determinando el quantum indemnizatorio que corresponde a las víctimas afectadas por daño moral, utilizando como única guía, al resarcimiento integral, como principio rector.

No resulta equívoco suponer que esta amplia libertad de actuación de la que gozan nuestros magistrados, viene generando en la práctica, una gran problemática, en la que el establecimiento de montos indemnizatorios por daños extra patrimoniales, -y en particular, por daño moral-, no se encuentran debidamente diferenciados, ni cuentan con fundamentos que justifiquen su estimación en una determinada cantidad.

2.2.HACIA LA APLICACIÓN DELCRITERIO EQUITATIVOEN LA VALORACION DEL DAÑO MORAL

Las experiencias tanto de la jurisprudencia comparada como nacional, dejan en evidencia el error que comenten los tribunales al emplear el resarcimiento integral como única regla, a efectos de la valuación objetiva de los daños. Es así como Aguirre A., R. (2014) califica la labor del juez, como extremadamente subjetiva.

Surge así el imperativo para el juez de aplicar el criterio de equidad y o prudencia. Esta adecuada valoración del daño moral permitirá, según Pinori, A. y Corradi, E. (1998) citado por Buendía D., E. (2014)garantizar un adecuado resarcimiento de los daños efectivamente padecidos.

Se trata pues de resolver el problema compensando lo exactamente perdido, pero considerando, las absolutas limitaciones que se

pueden observar al cuantificar del daño. Al respecto, la legislación comparada nos ofrece ejemplos de cómo se ha venido incluyendo el criterio equitativo dentro de las normas sobre responsabilidad civil, a efectos de valorar el resarcimiento de daños extra patrimoniales.

Un caso particular, lo encontramos en el artículo 1226 del *Codice* italiano, el cual señala que ante la imposibilidad de probarse el perjuicio en una cantidad específica, el juez debe liquidarlo aplicando la valoración equitativa.

En sede nacional, contamos con una norma similar, pero en el libro de obligaciones, así el artículo 1332 del ordenamiento sustantivo dispone que si la reparación del perjuicio no fuese posible de ser probada en su estimación pecuniaria precisa, deberá ser fijado por el juez con criterio de equidad.

Esto no exime al perjudicado de realizar algún tipo de aporte probatorio, aunque sea el más mínimo, ya que no se podría cuantificar el daño que ni siquiera se ha intentado demostrar.

2.2.1. ELEMENTOS A TOMAR EN CUENTA EN LA APLICACIÓN DEL CRITERIO EQUITATIVO

Las referencias doctrinales, legislativas y jurisprudenciales antes desarrolladas, contrastadas con nuestra realidad nacional, nos permiten establecer la necesidad de incluir en nuestra legislación algunos elementos objetivos para la cuantificación equitativa del daño moral. Entre ellos, los más relevantes son: a) la

trascendencia del acto que crea la obligación de reparar; b) la persona que padece en su ánimo interno; c) las condiciones económicas, sociales y personales de las partes; d) El nexo de parentesco, de casados, de convivencia que posea la víctima; e) El grado de sensibilidad de la persona afectada con el daño.

Criterios de esta naturaleza tienen una condición objetiva, y permitirían a nuestros tribunales, arribar al cálculo de un cuántum indemnizatorio más aproximado al real y en justicia.

Como señala Franzoni, M. (2010) citado por Buendía D., E (2010) la función compensatoria se orienta en lo posible a recomponer la integridad de la persona afectada, colocándola en una situación similar a la anterior al evento dañoso.

A continuación, desarrollamos algunos de los citados criterios valorativos continuación:

a) La trascendencia del acto

Supone tomar en cuenta el nexo que existe entre el acto que crea la obligación de reparar y el daño. Sobre el particular, Pretelli, P. (1998) citado por Buendía D., E. (2014, p. 175) refiere que la jurisprudencia italiana, a efectos de calcular el monto indemnizatorio, ha tomado como referencia el vínculo de la proporcionalidad entre los alcances del sucesogenerador y el sujeto que soporta los padecimientos.

A este efecto se considera dentro del examen de los hechos, los criterios de imputación como son la intensidad del dolo y la gradualidad de la culpa. Tenemos entonces que, este criterio de valoración se encuentra en función al grado de afectación que produce el hecho generador.

b) La persona que padece en su ánimo interno

Pretelli, P (1998) citado por Buendía D., E. (2014), fundamenta este criterio como una obligación de concretar de la manera más exacta y objetiva posible la función resarcitoria. A este efecto, la compensación se ve desprovista de toda finalidad sancionadora en contra del causante del daño, y más bien se concentra en la satisfacción de la víctima mediante la asignación de una adecuada compensación.

c) Las condiciones económicas, sociales e individuales de las partes

La adopción de este criterio parte de la premisa que la obligación de reparar civilmente cumple una función punitiva y de satisfacción. Así, el monto resarcitorio que fijen los magistrados, se encontrara en proporción a la conducta que se quiere castigar, pero también atiende a un criterio subjetivo, en función a la naturaleza individual

del perjudicado que sufre el daño. Ello obliga a realizar un examen de su estado emocional, así como su condición social y profesional.

Sobre el particular, Pretelli, P (1998), citada por Buendía D., E. (2014,) indica que este criterio generalmente se adopta a efectos de resarcir los rasgos y cualidades psicológicas de quien se ha visto vulnerado en su buena reputación, imagen, honorabilidad, etc.

d) **La relación parental**

Con el deceso de la víctima, el perjuicio moral se hace extensivo a su familia, por lo que su estimación será la consecuencia de la conjunción entre el daño sufrido y el nexo familiar que une al beneficiado con la víctima. Dichas vinculaciones según Pretelli, P (1998), citada por Buendía D., E. (2014,) están dadas por el parentesco, el status de casado o de conviviente; asimismo, agrega que en esta valoración también confluyen aspectos como los años de vida del perjudicado y su aporte económico a la familia.

Así por citar un ejemplo, la suma de la reparación debería ser más alta tratándose de la pérdida de los padres antes que de los hermanos, más aún si al momento del fallecimiento, los hijos debido a su minoría de edad, se encontraban en relación de dependencia económica respecto de la víctima.

e) **El grado de sensibilidad de la persona afectada**

La incorporación de este criterio valorativo viabilizaría la obtención de una suma indemnizatoria tendiente a suplir la aflicción injustamente causada a la víctima, siempre que la misma se encuentre suficientemente probada.

A partir de ello Pretelli, P (1998), citada por Buendía D., E. (2014,), es del parecer que si la víctima muestra una actitud impasible frente al evento dañoso, ello imposibilita al juez de valorar a la sensibilidad como una pauta a fin de determinar una suma indemnizatoria. Asimismo, recomienda que su aplicación se verifique bajo estándares de prudencia a efectos de evitar los excesos que supondrían el "victimizar" aún más a la víctima, o, "sancionar" aún más al responsable.

2.2.1.2. DEBIDA MOTIVACION

Habiendo desarrollado algunas de las principales pautas objetivas y de equidad que deberían tomarse en cuenta a efectos de establecer el monto indemnizatorio del daño, el autor Buendía D., E (2014) con total acierto resalta la ineludible obligación de los jueces de hacer efectivo su deber de motivación a efectos de fundamentar el o los criterios que considera aplicables al caso en concreto.

Al respecto Franzoni, M. (2010) citado por Buendía D., E. (2014) sostiene que la facultad discrecional de la que gozan los jueces no es sinónimo de arbitrariedad, por eso al aplicar los criterios de equidad no los exime de la obligación de justificarlos como si fueran una prueba más en el proceso.

LOS BAREMOS COMO METODO DE CUANTIFICACION DEL DAÑO MORAL POR ACCIDENTES DE TRANSITO

1. LOS BAREMOS – CONCEPTO

El vocablo “baremo” debe su origen al ilustre matemático francés Francois Barrème, quien en su libro *Barrème Universel* utiliza por primera vez tablas matemáticas prácticas, para evitar cálculos complicados en el ámbito monetario, de allí que con el uso y la costumbre a cualquier tabla matemática de manera genérica se le denominaba *barème*, que al idioma castellano devino en la palabra “baremo”.

Según Cabanellas, G. (2003) otros significados que se le asignan al término baremo son el de libreta o lista de cálculos, a veces se utiliza como sinónimo de arancel o tarifa. Este vocablo se encuentra admitido por la Academia, aunque fue tildado de galicismo con anterioridad.

Chaname O., R. (2012, p. 113) lo define como cuantía de indemnización, cantidad a tanto alzado, sobre todo en cuestiones laborales.

Otro significado que le asigna es el de conjunto de normas establecidas convencionalmente para evaluar la valía personal, la soberanía de empresas, entre otros.

Para Pintos A., J. (2000, p. 259), el baremo hace alusión al uso de matrices donde los montos por el daño indemnizable se obtienen en función a determinadas variables preestablecidas.

A efectos de la presente investigación, sostenemos que los baremos son sistemas de valores, establecidos en forma organizada, a efectos de cuantificar económicamente diversos daños, generados casi siempre en el campo civil y laboral. Estos instrumentos son de carácter complementario, pues sólo se recurre a ellos cuando no es posible la restitución integral, como sucede tratándose del daño moral.

2. DEBATE EN TORNO AL USO DE BAREMOS

En los sistemas de responsabilidad civil, se discute la pertinencia del empleo de baremos. Dentro de los principales argumentos de los opositores, tenemos:

- No hay necesidad de baremos oficiales, cuando la realidad estadística de un país refleja que la solución de controversias

sobre indemnización, mayoritariamente se resuelve por autocomposición. Aguirre A., R. (2014), señala como ejemplo el caso de Alemania y Bélgica, donde los baremos sólo cumplen una función orientadora si la controversia se judicializa. Sin embargo esta realidad socio jurídica no corresponden al caso de nuestro país donde nuestra sociedad es de tendencia litigiosa.

- Los baremos pueden llegar a quebrantar el fundamento de la igualdad, al establecer montos similares para casos dispares. Al respecto Aguirre A., R. (2014), plantea como ejemplo el caso de dos personas que fallecen como resultado de un evento dañoso y como reparación por perjuicio moral sus descendientes, en ambos casos, percibirán la misma suma dineraria sin considerar las rentas y años de vida de las víctimas, de forma diferenciada.
- La utilización de los baremos trasgrede el fundamento de la reparación integral, dado que no se otorga una indemnización total del daño. Sobre el particular Manzanares C., M. (2008), citada por Aguirre A., R. (2014) precisa que en la normativa sustantiva, la reparación debe ser plena, y se debe procurar en lo posible restablecer la situación preexistente al evento dañoso.
- Los baremos carecen de fundamento científico que respalde su precisión y validez.

3. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN EN LOS SINIESTROS AUTOMOVILISTICOS

En la producción de siniestros viales se advierte una fuerte incidencia de víctimas con consecuencias mortales o daños corporales generalmente irreversibles, todo lo cual anula o reduce la capacidad del individuo para disfrutar de los bienes y servicios que el dinero le permite adquirir. Así por ejemplo, imaginemos el caso de Jorge, un joven de 25 años, que a raíz de un accidente automovilístico pierde sus 2 extremidades inferiores, así como la posibilidad de gastar dinero, y, sobre todo de disfrutar al hacerlo. En palabras de Aguirre A., R. (2014, p. 186-187) tenemos que “el accidente ha desplazado a la víctima desde su función histórica de utilidad a otra inferior cuya utilidad marginal es menor”.

Ante este hipotético descrito, nuestra normativa vigente, ofrece como respuesta el principio legal de reparación integral, dejando al libre arbitrio del juez, la determinación de una suma indemnizatoria, pero sin contar con las herramientas necesarias para hallar una solución razonable.

Es por ello que deviene en necesario el establecimiento de baremos como posible solución para compensar todos los perjuicios padecidos por la víctima o de ser el caso, por su familia.

A continuación, señalamos algunas pautas justificatorias para la aplicación de baremos en nuestra estructura de reparación por daños:

- Se erige en un método técnico, efectivo y muy versátil en el cálculo de los daños extrapatrimoniales, ya que a efectos de estimar el dolor, la indignación, la pena, el sufrimiento, o el valor de un miembro corporal ofrecen una gama de conceptos estimativos como la edad, los ingresos u otros aspectos subjetivos, que son valorados por los jueces bajo un sistema de puntos o márgenes, a efectos de optimizar el resultado del cálculo integral de todos los daños producidos a la víctima.
- Evita la arbitrariedad en las decisiones judiciales, pues obliga a los magistrados a establecer un monto indemnizatorio, partiendo de parámetros preestablecidos por peritos especializados en valuación del daño y su implicancia en la subsistencia de la víctima. Es decir son respaldados por un fundamento científico, del que adolecen las decisiones judiciales.
- La estructura diferenciada de los baremos permite separar en categorías distintas a los daños patrimoniales de los extrapatrimoniales, lo que coadyuva a valorar el daño en toda su magnitud y al restablecimiento –en lo posible- de los aspectos que en forma independiente, lo conforman.

- Es una herramienta eficaz para descongestionar la carga procesal de los juzgados y facilitar la labor de los jueces, quienes tienen la confiabilidad de resolver sus causas en menor tiempo aplicando las tablas y valores establecidos por especialistas en daños.
- Genera mayor predictibilidad, pues permite a las partes involucradas en el evento dañoso, tener una estimación aproximada y antelada respecto al valor del quantum indemnizatorio que corresponde al caso concreto, evitando que se demanden y/o asignen sumas muy diminutas o demasiado onerosas.
- Contribuyen a la economía y celeridad procesal, al disminuir los costos de gestión que suponen a la actividad jurisdiccional, la tramitación de las causas civiles de reparación por daños, así como la resolución de la controversia en menor tiempo, ya que el juez de antemano sabe lo que tiene que hacer, provocando un mecanismo reiterativo en cada caso concreto, lo que inclusive puede generar, a la postre, una cultura de autocomposición.
- Es un método flexible, y por lo tanto puede modificarse de acuerdo al avance social, científico y económico de cada país que los aplique. Así, Aguirre A., R. (2014) plantea como ejemplo que si ya existiera implementados baremos por la merma de una extremidad superior, este coste no es inmutable, pues, el avance de la medicina y la tecnología, pueden ofrecer con el tiempo soluciones terapéuticas y

rehabilitadoras para la víctima, con lo cual aplicando técnicas de objetivación y cuantificación, esta tabla podría estar sujeta a variación.

- Tiene un efecto preventivo, pues las sentencias que se dictan utilizando baremos, se convierten en una suerte de mensaje que el sistema judicial envía a los causantes potenciales de daños, constituyéndose en un efecto ejemplificador.
- Genera seguridad jurídica y credibilidad en el servicio de justicia, pues es una decisiva solución a un problema prioritario que se viene dando a nivel jurisprudencial, como es la disparidad en la estimación de la suma indemnizatoria dentro de las resoluciones judiciales y el descrédito del servicio de justicia.
- Permite organizar de mejor manera la vida en sociedad, puesto que, establecida la compensación bajo pautas correctas, las personas no estarán expuestas a pagar una indemnización que desconocen ex ante.

4. METODO DE UTILIZACION DE BAREMOS

4.1. METODO DEL CALCULO POR PUNTOS

Denominado también *calcul aun point* consiste en una forma de establecer el cuántum indemnizatorio por daños extra

patrimoniales, partiendo del uso de tablas donde se han preestablecido las siguientes categorías:

- a) Daños y condiciones personales de la víctima
- b) Tasa de incapacidad permanente.
- c) Puntos que se asignan por incapacidad
- d) Valor pecuniario por puntos asignados.

Partiendo de la información que ofrece la tabla antes descrita, el juzgador debe realizar una operación matemática, que supone la suma de todos los puntos de incapacidad por la tasa de incapacidad permanente, y multiplicarla finalmente por el valor pecuniario asignado a los puntos arribados.

Al respecto Aguirre A., R. (2014), plantea como ejemplo el caso hipotético de Juan, un joven de 18 años, estudiante de ingeniería civil en una universidad nacional, sin carga familiar y perteneciente a una familia de estándar medio. De otro lado, Pedro, de 45 años de edad, es conductor de camiones de una empresa nueva, tiene una carga familiar de 2 hijos y una esposa desempleada, siendo su salario de S/.1,250.00. Es en ese contexto, Pedro atropella accidentalmente a Juan, ocasionando la mutilación de su pierna derecha, por lo que, para determinar únicamente su lesión corporal, se haría uso de una tabla de cálculo preestablecido, que para el caso concreto comprendería las siguientes valoraciones:

Mutilación de una extremidad inferior:	10 puntos
Años del perjudicado (12-20 a):	4 puntos
Sujeción a la familia:	1 punto
Contravención al proyecto de vida:	2 puntos
Status socioeconómico del perjudicado:	2 puntos
Status socioeconómico del causante:	1 punto

Tenemos entonces que la amputación de la pierna corresponde a la tasa de incapacidad permanente y la suma de los demás componentes se denomina el punto de incapacidad, procediendo a hacer una multiplicación entre ambos factores:

Tabla 1
(Tasa de Incapacidad Permanente) X (Puntos de Incapacidad)

(Tasa de Incapacidad Permanente) X (Puntos de Incapacidad)			
10	X	10	= 100 puntos

Si asignamos un monto ficticio de S/. 1,000.00 para cada punto, la operación de multiplicar la tasa de incapacidad permanente por el total de punto de incapacidad nos dará un resultado de S/.100,000.00 por concepto de reparación por daño corporal.

Aguirre A., R. (2014), no se muestra partidario de este método de valoración, señalando que el mismo es extremadamente técnico

y requeriría de un copiosa cantidad de baremos, lo que a la postre podría dar lugar a confusión entre perjuicio corporal y el menoscabo al ser humano (daño psicológico, biológico, moral, etc.) y/o al patrimonio (ganancia dejada de ganarse y perjuicio emergente).

4.2 METODO DE MARGENES

Este método consiste en preestablecer parámetros o márgenes dentro de los cuales, se deja a la discrecionalidad del magistrado el establecimiento de la suma indemnizatoria exacta. Esto implica que el citado método es de naturaleza vinculante por cuanto los jueces tienen que ajustar su decisión dentro de los límites previamente fijados en los baremos.

Este método no reemplaza la función de administrar justicia, pues los montos objetivos están expresados en márgenes mínimos y máximos, dentro de los cuales el juez ejerce su función jurisdiccional, determinando el quantum indemnizatorio de acuerdo a las circunstancias particulares y a su criterio en general.

Para su funcionamiento se requiere la concurrencia de las siguientes condiciones:

- a) Baremos vinculantes de daños.

- b) La asignación de un margen indemnizatorio pecuniario.

A efectos de establecer las diferencias entre este método de valoración por márgenes y el baremo por puntos, Aguirre A., R. (2014), lo adecúa al caso inicialmente planteado:

Recordemos que en el escenario planteado Pedro atropella accidentalmente a Juan, ocasionando la mutilación de su pierna derecha, por lo que, para determinar únicamente su lesión corporal, se hará uso de una tabla de cálculo preestablecida, que para el presente caso tendrá las valoraciones siguientes:

Tabla 2

TÍTULO

MIEMBROS INFERIORES	MARGEN INDEMNIZATORIO
Pérdida de una pierna (por encima de la rodilla)	S/.60,000 a S/.90,000
Pérdida de una pierna (por debajo de la rodilla)	S/.40,000 a S/.70,000

Así valorando los años de vida de la víctima, su carga familiar y la frustración de su proyecto de vida y, por otro, a la condición económica del causante del daño, el juez dentro del margen otorgado por el baremo, podría asignar una indemnización de S/. 80,000.00.

Los que se muestran a favor del uso de este baremo, ponderan su función orientadora, ya que el juez no se encuentra sujeto a la imposición robótica de un monto indemnizatorio, sino que partiendo de la utilización de criterios subjetivos y guardando los márgenes preestablecidos, puede fijar dicho monto con discrecionalidad judicial necesaria en nuestro contexto social-jurídico.

4.3. METODO DE TARIFACION

Este método presenta similitudes con el método de márgenes en cuanto supone la elaboración de tablas y que las mismas contienen aspectos subjetivos como la edad. Sin embargo, se diferencian en que las tablas establecen un monto definitivo.

Para el funcionamiento de este método se requiere que concurran en su integridad, las siguientes condiciones:

- a) El establecimiento de baremos vinculantes de daños.
- b) El establecimiento de variables subjetivos dentro de los baremos.
- c) La asignación pecuniaria a cada tipo de daño.

Este método es utilizado actualmente en España, siendo la única legislación europea que le otorga un carácter vinculante a sus baremos, conforme a la Ley 30/1995 de cuyo contenido es posible

apreciar una serie de tablas de baremos que calculan los daños extra patrimoniales.

Sobre el particular, el autor Buendía D., E. (2014) señala en referencia a la estimación del perjuicio moral, que en la vivencia española serecoge algunos criterios objetivos como la minoría de edad y la trascendencia del menoscabo que padece la víctima. En cuanto a éste último, y citando a Pintos A., J. (2000) tenemos que es posible establecer la trascendencia del deterioro en función a los siguientes niveles:

1).- solo emocional o anímico; 2) temporal e insignificante (pequeños golpes o heridas menores); 3) temporal menor (infecciones, estancia hospitalaria, fracturas, etc.); 4) temporal mayor (quemaduras, cirugía, daño cerebral); 5) De permanencia menor (privación de extremos de la mano u órganos no invalidantes), 6) permanente considerable (sordera, pérdida de un miembro, ojo, riñón o pulmón); 7) permanente mayor (paraplejía, ceguera, pérdida de dos miembros daños cerebral no grave); 8) permanente grave (tetraplejía, daño cerebral grave, necesidad de asistencia de por vida); 9) la muerte.

A efectos de explicar mejor este método, tomamos como ejemplo el proporcionado por Aguirre A., R. (2014),y aplicando de la legislación española, la primera parte de la Tabla I de indemnizaciones básicas por muerte, que resarcen los daños

morales de los familiares de la víctima conforme al siguiente cuadro detallado.

Tabla 3

Perjudicados beneficiarios de la reparación	Hasta 65 años Euros	De 66 a 80 años Euros	Más de 80 años Euros
Grupo I Víctima con cónyuge Al cónyuge	90.278,048279	67.708,532916	45.139.024140
A cada hijo menor	37.615,854547	37.615,854547	37.615,854547
A cada hijo mayor menores de 25 años	15.046,339185	15.046,339185	5.642,377194
A cada hijo mayor mayor de 25 años	7.523,169592	7.523,169592	3.761,584796
A cada padre haya convivido o no con la víctima	7.523.169592	7.523.169592	
A cada hermano en orfandad y al cuidado de la víctima	37.615,854547	37.615,854547	

5. LOS BAREMOS EN LA LEGISLACION COMPARADA

5.1. EN EUROPA

A nivel internacional, los baremos constituyen la alternativa de solución idónea para poder valorar daños extra patrimoniales.

En Europa, la constitución de la Confederación Europea de Expertos en Valoración y Reparación del Perjuicio Corporal (Ceredoc - por

sus siglas en francés), es un claro ejemplo de la tendencia del continente europeo por uniformizar los criterios de compensación, así como el "valor humano".

Otro aspecto resaltante de la voluntad europea es el de mantener la indemnización integral de los perjuicios económicos y el uso de un baremo único para el caso de reparación de perjuicios no económicos o subjetivos.

Dicho baremo cuenta con la aceptación de todos los estados miembros de la Unión y los conceptos que lo integran se determinaron en el Congreso de Tréveris, el 1 de junio de 2000, convocado por Willi Rothley, Vicepresidente de la Comisión Legislativa del Parlamento Europeo.

El informe del CEREDOC señala que la valoración de los daños tiene como base la perturbación a la indemnidad somática y psicológica objetiva, susceptibles de medición y cuantificación.

La valoración de las alteraciones subjetivas puras, justificables vistas desde una perspectiva médica (existentes, pero no demostrables y por tanto sin posibilidad de cuantificar), solo es posible si se aplica un mismo y único valor o tasa, ya que no se puede graduar lo que no se puede objetivar.

Respecto al citado informe Aguirre A., R. (2014) comenta que las medidas asumidas por el CEREDOC, son la respuesta idónea a

quienes sostienen el inexacto argumento de que no resulta viable el uso de baremos en la valoración de daños extra patrimoniales. Por el contrario, al ser elaborados éstos por especialistas, se constituyen en herramientas eficaces para generar cambios favorables en la estimación de daños.

Empero, es de destacar que sólo en España se hace uso de baremos con fuerza vinculable para las autoridades judiciales, siendo que en los demás países europeos estas tablas sólo son referenciales e inclusive su utilidad ha sido relegada al campo de los seguros.

Ejemplo de ello es Italia donde se emplean otros métodos a parte del baremo, para valorar el daño. Espinoza E., J. (2013), hace referencia al caso de Génova, que regula el daño patrimonial por invalidez laboral del trabajador subordinado y el independiente mediante el artículo cuarto de la Ley Nro. 39 del 26 de febrero de 1977, tomando como referencia a efectos de establecer la indemnización la suma de la remuneración percibida o declarada y cuando la norma dice "*en todos los demás casos*", se interpreta en favor de personas que sufren una invalidez permanente a causa de un daño biológico, derivado de una labor o prestación de un servicio pero que no pueden acreditar sus ingresos (madres de familia, regentes de bienes etc.); en cuyo caso se aplica como monto indemnizatorio la pensión social triplicada.

En el caso de Pisa opera el sistema por puntos, pero tomando en consideración decisiones jurisprudenciales y no tablas preestablecidas. Sin embargo, el procedimiento es semejante al método de baremos.

.EN LATINOAMERICA

La utilización del baremo a efectos de medir el daño, es un concepto nuevo en nuestra realidad latinoamericana, por ello no muchos países lo integran a su sistema jurídico de obligación civil extracontractual.

Dentro de estos ejemplos contados, tenemos como ejemplola legislación argentina, donde por regla general, no existen criterios prefijados para determinar el cuántum indemnizatorio, sino que su estimación es dejada al examen del caso concreto y la discrecionalidad judicial. Sin embargo, existe una excepción en el campo del Derecho Laboral, donde sí se ha establecido una tabla de baremos con la finalidad de facilitar el cálculo de las indemnizaciones por perjuicios generados como consecuencia de percances automovilísticos o trastornos por el ejercicio de actividad profesional.

El sistema jurídico chileno, cuenta con un "Baremo Estadístico de Indemnizaciones de Daño Moral por Muerte", cuyo proyecto estuvo

a cargo del órgano judicial de Chile y la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Concepción en el año 2012. Empero, este instrumento no tiene fuerza vinculante y como tal su utilidad es meramente orientadora, a efectos de guiar a los magistrados al momento de estimar el quantum indemnizatorio por daño moral.

Igual suerte tiene el Baremo Jurisprudencial Estadístico sobre Indemnización del Perjuicio Moral por lesiones derivadas de infortunios laborales. El cual fue el resultado de un segundo convenio suscrito en setiembre del 2015, por el órgano de justicia de Chile la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Concepción, pero esta vez incorporando a la Superintendencia de Seguridad Social. De esta manera la justicia chilena, cuenta en la actualidad con otra guía orientadora a efectos de estimar los daños morales derivados de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.

En todo caso lo resaltante de este experimento es la unión de esfuerzos involucrando la participación académica de estudiantes y profesorado en la construcción de una herramienta de solución a un problema marcadamente presente en la sociedad. Ejemplo que bien podría ser tomado como referencia en sede nacional.

6. LOS BAREMOS EN EL PERU

En el caso peruano, también existe un sistema de tablas, pero relegado al campo de las aseguradoras, al cual Espinoza E., Juan (2013) denomina método tabular. Es así que su utilidad se encuentra prevista en el Decreto Supremo N° 036-2001-MTC,; siendo que su artículo 29 prevé los siguientes parámetros indemnizatorios:

Muerte c/u	:	Cuatro (4) UIT
Invalidez permanente c/u hasta	:	Cuatro (4) UIT
Incapacidad temporal c/u hasta	:	Uno (1) UIT
Gastos médicos c/u hasta	:	Cinco (5) UIT
Gastos de sepelio c/u hasta	:	Uno (1) UIT

Al respecto Buendía D., E. (2014) resalta el mérito de Espinoza, al encontrar una fuente tabular que permite establecer escalas para otorgar el resarcimiento del daño. Sin embargo, es del parecer que el mismo resulta insuficiente para estimar dinerariamente el daño moral.

Efectivamente, nuestra jurisprudencia muestra una seria limitación al no contar con criterios preestablecidos, que permitan tanto a los sujetos procesales como a los jueces, tener una clara estimación respecto a la compensación del daño moral, evitando así que la

arbitrariedad se apodere de la decisión del magistrado al fijar el quantum indemnizatorio por dicho daño.

Esta problemática en relación a la arbitrariedad jurisdiccional, se aprecia en las diferentes sentencias producidas por nuestro Poder Judicial, en aplicación de la norma sustantiva civil. Ello ha devenido en un rotundo fracaso al intentar crear elementos o datos importantes para estimar pecuniariamente el menoscabo al ámbito interno de la persona. El fracaso de estos intentos radica en la carencia de criterios uniformes, lo que a la postre hace impredecibles los resultados.

Asimismo, en muchas de ellas se advierte la falta de una debida motivación que sustente los motivos que han llevado a establecer un determinado monto indemnizatorio.

Otro aspecto negativo es que los magistrados peruanos tampoco requieren acreditar el menoscabo al ámbito interno a efectos de cuantificarlo, bastándoles la existencia de la lesión o perjuicio extra patrimonial para establecer un quantum sin criterio que nos permita establecer el porqué de dicho monto.

Por otro lado, el abogado peruano, en el contenido de sus demandas no disgrega, ni fundamenta y en muchos casos, ni siquiera ofrece prueba respecto del daño moral.

Al respecto Linares A., D. (s.a.) en su obra señala que en la indemnización por muerte de una persona, se dan diversidad de montos que oscilan entre los S/. 1,000.00 y los S/. 150,000.00. Así, dependiendo del Juzgado, una lesión puede ser estimada por un monto mayor al fijado por la muerte de una persona, lo que además de arbitrario, genera incertidumbre.

Por su parte Espinoza E., Juan (2013), señala que la estimación en dinero del perjuicio interno en materia Laboral fijadas en sentencias oscilan entre S/.8000.00 y S/.30,000. En materia penal, no se discrimina el concepto por daño moral. En materia civil, un juez valora, sin mayor fundamento, la falta de un ojo en S/.20,000 y una lesión producida por acción del fuego entre las piernas de una ama de casa en S/25,000.00.

Queda claro entonces que en más de 30 años de entrar en rigor nuestro Código Civil, donde se delega en la facultad discrecional la fijación del monto indemnizatorio del daño moral por responsabilidad extracontractual, resulta evidente que aún no se construye jurisprudencialmente criterios valorativos objetivos uniformes que permitan la predictibilidad de esta compensación económica. Este hecho pone en evidencia la necesidad y urgencia de adoptar un sistema de baremos con conceptos preestablecidos que faciliten ésta estimación, considerando elementos variables,

pero también haciendo referencia a valores centrales como pueden ser la vida, la edad, o la intensidad del daño, entre otros.

2.1 MARCO CONCEPTUAL:

- **Accidente.**-En el lenguaje jurídico, es todo hecho que ocasiona una lesión, parte de un hecho librado a la eventualidad que modifica el orden natural de las cosas. En el derecho penal, cuando no es previsible carece de consecuencias jurídicas en materia civil sólo puede provocarlas cuando el obligado ha tomado a su cargo el caso fortuito. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Accidente de tránsito.**-Es aquel que se genera en las rutas o parajes públicos a expensas de los sujetos que se desplazan por ellos, y sus manifestaciones más frecuentes son la colisión de automotores o el arrollamiento por parte de éstos a los transeúntes. Se trata de un accidente cuya magnitud ha ido en aumento debido al desarrollo de las urbes, a la multiplicación de automotores que se desplazan por las ciudades y carreteras, así como por el incremento de su aceleración y potencia.
A todo ello habría que agregar, asimismo, la imprudencia o la impericia frecuentes de peatones y conductores. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Acción.**-Derecho a obtener una sentencia justa (Bulow), es decir, el derecho a promover la acción de justicia a fin de obtener resolución judicial conforme a derecho. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Automóvil.**- Que se desplaza por sí mismo. Dicese especialmente de los automotores que pueden ser guiados para circular por una vía pública y tienen un motor, generalmente de combustión interna o eléctrica, que los propulsa. Real Academia Española (2018)
- **Baremo.**- tabla de graduaciones determinado para estimar las lesiones derivadas de eventos infortunados o padecimientos en la salud, merecimientos personales, capacidad adquisitiva de los negocios, etc. Cuaderno de tablas de cuentas ajustadas. Listadotarifado. Real Academia Española (2018)
- **Culpa.**-(Derecho Civil) Actitud de una persona que por negligencia, imprudencia o mala voluntad no respeta sus compromisos contractuales o su obligación de no irrogar daño alguno a otro (culpa civil, denominada también culpa delictual o cuasidelictual). Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Cuantificar.**-Expresar es números la medida o proporción de algo. Expresar en forma clara y detallada la cuantía dentro de expresiones sintácticas cortas. Expresar la cantidad, el número o el grado de lo designado mediante un elemento gramatical. Real Academia Española (2018)

- **Culpa Extracontractual.-** (Derecho Civil) Hecho ilícito voluntario, pero no intencional, el cual supone la intervención de una voluntad que no deseaba el resultado dañoso. V. Delito civil. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Daño.-** Se entiende de dos formas diferentes: 1) En su extensión lata, habrá daño en la medida que se lesione cualquier derecho subjetivo; 2) En su acepción restringida, la lesión debe recaer sobre ciertos derechos subjetivos, patrimoniales o extrapatrimoniales, cuyo menoscabo genera en determinadas circunstancias una sanción patrimonial. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Daño Moral.-** Menoscabo en el plano sentimental que ofrece dificultades para su estimación dineraria. Consiste en el desmedro o desconsideración que el agravio pueda causar en el perjudicado, o los dolores físicos, la aflicción moral, el desasosiego o cualesquiera otra contrariedad o conflicto como resultado del hecho perjudicial. En igual sentido, el agravio moral es el padecimiento de la persona por la perturbación en su seguridad personal, o por la herida en sus afecciones legítimas, o el experimentado en el disfrute de su patrimonio. En concreto, menoscabo moral involucra la totalidad de padecimientos o aflicciones que se sufren, al margen de repercusiones de orden patrimonial.
Ello no implica restablecer una situación patrimonial que permanece inalterable, por el contrario, busca reestablecer el

estado anímico del perjudicado, otorgándole la posibilidad de colmar o compensar con recompensas reconfortantes los pasados pesares. Dolor con placer se paga. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Daño Punitivo.**-monto dinerario reconocido por el juzgador que supera el fijado por resarcimiento del perjuicio, en situaciones en que el hecho causante de la lesión se encuentre envuelto en eventualidades especialmente ultrajantes, vejatorias o penosas para la víctima. Viney, Genevieve. *Traité de Droit Civil, Les obligations. La responsabilité: effets.* LGDJ, París, 1988
- **Dolo.**-El dolo es un elemento personal de asignación (actitud, intención). Tiene distintas acepciones que pasamos a exponer:
 - 1) como vicio de la voluntad se trata del dolo-engaño: acción dolosa para conseguir la ejecución de un acto, es toda aseveración de lo simulado o disimulación de lo verdadero, cualquier artificio, astucia o maquinación empleado para dicha finalidad. Significa que un individuo induce a yerro a otro, destruyendo de esta manera su voluntad jurídica, 2) como elemento del delito civil es el hecho ilícito cometido "a sabiendas y con intención de dañar". Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Hecho Ilícito.**-Dentro de la calificación de los hechos jurídicos, son hechos ilícitos los hechos jurídicos humanos voluntarios ilícitos.

Por ser hechos humanos se los denomina acto, que por su disconformidad con el ordenamiento jurídico, son ilícitos. Comprenden dos categorías tradicionales: delitos y cuasidelitos. Los primeros se ejecutan con intención; mientras en los segundos está presente la culpa como elemento subjetivo.

Se han multiplicado los daños como resultado de la magnitud potencial de los perjuicios a cuya exposición nos encontramos dentro de la sociedad industrial de nuestros días; la proliferación del empleo de máquinas más complejas, tanto en el trabajo como en casa nos transforma en víctimas latentes de daños que no hubieran podido ser imaginados pocas décadas atrás. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Indemnización.**-Resarcimiento económico del daño o perjuicio causado. | Suma o cosa con que se indemniza. | En general, reparación. | Compensación. | Satisfacción. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Juicio.**-Juicio, en sentido propio, es la acción y efecto de juzgar, operación sustancial de la jurisdicción, consistente en decir el Derecho en el caso concreto.

En sentido amplio e incluso legalmente, el término juicio es equivalente de procedimiento. "Juicio" presenta una afinidad directa con el aspecto central de la jurisdicción, mientras que el término "proceso" semánticamente es más cercano a la idea

de sucesión de actos, jurídicamente regulados, que parece instrumental del juicio. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Obligación.**-En derecho privado, vínculo jurídico según el cual uno o varios sujetos predeterminados se obligan a dar, hacer o no hacer algo a favor de otro, en virtud de un contrato, cuasicontrato, hechos ilícitos o la ley. En sentido restringido es el nexo jurídico entre personas determinadas, en virtud al cual una persona deudora es intimada por la persona acreedora a efectos de que cumpla con una prestación, siendo responsable, si deja de cumplirla, con su patrimonio". Para otros autores, es una relación jurídica en virtud de la cual una persona (acreedor) tiene la facultad de exigir de otra (deudor) un determinado comportamiento positivo o negativo (prestación), la responsabilidad de cuyo cumplimiento afectara, ultimadamente a su patrimonio". Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Órgano Jurisdiccional.**-Compuesto por los juzgadores y tribunales que integran el proceso judicial. Real Academia Española (2018)
- **Peligro.**- Posibilidad apremiante de que ocurra alguna desgracia. Espacio o circunstancia en que acrecienta la inminencia del daño. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Perjuicio.**-Genéricamente, mal. | Lesión moral. | Daño en los intereses patrimoniales. | Deterioro. | Detrimento. | Pérdida. | En sentido técnico estricto, la ganancia lícita dejada de obtener o

los gastos que ocasiona una acción u omisión ajena culpable o en el que medie dolo (v.), perjuicio efectivamente ocasionado en el ámbito patrimonial preexistente que obliga a la reparación. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Proceso.**-Instrumento esencial de la jurisdicción o función jurisdiccional del Estado, conformado por una seriación o sucesión de actos tendentes a aplicar o realizar el Derecho en un caso concreto.

El proceso comprende actos de alegaciones sobre hechos y sobre el derecho aplicable y probanzas, que posibilitan la expedición de una resolución judicial y se practican con vistas a ella. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Reparación.**-pago de una cantidad dineraria, en concepto de indemnización de daños y perjuicios.

Se suele hablar de reparación civil, para diferenciarla de la condena penal por el mismo hecho cuando implica delito.

Arreglo de daño. | Compostura. | Satisfacción o desagravio por ofensa o ultraje. | Indemnización. | Resarcimiento. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Responsabilidad Civil.**-obligación de resarcir por mediar los siguientes presupuestos: 1) una acción u omisión antijurídica; 2) un daño; 3) culpa o negligencia atribuible al que realiza el acto, y 4) nexo causal entre la acción u omisión y el resultado dañoso. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Responsabilidad Extracontractual o Aquiliana.-** [DCiv] Responsabilidad que tiene por origen los actos u omisiones ilícitos. Supone la creación de un evento dañoso para un sujeto al haberse vulnerado el deber genérico de no hacer daño a nadie. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Responsabilidad Directa.-** Imposición hecha a la persona causante del daño y es siempre una responsabilidad por hechos propios. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Responsabilidad Indirecta.-** Se produce si se obliga al resarcimiento a otra persona que no es agente productor del hecho u omisión dañoso, y por hechos ajenos. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Responsabilidad Objetiva.-** Frente a la tradicional responsabilidad civil que exige como requisito la culpa o negligencia del responsable, en la actualidad prosperan las tesis que defienden la responsabilidad objetiva o responsabilidad por riesgo, donde lo único requerido es que en forma concurrente coincidan los demás requisitos (acción, nexo causal y daño) sin necesidad de imputar una actuación dolosa al culpable. Lo que se busca es dar protección a los afectados por aquellas labores o acciones que involucren cierto riesgo aunque no medie culpa en el causante del hecho dañoso. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Responsabilidad Subjetiva.-** Es la responsabilidad de quien produce el evento dañoso. En general, se considera que

la responsabilidad extracontractual se origina de un evento no sólo ilícito sino también culpable; es decir, que el agente productor del hecho dañoso ha incurrido en una conducta negligente o culpable. De ahí que la responsabilidad civil extracontractual desde una perspectiva subjetivista, o basada en el fundamento de la voluntad del accionar, se le conozca también como responsabilidad por culpa. Esta no es consecuencia del resultado sino del conocimiento que se pueda tener, previo a la realización del acto, de su carácter ilícito. De todas formas, quien incurre en la ilicitud responde siempre del daño, con independencia del grado de negligencia. Enciclopedia Jurídica (2014).

- **Riesgo.-**Teoría del riesgo (derecho de la responsabilidad). Sistema que funda la responsabilidad civil en la circunstancias de que quien obtiene un provecho material o subjetivo de una labor o acción tiene que soportar sus consecuencias perjudiciales para los terceros; esta teoría rechaza la culpa común, condición de la responsabilidad civil. Enciclopedia Jurídica (2014).
- **Valuación del daño.-**En materia de daños indemnizables (Ver Gr., Cuasidelitos), comprobada su preexistencia, es menester a continuación fijar su valoración pecuniaria, sea por convenio, por imperio de la ley o por mandato judicial:
 - A) la valuación es convencional cuando se práctica de común acuerdo por el damnificado y el responsable. Tal convenio, generalmente, comprende una transacción en

cuanto a las pretensiones extremas de ambas partes, se aminora convencional y recíprocamente. También es convencional la valuación anticipada del daño futuro que se hace mediante una penalidad, para el caso de incumplimiento de la obligación, el deudor se somete al pago de una prestación cualquiera en beneficio de un acreedor o de un tercero.

B) la valuación del evento dañoso se realiza por imperio de la ley, cuando la norma fija la cuantía de la indemnización debida al acreedor, o los topes máximos o mínimos según el caso. Ejemplo típico es la ley de accidentes del trabajo que fija para la indemnización por muerte una suma determinada; también está determinado por ley el monto de la indemnización por despido.

C) judicial. A falta de convención de las partes o de ley, los daños y perjuicios son evaluados por el juez. El magistrado debe ajustarse a las pruebas producidas por las partes y fijar conforme a ellas el monto. En caso de que resulten probados los daños, pero no su monto, el juez puede fijarlo prudencialmente.

Frecuentemente los jueces se valen del dictamen de peritos para una mejor valuación de los daños. Enciclopedia Jurídica (2014).

III. METODO

3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Tipo de Investigación: El presente trabajo corresponde a una **investigación básica**, lo que significa que tiene por finalidad obtener un conocimiento basado en el conocimiento mismo, de tal modo que, busca ampliar y profundizar cada vez el concepto que tenemos de la realidad, a fin de construir un saber científico (Cazau, 2006, p.18).

En otras palabras, la finalidad de una investigación básica se centra en exponer novísimas teorías o replantear las existentes, es así que se lograría acrecentar los saberes científicos o filosóficos; sin embargo, ello no implica contrastarlos con algún aspecto práctico.

Nivel de Investigación: Es explicativa. Según Hernández *et al.* (2014, p. 98), este nivel “está dirigido a responder por las causalidades de los hechos y fenómenos físicos o sociales”.

3.2. POBLACION Y MUESTRA

Se trabajó con un muestreo intencional, que estará conformado por:

Tabla 4

Muestra

PROFESIONAL	N°	%
Jueces	10	11
Especialistas	10	11
Abogados	60	67
Especialistas de las aseguradoras	10	11
	90	100

- 10 Jueces que forman el 11 % de la muestra.
- 10 Especialistas que forman el 11 % de la muestra.
- 60 abogados que forman el 67 % de la muestra.
- 10 Especialistas de las aseguradoras que forman el 11 % de la muestra.

3.3. Operacionalización de Variables:**Tabla 5****Operacionalización de variables**

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES
ACCIDENTE DE TRÁNSITO	Vehículo	- Bien mueble - Factor de riesgo - Medio de transporte - Propulsado
	Vía pública	- Espacio común - Circulación vehicular - Tránsito peatonal - Regulación normativa
	Factor Humano	- Responsable - Víctima - Terceros

		- Autoridades
	Accidente	- Súbito - No premeditado - Violento - Lesivo
DAÑO MORAL	Antijuridicidad	- Norma imperativa - Contravención - Sanción
	Lesión	- Agravado - Responsable - Compensación
	Causalidad	- Daño concreto - Relación causa- efecto - Deber de indemnizar
	Factores de atribución	- Dolo - Culpa - Bien riesgoso - Actividad peligrosa

3.4. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

- **De los instrumentos:**

- **Encuesta para medir la variable (X): Accidentes de tránsito:** La variable de estudio estuvo formada por 4 dimensiones: Accidentes, vehículo, factor humano y la vía pública, con 32 preguntas de alternativas tipo Likert.
- **Encuesta para medir la variable (y): valoración objetiva del daño moral:** La variable de estudio estuvo formada por 4 dimensiones: Antijuridicidad como presupuesto de daño moral, lesión como presupuesto de daño moral, causalidad como

presupuesto del daño moral y los factores de atribución como presupuesto del daño, con 32 preguntas de alternativas tipo Likert.

4.Totalmente de acuerdo

3. De acuerdo

2.En desacuerdo

1.Totalmente en desacuerdo

- **Validez y confiabilidad de los instrumentos de recolección de datos:**

- **Para determinar la validez,** Se tomó una prueba piloto a 10 personas Obteniendo el siguiente resultado:

Tabla 6

ESTADÍSTICOS DE FIABILIDAD	
Alfa de Cronbach	N° de elementos
0.894	2

El resultado refiere que las encuestas son confiables en un 89,4 %.

- **Para determinar la confiabilidad:** Se ha llevado a cabo el análisis de la prueba, RIT CORRELACIÓN ÍTEM ,– TOTAL; sobre el valor mínimo esperado (0.2), siendo los resultados mayores al mínimo esperado, ***por lo tanto las encuestas son válidas y confiables.***

3.5. PROCEDIMIENTOS

Dentro de los procedimientos aplicados tenemos:

- Análisis bibliográfico.
- Selección de la muestra.
- Elaboración y validación de las encuestas.
- Trabajo de campo.
- Análisis estadístico.

3.6. ANALISIS DE DATOS

En el trabajo se empleó el método analítico que según Ruiz (2007) consiste en la desmembración de una totalidad, aislando cada parte o elemento para someterlo a observación, analizando sus causas, naturaleza y efectos.

Del mismo modo se utilizó el método deductivo que según Garcés (2000) consistió en utilizar los contenidos de las teorías demostradas como científicas en la explicación del objeto que se investiga.

IV. RESULTADOS

4.1 RESULTADOS DESCRIPTIVOS DE LAS VARIABLES DE ESTUDIO

4.1.1 Descripción de los resultados de la variable: Accidentes de Tránsito

Presentamos los resultados en un primer momento por dimensiones y posteriormente el resultado total de la variable.

a. Descripción de los resultados por dimensiones:

1. Dimensión: Vehículo

Tabla 7

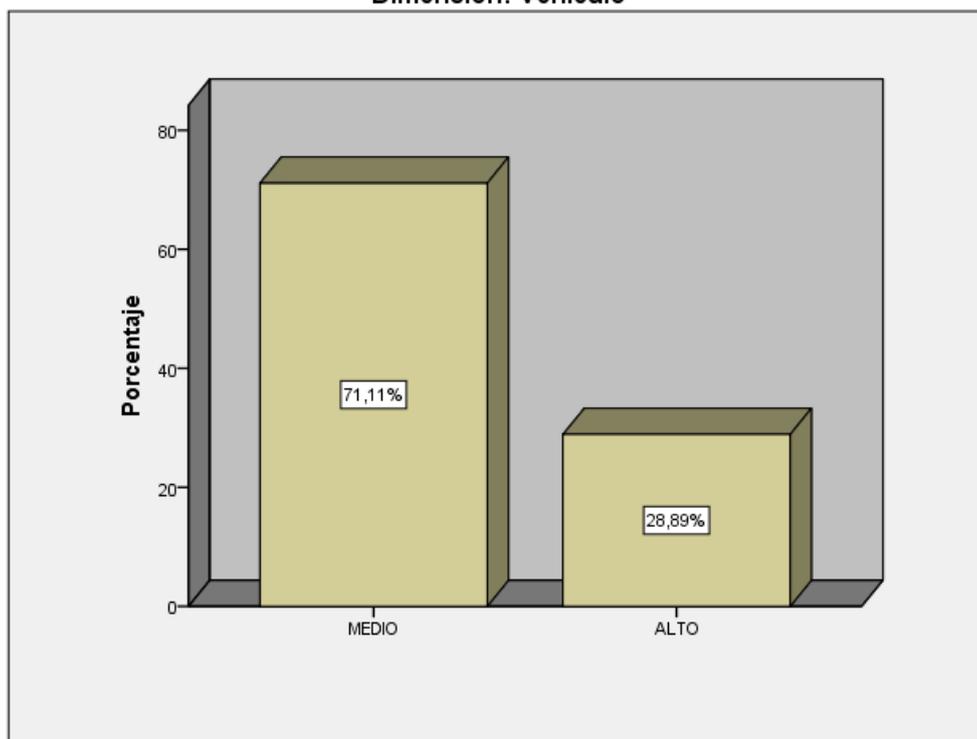
Dimensión: Vehículo

Dimensión: Vehículo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	64	71,1	71,1	71,1
ALTO	26	28,9	28,9	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 3

Dimensión: Vehículo



Observamos que el 71,1% de los encuestados muestran un nivel medio y el 28,9% alcanza el nivel alto, de la Dimensión: Vehículo.

2. Dimensión: Vía Pública

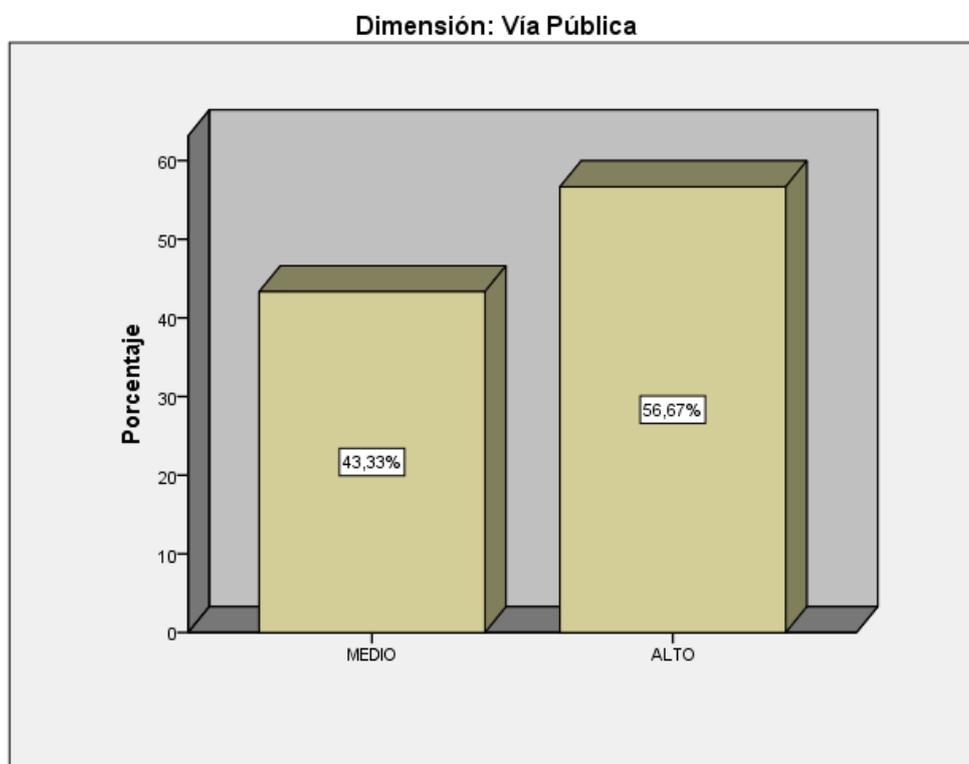
Tabla 8

Dimensión: Vía Pública

Dimensión: Vía Pública	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	39	43,3	43,3	43,3
ALTO	51	56,7	56,7	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 4



Observamos que el 43,3% de los encuestados muestran un nivel medio y el 56,7% alcanza el nivel alto, de la Dimensión: Vía Pública.

3. Dimensión: Factor Humano

Tabla 9

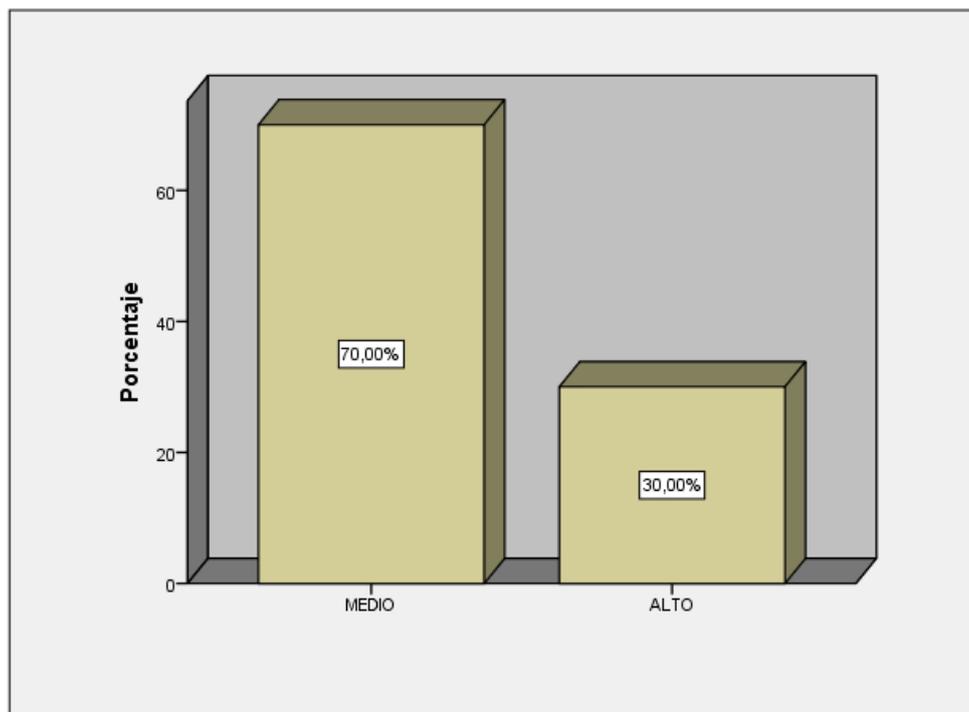
Dimensión: Factor Humano.

Dimensión: Factor Humano	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	63	70,0	70,0	70,0
ALTO	27	30,0	30,0	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 5

Dimensión: Factor Humano



Observamos que el 70% de los encuestados muestran un nivel medio y el 30% alcanza el nivel alto, de la Dimensión: Factor Humano.

4. Dimensión: Accidente

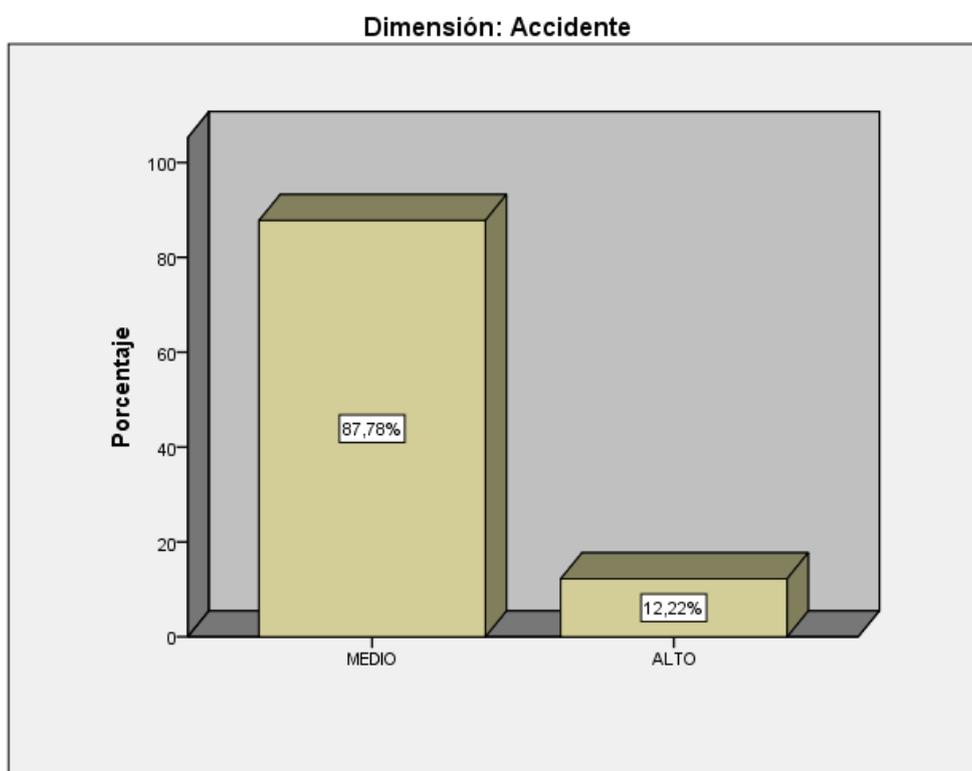
Tabla 10

Dimensión: Accidente.

Dimensión: Accidente	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	79	87,8	87,8	87,8
ALTO	11	12,2	12,2	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 6



Observamos que el 87,8% de los encuestados muestran un nivel medio y el 12,2% alcanza el nivel alto, de la Dimensión: Accidente.

b. Resultado total descriptivo de la variable: Accidentes de Tránsito

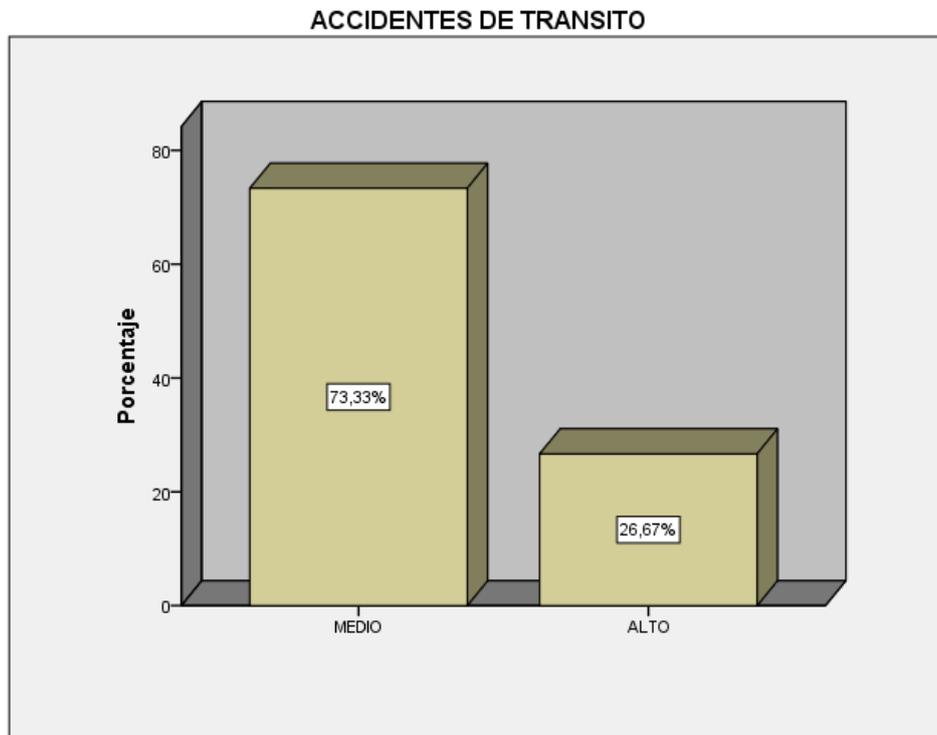
Tabla 11

Accidentes de Tránsito

ACCIDENTES DE TRANSITO	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	66	73,3	73,3	73,3
ALTO	24	26,7	26,7	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 7



Observamos que el 73,3% de los encuestados muestran un nivel medio y el 26,7% alcanza el nivel alto, de los accidentes de tránsito.

4.1.2 Descripción de los resultados de la variable: Valoración

Objetiva del Daño Moral

Presentamos los resultados en un primer momento por dimensiones y posteriormente el resultado total de la variable.

a. Descripción de los resultados por dimensiones de la variable: Valoración Objetiva del Daño Moral

1. Dimensión: Antijuridicidad

Tabla 12

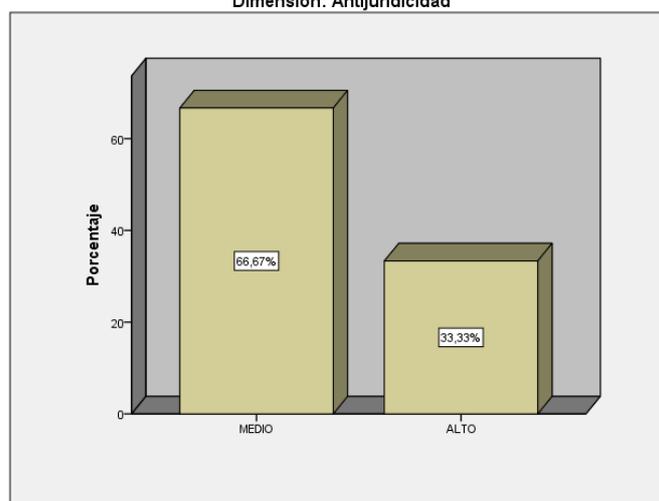
Dimensión: Antijuridicidad

Dimensión: Antijuridicidad	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	60	66,7	66,7	66,7
ALTO	30	33,3	33,3	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 8

Dimensión: Antijuridicidad



Observamos que el 66,7% de los encuestados muestran un nivel medio y el 33,3% alcanza el nivel alto, de la Dimensión: Antijuridicidad.

2. Dimensión: Lesión

Tabla 13

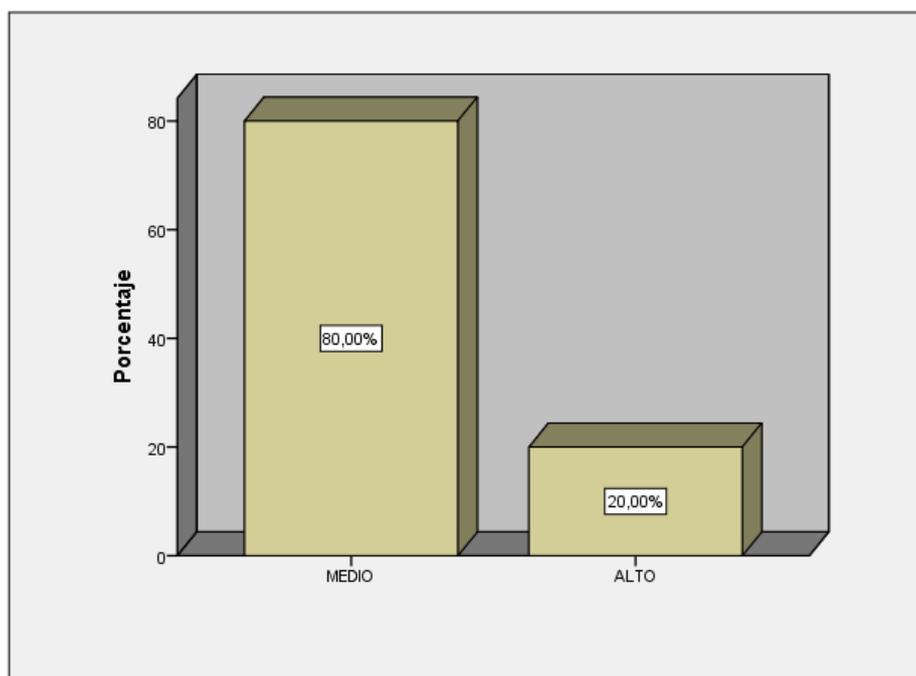
Dimensión: Lesión

Dimensión: Lesión	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	72	80,0	80,0	80,0
ALTO	18	20,0	20,0	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 9

Dimensión: Lesión



Observamos que el 80% de los encuestados muestran un nivel medio y el 20% alcanza el nivel alto, de la Dimensión: Lesión.

3. Dimensión: Causalidad

Tabla 14

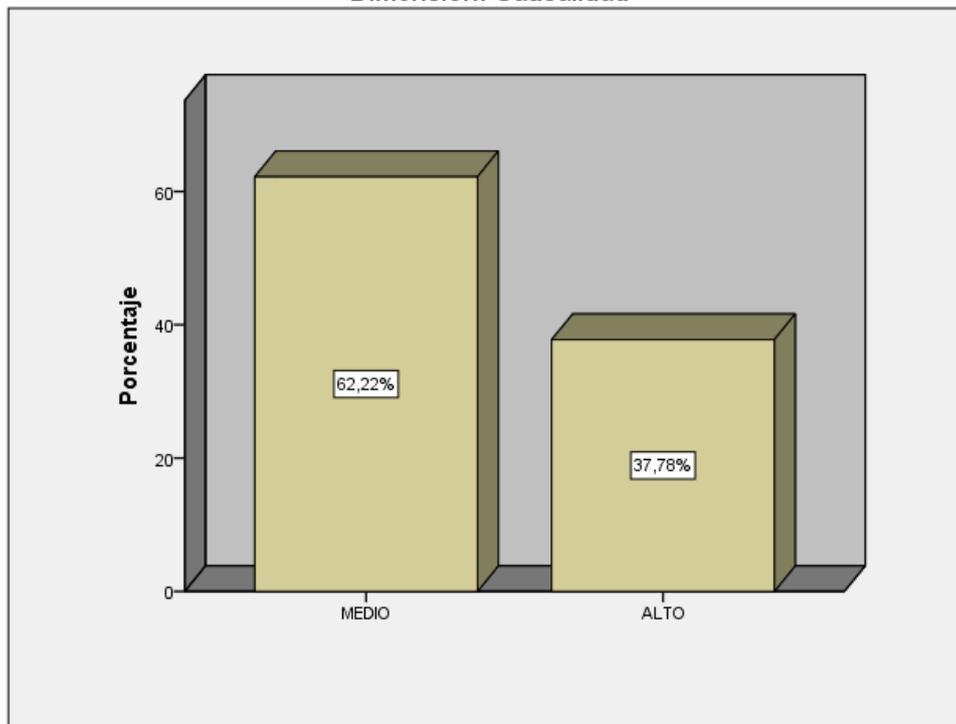
Dimensión: Causalidad

Dimensión: Causalidad	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	56	62,2	62,2	62,2
ALTO	34	37,8	37,8	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 10

Dimensión: Causalidad



Observamos que el 62,2% de los encuestados muestran un nivel medio y el 37,8% alcanza el nivel alto, de la Dimensión: Causalidad.

4. Dimensión: Factores de atribución

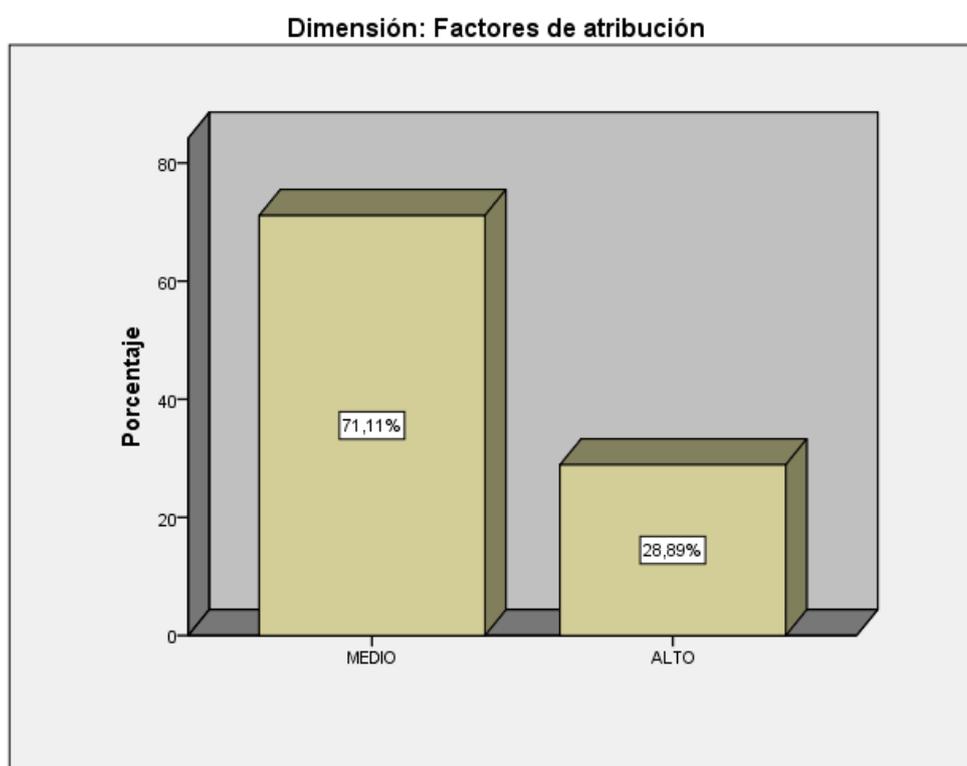
Tabla 15

Dimensión: Factores de atribución

Dimensión: Factores de atribución	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	64	71,1	71,1	71,1
ALTO	26	28,9	28,9	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 11



Observamos que el 71,1% de los encuestados muestran un nivel medio y el 28,9% alcanza el nivel alto, de la Dimensión: Factores de atribución.

**b. Resultado total descriptivo de la variable: Valoración
Objetiva del Daño Moral**

Tabla 16

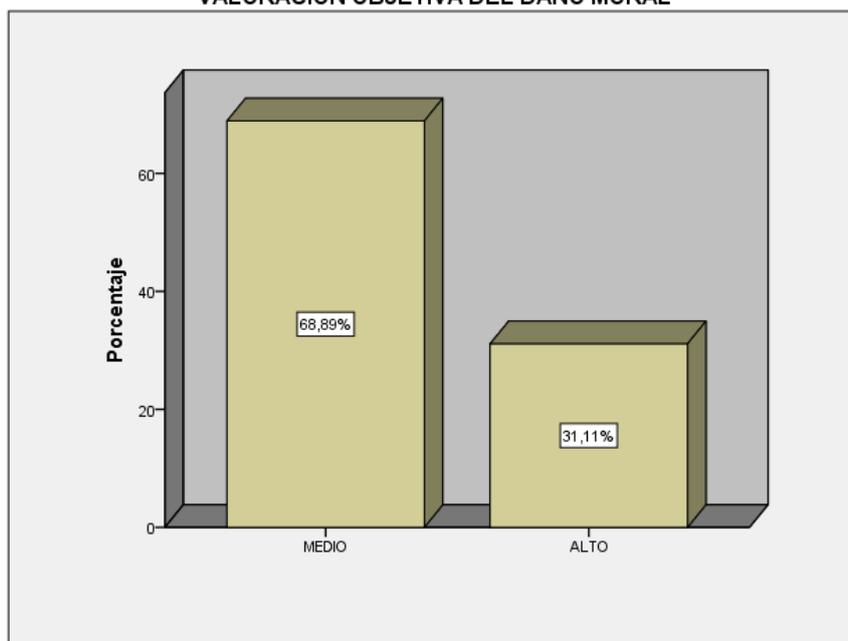
Valoración Objetiva del Daño Moral

VALORACIÓN OBJETIVA DEL DAÑO MORAL	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
MEDIO	62	68,9	68,9	68,9
ALTO	28	31,1	31,1	100,0
Total	90	100,0	100,0	

Fuente: Elaborado en base al Cuestionario

Figura 12

VALORACION OBJETIVA DEL DAÑO MORAL



Observamos que el 68,9% de los encuestados muestran un nivel medio y el 31,1% alcanza el nivel alto, de la Valoración Objetiva del Daño Moral.

4.2 PRUEBA DE NORMALIDAD

Contrastaremos las siguientes hipótesis a fin de saber qué tipo de estadístico se aplicará:

H₀ Los accidentes de tránsito se ajusta a la distribución normal

H₁ Los accidentes de tránsito no se ajustan a la distribución normal

H₀ La valoración objetiva del daño moral se ajusta a la distribución normal

H₁ La valoración objetiva del daño moral no se ajusta a la distribución normal

H₀ La antijuridicidad se ajusta a la distribución normal

H₁ La antijuridicidad no se ajusta a la distribución normal

H₀ La lesión se ajusta a la distribución normal

H₁ La lesión no se ajusta a la distribución normal

H₀ La causalidad se ajusta a la distribución normal

H₁ La causalidad no se ajusta a la distribución normal

H₀ Los factores de atribución se ajusta a la distribución normal

H₁ Los factores de atribución no se ajustan a la distribución normal

Tabla 17

Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
ACCIDENTES DE TRANSITO	,132	90	,001	,925	90	,000
VALORACION OBJETIVA DEL DAÑO MORAL	,231	90	,000	,835	90	,000
ANTI JURIDICIDAD	,183	90	,000	,954	90	,003
LESION	,161	90	,000	,936	90	,000
CAUSALIDAD	,286	90	,000	,822	90	,000
FACTORES DE ATRIBUCION	,239	90	,000	,892	90	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

La prueba Kolmogorov-Smirnoves adecuada para muestras grandes ($n > 50$). Como son 90 encuestados, interpretamos los valores de la prueba de normalidad Kolmogorov-Smirnov, los resultados presentan valores inferiores a 0,05 ($P < 0.05$); por lo tanto, rechazamos las Hipótesis Nulas, es decir no tiene una distribución normal.

Luego de los resultados observados de las cuatro variables podemos concluir que todas de las variables muestran un valor menor ($P < 0.05$), es decir se rechaza la Hipótesis Nula. Por lo que se aplicará pruebas no paramétricas.

En consecuencia, la prueba de Hipótesis se realizará con Rho de Spearman.

4.3 PRUEBA DE HIPÓTESIS

4.3.1 Prueba de la hipótesis general:

H₀ No existe relación entre los accidentes de tránsito y la valoración objetiva del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

H₁ Existe relación entre los accidentes de tránsito y la valoración objetiva del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

Tabla 18

Hipótesis general

Rho de Spearman		VALORACION OBJETIVA DEL DAÑO MORAL
ACCIDENTES DE TRANSITO	Coefficiente de correlación	,598**
	Sig. (bilateral)	,000
	N	90

Los resultados del análisis estadístico dan cuenta de la existencia de una relación $r = 0,598$ entre las variables: accidentes de tránsito y valoración objetiva del daño moral. Este grado de correlación indica que la relación entre las variables tiene una correlación positiva media. La significancia muestra que $P < 0,05$, lo que permite señalar que la relación es

significativa entre ambas variables. Por lo tanto, se rechaza la Hipótesis Nula.

Se concluye que: Existe relación entre los accidentes de tránsito y la valoración objetiva del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

4.3.2 Prueba de las hipótesis específicas:

Hipótesis específica 1:

H₀ No existe relación entre los accidentes de tránsito y la antijuridicidad en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

H₁ Existe relación entre los accidentes de tránsito y la antijuridicidad en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

Tabla 19

Hipótesis específica 1

Rho de Spearman		ANTI JURIDICIDAD
ACCIDENTES DE	Coeficiente de correlación	,405**
TRANSITO	Sig. (bilateral)	,000
	N	90

Los resultados del análisis estadístico dan cuenta de la existencia de una relación $r= 0,405$ entre las variables: accidentes de tránsito y antijuridicidad. Este grado de correlación indica que la relación entre las variables tiene una correlación positiva débil. La significancia muestra que $P < 0,05$, lo que permite señalar que la relación es significativa entre ambas variables. Por lo tanto, se rechaza la Hipótesis Nula.

Se concluye que: Existe relación entre los accidentes de tránsito y la antijuridicidad en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

Hipótesis específica 2:

H₀ No existe relación entre los accidentes de tránsito y la lesión en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

H₂ Existe relación entre los accidentes de tránsito y la lesión en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

Tabla 20

Hipótesis específica 2

Rho de Spearman		LESION
ACCIDENTES DE	Coeficiente de correlación	,419**
TRANSITO	Sig. (bilateral)	,000
	N	90

Los resultados del análisis estadístico dan cuenta de la existencia de una relación $r= 0,419$ entre las variables: accidentes de tránsito y lesión. Este grado de correlación indica que la relación entre las variables tiene una correlación positiva débil. La significancia muestra que $P < 0,05$, lo que permite señalar que la relación es significativa entre ambas variables. Por lo tanto, se rechaza la Hipótesis Nula.

Se concluye que: Existe relación entre los accidentes de tránsito y la lesión en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

Hipótesis específica 3:

H₀ No existe relación entre los accidentes de tránsito y la causalidad en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

H₃ Existe relación entre los accidentes de tránsito y la causalidad en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

Tabla 21

Hipótesis específica 3

Rho de Spearman		CAUSALIDAD
ACCIDENTES DE	Coeficiente de correlación	,618**
TRANSITO	Sig. (bilateral)	,000
	N	90

Los resultados del análisis estadístico dan cuenta de la existencia de una relación $r= 0,618$ entre las variables: accidentes de tránsito y causalidad. Este grado de correlación indica que la relación entre las variables tiene una correlación positiva media. La significancia muestra que $P < 0,05$, lo que permite señalar que la relación es significativa entre ambas variables. Por lo tanto, se rechaza la Hipótesis Nula.

Se concluye que: Existe relación entre los accidentes de tránsito y la causalidad en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

Hipótesis específica 4:

H₀ No existe relación entre los accidentes de tránsito y los factores de atribución en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

H₄ Existe relación entre los accidentes de tránsito y los factores de atribución en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

Tabla 22
Hipótesis específica 4

Rho de Spearman		FACTORES DE ATRIBUCION
ACCIDENTES DE TRANSITO	Coefficiente de correlación	,635**
	Sig. (bilateral)	,000
	N	90

Los resultados del análisis estadístico dan cuenta de la existencia de una relación $r = 0,635$ entre las variables: accidentes de tránsito y factores de atribución. Este grado de correlación indica que la relación entre las variables tiene una correlación positiva media. La significancia muestra que $P < 0,05$, lo que permite señalar que la relación es significativa entre ambas variables. Por lo tanto, se rechaza la Hipótesis Nula.

Se concluye que: Existe relación entre los accidentes de tránsito y los factores de atribución en el Distrito Judicial de Lima, período 2017.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En relación a la hipótesis general:

Los resultados en la presente investigación que corresponde a la hipótesis general, orientada a establecer si existe una relación significativa entre las variables **accidentes de tránsito** y la **valoración objetiva del daño moral**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017; estadísticamente dan cuenta de una correlación positiva media (**$P < 0,05$**), lo que permite señalar que existe una relación significativa entre ambas variables.

El resultado obtenido es fiel reflejo de la problemática, aun incontestada y latente, en el campo de la responsabilidad extracontractual objetiva, en relación a las serias limitaciones que afronta el órgano jurisdiccional para estimar y resarcir el daño ocasionado al ámbito interno (emociones, sentimientos, etc) de una persona o su familia, como consecuencia del uso de un bien riesgoso, como es el vehículo automotor.

Es innegable que establecer el monto indemnizatorio por perjuicio moral, debido a su propia naturaleza, es una situación compleja y no resuelta en nuestro país.

En nuestra normativa civil vigente, tratándose de perjuicio moral originado de responsabilidad civil por daños, los arts. 1984 y 1985, expresan la obligación de indemnizarlo, teniendo como única directriz la magnitud y el menoscabo producido al afectado o a su familia, debiendo examinarse el nexo de causalidad entre la acción y el menoscabo producido. Asimismo, se distingue en forma diferenciada el perjuicio a la persona y el daño moral. Además, se indica que el monto indemnizatorio genera intereses legales computables desde el momento en que se sucedió el evento dañoso.

De lo expuesto, es de advertir que nuestra actual norma sustantiva no nos ofrece mayores criterios en materia de valoración o determinación del perjuicio moral derivado de una responsabilidad por daños. Ello, por consecuencia, hace gravosa la tarea de cuantificar este tipo de daños, la cual es dejada a la interpretación del juzgador, en relación al caso en concreto, lo que se traduce en malestar para las víctimas, así como inseguridad jurídica, con el consecuente descrédito para el servicio de justicia.

Los resultados obtenidos nos permiten establecer la necesidad de incluir en nuestra legislación algunos elementos objetivos para la cuantificación equitativa del daño moral. Ello implica para el juzgador, una tarea que va más allá de comprobar la preexistencia de los presupuestos que entraña la responsabilidad civil, como son: el hecho antijurídico, el daño, la relación causal y los criterios de atribución. Se debe **valorar y cuantificar el menoscabo moral**, las cuales valga recalcar, son operaciones distintas, pues por la primera se determina la dimensión cualitativa, lo que significa indagar sobre la naturaleza del interés espiritual lesionado, su extensión y en qué medida se ha visto disminuido el ámbito afectivo del damnificado. Sólo entonces se podrá cuantificar la indemnización, esto es establecer cuanto debe pagarse para que la reparación del daño sea justa y equilibrada.

Por principio se debería establecer un concepto unívoco del daño moral, que lo coloque en su real dimensión como es la afección intrínseca y personal que se halla en directa proporción con el terreno de la afectividad del ser humano, la cual como resulta innegable debe ser materia de probanza idónea, técnica, médica y/o científica, según el caso, más allá del principio rector el resarcimiento integral que aplica el Juzgador, a efectos de establecer en su real dimensión, su procedencia y magnitud, o la existencia de causal que exima la responsabilidad objetiva pretendida.

Asimismo, debe quedar plenamente establecida la legitimidad para obrar activa para demandar daño moral, especialmente cuando la acción es ejercida de manera indirecta por los familiares, debiendo establecerse quienes se encuentran comprendidos dentro de este ámbito.

Conforme a los ejemplos que nos ofrece la jurisprudencia y legislación comparada, tenemos que para dichas realidades que no distan de la nacional, se han logrado incorporar con notable éxito algunos elementos objetivos para la cuantificación equitativa del daño moral que bien podrían ser incluidos en nuestra legislación. Al respecto, los más relevantes son: a) la trascendencia del acto que crea la obligación de reparar; b) la persona que padece en su ánimo interno; c) las condiciones económicas, sociales y personales de las partes; d) El nexo de parentesco, de casados, de convivencia que posea la víctima; e) El grado de sensibilidad de la persona afectada con el daño.

Criterios de esta naturaleza tienen una condición objetiva, y permitirían a nuestros tribunales, arribar al cálculo de un quántum indemnizatorio más aproximado al real y en justicia.

Al respecto, los resultados obtenidos coinciden con los de **Lingan R., R. (2014)** en su tesis: “La Cuantificación del daño moral para una correcta indemnización civil en nuestra legislación”, en tanto es una

realidad concreta que ni en el Derecho nacional ni en las normas foráneas existen tablas de cuantificación, que nos permitan determinar el monto indemnizatorio por daño moral, cuya estimación en dinero se rige por un criterio aflictivo consolador, cuya deficiente valoración conspira contra la finalidad perseguida por ley. Es por ello que ante la falta o carencia de criterios de valoración y estimación dineraria de la lesión a los sentimientos se evidencian soluciones inadecuadas, como es el pago de dinero simbólico y hasta a veces ínfimo carentes de virtualidad y que no cubren en nada el perjuicio irrogado, además que el quantum no se encuentra debidamente motivado. Asimismo, en la búsqueda de soluciones foráneas también hemos podido constatar los progresos de la Administración Judicial francesa y su "Baremo del Precio del Dolor", el cual comprende un sistema de datos estadísticos que sirven de antecedentes a los jueces y a los sujetos del proceso en la determinación de un adecuada suma indemnizatoria por lesión al ámbito de los sentimientos, ello sin descuidar que la valoración del daño moral, debe ser considerado de forma individualizada, atendiendo a la específica repercusión que el mismo tiene para cada individuo, pues provoca un estado psíquico que limita las posibilidades de disfrute y ganancia del individuo.

En igual medida coincidimos con los resultados de la investigación de **Pérez R., D. y Castillo P., C. (2012)** en su tesis titulada Determinación del quantum indemnizatorio por daño moral en la jurisprudencia, donde la realidad chilena no dista de la nacional en el

sentido que no existen criterios objetivos preestablecidos a efectos de establecer el monto de indemnización por lesión moral, siendo que los tribunales de justicia recurren a una variedad de argumentos que pueden ir desde el dolor que habría sufrido la víctima hasta el carácter de público o privado del lugar en que acaeció el accidente. Aún cuando se evidencia, la carencia de lineamientos y correlaciones relevantes que permitan una estimación en justicia del daño moral, en el caso particular de Chile, el autor advierte a modo de referencia que los hijos de los afectados directos son los que recibieron indemnizaciones por daño moral más altas, lo que en buena cuenta coincide con uno de los criterios que nuestra parte ha propuesto como criterio valorativo relativo al nexo parental con la víctima.

Otro punto de coincidencia que arroja nuestra investigación en relación al citado antecedente, nos permite establecer que tanto en la realidad chilena como nacional, el criterio mayormente utilizado por los órganos de justicia a efectos de fijar el quantum indemnizatorio del daño moral, se sustentan en el enunciado “prudencia y/o equidad”, el cual en sí mismo resulta insuficiente para resarcir la afectación al plano de los sentimientos. Por ello, sin duda, coincidimos en que resulta necesario explorar otras realidades en las que se haya avanzado en este tema, buscando coincidencias y correlaciones entre algunas variables relevantes y datos significativos que al ser incorporados a nuestra legislación permitan a los magistrados realizar su labor estimativa del daño moral con mayor propiedad.

En relación a la hipótesis específica

Los resultados del presente trabajo de investigación correspondiente a la hipótesis específica 1, cuyo objetivo es establecer si existe una relación significativa entre las variables **accidentes de tránsito** y **antijuridicidad**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017; conforme al resultado del cálculo estadístico, informan de una correlación positiva débil ($r= 0,405$), lo que sin embargo permite establecer una relación significativa entre ambas variables.

Esto quiere decir que ante un **siniestro automovilístico** si bien se ponderando su carácter imprevisto y objetivo, dado que el mismo se produce mediante un bien riesgoso, no está exento de un juicio de disvalor respecto del examen de la acción humana, que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vías públicas, causando daños a personas o cosas.

La justificación de este examen de la conducta del hombre es su naturaleza contraria a Derecho (antijurídica), no permitida en la ley, que dentro del campo de la responsabilidad civil extracontractual, se concibe como una obligación jurídica y general de no causar daño a nadie.

En tal sentido, dicho principio, en el ámbito de los accidentes de tránsito se trasgrede cuando adicional a la acción de riesgo que supone la conducción de un automotor, el factor humano se convierte en determinante del evento dañoso, al incurrir el conductor en acciones concretas como: 1) Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de hechos viales), medicinas y estupefacientes. 2) Realizar maniobras imprudentes y de omisión, 3) Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave), 4) Desobedecer las señales de tránsito, 5) Circular por el carril contrario, 6) Conducir a exceso de velocidad, 7) Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche, 8) Conducir sin tener condiciones aptas de salud física y mental/emocional, 9) Conducir distraído por usar el móvil al conducir, etc.

Sin embargo, dado el nivel correlacional débil que se percibe en los resultados obtenidos, lo interpretamos como un aspecto que aún no se encuentra internalizado en toda su magnitud y trascendencia, en el examen de valor que realizan los jueces a efectos de calificar la responsabilidad extracontractual y la estimación de los daños ocasionados, máxime cuando no se cuenta con una pauta o criterio normativo a este respecto, dejándose dicha interpretación enteramente al libre arbitrio del juzgador. Ello en la práctica trae como correlato un servicio de justicia fallido y sumido en el descrédito, el cual es percibido así por los justiciables que han sido afectados con

un accidente de tránsito pero que no encuentran la justa reparación al daño causado a efectos de reponerse y continuar con sus vidas.

Al respecto, es de advertir que los resultados obtenidos convergen con los expresados por **Páucar G., A. (2013)** en su tesis titulada: *Criterios Jurídicos Para La Determinación De La Responsabilidad Civil En Los Accidentes de Tránsito*, en el sentido que los procesos por homicidio culposo, lesiones o ambos, no están mereciendo la debida atención de los operadores del Poder Judicial, respecto al establecimiento del quantum resarcitorio a los agraviados. También incide en exponer la escasez y ligereza tanto en la motivación como en la valoración probatoria contenida en las decisiones judiciales, como causa de la considerable fluctuación en el establecimiento del quantum de la reparación civil, entre una sentencia a otra. Esta afirmación en buena cuenta corrobora nuestra afirmación en el sentido que, entre otros, no existe un justo y adecuado examen de la trascendencia de la conducta antijurídica del autor del evento dañoso como criterio valorativo a ser tomado en cuenta a efectos de establecer la respectiva indemnización por daños.

Asimismo, los resultados de nuestra investigación coinciden con lo expresado por **Pérez R., D. y Castillo P., C. (2012)** en su tesis titulada *Determinación del quantum indemnizatorio por daño moral en la jurisprudencia*, donde para el caso de Chile, señala que los

tribunales de justicia de dicho país utilizan variados argumentos al momento de establecer el monto de indemnización por lesión moral derivada de perjuicios corporales. Sin embargo, se señala como lineamiento más relevante a la relación parental (entre los hijos y el afectado directo) como generadora de indemnizaciones más altas, situación que dista de nuestra postulación en el sentido que en la fijación del quantum indemnizatorio, no solo se debe realizar un examen desde la perspectiva de la víctima o su familia, sino también de la conducta contraria a Derecho incurrida por el causante.

En relación a la hipótesis específica 2

Los resultados del presente trabajo de investigación correspondiente a la hipótesis específica 2, cuyo objetivo es establecer si existe una relación significativa entre las variables **accidentes de tránsito** y **lesión**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017; conforme a las conclusiones del cómputo estadístico, informan de una correlación positiva débil ($r= 0,419$), lo que igualmente permite establecer una relación significativa entre ambas variables.

Esto quiere decir que **los incidentes de tráfico** son considerados como sucesos generadores de daños que pueden afectar a personas

con lesiones leves o graves, en cuyo caso hablamos de una agresión vial.

Efectivamente, es un hecho indudable que los siniestros viales ocasionan numerosos costes sociales, que no sólo se traducen en pérdida de vidas humanas sino también en lesiones que afectan temporal o permanentemente a las víctimas de accidentes de tráfico. Asimismo, las lesiones permanentes acarrear fuertes costes económicos tanto al Estado, como a las compañías aseguradoras como a los individuos que los padecen.

En lo concerniente a los fallecimientos derivados de accidentes de tráfico, las estadísticas revelan que los mismos, en su gran mayoría, están asociadas a traumatismos craneoencefálicos, a traumas torácicos y a laceración de órganos internos, lo cual es muestra innegable del padecimiento extremo al que es sometido la víctima antes de su deceso.

Es por ello que aun cuando resulta evidente la relación entre las variables analizadas, el hecho de que la presente investigación arroje un resultado correlacional débil nos permite corroborar también en este aspecto, la deficiente labor lógica-jurídica de los órganos jurisdiccionales, al momento de analizar el factor de la intensidad,

perdurabilidad y consecuencias de la lesión sufrida por la víctima de accidente de tránsito, como criterio valorativo para encontrar una solución a la reparación de dicha lesión.

Es así que al ser librada dicha valoración, a su libre arbitrio y criterio razonado, la decisión del juzgador se limita a un sistema jurídico tradicional, donde el paradigma del *iura novit curia* ha prevalecido como la presunción de que establecidos los hechos, el juez se basta con su conocimiento jurídico para pronunciarse sobre éstos.

Sin embargo, en tiempos modernos y concretamente en un caso tan sensible como es la valoración objetiva de las lesiones causadas a la víctimas de accidentes de tránsito a efectos de sus justa reparación, especialmente aquellas producidas en el ámbito interno o de sus emociones, se hace necesario una evolución en el sistema judicial, tornándolo más dinámico e incluyente que permita al juez, más allá de su conocimiento jurídico, abarcar otros campos cognoscitivos, a efectos de comprender los alcances del fenómeno empírico que supone la intensidad, trascendencia, o perdurabilidad de la lesión moral causada a la víctima de un siniestro vial, que para el caso requiere la explicación técnica o científica, por parte de expertos en la salud (médicos, psicólogos, psiquiatras, etc.).

En ese sentido, es de añadir que aun cuando la parte perjudicada o sus familiares causantes, que demandan indemnización, tienen que cumplir con la carga de la prueba de la existencia, trascendencia e intensidad de la lesión ofreciendo los medios probatorios pertinentes (exámenes médicos, pericias psicológicas, psiquiátricas, etc) donde los expertos en la valoración del daño evalúen el mismo junto con otros factores determinantes como la edad del lesionado, su constitución física, la posición ocupada en el momento del siniestro, sus antecedentes médicos, su predisposición anímica, etcétera. Ello no es óbice para que el Juez, a efectos de no dejar incontestada la pretensión del justiciable, y emitir un fallo en justicia, haga efectiva su facultad para ordenar de oficio, la prueba médico pericial que le permita generar convicción a efectos de calificar objetivamente la lesión como criterio valorativo para determinar el quantum indemnizatorio.

Al respecto, es de advertir que los resultados obtenidos coinciden con los expuestos por **Lingan R., R. (2014)** en su tesis: “La Cuantificación del daño moral para una correcta indemnización civil en nuestra legislación”, para quien ni en el Derecho nacional ni extranjero existen tablas de cuantificación, que permitan determinar el monto indemnizatorio por daño moral, siendo que dicha reparación pecuniaria se deja librada a la deficiente valoración del juzgador, quien además de no motivar debidamente su fallo, fija montos simbólicos e ínfimos, que en buena cuenta no cubren el perjuicio

irrogado. Asimismo, otro punto de coincidencia es el referido concretamente a que la indemnización por perjuicio moral deberá guardar relación con el tiempo de vida y alcances de la afectación para cada persona, la misma que corresponde ser evaluada por expertos en salud mental (médico psiquiatra, psicólogo) que realicen una exploración clínica para estimar el porcentaje de pérdidas de actividad global o expectativas reales vinculadas al perjudicado.

En cambio discrepamos de algunas conclusiones arribadas por **Oyanedel W., S. (2014)** en su tesis: Análisis Jurisprudencial Del Daño Moral Según El Origen De La Responsabilidad de la Universidad Austral de Chile, pues pese a reconocer el carácter controvertido de la probanza de la lesión moral, donde el juzgador incurre en raros y ambiguos razonamientos en su intento por explicar que existe un detrimento real, al no existir consenso sobre el concepto y contenido del mismo. Sin embargo, considera lógico y es de la opinión que al no existir normas que regulen la probanza del perjuicio moral, el juzgador, deba seguir utilizando, únicamente, las reglas generales sobre la prueba; y de esta manera, a partir del examen de los antecedentes, crear las consideraciones razonadas que le permitan establecer tanto el daño como su reparación. De esta manera, el autor niega tácitamente, la necesidad del auxilio de las ciencias de la medicina humana a efectos de enriquecer la labor discrecional del juez, sobre la base de una pericia médico legal, que permita objetivamente, evaluarla totalidad de las lesiones, secuelas y posibles

incapacidades derivadas del accidente, situación que lejos de contribuir a dar solución a la problemática evidenciada contribuirá a acrecentarla, con el consecuente descrédito respecto de la labor del órgano jurisdiccional y el incumplimiento del fin del proceso referido al logro de la paz social en justicia.

En relación a la hipótesis específica 3

Los resultados del presente trabajo de investigación correspondiente a la hipótesis específica 3, cuyo objetivo es establecer si existe una relación significativa entre las variables **accidentes de tránsito** y **causalidad**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017; conforme al producto del recuento estadístico de las encuestas, informan de una correlación positiva media (**$r= 0,618$**), lo que nos permite evidenciar una relación significativa entre ambas variables.

Esto quiere decir que en los siniestros viales siempre existirá una causa desencadenante que produce el accidente de tránsito, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena.

De esta manera, en todo perjuicio ocasionado a una persona, en un determinado trayecto de movilización o transporte, resulta necesario el análisis del vínculo que se establece entre causa y efecto. Para el caso de la responsabilidad civil derivada de accidente vial supone una relación antecedente-consecuencia entre la conducta antijurídica del autor y el perjuicio que se ocasiona a la víctima. Es en razón de esta relación de causalidad que se genera el deber legal del agente de resarcir con el pago de una indemnización el daño causado.

Sin embargo, la valoración de esta relación causal, tratándose de accidentes automovilísticos, no está exenta de situaciones de difícil dilucidación para el juzgador, sobre todo cuando se producen colisiones múltiples de automotores, o cuando un vehículo intervino de manera pasiva en la colisión al ser propulsado por un tercer vehículo, o el accidente se produce entre un automotor y un transeúnte o un ciclista, etcétera.

En estos casos la labor del juzgador al analizar este factor de causalidad, deberá cuestionarse sobre si la conducta activa u omisiva desplegada resulta adecuada para dar origen a la consecuencia dañosa, también debe examinar conforme a las pautas que da la experiencia, si el daño ocasionado resultaba previsible en abstracto.

Esta labor implica un trabajo sutil de cálculo de posibilidades, que conforme a los resultados obtenidos, consideramos si se encuentra meridianamente internalizado como un factor necesario y determinante, como presupuesto de responsabilidad civil para la muestra que ha sido objeto de investigación, dado el nivel correlacional medio obtenido.

Coadyuba a esta labor discrecional el hecho que exista una normativa expresa contenida en el art. 1972 del C.C., donde se señale causas eximentes de reparación del daño, que quiebran el nexo de causalidad, como es el caso del hecho fortuito o fuerza mayor (inundación, un sismo, la lluvia, un rayo, etc), el hecho determinante de tercero (Ejem: la colisión de 2 vehículos por la propulsión de un tercero) o a la imprudencia de quien padece el daño.

Sin embargo, conforme se ha señalado, en el examen de la causalidad, pueden generarse situaciones dudosas, por lo que consideramos que más allá de la carga probatoria impuesta al accionante para acreditar este nexo causal, el juzgador se encuentra facultado para solicitar, de oficio, el auxilio de otras ciencias o técnicas, que permitan determinar con mayor certeza la existencia o no de la relación causa-efecto, a efectos de atribuir responsabilidad por el daño causado, y ordenar el pago de una indemnización a la víctima o sus familiares sobrevivientes.

En ese sentido, tenemos que los resultados de nuestra investigación son coincidentes con las conclusiones vertidas por **Camus C., J. (2016)** en su tesis titulada: La Relatividad De La Prueba En El Daño Moral, para quien la acreditación de la magnitud y el menoscabo del perjuicio a los sentimientos ha de considerarse teniendo en cuenta la frustración que recae en las relaciones personales, familiares, laborales y sociales de la víctima, agregado al pronóstico del sufrimiento calculado en función a un determinado tiempo e intensidad que puede ir de leve a grave, además de tomarse en cuenta las circunstancias que rodean el caso concreto. Ello necesariamente implica el análisis de este factor a la luz del apoyo de la ciencia médica, y otras pruebas periciales que permitan un mejor apreciación de la situación en concreto a efectos de determinar el nivel de trascendencia de la conducta antijurídica en la producción del evento dañoso.

Asimismo, nuestros resultados se alinenan con lo expresado por **Brugman Mercado, Harry (2015)** en su tesis titulada: Conceptualización Del Daño Moral En El Derecho Civil Español, Francés Y Puertorriqueño Y Su Contraposición En El Derecho Común Norteamericano, donde indica que en la ponderación de la reparación del perjuicio moral se ha ampliado la perspectiva, basados en la conciencia social globalizada, la protección contra la discriminación y los derechos humanos. Añade el citado autor que en el caso de España, Francia y Puerto Rico la protección a las víctimas que sufren

daños morales va dirigida a otorgar un remedio al atentado experimentado, situación que refleja el examen de causalidad que se pondera a efectos de utilizar el pago en dinero como mecanismo de resarcimiento del daño moral, aun cuando se haga el hincapié en que los bienes lesionados están fuera del comercio del hombre y no existe proporción entre los daños morales y la reparación económica de los mismos; toda vez que con dicha compensación económica, los tribunales lo que procuran es poner a la víctima en posición de procurarse satisfacciones que compensen el agravio sufrido.

Añade el autor que aun cuando pareciera irónico e imposible de alcanzar una reparación satisfactoria adecuada, ya que en la relación causal, el perjuicio como efecto del hecho dañoso, pueda ser de grandes y considerables magnitudes, al menos el juzgador, podría en su decisión procurar cuidados y remedios paliativos que aumenten la calidad y proyección de vida de los afectados.

En relación a la hipótesis específica 4

Los resultados del presente trabajo de investigación correspondiente a la hipótesis específica 4, cuyo objetivo es establecer si existe una relación significativa entre las variables **accidentes de tránsito** y **factores de atribución**, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017;

conforme al registro de resultados rendido por las encuestas practicadas, ofrecen una correlación positiva media ($r= 0,635$); situación que pone de manifiesto una relación significativa entre ambas variables.

Esto quiere decir que con cierta claridad se encuentra incorporado y reconocido para la muestra que ha sido objeto de estudio, el examen del "riesgo creado", como factor de atribución objetivo que el ordenamiento jurídico imputa a quien ha infringido el deber de cuidado de no dañar a otro, basado en la premisa de que como dueño o persona que se sirve de un bien automotor-que por su naturaleza y empleo generan riesgos potenciales a terceros-, debe responder por los daños que dicho bien origine.

En tal sentido, meridianamente, la muestra refleja estar de acuerdo en que el agente responde de la indemnización por el sólo hecho de generar un riesgo, así al ocasionar el daño, no se toma en cuenta si actuó con culpa o no, basta que se haya causado un daño por el riesgo, derivado de accidente con automotor.

A tal efecto, consideramos que la figura de la responsabilidad por riesgo se justifica en la necesidad de procurar una efectiva protección a aquellos individuos que se encuentran en una situación

de indefensión frente a quienes han aumentado las posibilidades de que se generen daños en la comunidad.

Cabe señalar, sin embargo, que este factor de atribución objetivo, en nuestra legislación se encuentra limitado por el art. 1972 del C.C., en el cual se contemplan como eximentes de reparación del daño: al caso fortuito o fuerza mayor (inundación, un sismo, la lluvia, un rayo, etc), al hecho determinante de tercero (Ejem: la colisión de 2 vehículos por la propulsión de un tercero) o a la imprudencia de quien padece el daño.

En tal sentido, entendemos que el emplazado con una pretensión indemnizatoria por accidente de tránsito, tendrá como único camino para liberarse de responsabilidad el probar que el perjuicio obedece a una causa ajena; ya que no hay responsabilidad cuando se encuentran ausente la causalidad; siendo que la carga de esta probanza le impone al demandado la ineludible obligación de ofrecer medio probatorio idóneo que por su propia naturaleza no puede quedar librada a la mera estimación lógica crítica del juzgador, sino que tiene que estar respaldada con el auxilio de otras ciencias o medios técnicos.

No obstante, consideramos que la labor de calificación del órgano jurisdiccional -a efectos de no dejar incontestada la contrademanda del emplazado, y resolver en justicia si se ha hecho efectiva una causal que exime el criterio atributivo de responsabilidad objetiva-, amerita que la decisión del juzgador debe ser contrastada y motivada con medio probatorio idóneo, que en caso de no haber sido ofrecida por el demandado, debe ser ordenada de oficio por el juez, a efectos de que se empleen el auxilio de otras ciencias o técnicas, que permitan determinar, la inexistencia de responsabilidad por ausencia de causalidad.

En ese sentido, tenemos que los resultados de nuestra investigación son coincidentes con las conclusiones vertidas por **Camus C., J. (2016)** en su tesis titulada: La Relatividad De La Prueba En El Daño Moral, quien pone en evidencia que la probanza del menoscabo a los sentimientos como consecuencia de accidentes de tránsito, en el ámbito de la justicia ordinaria civil, se ha mostrado fluctuante lo que genera incertidumbre jurídica para el justiciable. Añade el citado autor, que la cantidad de Ejecutorias relacionadas con la probanza del perjuicio moral, ha merecido para la Corte Suprema Civil una variedad de apreciaciones, que no es bien vista por el justiciable. Así también la complejidad y dificultad que ofrece referirse al plano de los sentimientos de la persona, ha traído como consecuencia que no exista doctrina local sobre ésta problemática.

De esta manera el autor expone como en el caso concreto del daño moral derivado de accidente de tránsito, el ejercicio de la acción indemnizatoria encuentra serias dificultades en su ejecución; pues más allá del factor atributivo del riesgo que ameritaría la obligación de indemnizar, en la práctica se concede demasiada discrecionalidad a los magistrados a efectos de calificar el daño en sí mismo, aun cuando no existe jurisprudencia uniforme al respecto; siendo esta la razón por la que el autor sugiere que de acuerdo al artículo 400º del C.P.C., la suprema autoridad de justicia del país debe convocar a un Pleno Casatorio a fin de crear pautas valorativas objetivas que permitan estimar el menoscabo y la magnitud del daño provocado en la víctima. En principio este esquema admitiría todos el caudal probatorio sea típico y atípico para poder acreditar el daño moral, y que se encuentra regulado en nuestros artículos 192º y 193º de la norma adjetiva Civil.

Sin embargo, consideramos que el uso del pleno casatorio como instrumento para construir criterios valorativos que permitan aquilatar el daño en su real dimensión de afectación a la víctima, también debería servir para establecer las pautas y pruebas idóneas a considerar por el juzgador, a fin de determinar claramente la existencia de factor de atribución por el riesgo creado o si existe causa justa para eximir al autor de dicha responsabilidad.

En igual medida, resulta coincidente nuestra investigación con lo expresado por **Brugman Mercado, Harry (2015)** en su tesis titulada: “Conceptualización Del Daño Moral En El Derecho Civil Español, Francés Y Puertorriqueño Y Su Contraposición En El Derecho Común Norteamericano”, quien sostiene que el tratamiento del daño moral ha pasado por un proceso de evolución en los países estudiados, destacándose tres etapas diferenciables entre sí. La primera, se caracteriza por una negativa total a reparar el daño basándose en el principio filosófico de que el ser humano no es susceptible de valoración económica. La segunda etapa, aún presente en algunos países y Estados de la nación norteamericana, es que se reconoce la existencia de los daños morales, pero sólo se compensan cuando tienen un impacto en el caudal patrimonial del agraviado o el cuerpo humano y se puede hacer una clara distinción de las categorías de daños morales resarcibles. En la tercera etapa de evolución se encuentran España, Francia y Puerto Rico donde no solo se reconocen los daños morales, sino que se establecen mecanismos resarcitorios para indemnizar a las víctimas del menoscabo moral y se busca aliviar las consecuencias de los perjuicios directamente relacionados al evento dañoso.

Añade el autor que esta visión pragmática asumida por España, Francia y Puerto Rico para proteger a las víctimas que sufren daños morales, utiliza el pago en dinero como mecanismo de resarcimiento del daño moral, aun cuando se conoce que los bienes lesionados

están fuera del comercio del hombre y no existe proporción entre los daños morales y la reparación económica de los mismos. Sin embargo, coincidimos con el autor en el sentido que con la compensación económica, los tribunales pueden poner a la víctima en posición de procurarse satisfacciones que compensen el agravio sufrido; máxime si nos encontramos ante lesiones ocasionadas por actividades o medios, que por su propia naturaleza crean una situación de riesgo o peligro objetivo, como es el caso de los derivados de accidentes de tránsito.

En igual medida, y aun cuando no ha sido tratado por el autor citado, creemos necesario que el órgano jurisdiccional debería incorporar con meridiana claridad, vía jurisprudencial, las pautas y tipo de prueba técnica o científica idónea a efectos de calificar el factor de atribución objetivo que determine la obligación de indemnizar; o en su defecto demostrar la causa ajena que ameritaría eximir de responsabilidad objetiva al autor, por ausencia de causalidad, conforme a las situaciones taxativamente previstas en nuestro código sustantivo.

VI. CONCLUSIONES:

PRIMERA Los resultados muestran que existe relación entre los accidentes de tránsito y la valoración objetiva del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017. ($r= 0,598$)

SEGUNDA Los resultados muestran que existe relación entre los accidentes de tránsito y la antijuridicidad en el Distrito Judicial de Lima. . ($r= 0,405$)

TERCERA Los resultados muestran que existe relación entre los accidentes de tránsito y la lesión en el Distrito Judicial de Lima, período 2017. ($r= 0,419$)

CUARTA Los resultados muestran que existe relación entre los accidentes de tránsito y la causalidad en el Distrito Judicial de Lima. ($r= 0,618$)

QUINTA Los resultados muestran que existe relación entre los accidentes de tránsito y los factores de atribución en el Distrito Judicial de Lima. ($r= 0,635$)

VII. RECOMENDACIONES:

PRIMERA Frente a la serias limitaciones que afronta el órgano jurisdiccional para estimar y resarcir el daño ocasionado al ámbito interno (emociones, sentimientos, etc) de una persona o su familia, como consecuencia del uso de un bien riesgoso, como es el vehículo automotor, se hace necesaria la incorporación de mayores criterios objetivos en materia de valoración o determinación del perjuicio moral, a efectos de hacer menos gravosa la tarea de interpretación del órgano jurisdiccional y generar seguridad jurídica en los justiciables.

Ello implica que el juzgador, además de comprobar la preexistencia de los presupuestos que entraña la responsabilidad civil, como son: el hecho antijurídico, el daño, la relación causal y los criterios de atribución. Debe realizar dos operaciones distintas: **valorar** y **cuantificar el menoscabo moral**. Con la primera determinará la dimensión cualitativa del daño, indagando sobre la naturaleza del interés espiritual lesionado, su extensión y en qué medida se ha visto disminuido el ámbito afectivo del damnificado. Sólo entonces podrá cuantificar la indemnización, esto es

establecer cuanto debe pagarse para que la reparación del daño sea justa y equilibrada.

SEGUNDA Se recomienda que nuestra legislación nacional establezca un concepto unívoco del daño moral, que lo coloque en su real dimensión como es la afección intrínseca y personal que se halla en directa proporción con el terreno de la afectividad del ser humano, la cual como resulta innegable debe ser materia de probanza idónea, técnica, médica y/o científica, según el caso, más allá del principio rector el resarcimiento integral que aplica el Juzgador. Ello con el fin de establecer en su real dimensión, su procedencia y magnitud, o la existencia de causal que exima la responsabilidad objetiva pretendida.

Asimismo, consideramos necesario que la jurisprudencia nacional deje plenamente establecida la legitimidad para obrar activa para demandar daño moral, especialmente cuando la acción es ejercida de manera indirecta por los familiares, debiendo establecerse quienes se encuentran comprendidos dentro de este ámbito.

TERCERA Se recomienda incorporar expresamente dentro del texto normativo del art. 1984 del C.C., los siguientes elementos objetivos respecto de los cuales el Juzgador se encuentre en la ineludible obligación de motivar a efectos de la cuantificación equitativa del daño moral:

- a) la trascendencia del acto que crea la obligación de reparar;
- b) la persona que padece en su ánimo interno;
- c) las condiciones económicas, sociales y personales de las partes;
- d) El nexo de parentesco, de casados, convivientes u otro en relación con la víctima;
- e) El grado de sensibilidad de la persona afectada con el daño.

Criterios de esta naturaleza tienen una condición objetiva, y permitirían a nuestros tribunales, arribar al cálculo de un cuántum indemnizatorio más aproximado al real y en justicia.

CUARTA Se recomienda que los órganos de justicia internalicen en toda su magnitud y trascendencia, el juicio de disvalor respecto del examen del factor humano, que altera la marcha normal del desplazamiento en las vías públicas, causando daños a las personas, con el fin de calificar la responsabilidad extracontractual y la estimación de los daños ocasionados.

La justificación de este examen obedece a su naturaleza antijurídica, que en el ámbito de los accidentes de tránsito se trasgrede cuando adicional a la acción de riesgo que supone la conducción de un automotor, el factor humano se convierte en determinante del evento dañoso, al incurrir el conductor en acciones contrarias al ordenamiento de tránsito, como son: 1) Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de hechos viales), medicinas y estupefacientes. 2) Realizar maniobras imprudentes y de omisión, 3) Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave), 4) Desobedecer las señales de tránsito, 5) Circular por el carril contrario, 6) Conducir a exceso de velocidad, 7) Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche, 8) Conducir sin tener condiciones aptas de salud física y mental/emocional, 9) Conducir distraído por usar el móvil al conducir, etc.

QUINTA Se recomienda que labor lógica-jurídica de los órganos jurisdiccionales, al momento de analizar el factor de la intensidad, perdurabilidad y consecuencias de la lesión moral sufrida por la víctima de accidente de tránsito, no se encuentre solo librada a su libre arbitrio y criterio razonado, y más bien este

sistema jurídico tradicional, regido por el paradigma del *iura novit curia* de paso a una evolución en el sistema judicial, tornándolo más dinámico e incluyente que permita al juez, más allá de su conocimiento jurídico, abarcar otros campos cognoscitivos, a efectos de comprender los alcances del fenómeno empírico que supone la intensidad, trascendencia, o perdurabilidad de la lesión moral causada a la víctima de un siniestro vial, utilizando la explicación técnica o científica, por parte de expertos en la salud (médicos, psicólogos, psiquiatras, etc.).

A este efecto si bien la parte perjudicada o sus familiares causantes, tienen que cumplir con la carga de la prueba de la existencia, trascendencia e intensidad de la lesión ofreciendo los medios probatorios pertinentes (exámenes médicos, pericias psicológicas, psiquiátricas, etc) practicado por expertos en la valoración del daño. Ello no es óbice para que el Juez, a efectos de no dejar incontestada la pretensión del justiciable, y emitir un fallo en justicia, haga efectiva su facultad para ordenar de oficio, la prueba médico pericial que le permita generar convicción a efectos de calificar objetivamente la lesión como criterio valorativo para determinar el quantum indemnizatorio.

Igualmente, la inclusión de la prueba científica contribuirá a un mejor examen de los demás elementos de la responsabilidad extracontractual objetiva, referidos a la causalidad, y los factores de atribución, sobre todo cuando se presentan situaciones dudosas. Insistiendo en que más allá de la carga probatoria impuesta al accionante, o al demandado, el juzgador se encuentra facultado para solicitar, de oficio, el auxilio de otras ciencias o técnicas, que permitan determinar con mayor certeza la existencia o no de la relación causa-efecto, los factores de atribución o en su defecto las causas eximentes de responsabilidad.

VIII. REFERENCIAS

Aguirre Abarca, Renato (2014). *La utilización de baremos en la determinación del quantum indemnizatorio por daños extrapatrimoniales*. Lima-Perú: Gaceta Civil Y Procesal Civil Nro. 12.

Agoglia, María, Boragina, Juan Carlos y Meza, Jorge Alfredo (1998). *La Fractura del Nexo Causal. La Lesión Psíquica y el Daño Moral*. Buenos Aires: La Ley.

Alterini, Atilio A.(1987). *Contornos actuales de la responsabilidad civil*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot

Alcántara Francia, Olga (2003). *En Implicancias De La Cuantificación De La Responsabilidad Por Daños Causados Por Productos Farmacéuticos*. En: Revista Jurídica del Perú. Lima, Normas Legales.

Beltrán Pacheco, Jorge Alberto (2002). *Compro Dolor... por distracción: Alcances del Daño Moral en la Judicatura Nacional*. En: Dialogo con la Jurisprudencia, Lima. Gaceta Jurídica, Volumen 3, Nro. 42.

Beltrán Pacheco, Jorge (2010). *Comentarios al artículo 1977 del Código Civil*, En: Código Civil Comentado, Lima. Gaceta Jurídica Editores, Lima, Tomo X.

Brebbia, R. (1982). *Problemática Jurídica De Los Automotores*. Buenos Aires, Astrea.

Buendía De Los Santos, César (2014). *La Utilización De Baremos En La Determinación Del Quantum Indemnizatorio Por Daños Extrapatrimoniales*. En Revista Gaceta Civil Y Procesal Civil. Tomo 12, Lima. Gaceta Jurídica.

Bustamante Alsina, Jorge (1997). *Teoría General de la Responsabilidad Civil*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot

Bustamante Alsina, Jorge (1994). *Función De La Culpa En La Responsabilidad Objetiva*. Buenos Aires, La Ley, 1994,

Bullard Gonzales, Alfredo (1991). *Causalidad Probabilística: El Problema De Los Costos Administrativos En El Diseño De Un Sistema De Responsabilidad Civil Extracontractual*. En Revista Ius Et Veritas De La Pucp. En revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/15312

Cabanellas, Guillermo (2003), *Diccionario Enciclopédico De Derecho Usual*. Tomo I, 28º Edición, Argentina. Editorial Heliasta.

Chanamé Orbe, Raúl (2012). *Diccionario Jurídico Moderno*, 8º Edición, Arequipa-Perú, Editorial Adrus.

Camus Cuba, José Alexander (2016). *La Relatividad De La Prueba En El Daño Moral*. Tesis Para Sustentar El Grado De Magíster En Derecho Con Mención En Gestión Y Política Jurisdiccional, 2016. En

[Http://Tesis.Pucp.Edu.Pe/Repositorio/Handle/123456789/7865](http://Tesis.Pucp.Edu.Pe/Repositorio/Handle/123456789/7865)

De Gasperi, Luis Y Morello, Augusto (2009). *Unificación De La Responsabilidad Contractual Y Extracontractual*. En: Curso Responsabilidad Civil Extracontractual. Lima: Academia De La Magistratura.

De Tragzenies Granda, Fernando (2001). *La Responsabilidad Extracontractual*, Volumen IV, Tomo II, Lima, Fondo Editorial de la PUCP.

De Tragzenies Granda, Fernando (s.a.). *La Responsabilidad Extracontractual Y Teoría Económica*. En Programa Avanzado De Estudios En Derecho, Univ. Privada San Pedro, Tomo II

Diez-Picazo Y Ponce De León (1999), Luis. *Derecho De Daños*.
Madrid: Editorial Civitas.

Donati, A. (1960) *Trattato del diritto delle assicurazioni private*. Vol II.
Traducción De Arturo Vidal Solá (1960), Barcelona, Bosch.

Encarna Roca (2000). *Derecho De Daños*. Valencia-España. Editorial
Tirand Lo Blanch.

Enciclopedia Jurídica (2014). En: [www.encyclopedia-
juridica.biz14.com/](http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/)

Espinoza Espinoza, Juan (2013). *Derecho De La Responsabilidad
Civil*. Lima. Editorial Rodhas.

Feral Rodriguez (s.a.). *Restitutio In Integrum*. En: Informativo Tapia.
España.

Fernandez Sessarego, Carlos (2003). *Deslinde Conceptual Entre
Daño A La Persona, Daño Al Proyecto De Vida Y Daño Moral*,
En: Revista Jurídica Del
Perú [revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/downlo
ad/18280/1855](http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/download/18280/1855).

Gaceta Juridica (2004). *Código Civil Comentado Por Los 100 Mejores
Especialistas*. Tomo VI. Primera Edición, Lima, Editorial Gaceta
Jurídica.

Gandolfo, Ana Claudia (2002). *Accidentes De Tránsito. La Culpa
Exclusiva De La Víctima Como Eximente*. Buenos Aires. La
Ley

Goldenberg, Isidoro (1994). *El Problema De Los Riesgos Recíprocos*.

Gherzi, Carlos (2006). *Accidentes De Tránsito*. Parte Primera. Buenos Aires- Argentina. Editorial Universidad.

Gherzi, Carlos (2000). *Valuación Económica Del Daño Moral Y Psicológico*. Buenos Aires, Argentina. Editorial Astrea.

Irisarri Boada, Catalina (2000). *El Daño Antijurídico Y La Responsabilidad Extracontractual Del Estado Colombiano*. Bogotá D.C. Tesis Para Optar Al Título De Abogado. Pontificia Universidad Javeriana. Facultad De Ciencias Jurídicas. Departamento De Derecho Público.

León Hilario, Leysser (2008). *Inflando Los Resarcimientos Con Automatismos. El Daño Al Proyecto De Vida Y Otros Espejismos De Nuestra Magistratura*. En: *Advocatus*. Revista Editada Por Alumnos De La Facultad De Derecho De La Universidad De Lima. N° 18.

Leon Hilario, Leysser (2007). *La Responsabilidad Civil. Líneas Fundamentales Y Nuevas Perspectivas*. Lima. Jurista Editores.

Lorenzetti, P. (2015). *La Función Preventiva De La Responsabilidad Civil Y El Daño Ambiental En El Nuevo Código Civil Y*

Comercial De La Nación. En:

[Http://Www.Nuevocodigocivil.Com/?S=Pablo+Lorenzetti](http://www.nuevocodigocivil.com/?S=Pablo+Lorenzetti)

Lopez Mesa, Marcelo (2005). *Responsabilidad Civil Por Accidentes De Automotores*. Buenos Aires-Argentina. Rubinzal Culzoni Editores.

López Mesa, Marcelo (2001), *Curso De Derecho De Las Obligaciones*. Buenos Aires – Argentina. Depalma.

Manzanares Campos, Mercedes (2008). *Criterios Para Valuar El Quantum Indemnizatorio En La Responsabilidad Civil Extracontractual - Análisis A Partir De La Jurisprudencia*. Lima. Grijley.

Martínez Rave, Gilberto (1996). *La Responsabilidad Civil Extracontractual En Colombia: Aspectos Sustanciales Y Procesales*. Novena Edición. Lima. Biblioteca Jurídica.

Mispireta Galvez, Carlos (2002). *La Determinación Del Quantum Indemnizatorio De Los Daños*. Lima. Revista Actualidad Jurídica, Tomo 102.

Montoya Mateus, Fernando (2007). *Traducción de Tratado De Derecho Civil de Viney, G. Introducción A La Responsabilidad Civil*. Bogotá. Fondo Editorial De La Universidad Externado De Colombia.

Mosset Iturraspe, Jorge (1997). *Responsabilidad Civil*. Buenos Aires. Editorial Hammurabi S.R.L.

Mosset Iturraspe, Jorge (1980). *Responsabilidad Por Daños*. Buenos Aires, Argentina. Ediar.

Olaechea Manuel, Augusto (s.a.). *El Problema De La Responsabilidad Extracontractual En El Nuevo Código Civil*.

Ordoñez Vasco, Paula (2010). *Responsabilidad Civil por Actividades Peligrosas*. Tesis para Optar el Título de Abogado. Pontificia Universidad Javeriana, Facultad De Ciencias Jurídicas, Departamento De Derecho Privado, Bogotá D.C.

Ordoqui Castilla, Gustavo (1995). *Pautas Y Criterios Para La Valuación Judicial Del Daño A La Persona*. En: Diez Años Del Código Civil Peruano, Universidad De Lima.

Ortiz Melgarejo, Nabor (2000). *La Responsabilidad Civil En Los Accidentes De Tránsito*, Lima, Perú. Editorial Grafica Horizonte.

Osorio Y Gallardo, Angel (1934). *El Hecho, Generador De Obligaciones*. *Revista General De Legislación Y Jurisprudencia*. Madrid, Editorial Reus.

Osterling Parodi, Felipe Y Castillo Freyre, Mario (2004). *Homenaje A Jorge Avendaño: Responsabilidad Civil Por Accidentes De Tránsito*. Tomo II. Lima. Fondo Editorial De la PUCP.

Osterling Parodi, F. (2004). *Comentarios Al Código Civil*. Lima, Gaceta Jurídica.

Páucar Gómez, Amelio (2013). *Criterios Jurídicos Para La Determinación De La Responsabilidad Civil En Los Accidentes De Tránsito*. En [Http://Cybertesis.Unmsm.Edu.Pe/Handle/Cybertesis/3323](http://Cybertesis.Unmsm.Edu.Pe/Handle/Cybertesis/3323).

Pazos Hayashida, Javier (2004). *Comentarios Al Código Civil*. Lima, Gaceta Jurídica.

Peirano Facio, Jorge (2010). *Responsabilidad Extracontractual*. Buenos Aires. Editorial La Ley.

Pérez, A. (2007). *La Tutela Civil Inhibitoria Como Técnica Procesal Civil De Aplicación De Los Principios De Prevención Y Precaución*. En: Revista De Derecho De La Pontificia Universidad Católica De Valparaíso, No. 28, Pontificia Universidad Católica De Valparaíso.

Pintos Ager, Jesús. (2000). *Baremos, Seguros Y Derechos De Daños*. Madrid. Civitas.

Puig Brutau, José (1983). *Fundamentos De Derecho Civil*, Bosch, Tomo II, Barcelona. Casa Editorial.

- Rachils, E. (1967). *Los Primeros Automóviles*, México D.F. Densa.
- Reglero Campos, Fernando (2003). *Tratado De Responsabilidad Civil*. Tomo I. Navarra España. Editorial Aranzadi.
- Real Academia Española (2018). *Diccionario del Español Jurídico*.
En: <http://dej.rae.es/>.
- Rey De Castro, Alberto (1972). *La Responsabilidad Civil Extracontractual*. Lima. Universidad Nacional Mayor De San Marcos.
- Rey, Rosa Nélide Y Rinesi, Antonio Juan (2001), *La Cuantificación Del Daño. Sus Implicancias*. En Revista De Derecho De Daños, Buenos Aires.
- Revoredo Marsano, Delia (2016). *Código Civil, Exposición De Motivos Y Comentarios*, Lima, [Thomson Reuters](#).
- Rojas, S. (2014). *Responsabilidad Civil. La Nueva Tendencia Y Su Impacto En Las Instituciones Tradicionales*.
- Salvador, P. (2000). *Punitive damages*. En: Indret Revista Para El Análisis Económico Del Derecho, Barcelona.

Santos Ballesteros, Jorge (2006). *Instituciones De Responsabilidad Civil*. Segunda Edición. Tomo I. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Savatier, Rene (1951). *Tratado De Responsabilidad Civil*, Tomo II. Paris. Editorial LGD.

Serrano, Olga y Fernández, Ximena (1988). *Responsabilidad Civil Extracontractual Por El Uso De Vehículos Automotores*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Spota, Alberto G. (1976). *Responsabilidad Objetiva Y Responsabilidad Presumida: Cuestión En La Locación De Obra*. En: Revista Del Derecho Comercial Y De Las Obligaciones. Buenos Aires. Ediciones De Palma.

Tabbaso Cammi, Carlos (1997). *Derecho Del Tránsito*. Buenos Aires, Julio C. Faira Editor.

Tamayo Jaramillo, Javier (1989). *De La Responsabilidad Civil: Las Presunciones De Responsabilidad Y Sus Medios De Defensa*. Tomo I. Bogotá, Colombia, Temis.

Trigo Represas, Félix (1991). *Derecho De Daños*. Buenos Aires: Editorial La Rocca.

Trigo Represas, Felix y Lopez Mesa, Marcelo (2011). *Tratado De La Responsabilidad Civil*. Buenos Aires. Editorial La Ley.

Taboada Córdova, Lizardo (2003). *Elementos De La Responsabilidad Civil*. Lima. Editorial Grijley.

Taboada Cordova, Lizardo (s.a.). *Antijuricidad Y Responsabilidad Civil*. En: Derecho Civil Patrimonial, Programa Avanzado De Estudios En Derecho Universidad Privada San Pedro, Tomo II.

Valenzuela Gómez Humberto (2001). *Responsabilidad Civil Por Accidentes De Tránsito Y Seguro Obligatorio. Una Aproximación Desde El Análisis Económico Del Derecho*. Colombia.

Valenzuela Gomez, Humberto (2006). *La Responsabilidad Civil Extracontractual: No Una Sino Varias Funciones*. Colombia. Ara Editores.

Vega Mere Yuri (1996). *Responsabilidad Civil Y Accidentes De Tránsito*. Lima. Grijley.

Villavicencio Terreros Felipe (1991). *Accidentes De Tránsito: Discurso Jurisprudencial Y Doctrinal*. Lima. En El Jurista, Revista De La Facultad De Derecho De San Martín De Porres.

Viney, Genevieve. (1988). *Traité de Droit Civil, Les obligations. La responsabilité: effets.*, París, LGDJ

Zannoni, Augusto (2001). *Significado Y Alcance De La Cuantificación Del Daños (Una Aproximación Generalizadora)*, En Revista De Derecho De Daños". Argentina. Rubinzal Culzoni.

IX. ANEXOS:

- Matriz de consistencia
- Instrumentos de recolección de datos

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA VALORACIÓN OBJETIVA DEL DAÑO MORAL EN EL DISTRITO JUDICIAL DE LIMA, PERÍODO 2017

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
<p>Problema General ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y la Valoración Objetiva del Daño Moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?.</p> <p>Problemas Específicos</p> <ol style="list-style-type: none"> ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y la Antijuricidad del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?. ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y la lesión por daño moral, como supuesto de responsabilidad por 	<p>Objetivo General Determinar la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y la Valoración Objetiva del Daño Moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017</p> <p>Objetivos Específicos</p> <ol style="list-style-type: none"> Identificar la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y la Antijuricidad del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017 Describir la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y la lesión por daño moral, como supuesto de responsabilidad por 	<p>HIPÓTESIS GENERAL Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y la Valoración Objetiva del Daño Moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017</p> <p>HIPOTESIS ESPECÍFICAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y la Antijuricidad del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017 Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y la lesión por daño moral, como supuesto de responsabilidad por daño moral,. 	<p>VARIABLE (X): Accidentes de Tránsito</p> <p>VARIABLE (Y): Valoración Objetiva del Daño Moral</p>	<p>Tipo de investigación: Básica</p> <p>Nivel de Investigación: Explicativa</p> <p>Población y muestra</p>

<p>daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?</p> <p>3. ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y la causalidad del daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?</p> <p>4. ¿Qué relación existe entre los Accidentes de Tránsito y los Factores de atribución del daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017?</p>	<p>daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017</p> <p>2. Caracterizar la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y la causalidad del daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017</p> <p>3. Describir la relación que existe entre los Accidentes de Tránsito y los Factores de atribución del daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017</p>	<p>en el Distrito Judicial de Lima, período 2017</p> <p>3. Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y la causalidad del daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017</p> <p>4. Existe relación entre los Accidentes de Tránsito y los Factores de atribución del daño moral, en el Distrito Judicial de Lima, período 2017</p>		<p>Técnicas e</p> <p>instrumentos</p> <p>- Encuestas</p>
---	---	---	--	--

ANEXO 2:

ENCUESTA PARA MEDIR LA VARIABLE (X): Accidentes de Tránsito

Estimado Dr., la presente encuesta tiene como finalidad recoger información , acerca de los accidentes de tránsito, que es motivo de la presente investigación.

Gracias por su colaboración.

I: DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS

- Sexo 1. () M 2. () F
- Edad: años
- Marca con X, según corresponda:

- () Juez
- () Especialista
- () Abogado
- () Especialista de la aseguradora

II. ENCUESTA: Lea con atención cada pregunta y marque con X la que ud. elija.

Considere:

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

N°	ITEMS	ALTERNATIVAS			
		4	3	2	1
	ACCIDENTES				
01	Considera que el carácter súbito del accidente de tránsito implica que el mismo es inesperado.				
02	Está de acuerdo con que el carácter súbito del accidente de tránsito implica circunstancias de espacio y tiempo.				

03	Considera que el carácter no premeditado del accidente de tránsito implica una conducta no intencional del agente.				
04	Está de acuerdo con que al no ser premeditado el accidente de tránsito el mismo es obra del azar.				
05	Considera que el carácter violento del accidente de tránsito se deba únicamente al choque de dos o más vehículos				
06	Está de acuerdo con que la violencia del accidente del accidente de tránsito es más sentida en el caso de arrollamiento.				
07	Considera que una lesión causada por el accidente de tránsito es el daño a la persona.				
08	Está de acuerdo en que con el accidente de tránsito se ocasiona daño moral a la víctima.				
	VEHÍCULO				
09	Considera que el vehículo como bien mueble está sujeto a valoración pecuniaria				
10	Está de acuerdo con que el vehículo sea un bien registrable.				
11	Considera que el vehículo es un factor de riesgo aceptado socialmente				
12	Está de acuerdo con que el vehículo sea un factor de riesgo que genere responsabilidad objetiva.				
13	Considera que el vehículo es un medio de transporte de uso mayoritariamente público.				
14	Está de acuerdo en que el vehículo es un medio de transporte mayoritariamente utilizado por particulares.				
15	Considera que vehículo no sólo es aquel que está propulsado por gasolina.				
16	Está de acuerdo en que el vehículo propulsado a gas es más riesgoso que el propulsado a gasolina.				
	FACTOR HUMANO				
17	Considera que es responsable por el accidente del tránsito sólo es el conductor del vehículo.				
18	Está de acuerdo con que pueden existir otros responsables del accidente además del conductor del vehículo.				

19	Considera que los médicos son terceras personas de vital importancia luego de producido el accidente de tránsito				
20	Está de acuerdo con que las aseguradoras son terceros cuya intervención es necesaria antes, durante y después de producido el accidente de tránsito				
21	Considera que las autoridades como la policía tienen una importante labor ocurrido el accidente de tránsito.				
22	Está de acuerdo con que la autoridad a cargo de indemnizar los accidentes de tránsito sea el poder judicial.				
23	Considera que la única víctima del accidente de tránsito es el conductor.				
24	Está de acuerdo con que pueden resultar víctimas del accidente de tránsito el pasajero y el peatón.				
	VÍA PÚBLICA				
25	Considera que la vía pública es un espacio común conformado sólo por carreteras.				
26	Está de acuerdo con que la vía pública como espacio común está integrado por avenidas, aceras y calzada.				
27	Considera que en la circulación vehicular a nivel urbano hay mayor incidencia de accidentes de tránsito.				
28	Está de acuerdo con que en la circulación vehicular a nivel interurbano y provincial también hay incidencia de accidentes de tránsito.				
29	Considera que el tránsito peatonal por la vía pública únicamente se verifica con el desplazamiento a pie de las personas				
30	Está de acuerdo con que el tránsito peatonal también se realiza mediante bicicleta, transporte rodante y con el auxilio de accesorios.				
31	Considera que la la Ley General del Transporte es la única regulación normativa existente en la materia.				
32	Está de acuerdo con que la regulación normativa en materia de transporte es diversa y poco conocida.				

ANEXO 3:

ENCUESTA PARA MEDIR LA VARIABLE (Y): Valoración Objetiva del Daño Moral

Estimado Dr., la presente encuesta tiene como finalidad recoger información , acerca de la valoración objetiva del daño moral, que es motivo de la presente investigación.

Gracias por su colaboración.

I: DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS

- Sexo 1. () M 2. () F
- Edad: años
- Marca con X, según corresponda:

- () Juez
- () Especialista
- () Abogado
- () Especialista de la aseguradora

II. ENCUESTA: Lea con atención cada pregunta y marque con X la que ud. elija.

Considere:

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

N°	ITEMS	ALTERNATIVAS			
		4	3	2	1
	ANTI JURICIDAD COMO PRESUPUESTO DE DAÑO MORAL				
01	Considera que, dentro de nuestro ordenamiento jurídico, la antijuricidad se encuentra regulada por el Código Civil				

02	Está de acuerdo en que, al verificarse un hecho antijurídico, el ordenamiento jurídico legitima a la víctima a ejercitar sus derechos aplicando las normas del Código Procesal Civil				
03	Está de acuerdo con que una norma imperativa establece una regla de conducta con carácter obligatorio.				
04	Considera que una norma imperativa es coercitiva y rígida				
05	Considera que la contravención supone no adecuarse a una conducta preestablecida				
06	Está de acuerdo en que la contravención tiene como elementos característicos el incumplimiento de un deber				
07	Considera que una sanción puede tener una función aflictivo-consoladora				
08	Está de acuerdo en que una sanción se impone discrecionalmente				
	LESIÓN COMO PRESUPUESTO DE DAÑO MORAL				
09	Considera que una lesión importa un menoscabo extrapatrimonial				
10	Está de acuerdo en que la lesión es susceptible de valuación económica.				
11	Considera que el agraviado con la lesión sólo puede ser la víctima.				
12	Está de acuerdo con que si la lesión produce la muerte del agraviado ello legitima a accionar a su conviviente.				
13	Considera que el responsable por lesión sólo puede ser una persona natural				
14	Está de acuerdo en que el responsable por la lesión también sea el representante legal del incapaz que lo ocasionó.				
15	Considera que la compensación económica de la lesión debe encontrarse prescrita legalmente.				
16	Está de acuerdo en que con la compensación económica de la lesión se extingue la responsabilidad por el daño				

CAUSALIDAD COMO PRESUPUESTO DEL DAÑO MORAL					
17	Está de acuerdo en que la causalidad supone una situación jurídica prescrita legalmente				
18	Considera que la causalidad impone una situación jurídica en la que se debe verificar una conducta efectiva dañosa por parte del agente				
19	Está de acuerdo en que un daño concreto puede generar menoscabo en el fuero interno de una persona.				
20	Considera que un daño concreto al fuero interno de una persona puede tener una causa objetiva.				
21	Está de acuerdo con que la causalidad supone una relación causa-efecto que requiere de un factor adecuado para producir consecuencias.				
22	Considera que al verificarse la relación causa-efecto ello genera responsabilidad civil				
23	Está de acuerdo en que el deber de indemnizar cumple una función compensatoria				
24	Considera justo que el deber de indemnizar sea solidario.				
FACTORES DE ATRIBUCIÓN COMO PRESUPUESTO DEL DAÑO MORAL					
25	Considera que el dolo como factor de atribución implica la existencia de intención y discernimiento en el ánimo del causante.				
26	Está de acuerdo en que el dolo constituye un factor de atribución subjetivo.				
27	Considera justificable que el daño producido con un bien riesgoso sea socialmente aceptado.				
28	Está de acuerdo en que el daño causado con un bien riesgoso origina responsabilidad objetiva.				
29	Considera que la culpa como factor de atribución de daño, implica una conducta negligente o imprudente por parte del causante.				
30	Está de acuerdo en que la culpa como factor de atribución del daño genera responsabilidad subjetiva				

31	Considera que la actividad peligrosa como factor de atribución del daño se encuentra socialmente aceptada.				
32	Está de acuerdo en que el daño producido por actividad peligrosa genera responsabilidad objetiva				