



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

EL DAÑO Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN CASOS DE ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN LA JURISPRUDENCIA NACIONAL

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el Grado Académico en Maestro en Derecho Civil y
Comercial

Autor

Zeñas Cerceda, David Orlando

Asesor

Quispe Salazar, Richard

(ORCID: 0000-0003-2505-0891)

Jurado:

Aramayo Cordero, Uriel Alfonso

Vigil Faria, José

Begazo De Bedoya, Luis Hernando

Lima - Perú

2021

Referencia:

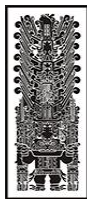
Zeña, C. (2021). *El daño y la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito en la jurisprudencia nacional [Tesis de maestría en la Universidad Nacional Federico Villarreal]*. <https://repositorio.unfv.edu.pe/handle/20.500.13084/6053>



Reconocimiento - No comercial - Sin obra derivada (CC BY-NC-ND)

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede generar obras derivadas ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

**EL DAÑO Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN CASOS DE ACCIDENTES
DE TRÁNSITO EN LA JURISPRUDENCIA NACIONAL**

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho Civil y Comercial

Autor:

Zeñas Cerceda, David Orlando

Asesor:

Quispe Salazar, Richard

(ORCID. 0000-0003-2505-0891)

Jurado:

Aramayo Cordero, Uriel Alfonso

Vigil Faria, José

Begazo De Bedoya, Luis Hernando

Lima- Perú

2021

Dedicatoria

A mis padres y a mi familia por su apoyo constante y sus palabras de aliento, para cumplir esta meta y sueño personal.

Agradecimientos

A Dios por ser nuestro padre y guía.

A mis padres que son estímulo poderoso para seguir adelante.

A la Universidad Nacional Federico Villarreal, y al asesor de nuestra tesis, por su valiosa guía y asesoramiento a la realización de la misma.

A nuestros profesores quienes con sus enseñanzas, consejos y amistad brindada a lo largo de nuestra vida universitaria contribuyeron al logro de una meta profesional.

Gracias a todas las personas que ayudaron directa e indirectamente en la realización de esta tesis.

Índice

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
ÍNDICE	iv
ÍNDICE DE TABLAS	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	ix
RESUMEN	xi
ABSTRACT.....	xii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Planteamiento del problema.....	3
1.2. Descripción del problema	4
1.3. Formulación del problema	5
-Problema General.	5
-Problemas específicos.....	6
1.4. Antecedentes.	6
1.5. Justificación de la investigación	10
1.6. Limitaciones de la investigación.....	11
1.7. Objetivos	11
-Objetivo general.	11
-Objetivos específicos.....	11
1.8. Hipótesis	12
1.8.1. Hipótesis principal.	12
1.8.2. Hipótesis secundarias.....	12

II. MARCO TEÓRICO	13
2.1. Teorías generales relacionadas con el tema	13
2.1.1. Definición de accidente.....	13
2.1.2 Confrontando lo lingüístico y lo jurídico.....	14
2.1.3. Accidente y caso fortuito	17
2.1.4. Daños intolerables.....	18
2.1.5 Accidentes de tránsito	22
2.2. Bases teóricas especializadas sobre el tema.....	27
2.2.1. La responsabilidad civil extracontractual.	27
2.2.2. Seguro obligatorio y sistema tarifado	44
2.2.3. Los accidentes de tránsito y la responsabilidad extracontractual en el Perú..	89
2.3. Marco Conceptual.....	146
III. MÉTODO.....	149
3.1. Tipo de investigación.....	149
3.2. Población y Muestra.	150
3.2.1. Población.....	150
3.2.2. Muestra	150
3.3. Operacionalización de Variables	151
3.4. Instrumentos.....	152
3.5. Procedimientos.....	152
3.6. Análisis de datos	153
IV. RESULTADOS	154
4.1. Análisis e interpretación.	154
4.2. Contrastación de hipótesis.	175
4.3. Sentencias sobre Responsabilidad Civil derivado de accidentes de Tránsito.....	180

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	185
VI. CONCLUSIONES	189
VII. RECOMENDACIONES.....	192
VIII. REFERENCIAS	193
IX. ANEXOS	197
Anexo A: Matriz de consistencia.....	197
Anexo B: Instrumentos de recolección de datos.....	199
Anexo C. Ficha Técnica de los instrumentos.....	203
Anexo D: Validez y confiabilidad de los instrumentos.	205

Índice de tablas

Tabla 1 Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad Objetiva se regula de manera adecuada el “ejercicio de una actividad riesgosa.	155
Tabla 2 Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se toma en cuenta que el vehículo automotor se constituye como un bien riesgoso o peligroso.	156
Tabla 3 Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se tiene en cuenta que el transporte es considerado una actividad peligrosa.	157
Tabla 4 Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de caso fortuito o fuerza mayor.	158
Tabla 5 Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de imprudencia de la víctima.	159
Tabla 6 Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada la obligación de reparar el daño causado	160
Tabla 7 Considera Ud. que los montos indemnizatorios que fijan los jueces en casos de accidentes de tránsito, resarcen de manera proporcional el daño causado.	161
Tabla 8 Considera Ud. que en los casos de accidentes de tránsito se cumple con el pago de la reparación a las víctimas.	162
Tabla 9 Considera Ud. que el pago de la reparación de manera solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo involucrado, es adecuado.	163
Tabla 10 Considera Ud. que la inexistencia de una tabla de montos indemnizatorios, afecta en la determinación del monto indemnizatorio por el daño causado.	164
Tabla 11 Considera Ud. que el marco legal del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es adecuado.	165
Tabla 12 Considera Ud. que se cumple el pago del SOAT, de forma inmediata a la ocurrencia del accidente de tránsito.	166

Tabla 13 Considera Ud. que la forma de pago del SOAT a las víctimas, que solo requiere la demostración de la existencia del accidente, es adecuada.	167
Tabla 14 Considera Ud. que el derecho que tienen las víctimas de poder recurrir a un proceso judicial para exigir los daños no cubiertos por el SOAT, es adecuado.	168
Tabla 15 Considera Ud. que el Seguro Obligatorio debería acoger la indemnización por daños personales causados con topes razonables y no irrisorios.	169
Tabla 16 Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable al afectado cuando existe la muerte de la víctima.	170
Tabla 17 Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez permanente de la víctima.	171
Tabla 18 Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez temporal de la víctima.	172
Tabla 19 Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable por los gastos médicos de la víctima.	173
Tabla 20 Considera Ud. que la legislación civil sobre la responsabilidad civil por accidentes de tránsito protege a las víctimas de manera adecuada.	174
Tabla 21 Hipótesis principal - Correlaciones.	175
Tabla 22 Hipótesis específica 1 - Correlaciones.	177
Tabla 23 Hipótesis específica 2. Correlaciones.	178
Tabla 24 Hipótesis específica 3 Correlaciones.	179

Índice de figuras

Figura 1	Considera Ud. que mediante la figura de responsabilidad objetiva se regula de manera adecuada el “ejercicio de una actividad riesgosa.	155
Figura 2	Considera Ud. que mediante la figura de responsabilidad objetiva se toma en cuenta que el vehículo automotor se constituye como un bien riesgoso o peligroso.	156
Figura 3	Considera Ud. que mediante la figura de responsabilidad objetiva se tiene en cuenta que el transporte es considerado una actividad peligrosa.	157
Figura 4	Considera Ud. que mediante la figura de responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de caso fortuito o fuerza mayor.	158
Figura 5	Considera Ud. que mediante la figura de responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de imprudencia de la víctima.	159
Figura 6	Considera Ud. que mediante la figura de responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada la obligación de reparar el daño causado	160
Figura 7	Considera Ud. que los montos indemnizatorios que fijan los jueces en casos de accidentes de tránsito, resarcen de manera proporcional el daño causado.	161
Figura 8	Considera Ud. que en los casos de accidentes de tránsito se cumple con el pago de la reparación a las víctimas.	162
Figura 9	Considera Ud. que el pago de la reparación de manera solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo involucrado, es adecuado.	163
Figura 10	Considera Ud. que la inexistencia de una tabla de montos indemnizatorios, afecta en la determinación del monto indemnizatorio por el daño causado.	164
Figura 11	Considera Ud. que el marco legal del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), es adecuado.	165
Figura 12	Considera Ud. que se cumple el pago del SOAT, de forma inmediata a la ocurrencia del accidente de tránsito.	166

Figura 13 Considera Ud. que la forma de pago del SOAT a las víctimas, que solo requiere la demostración del existencia del accidente, es adecuada.....	167
Figura 14 Considera Ud. que el derecho que tienen las victimas de poder recurrir a un proceso judicial para exigir los daño no cubiertos por el SOAT, es adecuado.	168
Figura 15 Considera Ud. que el seguro obligatorio debería acoger la indemnización por daños personales causados con topes razonables y no irrisorios.	169
Figura 16 Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable al afectado cuando existe la muerte de la víctima.	170
Figura 17 Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez permanente de la víctima.....	171
Figura 18 Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez temporal de la víctima.	172
Figura 19 Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable por los gastos médicos de la víctima.	173
Figura 20 Considera Ud. que la legislación civil sobre la responsabilidad civil por accidentes de tránsito protegen a las víctimas de manera adecuada.	174

Resumen

El **Objetivo**: determinar si el régimen normativo de responsabilidad civil incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional. **Método**: El tipo de estudio es descriptivo. El diseño de la investigación es correlacional. La población está conformada por 120 trabajadores Judiciales del Distrito Judicial de Lima Norte. La muestra es no probabilística y está constituida por 120 trabajadores Judiciales. **Resultados**: Se utiliza como técnica de recolección de datos: La encuesta y el análisis documental. Se utiliza como instrumento: un cuestionario de 20 ítems. Para el análisis de datos, se utiliza la prueba de Correlación de Pearson. **Conclusiones**: muestran una relación estadísticamente significativa de $p = 0.001$ (donde $p < 0,01$) y a una probabilidad de certeza del 99%, por lo que se acepta la hipótesis afirmativa y se rechaza la hipótesis nula en el sentido siguiente: “El régimen normativo de responsabilidad civil incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.”

Palabras claves: responsabilidad civil objetiva, responsabilidad por riesgo, monto indemnizatorio, seguro obligatorio, accidente de tránsito.

Abstract

The Objective: to determine if the normative regime of civil liability affects the legal treatment of cases of death due to traffic accidents according to the National Civil Jurisprudence. Method: The type of study is descriptive. The research design is correlational. The population is made up of 120 Judicial workers of the Judicial District of Lima Norte. The sample is non-probabilistic and is made up of 120 judicial workers. Results: It is used as a data collection technique: The survey and documentary analysis. It is used as an instrument: a 20-item questionnaire. For data analysis, the Pearson Correlation test is used. Conclusions: they show a statistically significant relationship of $p = 0.001$ (where $p < 0.01$) and a certainty probability of 99%, for which the affirmative hypothesis is accepted and the null hypothesis is rejected in the following sense: "The regulatory regime of civil liability has a significant impact on the legal treatment of cases of death due to traffic accidents in accordance with the National Civil Jurisprudence."

Keywords: strict civil liability, risk liability, compensation amount, mandatory insurance, traffic accident.

I. Introducción

El actual sistema jurídico establecido en el ámbito de la responsabilidad civil derivado del tránsito de vehículos motorizados es con frecuencia sometido a juiciosas y frecuentes críticas. Todo este singular movimiento, llevado a cabo tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, ha puesto de relieve la importancia de esta parcela del derecho de daños en la que el automóvil, alentado por el progresivo desarrollo de la sociedad del riesgo, ha pasado a ser el verdadero protagonista del régimen de responsabilidad civil por accidentes de tránsito.

El automóvil aparece liderando una revolución que, desde hace algo más de un siglo, ha supuesto la transformación de los aspectos que trazan la identidad de una sociedad dinamizada por los medios de transporte. Estos cambios, que han conllevado mejoras incalculables para el progreso y el bienestar de la Humanidad, entrañan a su vez un segundo aspecto de riesgo materializado en los datos de siniestralidad por accidentes de tránsito.

La trágica realidad conduce a que tengamos que convivir asiduamente con el gravísimo problema de las víctimas por accidente de tráfico, de innegable actualidad y que trae de cabeza tanto a instituciones públicas como privadas, pese al encomiable esfuerzo que se está desarrollando. Sin embargo, da la impresión de que el sentir general de la población muestra cierta indiferencia al elevado porcentaje de víctimas mortales relacionadas con el tráfico. Es notorio, que los accidentes provocados por la circulación de vehículos a motor constituyen una de las mayores tragedias humanas, sólo comparable con el número de víctimas que ocasionan los grandes conflictos armados o las catástrofes naturales.

Pues bien, es esta necesidad acuciante la que de forma alarmante hace ineludible la presencia de mecanismos jurídico-procesales que coadyuven a paliar o lenificar el daño irrogado a la víctima o perjudicado como consecuencia del accidente de circulación. La

magnitud del problema demanda, entre otras medidas, una mayor protección jurídica del ordenamiento a las víctimas.

Frente a ello, la responsabilidad objetiva ha desplazado por completo a la culpa. Hemos asistido a un cambio de protagonista dentro del teatro de operaciones de la responsabilidad civil: el “primer actor” ya no es “el que causa daño a otro”, ni tampoco “los que incurran en dolo, negligencia o morosidad...”, sino precisamente ese “otro” que es víctima de un daño extracontractual, de manera que importa poco por quien o porque motivo se va a afrontar la indemnización de ese daño, con tal de que dicha reparación se produzca. La objetivación de la culpa en los regímenes especiales ha contribuido de forma directa a reforzar la posición de la víctima del daño. Tanto es así que una de las fisuras del sistema la representa la culpa exclusiva de la víctima, que se constituye en el verdadero talón de Aquiles. En este sentido, la culpa o conducta imprudente de la víctima no está exenta de polémica.

El desarrollo de la investigación ha permitido hacer un estudio del Régimen de la Responsabilidad civil y su relación con el Tratamiento de los accidentes de tránsito. Se analiza la importancia del tema en el ámbito del sistema civil, revisando la legislación y la jurisprudencia.

En el primer capítulo, se presenta lo referido al Planteamiento del problema, entre ellos: antecedentes, problema, objetivos, justificación, alcances y limitaciones y definición de variables. El planteamiento del problema se refiere al régimen de la responsabilidad civil y el tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito de acuerdo a la legislación vigente. Los objetivos comprenden el objetivo general y los objetivos específicos.

El segundo capítulo expone lo relacionado al marco teórico, entre ellos: las teorías generales relacionadas al tema, las bases teóricas, el marco conceptual y las hipótesis. Las bases teóricas comprenden la teoría de los autores nacionales y extranjeros relacionados a la

responsabilidad civil, el seguro obligatorio y el tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito.

En el tercer capítulo se muestra el método, que comprende, tipo, diseño de investigación, estrategias de prueba de hipótesis, variables, población, muestra, técnicas, instrumentos de recolección de datos y, procesamiento y análisis de datos. Las variables se definen de manera operacional. El diseño de estudio es correlacional.

El capítulo cuarto presenta los resultados de la investigación. Se describen las frecuencias y los porcentajes de los resultados obtenidos mediante la aplicación del cuestionario sobre el tema de estudio a los trabajadores judiciales del Distrito Judicial de Lima Norte. Asimismo, se presenta la prueba de hipótesis. En el quinto capítulo, se presenta la discusión de los resultados.

En la parte final, se expone la cuestión más trascendente del estudio: las conclusiones y las recomendaciones. A su vez, se presenta las referencias bibliográficas de manera ordenada. También, se presentan los anexos vinculados al estudio, que comprende: matriz de consistencia y el cuestionario sobre el tema dirigido a los trabajadores judiciales del Poder Judicial.

1.1. Planteamiento del problema.

Antes de la entrada en vigencia de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en el año 2000, no estaba definido el criterio de imputación (subjetivo u objetivo) para la responsabilidad civil por accidentes automovilísticos, ni era claro el régimen de solidaridad, ni existía seguro obligatorio. Pese a ello, había una orientación jurisprudencial que tendía hacia el criterio objetivo.

Sin embargo, la doctrina afirmaba la necesidad de innovaciones legislativas para enfrentar el terrible número de accidentes automovilísticos mediante la “disuasión”: “En

nuestro criterio, dada la gravedad y la dolorosa frecuencia de los accidentes de tránsito en nuestra realidad, se impone la aplicación del sistema objetivo, en el cual la única posibilidad de liberarse de una responsabilidad sería probando la ausencia de una relación causal por presencia de alguna de las hipótesis de fracturas causales; o probando en todo caso la presencia de una concausa, en cuyo caso el efecto jurídico sería no la liberación del autor del accidente de tránsito por ausencia de relación de causalidad, sino únicamente la reducción de la indemnización a su cargo, en estricta aplicación del artículo 1973 del Código Civil actual” (Taboada, 1997, p.59).

1.2. Descripción del problema

Partiendo del accidente como categoría jurídica independiente vemos como el legislador adopta la teoría del riesgo y la responsabilidad objetiva, lo que es remarcado por la jurisprudencia en los supuestos de concausa y fractura del nexo causal. De modo que, la difusión de este sistema jurídico, con la gravedad de sus consecuencias para los autores de accidentes, sirve como elemento disuasivo y permite crear conciencia sobre la necesidad de manejar responsablemente cuidando la vida propia y fundamentalmente la de los demás.

A más de diez años de haberse establecido de manera inequívoca la responsabilidad civil objetiva por accidentes de tránsito, parece que la finalidad de dicho régimen no ha sido cumplida. Según los informes de Defensoría del Pueblo sobre los accidentes en los años posteriores a la promulgación de la ley, se tiene lo siguiente: desde el año 2003 al 2007 se advierte un incremento del número de accidentes en el ámbito nacional de 74 612 accidentes a 79 972 por año, lo cual representa un aumento de 7%. Además, el mayor número de accidentes son producidos por empresas que brindan el servicio de transporte público. El número de heridos por accidentes de tránsito es elevado en Lima en relación con el número de heridos en el ámbito nacional (representa el 50,4 % del total de heridos por accidentes de

tránsito en todo el Perú). Asimismo, esta cifra se ha incrementado desde el año 2003 al 2007 en casi el doble (183%). Es más, Lima tiene cerca del mismo número de heridos que todo el Perú en 1998 (en ese año, las cifras de heridos fueron de 26 417) (Informe Defensorial, 2008, p. 35).

Asimismo, los accidentes de tránsito en el transporte interprovincial no son poca cosa: “Solo en el 2005, de 1584 vehículos que participaron en accidentes, 360 fueron ómnibus interprovinciales dejando numerosos muertos y heridos” (Informe Defensorial, 2005, p. 3).

Resulta cierto, que el régimen que debería asumirse para el caso de accidentes automovilísticos es el subjetivo, que la responsabilidad civil cumple un rol de disuasión solo en la medida que otros factores del sistema legal y social funcionen y que una mala evaluación de los intereses en juego debido a posiciones dogmáticas apriorísticas e importaciones teóricas accidentales ha coadyuvado a un mal diseño en el régimen normativo que busca disminuir el número de víctimas por accidentes de tránsito.

Por último, la legitimación pasiva de la responsabilidad solidaria de los aseguradores nos trae a colación la difusión social del riesgo y el SOAT con sus ventajas y desventajas. Es oportuno mencionar, que existen algunos problemas procesales que surgen en procesos de indemnización por accidentes de tránsito, en torno al juez competente, la suspensión de los plazos prescriptivos y los inconvenientes de tramitar la pretensión indemnizatoria paralelamente en las vías penal y civil.

1.3. Formulación del problema

-Problema General.

¿De qué manera el régimen normativo de responsabilidad civil incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional?

-Problemas específicos.

- ¿De qué manera los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva inciden en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional?

- ¿De qué manera la valoración del daño causado y el monto indemnizatorio final incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional?

- ¿De qué manera la eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional?

1.4. Antecedentes.

El tema de estudio de la presente investigación tiene algunos antecedentes en el ámbito internacional y nacional, tales como:

Antecedentes internacionales.

Pantoja (2010) en un estudio titulado: Criterios de cuantificación indemnizatoria en accidentalidad vial: una propuesta de política judicial, para la Universidad del Valle de Colombia, se llega a las siguientes conclusiones: “La accidentalidad vial, es la segunda causa de muerte violenta en Colombia, fuente de daños materiales y morales en las personas. Las normas de responsabilidad civil obligan al propietario o conductor a responder civil y penalmente por sus consecuencias. El problema de accidentalidad y de la cuantificación de indemnizaciones, reviste gran interés por el alto número de procesos que por homicidios en accidentes de tránsito cursan en el Distrito Judicial de Cali, se efectuó recolección de expedientes y se aplicó una encuesta de tipo cuestionario para indagar sobre la política judicial que se usó en el cálculo de indemnizaciones en Juzgados Penales del circuito de Cali,

donde se observa gran disparidad en los criterios de reparación. Tampoco se contempla un modelo estándar para cuantificar los perjuicios tanto materiales como morales y no hay evidencia de una política baremada; por tanto, el estudio intenta brindar un marco de referencia para proponer a Jueces y Fiscales, un modelo de regresión múltiple en el cual se consideran características socioeconómicas de víctimas, perjudicados y procesados, con el fin de unificar criterios de cuantificación que fijen el monto de la reparación económica a los perjudicados, sus herederos. El modelo resultante propone criterios utilizados por las compañías de seguros para fijar las primas de seguro de vida, tales como: el tiempo de vida y el nivel de ingresos del occiso, y responsabilidades con su grupo familiar.”

Ceballos (2006) realizó un estudio titulado “La responsabilidad civil automovilística y el aseguramiento obligatorio y voluntario: un estudio en el Derecho colombiano y español”, para la Universidad del Valle de Colombia, se llega a las siguientes conclusiones: “En Colombia, en la institución de responsabilidad civil, se conjuga un sistema de responsabilidad “por actividades peligrosas” con inversión de la carga de la prueba y presunción de responsabilidad, que en nuestra opinión y de acuerdo a su construcción jurisprudencial se comporta como una responsabilidad cuasi objetivada, con exoneración de responsabilidad por una causa extraña, de fuerza mayor, caso fortuito, culpa de la víctima o de un tercero, con rasgos propios de un sistema de responsabilidad por riesgo con un mecanismo de garantía a través del aseguramiento obligatorio, que “socializa” las pérdidas a cargo de todos los propietarios de vehículos pero que es insuficiente. En lo referido a la efectividad del sistema de garantías, el SOAT tiene una acertada estructura de cobertura sin culpa, propia de un sistema por riesgo, destinado básicamente a la atención sanitaria o de salud. Este es un seguro de no responsabilidad, un seguro mixto de accidentes personales y salud; que como tal debe seguir, pero evolucionando hacia unas coberturas más amplias que incluyan partidas por los daños morales y la totalidad de los gastos de curación. En cuanto a los perjuicios

patrimoniales de lucro cesante, pérdidas de renta, etc., y el exceso de daños corporales materiales por lesiones graves e invalideces, no cubiertas por el SOAT, se debe seguir acudiendo al sistema tradicional de responsabilidad civil, por la jurisdicción penal o civil, para que dirima la responsabilidad y la prueba de la cuantía del resarcimiento de estos daños, bajo criterios de imputación de responsabilidad cuasi-objetivada, que se deben consagrar expresamente en una Ley de responsabilidad civil y seguro que incluya un método de valoración de daños de la vida humana y sus perjuicios extrapatrimoniales o daño moral, necesaria reforma del seguro obligatorio de accidentes automovilísticos en el Derecho Colombiano.”

Antecedentes Nacionales.

Abanto (2013) realizó un estudio titulado: La responsabilidad civil por accidentes de tránsito en la jurisprudencia”, para la Revista “Dialogo con la Jurisprudencia. Se llega a las siguientes conclusiones: La importancia del tema radica en que el accidente ya no es una simple circunstancia sino una categoría jurídica independiente, con consecuencias jurídicas propias, distinta de la responsabilidad por acto ilícito y de la responsabilidad contractual. Partiendo del accidente como categoría jurídica independiente vemos como el legislador adopta la teoría del riesgo y la responsabilidad objetiva, lo que es remarcado por la jurisprudencia en los supuestos de concausa y fractura del nexo causal. Por otro lado, la legitimación pasiva de la responsabilidad solidaria de los aseguradores nos trae a colación la difusión social del riesgo y el SOAT con sus ventajas y desventajas. Problemas procesales surgen en procesos de indemnización por accidentes de tránsito, en torno al juez competente, la suspensión de los plazos prescriptivos y los inconvenientes de tramitar la pretensión indemnizatoria paralelamente en las vías penal y civil. En efecto, el que se constituye en parte civil en el proceso penal, no puede solicitar la reparación en la vía civil, puesto que en el

proceso penal se tramita acumulativamente la reparación civil. La reparación civil fijada en la vía penal, surte efectos sobre el agraviado que se constituyó en parte civil”.

Tintaya (2015) presento una Tesis titulada: Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito. Distrito Judicial Puno 2013-2014, para optar el grado académico de Magíster en Derecho en la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez. Se llega a las siguientes conclusiones: En relación al tema del seguro de responsabilidad civil, el estudio jurisprudencial ha permitido concluir que la problemática primordial radica en que generalmente la cobertura principal del seguro contempla sólo la responsabilidad civil extracontractual. Por eso, cuando se produce un daño entre personas que están ligadas por un vínculo contractual previo, los tribunales utilizan de forma ambigua los criterios doctrinales formulados para calificar el hecho generador de dicho daño y situarlo dentro de uno u otro régimen. Asimismo, partiendo del estudio de las decisiones de los tribunales y de la opinión de la doctrina al respecto, se concluye que, muchas de las decisiones parecen ser tomadas de antemano, buscando resarcir a la víctima, y sin tener en consideración los presupuestos necesarios para que se configure la responsabilidad civil y el siniestro previsto en la póliza. Todo esto se pone de manifiesto en algunas resoluciones en que se ha producido la condena a la compañía de seguros a pesar de que las condiciones de la póliza eran claras al excluir los supuestos dañosos, o en situaciones donde no se analizaba detenidamente si se daban las condiciones para que el asegurado fuera responsable. Parece está utilizándose el seguro como un nuevo criterio de imputación, de forma que se tiene en cuenta como uno de los requisitos para atribuir responsabilidades, la existencia o no de un seguro de responsabilidad civil de por medio.

Molero (2014) presento una Tesis titulada: La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la Provincia de Cusco – 2014, para optar el grado académico de Magíster en Derecho en la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez. Se

llega a las siguientes conclusiones: “Primera. - El Artículo 1970 del Código Civil prevé la responsabilidad extracontractual en el caso del bien riesgoso o peligroso que cause daño a otro, está obligado a repararlo. Consecuentemente los vehículos automotores son bienes riesgosos o peligrosos y en caso de accidente de tránsito derivan responsabilidad. Segunda. - La responsabilidad civil prevista en el Código Civil, artículo 1970, para casos de accidente de tránsito por vehículos automotores, se encuentra regulada en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024- 2002-MTC. Tercera. - El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de los vehículos automotores garantiza la reparación a las víctimas por única vez, pero por el resto del tiempo los hijos menores de los fallecidos quedan al desamparo económico, de ahí que no existe una reparación integral del daño causado a la víctima.”

1.5. Justificación de la investigación

El presente estudio está relacionado con un tema que genera inquietud al Estado y a la Sociedad, por los daños causados a las víctimas. Al mismo tiempo, la falta de criterios jurídicos más o menos uniformes, para la determinación de la cuantía de la reparación civil por accidente de tránsito, ha provocado que existan diversos criterios para casos similares, por lo cual existe una tarea pendiente.

La correcta administración de justicia exige, por tanto, contar con criterios uniformes que, dentro de las circunstancias particulares de cada caso, permita un resarcimiento justo y equilibrado, aplicando los Principios de Equidad y justicia.

La ola constante de accidentes de tránsito con víctimas con daños personales y materiales, nos motiva a desarrollar algunas ideas sobre la responsabilidad civil por

accidentes de tránsito, tema que ha sido materia análisis en los diversos casos de indemnización conocidos a lo largo de la jurisprudencia civil nacional.

La importancia del tema radica en que el accidente ya no es una simple circunstancia sino una categoría jurídica independiente, con consecuencias jurídicas propias, distinta de la responsabilidad por acto ilícito y de la responsabilidad contractual.

El presente estudio a la luz de la doctrina, legislación y jurisprudencia, hace una revisión de los principales problemas que se suscitan en la práctica judicial en los procesos de indemnización por accidentes de tránsito.

1.6. Limitaciones de la investigación

En la presente investigación se han presentado algunas limitaciones:

- Existe falta de bibliografía sobre todo nacional, por ser un tema relevante del derecho procesal civil, que no ha sido abordado en su totalidad.
- Existe falta de bibliotecas especializadas.
- Existe falta de financiamiento para la tesis de maestría.

1.7. Objetivos

-Objetivo general.

Determinar si el régimen normativo de responsabilidad civil incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

-Objetivos específicos.

- Establecer si los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva inciden en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

- Analizar si la valoración del daño causado y el monto indemnizatorio final incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

- Reconocer si la eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

1.8. Hipótesis

1.8.1. Hipótesis principal.

El régimen normativo de responsabilidad civil incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

1.8.2. Hipótesis secundarias

- Los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva inciden de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

- La valoración del daño causado y el monto indemnizatorio final incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

- La eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

II. Marco teórico

2.1. Teorías generales relacionadas con el tema

2.1.1. *Definición de accidente.*

En el lenguaje común, accidente significa suceso eventual o acción de la que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas. Así, encontramos dos elementos básicos en el concepto. El primero es el suceso o acción eventual. Esto se relaciona con lo explicado sobre la existencia de riesgos en la vida moderna. El segundo es el daño, el cual debe ocurrir en forma involuntaria.

Este último elemento relacionado con la falta de voluntariedad no se aprecia claramente en ciertas clases de actividades generadoras de riesgo, como la fabricación de autos. Puede decirse entonces que la sociedad fomenta la producción de daños al demandar más y más automóviles. Sin embargo, no es tan simple porque si bien se asume la certeza (corroborada por las estadísticas) que se producirán accidentes ello sucede en tanto no se encuentren las soluciones técnicas para ello y si la sociedad puede pagar lo que cuestan. Cabe recordar que una de las preocupaciones principales de los fabricantes, además de la contaminación, es la seguridad. Ello redundará en un beneficio para las empresas y los consumidores, en tanto las primeras -como resultado de la competencia- mejorarán la calidad de sus productos con la finalidad de aumentar sus ganancias (asumiendo que lo que buscan es la eficiencia). Por último, tengamos siempre presente que en un accidente intervienen factores como el azar, cuyo control escapa de nuestras manos.

En los hechos, es así como percibimos los contratiempos que ocurren a diario como el derramar el café o sufrir una caída, como “accidentes”. Las relaciones entre personas o grupos de personas no se ven afectadas sin embargo por ocurrencias como las que se acaban de señalar, las cuales son todavía vistas como un producto de la mala suerte o de la torpeza.

Puede decirse que en un principio la humanidad tuvo la idea que todos los accidentes, si no se llegaba a establecer una relación de causalidad basada en la culpa de las personas, eran producto de la voluntad divina (Trazegnies, 1990, p.474). Conforme transcurrió el tiempo se fue tomando conciencia de los peligros que entrañaba la aparición de nuevas invenciones y el desarrollo de ciertas actividades, ante lo cual no resultaba apropiado tratar a estos “nuevos” accidentes sobre la base de los criterios de antaño. Ello obedece, creemos, a dos razones: primero a la magnitud de los daños ocasionados y a la frecuencia con la que estos se producen, siendo lo dramático su carácter de inevitabilidad.

Surge entonces como otra de las demandas de la sociedad moderna, el adoptar un concepto o definición jurídica del accidente con la finalidad de intentar manejar los efectos que acarrea, en tanto es una suerte de costo permanente (respecto de su existencia, pues su magnitud puede variar) en nuestra sociedad.

2.1.2 Confrontando lo lingüístico y lo jurídico

El accidente, debido a su impacto en la vida diaria, ha recibido la atención de diversos juristas, algunos de los cuales sostienen que es necesario un tratamiento especial del mismo al no poderse ubicar claramente en la esfera de la responsabilidad extracontractual (Trazegnies, 1990, p. 471). Al margen de ello, es menester reconocer que hay algo distintivo y particular en el accidente que durante tiempo ha remecido las estructuras de la responsabilidad civil, ya que ésta se ha movido en varias direcciones con la finalidad de poder adaptarse sin poder obtener siempre resultados satisfactorios.

Una visión social adecuada del problema de los accidentes en el mundo contemporáneo debe ser sistémica, grupal y estadística “(...) Desde este punto de vista, los accidentes, las partes involucradas en ellos, sus efectos sociales los mecanismos necesarios para aliviarlos deben ser localizados dentro de tendencias sociales, estructuras y patrones de

interacción más generales. Debe vincularse los actores sociales y sus interacciones generadoras de daños con instituciones como el mercado y el ordenamiento público de la vida social” (Payet, 1992, p. 576).

El comportamiento racional o maximizado nos explica cómo los individuos buscan el mayor beneficio posible mediante la evaluación de las ventajas y desventajas de sus decisiones cotidianas. Asimismo, podemos encontrar esta vinculación en la existencia de actividades generadoras de daños; la sociedad demanda su existencia estando dispuesta a aceptar el costo de aquéllas.

De otro lado, la vinculación de los actores sociales y sus actividades generadoras de daños con el ordenamiento público la hemos visto también al referirnos a las reglas de inalienabilidad y la encontraremos cuando hablemos de los denominados daños socialmente intolerables y de la prevención específica. Si entendemos al orden público como el conjunto de normas jurídicas que el Estado considera de cumplimiento ineludible, y de cuyos márgenes no puede escapar ni la conducta de los órganos del Estado, ni la de los particulares (Rubio, 1998,p.95), ello nos aproxima a los casos de daños producidos como contravención de normas jurídicas o de actividades cuya existencia amenaza la convivencia social. Sobre ello, Trazegnies (1990) sostiene que se trata de un daño estadístico e inevitable, el mismo que es consecuencia de la vida en común, lo cual le da un ingrediente social. A su vez, el azar interviene al momento de la individualización de las personas que se ven involucradas en el accidente, pero no es determinante de la cantidad de accidentes ya que es factible hacer el cálculo aproximado del número de ellos para un período determinado. Si tomamos esto en consideración podremos comprender, por ejemplo, para los accidentes de aviación, que el mes de diciembre no es de ninguna manera un mes “negro” o “maldito” aunque en él se produzca el mayor número de tragedias. Ello responde simplemente al mayor número de vuelos existente con motivo de las fiestas de fin de año (482 – 483).

Comparemos ahora las dos definiciones. En primer lugar, la definición jurídica presenta un carácter de previsibilidad, a diferencia de la definición lingüística en tanto se habla de “suceso eventual”, asemejándose mucho al caso fortuito.

Adicionalmente, al ser resultado del desarrollo y progreso de la sociedad: “(...) es preciso aceptar que los accidentes no constituyen eventos casuales que relacionan por primera vez a una víctima con un causante y que pueden explicarse únicamente mediante una cuidadosa consideración de la conducta de los individuos involucrados directamente, sino un problema social de incidencia sistemática” (Payet, 1992, p. 573).

Reconocer dicho carácter de previsibilidad resulta útil para la responsabilidad extracontractual en lo referido a una de sus funciones, la desincentivación o deterrence. Debe quedar claro, que cuando hablamos de previsibilidad nos referimos a que el hecho que se produzcan accidentes es algo esperado y calculable. Lo que resulta imposible determinar -y es allí donde interviene el azar- es el momento exacto en que se producirán y quiénes serán las personas que se involucrarán en él.

Una visión social contemporánea de los accidentes debe ser estadística, “(...) en el sentido de percibirlos desde un punto de vista general de una manera agregada, abstrayendo sus elementos comunes y descartando lo anecdótico. De esta manera se comprenderá que los accidentes son ocurrencias recurrentes y sistemáticas, susceptibles de ser agregadas y predichas. Una visión estadística permite, pues, planear y administrar los riesgos y los accidentes” (Payet, 1992, p. 577).

Cualquier intento de legislación sobre la materia debe, por lo tanto, recurrir a la estadística con la finalidad de poder determinar cuáles son las conductas que deben ser erradicadas por incrementar las posibilidades de daño. También sobre la base de los datos estadísticos podemos obtener ayuda en la determinación de cuáles son las categorías que pueden evitar o distribuir el costo de los accidentes. Finalmente, las compañías aseguradoras

emplean estos cálculos para establecer sus primas, lo cual también es aplicable para un sistema de seguro social de accidentes.

Así, tenemos un concepto funcional del accidente, el mismo que nos permite apreciarlo como resultado de la convivencia social, un costo del progreso que puede ser medido de cierta forma en tanto su ocurrencia es susceptible de comprobación estadística. Son diversas las propuestas sobre cuál debe ser el sistema de responsabilidad que debe regular este gran problema, nosotros lo enfocaremos desde la perspectiva que toma en cuenta los costos implicados en la opción por tal o cual sistema.

2.1.3. Accidente y caso fortuito

Es necesario distinguir entre responsabilidad subjetiva y responsabilidad objetiva. En términos generales, desde un punto de vista subjetivo, se atribuye responsabilidad en función de un comportamiento del agente, ya sea intencional respecto del daño (dolo) o debido a una falta de cuidado (culpa) que puede consistir en hacer menos de lo debido o previsto (negligencia); o en exceder ciertos límites de conducta creando un peligro (imprudencia). En cambio, en la responsabilidad objetiva el criterio de imputación se basa en el ejercicio de actividades peligrosas o en el daño ocasionado mediante bienes riesgosos (Artículo 1970 del Código Civil). Claro está que la atribución de responsabilidad objetiva puede basarse en distintos factores como la capacidad de difusión del costo de los daños o en la riqueza del causante.

Ha sido frecuente dar el tratamiento de caso fortuito a toda situación de ausencia de culpa, lo cual como señala Trazegnies (1990, p. 482–483), dejaría sin sentido al artículo 1970° del Código Civil: “(...) si pensamos que no solamente todo caso fortuito significa que no hay culpa, sino que además cada vez que no encontramos culpa de alguien estamos ante un caso fortuito, entonces la objetividad se convierte en una mera ilusión. De esta manera habríamos regresado al campo de la culpa por la puerta falsa. Dado que el caso fortuito libera

también de la responsabilidad objetiva (art. 1972), si cada vez que no encontramos culpa de alguien estamos ante un caso fortuito, entonces sólo habrá responsabilidad cuando hay culpa; y la teoría del riesgo y demás conceptualizaciones objetivistas quedan así reducidas a un mero eufemismo jurídico”.

El artículo 1315 del Código Civil define al caso fortuito como: “(...) la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible...” Tengamos entonces, por el momento presente un elemento: se trata de un hecho configurado de forma positiva. El caso fortuito es un hecho, un “evento” que se presenta de manera efectiva, constituyendo una fractura del nexo causal a diferencia de la ausencia de culpa, la cual alude al aspecto interno del sujeto.

Tanto el caso fortuito como el accidente son eventos. Sin embargo, lo que distingue al primero es su carácter extraordinario “por ello se entiende que no constituye un riesgo típico de la actividad o cosa generadora del daño” (Trazegnies, 1990, p. 309), a lo cual debe agregarse su carácter imprevisible e irresistible.

En concreto, en el caso de los accidentes estamos ante un acontecimiento esperado en tanto son susceptibles de ser calculados por las estadísticas. Lo cual demuestra la presencia de un riesgo típico, a diferencia del caso fortuito el cual es atípico. En el caso fortuito existe un hecho totalmente ajeno al “causante”, a quien, por esa razón no se responsabiliza por las consecuencias producidas.

2.1.4. Daños intolerables

Al tratar el tema de la convivencia con el riesgo encontramos que existen daños cuya existencia se acepta, a pesar del peligro latente, manteniéndose el derecho de los perjudicados a ser indemnizados. Sin embargo, al mismo tiempo vemos que hay daños que no se aceptan y cuya erradicación es algo preeminente, los cuales son diferenciados de los accidentes recibiendo la denominación de daño intolerable.

Todo daño atenta directamente contra un interés privado e indirectamente contra el interés social que quiere proteger ciertos intereses privados. Pero los daños socialmente intolerables son aquellos que atentan contra las condiciones que la sociedad como un todo quiere preservar, independientemente o adicionalmente de los intereses privados.

Como daños intolerables tenemos los casos de los accidentes de tránsito por exceder el límite de velocidad, la contaminación ambiental y, en general, los daños producidos por infracción de normas legales. El concepto de daño intolerable dependerá de la valoración social de una época determinada.

Así, Bisbal (1983) explica que: “Los accidentes evitables forman parte de aquel daño intolerable por la sociedad; de aquel daño que no encuentra en ninguno de los postulados que podrían justificar la conducta del causante. Cuando a principios del siglo XIX se aceptó la realización práctica de la idea de progreso, nuestra sociedad tuvo que aceptar también aquellos accidentes que evitarlos hubiera significado atentar contra el progreso mismo. El sistema de responsabilidad extracontractual por culpa fue el instrumento que realizó la discriminación entre lo evitable y lo inevitable. Sin embargo, este sistema imputaba a las víctimas el coste de los accidentes inevitables. Mientras el progreso pudo ser insensible a este ‘matiz’ distributivo, el sistema funcionó bien. Luego aparecieron las fisuras. Hasta que, por último, el sistema de responsabilidad objetiva se presentó como alternativa a lo anterior”. (p. 76-77).

Trazegnies (1990) indica ciertas características que diferencian a los daños intolerables de los accidentes, las mismas que podemos tomar como parámetros:

1. Mientras los accidentes son inevitables y de alguna manera obedecen a riesgos que benefician a la sociedad, los daños intolerables no implican ventaja social alguna y pueden ser controlados en mayor medida por el causante.

2. El daño intolerable es difuso, en tanto el riesgo que lo genera comprende a un gran número de víctimas potenciales.

3. Por último, la presencia del interés social como ingrediente importante de la situación. Esta clase de daños es un fenómeno de naturaleza colectiva. (p. 337-339).

Haciendo un rápido análisis de las características señaladas, trasladándonos al campo de los accidentes de tránsito, encontrarnos la primera en los casos de exceso de velocidad y manejo en estado de ebriedad, por citar sólo dos ejemplos. Aquí, al riesgo ya existente de por sí al conducir un automóvil (recordemos que para el Derecho el riesgo es, un riesgo adicional), se añade el de ciertos actos que incrementan la peligrosidad de la situación. Debido a ello, la actividad en principio riesgosa pero beneficiosa a la larga para la sociedad - es decir, un daño tolerable- deviene en intolerable y entran en escena otros mecanismos al margen del sistema de responsabilidad extracontractual, los que presentan un carácter más bien sancionatorio. Entre éstos tenemos las multas y sanciones administrativas, al margen de las posibles sanciones de carácter penal.

Respecto del carácter difuso, vemos que -por lo menos a nivel de los accidentes de tránsito- no resulta un elemento tan distintivo como el anterior. Puede ser cierto que aumenten las posibilidades de atropello o de choque por conducir a 100 km/h en lugar de 80 km/h, pero no sabemos con certeza en cuánto se incrementa el número de víctimas potenciales (lo que no es lo mismo que calcular el aumento de la probabilidad del conductor de sufrir un accidente). Cuando Trazegnies (1990, p. 338) dice que el daño intolerable es difuso, lo hace en oposición al caso del accidente rutinario en el que el número de víctimas es reducido.

Pensamos que, dada la condición de bien riesgoso y sus características particulares, el automóvil puede causar un número alto o reducido de víctimas según las circunstancias, Así, el conductor que circula por el centro de la ciudad -a velocidad reducida dada la congestión-

podría atropellar a varias personas. En todo caso, lo que puede darse en los casos de velocidad excesiva o conducción en estado de ebriedad, es un incremento de la posibilidad de provocar un accidente de tránsito, lo cual no altera el carácter difuso que tiene este tipo de accidente. Lo que acabamos de manifestar no altera de forma alguna el carácter de daño socialmente intolerable que, siguiendo este planteamiento, presentan algunos accidentes de tránsito. Lo que ocurre es que existen diversas categorías de daños intolerables, cada una de las cuales posee sus propias características (Trazegnies, 1990, p. 319).

Finalmente, se menciona como tercera característica de los daños intolerables la presencia del interés social. Con ello se hace referencia no a una idea abstracta de justicia, sino más bien a algo que se aproxima a nuestro conocido concepto de eficiencia. Al margen del rasgo colectivo de estos daños, se sostiene que aún en los casos en que se lograra indemnizar por completo a todas las víctimas: “(...) ha habido un gasto social (...) que la sociedad hubiera preferido evitar. Los recursos orientados a reparar los efectos de la contaminación hubieran podido ser destinados a un fin socialmente productivo. En este sentido, la sociedad tiene interés en evitar tal despilfarro social” (Trazegnies, 1990, p. 339).

Mediante el concepto de daño intolerable el autor citado trata de dejar en claro que si bien la sociedad está dispuesta a aceptar ciertos riesgos en tanto son producto inevitable de la vida en común y proporcionan ciertos beneficios, no está de ninguna manera dispuesta a asumir las externalidades negativas que puedan generar cierto incremento controlable de las fuentes generadoras de daños. Ello es debido a que el entorno social siente que dichos daños afectan seriamente su estructura al implicar una pérdida importante de recursos ya sea de vidas o dinero. Se produce a este nivel un encuentro entre dos conceptos aparentemente antagónicos: la sociedad considera injusto aceptar la existencia de los daños socialmente intolerables, teniendo sin embargo como sustento criterios de eficiencia económica. Observamos dos enfoques distintos que se acercan.

Por último, existe un tratamiento distintivo del daño intolerable, dentro del esquema planteado por Trazegnies (1990), en lo que se refiere al pago de la indemnización. Así, cuando hablamos de daños socialmente intolerables, “ciertamente no estamos dentro de ese mundo de aquellos daños accidentales que son parte de la vida en común; al contrario, por definición, estamos ante daños que la sociedad no quiere que formen parte de los riesgos de la vida en común. En consecuencia, este tipo de daños se escapa del campo de aplicación del principio de distribución social del riesgo. Aquí a sociedad considera que no existe una responsabilidad social implícita, porque no hay tolerancia alguna al acto eventualmente generador de daños: la sociedad no se beneficia con tal acto y no quiere que se produzca; por tanto, los daños resultantes de esos actos no deben ser distribuidos socialmente, sino que su peso económico debe recaer íntegramente en el causante” (p. 340).

2.1.5 Accidentes de tránsito

Se define al accidente de tránsito como un cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inanimadas y especialmente por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes (De Mora, 1975, p. 46). Para otros el accidente de tránsito es un suceso inesperado ocurrido en una vía de circulación en el que participa, por lo menos, un vehículo en transporte teniendo como resultado la lesión de personas y/o daños a la propiedad la frase “en transporte” tiene, dentro de esta definición, dos significados: a) en movimiento; y, b) listo para moverse.

El accidente de tránsito tiene actualmente, en nuestro ordenamiento jurídico, dos definiciones no necesariamente coincidentes.

Por un lado, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros obligatorios por accidentes de tránsito (aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC), lo define en su artículo 5 como el “evento súbito, imprevisto y violento

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

El Reglamento Nacional de Tránsito (aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC), por su parte, considera como accidente (a secas) al evento que cause daño a personas o cosas que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos (artículo 2°).

Anteriormente, el Código de Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Legislativo N° 420) presentaba a su vez una definición de accidente de tránsito. Dicho cuerpo legal señalaba, en su artículo 164:

Artículo 164°. - Se considera accidente de tránsito a todo hecho que produzca daños en personas o cosas, como consecuencia de la circulación.

A partir de las definiciones citadas podemos apreciar, si bien es cierto que se tratan de disposiciones vinculadas más al Derecho Administrativo, que se habla simplemente de “hechos” o “eventos”, sin hacer alusión a ningún criterio subjetivo u objetivo para la calificación de un suceso como accidente de tránsito.

Pese a ello, en la práctica encontramos que los calificativos que hacen alusión a la conducta de la persona abundan. Si dos autos colisionan, obviamente, los conductores de ambos vehículos se pondrán a discutir sobre quién tuvo la culpa del accidente. Si alguien con algo de conocimiento jurídico sobre la materia pasara por el lugar de los hechos e iniciara, con el afán de ayudar en la búsqueda de una solución al problema, una pequeña disertación sobre las actividades riesgosas y el carácter estadístico del accidente, simplemente no llegaría muy lejos, pues ambos conductores le harían pagar los platos rotos.

El ejemplo que acabamos de poner no desvirtúa las afirmaciones y conceptos vertidos en el presente capítulo acerca del riesgo y de los accidentes. Pues, ni aun el chofer más

cuidadoso y precavido puede sentirse liberado de sufrir algún accidente, ya que las características del automóvil y de la circulación automotriz en general implican una gama amplísima de riesgos, lo cual hace imposible exigir a persona alguna que observe un comportamiento que reduzca esos riesgos a cero. Basta ver los casos de las carreras de autos en las que han perdido la vida numerosos corredores: resultaría demasiado aventurado afirmar que incurrieron en “imprudencia” o “negligencia”.

El automóvil es un bien riesgoso y lo es en buena medida por el nivel de conocimientos y avance tecnológico alcanzados hasta hoy. Si existiera un dispositivo instalado en los automóviles que nos alertara ante la proximidad de un accidente y, además, ejecutara automáticamente los pasos para evitarlo -convirtiendo al auto en una máquina totalmente segura- quizás no hablaríamos de riesgo sino de culpa. La idea de riesgo se halla vinculada con nuestra capacidad para evitar daños y ésta se encuentra limitada a su vez por la cantidad de recursos (conocimientos, información, dinero, etc.) que disponemos y que estamos decididos a invertir para ello. De hecho, en la actualidad es posible dotar a los autos de ciertos mecanismos de seguridad, pero se pueden descartar por cuestiones de costo o por razones fundadas en la estética (sino imaginemos un Ferrari cubierto de esponja, ¿quién lo compraría?).

Así, los accidentes de tránsito son susceptibles de ser analizados desde la estadística, pudiendo determinarse el número aproximado de accidentes a producirse en un período dado o, también -para el caso de las aseguradoras- pudiendo calcularse el monto de las primas de seguros. Por otro lado, su raíz colectiva la hallamos en el uso de los vehículos automotores como medio de transporte o de recreo por la colectividad.

Cuando analizamos los accidentes de tránsito, tenemos un panorama confuso por la multiplicidad de criterios que se manejan en las distintas esferas existentes. Por ejemplo, a nivel policial y administrativo se adoptan criterios eminentemente subjetivos para el

establecimiento de las causales de los accidentes, todos -absolutamente- son calificados sobre la base de ellos. Sin embargo, el artículo 1979 del Código Civil establece una responsabilidad objetiva para las actividades y bienes riesgosos. Finalmente, debe admitirse que el ciudadano común percibe a los accidentes de tránsito básicamente como actos de imprudencia, sino basta leer los periódicos o escuchar las discusiones entre quienes resultan involucrados en ellos.

De acuerdo con información de la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito ocasionaron la muerte a 1.2 millones de personas durante el año 2000. Por otro lado, los costos de las lesiones causadas por accidentes de tránsito ascienden a 518 mil millones de dólares por año.

Si hubo algo que le hizo competencia a la subversión en el Perú durante las décadas de los ochenta y los noventa, fueron los accidentes de tránsito. El número de muertes ocasionadas por éstos fue realmente alto, con el dato curioso que en cierta forma la competencia fue “ganada” por los” accidentes, ya que el terrorismo y la violencia política disminuyeron ostensiblemente mientras los accidentes se producen todos los días sin poder vislumbrar un futuro mejor a este nivel. Es posible señalar que, “entre 1980 y 1994, los accidentes de tránsito causaron la muerte de 34 mil 195 peruanos, cifra superior a los 27 mil 125 muertos que produjo la subversión, según estadísticas del Ministerio del interior y de la División de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional (Diviat)”. Cabe agregar que el número de accidentes en el Perú durante el año 2002, ascendió a 72,719. La situación actual, ha cambiado para mal pues de acuerdo a un informe del Banco Mundial las pérdidas anuales por accidentes de tránsito en el Perú alcanzan la cifra de 358 millones de dólares, algo más del 1 % del PBI.

Para el año 2002, el parque automotor estimado a nivel nacional era de 1'252,006 vehículos. Ello nos da un promedio, conforme a lo señalado anteriormente, de un accidente de tránsito al año por cada 17.21 vehículos, un promedio —como puede verse— muy alto.

Al recordar con mayor frecuencia el daño global que han ocasionado y siguen ocasionando los accidentes de tránsito, resulta más sencillo apreciar el problema en su dimensión real y no como un asunto de “Locos del volante” o de gente “irresponsable”. Así, es correcto pensar que los accidentes de tránsito, a diferencia del problema de la subversión, no se convirtieron hasta ahora en un factor desestabilizador del Estado peruano. Sin embargo, como reflejan las cifras mencionadas constituyen un costo significativo -reflejado en la pérdida de vidas y en los daños materiales causados- que ha sido enfrentado de una forma poco sistemática por parte del Derecho. Así, es de público conocimiento que el sistema de responsabilidad no ha encontrado todavía en la práctica los mecanismos que faciliten una reducción de los costos generados por los accidentes lo cual se refleja en elevado número de personas que no reciben compensación alguna y en el nivel comparativamente alto de accidentes en el Perú.

La dimensión del problema es aún mayor si tomamos en cuenta los costos de oportunidad. Se debe pensar en el uso alternativo que se hubiera podido dar al patrimonio perdido como resultado de los accidentes de tránsito, las horas-hombre dejadas de trabajar por pérdida temporal de la capacidad o por enfermedad, por seguir trámites judiciales, los recursos perdidos por la ineficiente administración de justicia, etc.

A las cifras mencionadas, que constituyen una parte del costo primario (la otra es el monto de los daños) debe añadirse el costo secundario surgido a partir de la necesidad de reparar los perjuicios sufridos.

2.2. Bases teóricas especializadas sobre el tema

2.2.1. La responsabilidad civil extracontractual.

1. El daño como materia de la responsabilidad extracontractual. La responsabilidad extracontractual es un mecanismo de internalización de externalidades negativas para los casos en los cuales los costos de transacción sean lo suficientemente elevados como para impedir alcanzar una solución eficiente a través de un acuerdo entre las partes involucradas. Esa es una primera demarcación. Ahora queremos referirnos a una segunda demarcación, mediante la que podremos entender las razones por las cuales no todos los daños producidos en las circunstancias mencionadas son materia de responsabilidad extracontractual.

Dentro del tema de los costos del progreso y de la existencia de los automóviles, cabe señalar que la aspiración de evitar los accidentes a cualquier precio no es más que un mito. Pues bien, otro mito es la existencia de un deber general de reparar todos los daños.

En las normas del Código Civil sobre responsabilidad extracontractual, es posible notar que estamos muy lejos de haber consagrado el principio aquél que causa un daño otro está obligado a indemnizarlo, al contrario, existen ciertos requisitos para que los daños sean indemnizables. Es así que, es necesario que el daño que ha sufrido una persona por el hecho de otro debe haber sido cometido “por dolo o culpa. (art.1969°), por el uso de un bien riesgoso o peligroso, o por una actividad riesgosa o peligrosa (art.1970°). Si la responsabilidad extracontractual buscara reparar todos los perjuicios, no habría razón para no cambiarla por un sistema general de seguridad social (Falla, 1993, p. 10).

Así, la responsabilidad extracontractual es un mecanismo de internalización de ciertas externalidades negativas, mas no de todas. ¿Nos proporciona la Economía una manera de distinguir aquellas externalidades que causan daños compensables de los daños que no dan lugar a responsabilidad civil? La prescripción general de la Economía es que los daños

externos (sic) deben ser compensables cuando el crear un derecho a la compensación sea eficiente (Cooter y Ulen, 1988, p. 344).

Revisemos las veces que alguien ha demandado a otro por haberle hecho llegar tarde al trabajo. Pongamos otro ejemplo más dramático: una persona que va a su oficina en su auto a celebrar un contrato importante con un cliente y pierde ese negocio, pues por donde el transitaba chocaron otros dos vehículos lo cual obstruyó la circulación por aquel lugar. ¿Demandaría esa persona a los conductores que chocaron entre sí por haberle impedido llegar a concretar un negocio millonario? Otro caso más conocido y común es el de la competencia comercial en la cual uno de los competidores hace todo lo posible para que su rival se vaya a la quiebra, empleando tácticas legalmente válidas. Aquí hay un daño y además se puede decir que es “doloso”. Por último, el caso del graduando que se prepara para su examen y en la víspera tiene lugar una fiesta infernal en la casa del lado, debido a lo cual desapueba su examen al día siguiente.

Se puede argumentar que dichos daños no entran en la órbita de la responsabilidad en tanto son “socialmente autorizados” se trata de situaciones que no buscan ser evitadas por el Derecho ni, mucho menos, que den lugar a indemnización. Sin embargo, tal como se ha dicho más arriba, pensamos que es el concepto de eficiencia el que nos ayuda a comprender mejor el porqué de las limitaciones. Tomándolo como referencia es posible sostener que las externalidades (en los casos de costos de transacción elevados) pueden ser internalizadas cuando el costo derivado de la puesta en funcionamiento de la responsabilidad sea menor que los beneficios obtenidos. Y este no es un razonamiento extraño al mundo jurídico. Así, Payet (1992, p. 602) afirma que la responsabilidad es la institución mediante la cual se determina qué daños son compensables, en qué extensión y de qué manera. Por ende, existe en el fondo una relación entre lo que se conoce como “daño injustificado” y la eficiencia económica.

La responsabilidad civil puede cumplir fines diversos de acuerdo a la decisión legislativa o a los valores subyacentes en cada decisión. Puede emplearse para subsidiar ciertas actividades, distribuir el ingreso, establecer ciertas sanciones pecuniarias o -respecto de lo cual hay un mayor acuerdo- indemnizar a las víctimas, de allí que algunos autores hablen de la necesidad de denominar a esta institución “reparación” en lugar de responsabilidad civil.

En esencia, la responsabilidad no busca indemnizar todos los daños que se producen, lo cual constituye una suerte de delimitación territorial. De la misma manera, al interior de dicho territorio la función de la responsabilidad no se agota en la reparación, sino que va más allá. Debemos analizar si estamos dispuestos a aceptar las pérdidas producidas conformándonos con indemnizar a las víctimas o si, además, podemos hacer algo para reducir el número de contingencias que son las que originan dichas pérdidas.

2. Los costos implicados. Los costos implicados son una externalidad de carácter negativo, un costo impuesto a terceros. Sin embargo, el accidente encierra costos diversos constituidos por el daño producido (lo que conocemos como daño emergente y lucro cesante), la indemnización o compensación a pagar de ser el caso y, finalmente, todos los recursos empleados con la finalidad de tratar de reponer la situación a su estado anterior o prevenir en lo sucesivo la ocurrencia de tales accidentes.

Dentro del análisis de Calabresi (1984, p. 42), se distingue tres tipos de costos vinculados a la problemática de los accidentes: costos primarios, secundarios y terciarios. Dicha terminología no implica el otorgar una mayor importancia a unos respecto de los otros ni significa por otro lado que siempre podremos encontrarlos en estado químicamente puro. El mérito de esta división radica en proporcionarnos una mayor facilidad para el análisis y la comprensión de las implicancias que puede tener una regulación determinada para una clase de accidente determinada.

Las decisiones dirigidas a reducir alguno de ellos puede aumentar el nivel de los otros, por lo que resulta imposible en la práctica encontrar un mecanismo que reduzca simultáneamente al mínimo a las tres clases de costos. Por ello, se busca la mejor combinación posible de acuerdo a los fines perseguidos.

a.-Costos primarios. Los costos primarios no son otra cosa que el número y gravedad de los accidentes producidos y los costos derivados de evitarlos (Calabresi, 1984, p. 44). Puede decirse que es el accidente en sí mismo como acontecimiento o suceso eventual materializado en la realidad y lo que eventualmente se puede sacrificar con el objeto de evitarlo. Así, en un accidente de tránsito el costo primario viene a ser el daño producido: el choque, la muerte, la pérdida patrimonial, etc.; pero además los costos de prevención en los que se ha incurrido -al margen de que hayan sido efectivos o no- como de mantenimiento adecuado del freno.

b.- Costos secundarios. Como consecuencia de los accidentes se producen daños, los cuales serán indemnizados o no dependiendo de las normas o principios existentes en un sistema jurídico determinado. Este decidirá si el daño lo soporta la víctima o si debe trasladarse a otra persona o grupo de personas, con la finalidad de indemnizar a la primera. Los costos generados a este nivel, ya sea que se opte por cualquiera de las alternativas señaladas son los denominados costos secundarios (Calabresi, 1984, p. 45).

Los costos secundarios reciben esta denominación en tanto surgen una vez producidos los accidentes (costos primarios). Frente a ello alguien debe asumir el costo del accidente producido, ya sea el causante quien deba cumplir con el pago de la indemnización correspondiente o, ya sea la víctima quien deba soportar el daño. Sin embargo, en cualquiera de los casos citados se produce un menoscabo en el patrimonio de una u otra de las partes convirtiéndolos en víctimas económicas. Los costos secundarios vienen a ser, entonces, el

costo social que surge como consecuencia del trastorno económico derivado de tomar la decisión señalada.

Algunos autores identifican al costo secundario con la indemnización, pero eso no es totalmente correcto (Trazegnies, 1990, p. 80). Como dice Calabresi (1984, p. 122), los costos secundarios están constituidos por las cargas que genera la concentración de las pérdidas.

Ilustremos el caso de los costos secundarios: una cuadrilla de obreros con taladros neumáticos que vienen trabajando, desde hace un buen rato frente a una vivienda antigua, provocan que esta se derrumbe dejando sin hogar a una familia. Imaginemos que el valor de los bienes perdidos alcanza a 50 mil. Al margen del sistema de responsabilidad que pudiera existir, queremos resaltar que el costo primario del daño son los 50 mil. Supongamos que puede compensarse perfectamente a los miembros de dicha familia indemnizándoles mediante el pago de aquellos 50 mil. El costo primario será el derrumbe de la casa (las pérdidas), mientras que el costo secundario dependerá de la forma en que se paguen la indemnización: si es uno o varios quienes deben asumir ese costo.

c. Costos terciarios o administrativos. La existencia de los costos anteriores motiva la necesidad de asumir una postura frente a ellos, lo cual deriva en la organización de un sistema que haga frente a la problemática de los accidentes. Los denominados “costos terciarios” son los vinculados con la puesta en funcionamiento del sistema, cualquiera que éste fuese, y reciben este nombre porque comprenden al gasto realizado en la reducción de los costos primarios y secundarios. De ahí que, a estos costos terciarios también se les denomine costos administrativos, pues resultan de la inversión de recursos (dinero, tiempo, etc.) empleados en el diseño y funcionamiento, en este caso, de un sistema de responsabilidad civil.

Sin embargo, no solamente nos circunscribimos a los costos empleados para hacer funcionar el sistema de responsabilidad. Dentro de la idea de costos administrativos no sólo debe considerarse el costo del manejo operativo del sistema, sino los costos que un sistema administrativo ineficiente impone a las partes. Así, por ejemplo, un sistema que tiende al error, impone un costo por cada error que cometa por sus propias deficiencias.

Ahora bien, los tipos o clases de costos administrativos dependen de cuál sea el sistema de responsabilidad en el que nos encontremos. Así, en un sistema de responsabilidad subjetiva los costos administrativos pueden elevarse al tener que realizarse pruebas respecto de la existencia (o inexistencia, si existe inversión de la carga de la prueba) de dolo o culpa. En los sistemas basados en criterios objetivos los costos administrativos pueden ser altos porque -debido a las menores dificultades de probanza por no encontrarse en juego cuestiones subjetivas- el número de procesos puede ser elevado (Polinsky, 1983, p. 65)

d.- Aplicación del teorema de Coase a los dos sistemas tradicionales. En la búsqueda de la justicia se pueden dar situaciones en las que se desperdician recursos, lo cual -paradójicamente- origina que las soluciones presentadas como justas no lo sean en realidad. Algo similar puede ocurrir si caemos en una visión reduccionista desde el punto de vista de la eficiencia, esto es, si sólo nos fijamos en una cifra real o estimada por nosotros. Existen muchas cosas que se esconden detrás de un número. Así, podemos encontrar distintos sistemas que nos permiten llegar a la “solución eficiente”, pero en el camino a dicha “Tierra Prometida” se sacrificará siempre un algo o un alguien.

Cabe revisar, los sistemas de responsabilidad subjetiva y los sistemas objetivos desde el punto de vista del Teorema de Coase, el mismo que remarca que la importancia en la elección de la norma para alcanzar la solución eficiente en los casos en que los costos de transacción sean elevados, tal como ocurre con los accidentes de tránsito. Si bien este tipo de

análisis se focaliza en un aspecto del problema, las conclusiones a las que llegan resultan de gran utilidad para la evaluación posterior de nuestro sistema de responsabilidad en lo que respecta a los accidentes de tránsito, así como del análisis de los mecanismos alternativos.

3. La responsabilidad subjetiva. La denominada responsabilidad subjetiva se caracteriza por tomar en consideración la conducta del sujeto sometiéndola a un juicio de valor con la finalidad de determinar si el daño producido le resulta imputable o no. Es el aspecto interior el que juega un rol preponderante. Es así que en base a determinados fundamentos filosóficos y éticos se consideraba que las personas debían ser consideradas responsables en virtud de un juicio basado en el reproche de su conducta:

Si el “(...) causante no obró con la diligencia adecuada, el perjuicio económico debe trasladársele porque el daño no se hubiera producido si no hubiera sido por su intervención negligente o imprudente. El causante ‘decidió’ no tomar las precauciones debidas (es decir, pudo hacerlo y no lo hizo); y, como consecuencia de esta imprudencia o negligencia, debe asumir los efectos nocivos que se deriven de esa conducta. Hay un acento en el rol de la voluntad y de la libertad individual, que se manifiesta aún a través de la negligencia. Existe, pues, una buena razón para el desplazamiento del oneri económico” (Trazegnies, 1990, p. 44).

En una etapa inicial de la moderna responsabilidad extracontractual se consideró que las personas debían asumir el costo de los perjuicios ocasionados en caso que aquellos se hubieran originado en una actuación dolosa, imprudente o negligente. Dicho juicio de valor se basó en un primer momento en la apreciación de la situación concreta en la que se encontraba el causante del daño, esto es, en la capacidad para evitar un daño que tenía una persona X la que a su vez era distinta a la de la persona Y.

Debido a las dificultades para la evaluación de los casos sobre un criterio tan relativo como el anterior (conocido como culpa in concreto), se pensó en utilizar un parámetro más funcional y manejable para los encargados de administrar justicia. Fue así que se optó por “materializar” un poco el concepto de culpa, el cual venía resultando demasiado etéreo, colocándole ciertos márgenes. Estamos pues con un requerimiento importante destinado a brindar operatividad al sistema. Dicho requerimiento consiste en elaborar un Standard de conducta que sirva de base para establecer la responsabilidad de una persona por el daño ocasionado a otra. El buen padre de familia o persona razonable se constituye en punto de referencia (Cooter y Ulen, 1988, p. 328).

Estas dificultades para introducirse en el alma de los hombres han obligado al Derecho a “reducir su análisis de la culpa a niveles más groseros, pero más objetivos, que atienden fundamentalmente a las conductas antes que a las motivaciones, a los comportamientos socialmente esperados antes que a las posibilidades específicas de cada individuo. El Derecho, sin abandonar todavía la noción de culpa sino para hacerla jurídicamente viable, inventó la ficción del ‘hombre razonable’, construida míticamente sobre la idea del ‘buen padre de familia’ romano: se trata de un prototipo de ser humano que actúa siempre en la forma más adecuada, dentro de lo razonable; y este hombre inventado se convierte en modelo o patrón para juzgar la conducta de los hombres reales” (Trazegnies, 1990, p. 45-46).

Como resultado de ello pierden relevancia para la determinación de la responsabilidad las características particulares de cada sujeto. Todas las personas -salvo en las situaciones excepcionales previstas en la ley- estarán sometidas a un mismo Standard, sin importar que tan inteligentes, hábiles o instruidos sean:

La conducta que crea un riesgo de daño inaceptable no es menos peligrosa por el simple hecho que el actor carecía de la capacidad de adecuarse a un nivel aceptable de

comportamiento. Si bien puede ser algo injusto para esas personas el ser sometidas a un estándar que no pueden cumplir siempre, sería aún más injusto requerirle a las víctimas de aquel comportamiento sub-standard que asuman esos riesgos (Kionka, 1977, p. 53-54).

a.- Los standards y el objetivo de eficiencia. Al cumplir básicamente la responsabilidad extracontractual una labor de internalización de las externalidades negativas, uno de sus objetivos lo constituye el reducir la divergencia entre el costo privado y el costo social. Adicionalmente, recordando el Teorema de Coase, cuando los costos de transacción son significativos -como en el caso de los accidentes de tránsito- la regla de responsabilidad que se establezca será relevante para alcanzar la solución eficiente, esto es, la situación en la que el saldo neto luego de deducir los costos sociales de los beneficios sociales sea mayor (Cooter y Ulen, 1988, p. 347)

Al respecto, Polinsky (1983), en su trabajo basado en las distintas aplicaciones del Teorema de Coase, nos presenta un ejemplo destinado a evaluar la eficiencia de los distintos sistemas de responsabilidad. Este autor nos muestra en base a cantidades imaginarias, cuáles son las implicancias de los distintos niveles de manejo. Si bien los montos son arbitrarios pensamos que ellos reflejan en cierta medida la realidad. Es cierto que si una persona conduce más rápido siente que ahorra tiempo, pero de otro lado las posibilidades de sufrir un accidente se incrementan y -conforme a las reglas de la física- la magnitud o gravedad del accidente también aumentan de forma directamente proporcional a la velocidad desplegada.

Como sabemos, los costos de transacción para el caso de los accidentes de tránsito son elevados, de ahí que sea fundamental en la búsqueda de esa eficiencia el diseño de la norma respectiva. De lo contrario si no existen normas de responsabilidad -y en concordancia con el supuesto de comportamiento maximizador- las personas (los conductores en este caso) elegirán conducir rápidamente pues los daños que pudiera sufrir una eventual víctima no

serán asumidos por los causantes de los daños (de acuerdo a las cantidades del cuadro se obtendría un beneficio neto de \$120).

De acuerdo al ejemplo de Polinsky (1983, p.56), se requiere que el standard a establecer se corresponda con la solución eficiente: la conducción moderada. Requisito fundamental, entonces, para alcanzar la solución eficiente dentro de un sistema de responsabilidad subjetivo, será en el supuesto que el juez cuente con la información suficiente como para llegar a la conclusión que el manejo moderado es el standard a tomarse en consideración.

Imaginemos por un momento que el art. 1970° que establece la responsabilidad por riesgo no existe, ante lo cual nos veríamos en la necesidad de aplicar el art. 1969° para los accidentes de tránsito. Entonces los jueces contarían con un marco proporcionado por dicha norma, la misma que señala que hay responsabilidad por los daños causados por dolo o culpa, pero no dice nada sobre los atributos del buen padre de familia o de la persona razonable.

El standard es (...) la idea que tienen los jueces de lo que era posible razonablemente hacer en las circunstancias en que se encontraba el demandado (...) El modelo -sin dejar de ser un ente abstracto- es un ente situado históricamente, culturalmente y circunstancialmente: es una construcción mental, pero se llega a ella a partir de una realidad circunstanciada (...) Las convicciones del Juez sobre lo que es prudente y razonable están sujetas a los cambios de las circunstancias que pueden hacer que una conducta imprudente se vuelva prudente y que una conducta irrazonable o 'anormal' se vuelva razonable y normal. Por ejemplo, si nos preguntamos sobre lo que pensamos que es prudencia en materia de velocidad en la conducción de automóviles, podríamos decir que conducir por la ciudad a 100 kms. por hora es imprudencia, mientras que conducir en las mismas circunstancias a 50 kms. por hora es una conducta prudente. Sin embargo, hace 70 años, dado el estado incipiente de la industria automovilística, el escaso poder de los frenos de los vehículos automotores y el impreciso

mecanismo de dirección, conducir por la ciudad a 50 kms. hubiera sido una grave imprudencia (Trazegnies, 1990, p. 135-136).

Este es un factor a tomar en consideración, pues resulta innegable que los jueces pueden equivocarse al resolver un caso determinado. Si el standard existente resulta demasiado rígido o demasiado flexible, la solución es ineficiente pues los beneficios sociales no son maximizados (Cooter y Ulen, 1988, p. 354).

En el primer caso, al verse en la obligación de conducir lentamente, los accidentes serán menos graves y probables pero los conductores perderán demasiado tiempo en relación a lo que la sociedad gana en seguridad. En caso que el estándar sea demasiado flexible, la solución también resultará ineficiente, pues, aunque los beneficios de los conductores se incrementan las posibilidades de sufrir un accidente y el costo de estos también lo hace. De acuerdo a los valores del cuadro, si el estándar es demasiado rígido los conductores optarán - en concordancia con el comportamiento racional- por manejar lentamente pues sus beneficios serían de \$50 (se liberan de cubrir los daños de las víctimas). De la misma forma si el estándar es muy flexible el nivel de manejo en el cual los beneficios de los conductores serán maximizados estará en conducir rápidamente.

En conclusión, dentro de un sistema de responsabilidad subjetiva sí es factible llegar a la solución eficiente (en el ejemplo del cuadro la conducción moderada con un beneficio neto de \$80 pues al no ser culpable no deberá pagar por los daños de la víctima). Para lograrlo se requiere que los jueces cuenten con la información suficiente para fijar el standard en concordancia con la situación más eficiente y los conductores o potenciales causantes de daños “saber que los jueces saben”.

a-1. Situaciones de precaución bilateral. Dentro del Teorema de Coase, uno de los mayores problemas consiste en que tradicionalmente se tiene una visión unidireccional respecto de los daños que se producen. Así, en los casos en que A alguien perturbe a su

vecino B debido a los trabajos de ampliación en su vivienda, el derecho podría otorgar protección a la titularidad de B mediante una regla de responsabilidad para que quien lo moleste en el disfrute de su actividad le pague una indemnización por las molestias causadas. Entonces, para impedir que A vuelva a molestar a B, el sistema le concede a este último la posibilidad que dañe al primero. Este daño se traduce en la reducción que sufre A en su patrimonio debido al desembolso de una suma como indemnización.

En el caso de los accidentes de tránsito, dentro de un sistema subjetivo, los responsables tendrán que asumir el costo de todos los perjuicios sufridos por las víctimas, al margen de cualquier consideración respecto de la conducta de las últimas. La pregunta de fondo es si el omitir cualquier consideración relacionada con la precaución del peatón nos permite llegar a la solución eficiente.

Si los peatones se ven liberados de toda carga y -tal como lo demuestra la realidad- pueden influir en el nivel de accidentes de tránsito, el considerar sólo la conducta de los causantes (los conductores), sería una suerte de subsidio del costo de actividad con lo cual existiría cierto estímulo al descuido. Como es de suponer, una conducta descuidada incrementará las posibilidades de sufrir un accidente, lo cual dará lugar a que -a pesar de existir un nivel de precaución eficiente por parte de los conductores- la solución eficiente no se alcance al existir una tendencia al descuido por parte de los peatones. De modo que, se requiere contar también con una evaluación de la conducta de la víctima, la misma que puede realizarse mediante una aplicación del standard del buen padre de familia o persona razonable. Si los jueces logran obtener la información requerida respecto del comportamiento adecuado de los peatones, se alcanzará la solución eficiente.

Veamos cómo funciona el procedimiento. Si los conductores de acuerdo al comportamiento racional se amoldan al standard, se verán exonerados de responsabilidad con lo cual los costos serán asumidos por las víctimas. Cuando el standard se establece en

concordancia con la modalidad Lié manejo eficiente los conductores llegarán a dicha solución eficiente para maximizar sus beneficios. Lo mismo ocurrirá con las potenciales víctimas, pues un individuo racional asumirá que las otras personas que pueden verse involucradas en un accidente también actúan con la finalidad de maximizar sus beneficios, en este caso para verse liberados de responsabilidad (Cooter y Ulen, 1988, p. 359). De esta manera, un peatón procurará no cometer actos de imprudencia pues supone que los conductores observan el standard, ante lo cual no podrá obtener indemnización alguna.

a-2. Relevancia de la cantidad de actividad desplegada. Muchos de los daños que se producen en la vida diaria no dependen solamente de la precaución que se observe, sino también de lo mucho que se participe de esa actividad. Si una persona practica el esquí con frecuencia -supongamos tres veces por semana- la probabilidad de que se fracture una pierna es mayor que si solamente lo practicara durante sus vacaciones. Lo mismo ocurre con los accidentes de tránsito. Los conductores que manejan una mayor cantidad de kilómetros por año, se encuentran en cierta medida más expuestos a sufrir un accidente (su costo esperado es mayor).

Al igual que para el caso de la precaución, el sistema de responsabilidad subjetiva también nos permite alcanzar la solución eficiente. Se requeriría en estos casos que los jueces deban estar en capacidad de poder determinar cuál es el nivel de actividad deben desplegar los potenciales causantes.

Como es notorio, la capacidad de información con la que pueden contar los jueces respecto de este punto es limitada. ... En la práctica no suele ser factible incluir el nivel de participación en la actividad como un aspecto del standard de diligencia exigido. Por ejemplo, sería prácticamente imposible para un Tribunal determinar cuántos kilómetros conduce una persona concreta al año, dado que dicha persona podría conducir un coche que

compartiese con otros miembros de la familia, o podría conducir distintos coches propiedad de la familia (Polinsky, 1983, p. 64).

Una forma de evitar un accidente automovilístico es conducir más despacio; otra consiste en conducir menos. Sin embargo ante un caso de culpa las cortes raramente intentan determinar el nivel óptimo de actividad que dio lugar al accidente, si el beneficio de la travesía particular (...) era igual o mayor que los costos, incluyendo el costo esperado del accidente para los otros usuarios de la vía; o si conducir era en realidad más barato que caminar o tomar el tren considerados todos los costos sociales (...) La incapacidad judicial para determinar el nivel óptimo de actividad excepto en los casos simples es potencialmente una seria deficiencia del sistema de culpa (Posner, 1992, p. 176).

En los sistemas subjetivos, el papel de los jueces es determinante, en tanto son ellos los llamados a manejar la información pertinente para establecer cuál es el standard -tanto respecto de los potenciales causantes como de las potenciales víctimas- que nos lleve a la solución eficiente.

a-3. Responsabilidad objetiva

- Precaución unilateral

La responsabilidad objetiva, conocida en el derecho anglosajón como responsabilidad estricta (strict liability), a diferencia de la responsabilidad subjetiva no se fundamenta en criterios valorativos de la conducta de la persona. Dentro de este criterio, los causantes del accidente responderán por el solo hecho de haber ocasionado el daño, sin entrar a juzgar si su comportamiento fue diligente o no. En otras palabras, el costo privado de los potenciales responsables (los conductores) será igual al costo social de su actividad pues en principio todos los daños son cubiertos por los conductores.

De esta manera, los potenciales causantes al actuar de acuerdo a una conducta maximizadora tratarán de obtener el mayor beneficio neto luego de evaluar las ventajas

obtenidas frente a los eventuales costos de los accidentes que correspondan a la decisión tomada. La solución eficiente se alcanzará entonces si los montos indemnizatorios reflejan el costo de los daños ocasionados y si la situación existente entre el causante y la víctima es una de precaución unilateral (Cooter y Ulen, 1988, p. 362-363).

Volviendo al ejemplo de Polinsky, si los conductores saben de antemano que tendrán que cubrir el costo de los daños -y de acuerdo a los costos y beneficios que generan las distintas modalidades de manejo-, entonces elegirán conducir moderadamente porque es la alternativa que maximiza sus beneficios, en otras palabras, es la solución eficiente. El requisito para llegar a este punto es que los jueces cuenten con información suficiente para establecer el monto más preciso posible de los daños de la víctima. No ocurre lo mismo que en la responsabilidad subjetiva, donde los jueces deben encontrar el nivel eficiente de manejo. En la responsabilidad objetiva son los propios conductores quienes llegarán a la solución eficiente. Al saber que las indemnizaciones reflejan el costo del daño buscarán reducir la probabilidad de verse involucrados en un accidente, tomando en consideración también los beneficios obtenidos a cambio de incrementar su nivel de precaución.

Si las indemnizaciones fijadas por los jueces resultaran mayores que el costo real de los daños, ello sería visto por los conductores como un recargo excesivo del costo de su actividad por lo cual optarían por conducir lentamente. Ello resulta ineficiente dado el mayor beneficio potencial que deja de percibirse (costo de oportunidad) debido al falseamiento de los costos. En el caso contrario de montos indemnizatorios bajos, los conductores decidirán conducir rápidamente en vista que sus beneficios se maximizarían a ese nivel. En este segundo caso, la decisión también será ineficiente dado que la combinación elegida no alcanza a reducir de la mejor manera el costo social de los accidentes.

- Situaciones de precaución bilateral

Debido a que la responsabilidad objetiva no toma en consideración el modo en que se comportó el sujeto, sino solamente si causó el daño o no, el costo privado (de conducir un auto en el ejemplo) comprende también los efectos externos generados, igualándose con el costo social. En una situación como la descrita (en la que los conductores cubren todos los daños), constituye una suerte de seguro en favor de los peatones (Cooter y Ulen, 1988, p. 365).

Lo anterior no significa que las potenciales víctimas o peatones vayan a comenzar a correr o lanzarse contra los autos, aunque en la realidad veamos cierto comportamiento negligente por la calle. Solamente queremos llamar la atención sobre la aparición de una tendencia al descuido. Veamos qué se puede hacer para evitar esta situación ineficiente, a la cual también se le puede llamar “injusta”.

Una salida podría ser -manteniendo la regla de responsabilidad objetiva- el reducir los montos indemnizatorios. Sin embargo, a pesar que ello pueda motivar a las potenciales víctimas el incrementar su nivel de precaución, tendría el efecto contrario en los potenciales causantes. De optar por ello, parecería que el mantener la regla de responsabilidad objetiva no nos conduce una salida eficiente.

Otra alternativa es tratar que las potenciales víctimas internalicen el costo de su actividad en los casos en los que su comportamiento haya sido determinante en la producción del daño. Esto es, que si la víctima contribuye con su actuar culposo a la ocurrencia del daño el causante se libera de responsabilidad (Polinsky, 1983, p. 59). De esta forma se induce a las potenciales víctimas a una actuación eficiente pues deberá tomar en consideración que el costo de los daños derivados de su culpa será asumido por ellas, por lo cual procurarán actuar diligentemente lo que, sumado al comportamiento racional de los conductores explicado anteriormente, nos llevará a la solución eficiente.

-La cantidad de actividad desplegada

Respecto de este punto existe también una distinción entre los dos sistemas de responsabilidad que venimos describiendo. En la responsabilidad objetiva los potenciales causantes, al tener que considerar el costo esperado derivado de su actividad, son quienes se encuentran en mejor condición para determinar qué tanto les conviene desplegar su actividad y de hecho serán ellos quienes se encuentran en mejor situación para hacerlo, pues la labor de los jueces en este sistema es muy limitada (Posner, 1992, p. 176).

Los conductores calcularán intuitivamente cuál es el beneficio obtenido por conducir mucho frente a la probabilidad de sufrir un accidente. Puede ser, por ejemplo, que decidan no ir en auto a la tienda que está a dos cuadras o a no conducir todos los días, pues el aumento de los beneficios obtenidos no compensa el aumento en la probabilidad de un choque o un atropello. Como consecuencia de ello, en el caso de los accidentes de tránsito, los conductores llegarán a la solución eficiente en base a un análisis costo-beneficio. Alguien podría decir que estamos basándonos en un supuesto que nos conviene. Sin embargo, es comprobable estadísticamente que la probabilidad de sufrir un accidente se incrementa a medida que más se maneje. Es algo similar a la lotería: aquél que juega cincuenta boletos tendrá mayores posibilidades de ganar que aquél que juega tres.

En conclusión, el sistema de responsabilidad objetiva sí posibilita el alcanzar la solución eficiente respecto de la cantidad de la actividad desplegada, en los casos que las indemnizaciones fijadas reflejen el monto de los daños. Una ventaja adicional radica en que la toma de la decisión se deja sobre quienes pueden evaluar la situación más fácilmente, esto es, los posibles causantes.

2.2.2. Seguro obligatorio y sistema tarifado

1. El seguro obligatorio

a.-Los fundamentos

La responsabilidad extracontractual ha encontrado muchas dificultades para llegar a adaptarse a las situaciones y problemas actuales. Hemos visto anteriormente por ejemplo que las ventajas obtenidas mediante la introducción de la responsabilidad por riesgo han quedado relativizadas, pues es difícil hablar de una socialización de los riesgos a partir de soluciones provenientes de análisis casuísticos basados en un esquema causante-víctima.

Como consecuencia de la magnitud de los accidentes de tránsito y de los daños resultantes de aquéllos, se ha optado en muchos países por la implantación de un sistema de seguro obligatorio que permita a las víctimas obtener una reparación rápida y eficaz. Ello apunta claramente a una de las mayores falencias de un sistema de responsabilidad extracontractual “puro”: la demora de los procedimientos y a la falta de un tratamiento verdaderamente social de un problema de la misma naturaleza. El seguro obligatorio coloca el énfasis en el aspecto reparativo que se vincula con la reducción de los costos secundarios de los accidentes, pero sin agotarse en ello:

La imposición de responsabilidad no es garantía segura para los perjudicados, que pueden ver frustradas sus pretensiones, si quienes deben resultan insolventes (...) la solución se encuentra en el seguro obligatorio. Se trata, en este caso, de un seguro de responsabilidad civil, por virtud del cual el asegurador asume el riesgo que para el patrimonio del asegurado le supondría la obligación de indemnizar los daños que cause. Se convierte de hecho en una especie de requisito administrativo para el desempeño de la actividad cubierta por la póliza. El significado del seguro obligatorio es semejante al de la seguridad social: todos los que participan en una actividad, que puede entrañar riesgo, contribuyen con sus cuotas a sufragar los daños que algunos de ellos sufran u ocasionen (...) el seguro es un seguro de

responsabilidad civil, que determina la cobertura de los riesgos de una determinada actividad” (Diez y Gullon, 1986, p. 595- 596).

Recordemos la relación entre costos primarios y secundarios, la necesidad de trasladar el costo del daño con la finalidad de obtener la reparación o indemnización, presupone la no intervención de las medidas de prevención, ya sea porque no han sido bien diseñadas, o porque estamos frente a actividades o bienes riesgosos que han dado lugar al accidente, o simplemente porque el implementarlas resulta demasiado oneroso. Por otra parte es cierto que en el caso de los accidentes de tránsito nos encontramos frente a daños producidos mediante el uso de un bien riesgoso, pero la precaución si bien no puede alcanzar un nivel óptimo dada la naturaleza del bien (la misma que supone la imposibilidad de control absoluto y permanente por parte de las personas, aun en los casos en que se actúe en forma diligente o como un “buen padre de familia”, sí puede resultar útil para la reducción de las ocasiones de daño más fácilmente controlables.

El seguro obligatorio tiene como carácter esencial la búsqueda del mayor fraccionamiento posible del costo de los accidentes en una categoría determinada de personas. Dicha categoría, esto es, los obligados a tomar el seguro, puede estar constituida por distintas personas según las finalidades perseguidas y las preferencias distributivas de una sociedad determinada. De acuerdo a una asignación óptima de recursos, tendrían que ser los automovilistas los encargados de cubrir el costo de las primas. Sin embargo, puede considerarse que la sociedad toda es la causante de la existencia de los accidentes de tránsito en virtud de lo cual debe buscarse el mayor fraccionamiento posible de los costos de los daños entre todas las personas.

Así como el énfasis que podamos colocar en cualquiera de las funciones de la responsabilidad es determinante de la clase de costos externos que deberemos soportar, el nivel de fraccionamiento deseado a través del seguro obligatorio también generará sus

externalidades. Esto es algo que debe tomarse en consideración, pues, de no hacerlo, los beneficios eventuales obtenidos pueden convertirse en algo así como una victoria pírrica.

Los argumentos a favor de los seguros obligatorios para el caso de los accidentes de tránsito pueden resumirse en tres: i) necesidad de brindar una garantía a las potenciales víctimas; ii) evitar los procedimientos judiciales engorrosos; y, iii) diluir en la sociedad todo el costo de los daños de los que ella es “responsable” y brindar un tratamiento social de los riesgos de la vida en común.

El considerable incremento del parque de automóviles y el aumento de la densidad de la circulación viaria, han convertido el uso y la circulación de los vehículos de motor en un verdadero peligro social (estado de riesgo) para los automovilistas y para quienes sin serlo son sus frecuentes víctimas, peligro que ha inducido a casi todos los países “(...) a imponer individualmente a todo titular o conductor de automóvil la obligación de estipular un seguro que cubra, en forma total o parcial, los daños que su circulación puede generar a los terceros, de los que sus conductores sean jurídicamente responsables. El seguro obligatorio de automóviles así introducido, beneficia a las víctimas, al asegurarles una indemnización, aunque el conductor responsable sea insolvente o no sea hallado; beneficia al conductor responsable, pues elimina el gravamen que sobre su patrimonio representa la obligación de indemnizar a la víctima; y, en definitiva, crea una situación colectiva de cobertura que beneficia a todos” (Broseta, 1991, p. 565-566).

El objetivo fundamental del sistema legal de la responsabilidad civil debe estar básicamente orientarlo a regular de manera más completa y satisfactoria la convivencia humana en un aspecto particular: la reparación de los daños que se derivan de la vida en común. Es así como el acento queda colocado en la indemnización antes que en la culpa, en la reparación antes que en la sanción. No se trata de encontrar un culpable detrás de cada

acto, contra el cual podamos ejercitar una venganza judicial y aplicar una sanción; queremos más bien implementar un sistema que permita una reparación más efectiva y que el peso de ella se distribuya socialmente en la misma medida en que existe una cierta responsabilidad social por la existencia del riesgo.

A diferencia de lo que ocurre en el seguro voluntario (en el cual son los propios potenciales causantes quienes, luego de una decisión basada en el comportamiento maximizador, optan por adquirir cobertura) en el seguro obligatorio el fraccionamiento de los daños es impuesto desde fuera, lo cual trae como consecuencia la necesidad de una intervención estatal que regule ciertos aspectos básicos. El seguro obligatorio busca asegurar la compensación de daños, pues, los seguros obligatorios persiguen un objetivo diferente del seguro voluntario: “mientras que este último se orienta a liberar al asegurado de una carga económica, los primeros se orientan a asegurar que la víctima perciba la indemnización que le corresponde. Así 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” (Trazegnies, 1990, p. 165).

Entonces, la raíz colectiva del seguro obligatorio lo cual constituye un factor importante a tomar en consideración. En el seguro obligatorio resulta imposible -en teoría- emprender una actividad sin contar con la póliza, lo cual supone la implantación de multas o sanciones que respalden el mandato legal, es decir, típicas medidas de prevención específica. Ello obedece a la necesidad de contar con un mayor fraccionamiento del costo de los accidentes. Pueden argumentarse distintas razones para ello, como la necesidad que todas las víctimas de los accidentes de tránsito sean indemnizadas por un daño resultante de la vida en común o por considerar que las personas no están en capacidad para evaluar los costos y beneficios derivados del conducir un automóvil (lo cual representaría un cuestionamiento al

principio de soberanía del consumidor), debido a lo cual no es adecuado confiar en un fraccionamiento sobre la base del seguro privado.

Es posible decir que “las reglas éticas del Seguro pueden prevalecer únicamente cuando la voluntad de los asegurados actúa libremente, o sea, cuando éstas entran al pacto solidario de defensa común, por su propia determinación y no por la voluntad soberana del Estado. La coacción hace ilusoria la libertad económica. No puede prevalecer el principio de la buena fe en el contrato de seguros, cuando el Estado actuando soberanamente impone su propia voluntad en relaciones esencialmente particulares” (Bande, 1953, p. 247).

Mientras, por un lado, se plantea que sería lógico y justo adosar los riesgos de la vida actual a la colectividad y no contraerlos a un círculo reducido de responsables, con lo que se llegaría a un seguro obligatorio que comprendería todo riesgo y que saldría del Derecho Privado; por otro lado, se estima que el establecimiento de un seguro total es contrario a los principios fundamentales de los actuales ordenamientos jurídicos basados en la idea de que el hombre es responsable por sí mismo y que el Estado o la sociedad no tienen derecho ni deber de intervenir allí donde el individuo puede tomar las decisiones y medidas necesarias. La socialización de riesgos no es compatible, según este criterio, con la libertad individual (Santos, 1986, p.85).

La libre iniciativa privada parezca en principio incompatible con la socialización de los riesgos, pero cabe recordar que estamos ante un problema de dimensión social en el cual la libre iniciativa afecta indudablemente la magnitud del mismo, pues se trata de un caso estadístico e inevitable. Esto es, que por cada automóvil que se conduce la probabilidad que se produzcan accidentes se incrementa, y si sumamos el tema de los altos costos de transacción y el carácter riesgoso del automóvil esto hace que la libertad individual pase a un segundo plano en relación a la socialización de los riesgos.

El principio de solidaridad “lleva a reconocer jurídicamente la existencia del azar no como un mero factor eximente de responsabilidad sino como un elemento muchas veces perturbador que debe ser contrarrestado por medios sociales. La obligación de acudir en ayuda del otro nos impone la necesidad de humanizar las consecuencias dañinas del azar con la intervención del Derecho, haciendo que el conjunto de la sociedad -por vía no estatal sino interindividual- acuda en ayuda de quienes sufrieron el impuesto arbitrario de la fatalidad. Es también el principio de solidaridad el que invita a reconocer que muchos daños tienen un origen social porque es la sociedad entera la que se beneficia con el riesgo creado” (Trazegnies, 1990, p. 517).

Los seguros obligatorios, al margen de constituirse en un complemento o alternativa de la responsabilidad, constituyen un serio cuestionamiento al rol que desempeña esta última, pues se percibe una suerte de ablandamiento del concepto de responsabilidad y una desaparición de los causantes detrás de los aseguradores.

En función de la extensión que han experimentado los seguros, se ha ido realizando de manera progresiva una deformación de las condiciones tradicionales de los principios de responsabilidad civil “(...) si existe el seguro, en puridad la figura del responsable tiende a diluirse. Y tiende a diluirse, porque ya no es el responsable entendido como deudor de la reparación, sino simplemente el asegurador del verdadero deudor de la reparación por la vía del seguro (...) ha ocurrido también que una gran parte de los conflictos nacidos de la responsabilidad civil se ventila entre los aseguradores. Y que al lado del derecho legal y del derecho jurisprudencial haya que hablar y que estudiar un derecho nacido en la práctica de los arreglos extrajudiciales” (Diez y Gullon, 1986, p. 597).

En efecto, la existencia de los seguros obligatorios refleja una socialización del riesgo, pero también cierto “relajamiento” de la responsabilidad. Tradicionalmente se buscaba que el responsable -de acuerdo a los factores de atribución existentes en cada ordenamiento jurídico-

fuera quien asumiera la cobertura de la indemnización de la víctima. Sin embargo, en la actualidad las personas que se ubican dentro de las categorías expuestas a riesgos significativos o que simplemente están obligadas a contar con un seguro, solamente deben responder por el pago de la póliza respectiva ante lo cual resulta un tanto difícil continuar hablando de responsables tal y como se ha venido haciendo hasta ahora.

Por tanto, puede decirse que el seguro es una muestra de la crisis por la que atraviesa la responsabilidad. La difusión del seguro de responsabilidad ha cambiado completamente el significado de lo que se denomina responsabilidad por daños. Cuando el conductor de un auto es 'responsable' por el daño que ha causado, quizás por negligencia seria, su 'responsabilidad' es meramente nominal suponiendo que esté asegurado. "(...) De hecho, ya no es responsable. El ya no es más responsable por las consecuencias de su comportamiento, excepto en el punto en el cual pueda incurrir en un aumento de sus primas de seguro (...) El derecho de daños se encuentra, por lo tanto, en un estado de crisis está impregnado y rodeado de instituciones que modifican profundamente su funcionamiento tradicional y ponen en cuestionamiento sus funciones y su dominio (...) En ciertos aspectos el hombre es más responsable que nunca: su poder para causar daño (así como el poder para ayudar a sus semejantes) es multiplicado por la industrialización creciente y por el desarrollo de la tecnología en general. En otros aspectos, como resultado del surgimiento de la seguridad social y del seguro, su responsabilidad desaparece" (Mazeaud y Tunc, 1962).

Desde la llegada del automóvil, "ha habido algunos que han sugerido que los costos de los inevitables accidentes de tráfico deben ser compartidos por todos aquellos que participan en la actividad. Si uno acepta esta premisa -y el número de quienes lo hacen está creciendo firmemente- entonces es obvio que existen mucho mejores y más eficientes mecanismos para lograr ello que el tradicional proceso judicial de responsabilidad" (Kionka, 1977, p. 307-308).

El problema surge como consecuencia del énfasis que ponen algunos de los defensores del seguro obligatorio en la reparación de la víctima. Tomando como base la “responsabilidad de la sociedad”, se busca que el seguro indemnice a los perjudicados diluyendo en la sociedad el costo del daño en atención directa a la reducción de los costos secundarios. Lo cual deja un tanto al margen la función de deterrence, pero la deja a cargo de medidas que implican intervención estatal. Tomando en consideración la mayor importancia otorgada dentro de los sistemas de seguros obligatorios a la reparación de los daños, debemos preguntarnos: ¿la responsabilidad extracontractual ha sido diseñada solamente para indemnizar o existen mecanismos distintos que pueden cumplir mejor con un fraccionamiento del costo de los daños?, ¿cómo es posible vincular la responsabilidad de acuerdo a las funciones que debe cumplir, con los seguros obligatorios para los accidentes de tránsito?

Si la compensación fuera nuestro único objetivo, existen vías más eficientes que el litigio. La ley permite (y presumiblemente podría requerir) seguros de primera persona, de vida, de salud y de accidentes, de invalidez, contra incendios, robo, etc. O el gobierno podría imponer un sistema financiado por impuestos, similar a la seguridad social (...). El uso del método más engorroso, ineficiente y costoso reside en nuestras nociones de justicia, las cuales incluyen la idea de equidad y en parte otras consideraciones (Kionka, 1977, p. 7).

Si se desea actuar un principio absoluto de resarcimiento de las víctimas, no hay necesidad de imputar a los causantes los costes de los accidentes inevitables. No hay necesidad de introducir, por tanto, un sistema de responsabilidad objetiva. Basta con no imputar estos costes a las víctimas, lo cual es distinto. De manera ilustrativa puede idearse un método de seguro obligatorio a favor de las víctimas en donde lo esencial sea que las primas no las paguen los causantes. En general, puede pensarse en cualquier tipo de socialización del

riesgo que deje fuera del reparto a los causantes. Es cierto que un método de este tipo haría desaparecer la necesidad de examinar los accidentes en términos de culpa, pero también es cierto que este método podría operar con independencia de un criterio de responsabilidad objetiva (Bisbal, 1983, p. 95).

Es así que, se requiere contar con una base teórica antes de emprender el análisis de algunos sistemas de seguros obligatorios. No se trata de insertar simples añadidos sino de emprender una reestructuración del sistema de responsabilidad extracontractual al menos en lo que respecta a los accidentes de tránsito. Al optar por un seguro obligatorio debe tratarse ineludiblemente el tema de quiénes pagan las primas y cuál es el nivel de fraccionamiento deseado, si cabe la repetición y si las primas son homogéneas.

Los seguros obligatorios para el caso de accidentes de tránsito pueden ser de distintas clases. Puede basarse en un seguro de tercera persona, esto es, adquirir cobertura por los daños que se pueda ocasionar a personas que se encuentren fuera del automóvil; de primera persona, es decir, que cubra los daños que puedan sufrir quienes viajan en su vehículo o también un seguro social, esto es, que los daños sean cubiertos por el fisco mediante el aporte consistente en un tributo (por ejemplo, un impuesto a la gasolina). De otro lado, pueden estar administrados por el Estado o por compañías privadas.

Empero, los sistemas de seguros obligatorios se constituyen una alternativa realmente socializadora y no un simple correctivo de los sistemas tradicionales, por lo que se descarta soluciones como el implantar un seguro obligatorio de responsabilidad civil para accidentes de tránsito, manteniendo las normas del Código Civil. De optar por tales salidas tendríamos que recurrir al sistema, con todas las deficiencias que presenta, con la finalidad que el juez determine la responsabilidad para de ahí recién permitir el funcionamiento de un seguro que cubra la indemnización establecida de antemano por el ente jurisdiccional. Quizás la mayoría de las propuestas de seguro obligatorio adolezcan de ser una suerte de maquillaje del gran

problema que la responsabilidad extracontractual tiene entre manos, pues al implantar un seguro obligatorio como un “simple agregado extraño al sistema” -ya obsoleto- imperante en nuestro país se convierten en un mero respaldo económico de la responsabilidad determinada por criterios ajenos al propio seguro (Trazegnies, 1990, p.173).

Por lo anterior, debemos tratar específicamente tres esquemas: el primero lo constituyen los seguros no-fault; el segundo, el existente en Nueva Zelanda plasmado en su seguro de accidentes; el tercero, constituida por el anteproyecto presentado por Fernando de Trazegnies en la Comisión Reformadora del Código Civil de 1984.

b. Los sistemas no-fault.

-Aspectos generales. Dentro de las alternativas a los sistemas de responsabilidad civil tradicionales o “diádicos” se encuentran los sistemas de seguros no- fault los mismos que surgieron como una respuesta a las dificultades que originaba la determinación previa de la responsabilidad en base a la culpa - para poder indemnizar a las víctimas de los accidentes de tránsito. Así entre las críticas principales al sistema basado en la culpa podemos encontrar las siguientes: (1) no todas las víctimas son compensadas y aquellas que lo son, frecuentemente, reciben una sobre o sub compensación. Esto se debe a la posibilidad que la víctima haya contribuido con su negligencia al accidente o el demandado no haya sido negligente, también a los acuerdos extrajudiciales en los cuales los aseguradores pueden presionar a la víctima para que acepte una suma menor, (2) la culpa es difícil de probar; (3) la demora y el costo del proceso judicial; (4) incertidumbre en relación al juzgamiento de la responsabilidad de las partes; y, (5) influencia de los aseguradores en la solución de los reclamos (Kionka, 1977, p. 309-311).

Si bien esas consideraciones se refieren al sistema de responsabilidad por culpa, pueden encontrarse argumentos análogos para fundamentar la necesidad de un sistema no-

fault, frente a la responsabilidad por riesgo. Los aseguradores también pueden presionar a las víctimas en un sistema de responsabilidad por riesgo, el nexo causal para el accidente concreto (la causalidad adecuada en nuestro Código Civil) puede ser difícil de probar y pueden filtrarse otros criterios. Finalmente, los costos administrativos del sistema pueden ser elevados.

El concepto de seguro no-fault surgió alrededor de 1932 como resultado de un estudio a cargo del Consejo para la Investigación en Ciencias Sociales de la Universidad de Columbia (EE.UU.). Fue su Comité para el Estudio de la Compensación por Accidentes de Automóvil el que recomendó, a través de un informe, instaurar un esquema de seguro obligatorio de primera persona en reemplazo del sistema existente en el common law basado en la culpa. Entre los principales elementos de la propuesta encontramos los siguientes: cada propietario de un auto sería requerido a contar con una póliza que asegurase a las personas dañadas como resultado del uso del vehículo (solamente por ciertas pérdidas económicas) sin considerar a culpa; la compensación recuperable estaría basada en un sistema tarifado; los beneficios se pagarían periódicamente; y no cubrirían los daños a los afectos (dolor, sufrimiento, etc.) (Schermer, 1981, p. 1-2).

Otro proyecto, el cual sirvió de modelo para varias de las legislaciones estatales estadounidenses, fue el elaborado por los profesores Richard Keeton y Jeffrey O'Connell. Este sistema se basaba en un esquema de seguro obligatorio de primera persona. La cobertura comprendía a las pérdidas económicas netas consistentes en gastos médicos e ingresos perdidos -una vez deducidas las sumas recibidas de fuentes colaterales como el seguro de trabajo, seguridad social, seguros de salud, etc. - hasta un máximo de \$10,000. De otro lado, recortaba el acceso de las víctimas a la vía judicial, permitiéndole demandar solamente por daños patrimoniales que superaran los \$10,000 o si los daños por dolor y sufrimiento superaban los \$5,000. (Schermer, 1981, p. 1-3).

Sin embargo, fue recién el 1° de enero de 1971 que el estado de Massachusetts -que en 1927 había sido el primer estado en implantar el seguro obligatorio de responsabilidad- requirió la incorporación en todas las pólizas de seguros de responsabilidad de una cobertura no-fault de primera persona, denominada “protección contra daños personales”. La cobertura otorgada era la siguiente:

- El conductor asegurado, los pasajeros y los peatones lesionados recibían cobertura por concepto de pérdida de ingresos y gastos médicos hasta por \$2 mil.
- Hasta \$2 mil por daños personales; permitiéndose recurrir a la vía judicial por los daños que excedieran dicha cantidad.
- No se permitía la reparación de ‘daños por dolor y sufrimiento’, a menos que los gastos médicos excedieran los \$500. Esto no se aplicaba si la lesión causaba la muerte, pérdida de un miembro, desfiguración, fractura, ceguera o sordera. (Schermer, 1981, p. 1-4).

Construido básicamente sobre un criterio de primera persona (decimos “básicamente” pues en el caso de Massachusetts, también se indemniza a los peatones), el sistema no-fault permite a los asegurados el poder recuperar de su propio asegurador las pérdidas económicas sufridas como consecuencia de un accidente de tránsito, al margen de cualquier apreciación respecto de la culpa de quien ocasionó el daño.

La esencia de estos sistemas consiste en que “una víctima de buena fe recibirá una compensación parcial ya sea de su compañía de seguros o de una dependencia gubernamental sin consideración de la culpa de aquél o de un tercero respecto de la causa del accidente” (Cooter y Ulen, 1988, p. 463).

En realidad, en vez de funcionar exclusivamente como un ‘seguro de responsabilidad civil’ -es decir, como un seguro contra reclamaciones de terceros- opera como un seguro mixto: cada individuo se asegura contra el riesgo de pérdida económica por los daños que él

mismo pueda sufrir o que puedan sufrir terceros que no estén a su vez obligados a contratar un seguro obligatorio (Trazegnies, 1990, p. 17).

Lo central en todas las legislaciones no-fault es la existencia de alguna forma de compensación para las pérdidas personales y muertes la cual es pagada a todas las víctimas de los accidentes de tránsito, sin consideración de la culpa. La mayoría se basa en el seguro de primera persona, esto es, los beneficios son pagados a la víctima por su propio asegurador, lo cual es opuesto al seguro de tercera persona donde la víctima es cubierta por el asegurador de la persona que es responsable del accidente (el asegurador de la víctima no la cubre si ella es la responsable) (Kionka, 1977, p. 314).

Las leyes que regulan los sistemas no-fault en los EEUU., dividen a los asegurados en tres grandes grupos: (1) el asegurado mencionado (the named insurer) y las personas que viven en la casa de aquél, son los asegurados directos o básicos y todos ellos reciben la misma cobertura; (2) los ocupantes y conductores autorizados del vehículo asegurado: asegurados indirectos o no básicos y, (3) los peatones y otras personas exteriores al vehículo que resulten lesionadas como consecuencia del uso del vehículo, quienes reciben similar tratamiento que los asegurados indirectos. La diferencia entre estas clases de asegurados consiste en que los asegurados básicos reciben cobertura para casos de accidentes en los que se involucre el vehículo asegurado y cualquier otro vehículo. Por su parte, los asegurados indirectos reciben cobertura solamente cuando en el accidente se ha involucrado el vehículo asegurado. La finalidad de delimitar el grupo de los asegurados directos o básicos al asegurado mencionado y a los familiares que viven con él, es el contar con un grupo de personas claramente delimitado para realizar el cálculo del riesgo y del monto de las primas respectivas con mayor certeza (Schermer, 1981, p. 4-1/4-2).

Grafiquemos la distinción con un ejemplo simple: Alter Ego choca la camioneta de reparto de la empresa para la que trabaja contra el auto de Trapus, el cual es desviado por el

impacto y atropella a Nandus. Alter Ego estará cubierto por el seguro del propietario de la camioneta (la empresa para la que trabaja) en su calidad de asegurado indirecto. Trapus por su parte será compensado por su asegurador en calidad de asegurado directo. Finalmente, los daños de Nandus serán pagados por el seguro de Trapus. En otras palabras, Alter Ego y Trapus están protegidos por un seguro de primera persona, mientras que Nandus lo está por un seguro de tercera persona. Puede apreciarse entonces el carácter mixto de este sistema.

-Cobertura. En relación a la cobertura básica que ofrecen los aseguradores en el sistema no-fault, ésta comprende: (1) ingresos y ganancias perdidas; (2) costo o valor de los servicios personales que el asegurado hubiera desempeñado ordinariamente para su familia; (3) pérdida de los sobrevivientes (survivors' loss) la cual se basa en los beneficios dejados de percibir por los descendientes con relación a las ganancias del fallecido; (4) pérdidas de los sobrevivientes (survivors' loss al igual que las anteriores, pero relacionadas con pérdida de los servicios personales del fallecido; y, (5) gastos médicos y por servicios funerarios. Algunas legislaciones cubren también los daños al auto, la propiedad e incluso la imposibilidad de uso del vehículo del asegurado (Schermer, 1981, p. 3-2).

Como contraparte, encontramos los siguientes casos en los cuales quedan excluidos los beneficios del sistema: (1) daño intencional (esto es el ocasionado sobre uno mismo, recuérdese que es básicamente un sistema de primera persona); (2) comisión de delito; (3) conducción bajo la influencia del alcohol o de las drogas; 4) daños por vehículo no asegurado (owner uninsured vehicle exclusión); y, (5) la denominada exclusión del conductor mencionado (named driver exclusion) -no confundir con el asegurado mencionado-, mediante la cual se priva de cobertura en los casos en que el accidente hubiera ocurrido mientras el vehículo era conducido por una persona que haya sido excluida expresamente en la póliza del seguro (Schermer, 1981. p.89).

Por medio de la cobertura otorgada se ingresa al tema de la relación existente entre el sistema no-fault y la responsabilidad respecto del ámbito de competencia de cada uno de ellos. No existe una modalidad única de sistemas no-fault por lo cual se ha realizado una clasificación tomando en cuenta el campo de acción que tiene este sistema en relación a la responsabilidad.

El primer grupo está conformado por los denominados planes add-on, los cuales no interfieren mayormente con el sistema de responsabilidad clásico sino más bien añaden cobertura adicional. Así, estos planes no restringen el acceso al litigio por responsabilidad, prescribiendo solamente que ningún beneficio obtenido por el seguro no-fault sea descontado de la indemnización establecida en la vía judicial. Generalmente, la cobertura otorgada en esta categoría comprende beneficios complementarios al seguro de responsabilidad civil en relación a gastos médicos y ganancias perdidas (Cooter y Ulen, 1988, p. 470).

En segundo lugar, encontramos a los planes modificados (modify-no-fault), los cuales proporcionan beneficios limitados del seguro no-fault y restringen o prohíben ciertas demandas por daños y perjuicio-; en la vía judicial. Así, en algunos casos, la víctima puede ver limitado su derecho a demandar el pago de daño por el sufrimiento o dolor en la vía judicial, pero conserva su derecho a demandar por daños de naturaleza económica. En otros, la víctima solamente podrá accionar por los daños cuya cuantía exceda la cobertura proporcionada por su seguro no-fault (Cooter y Ulen, 1988, p. 470).

Por último, hay planes que más se acercan a un sistema no-fault puro (pure' no-fault insurance plan). Dentro de esta categoría, los beneficios médicos y hospitalarios pueden ser ilimitados, pero la cobertura por los gastos funerarios es limitada. De otro lado, las víctimas pueden recuperar un porcentaje significativo de los ingresos perdidos, estableciéndose límites máximos por este concepto. Solamente se permite accionar en la vía judicial por el exceso que no cubra el seguro cuando el daño ha sido intencional o cuando la víctima haya sufrido

una lesión seria o haya muerto como consecuencia del accidente. Por último, los daños por dolor y sufrimiento pueden ser materia de juicio únicamente cuando hayan sido ocasionados por muerte, menoscabo en las funciones corporales o desfiguramiento permanente (Cooter y Ulen, 1988, p. 470-471).

- **Incumplimiento.** En los casos en que un propietario incumpla con adquirir el seguro obligatorio para su vehículo puede verse sujeto a una de las siguientes sanciones: (1) imposición de penalidades; (2) revocación del registro del vehículo y de la licencia de conducir; (3) pagar como responsable los daños personales de las víctimas, tal como lo hubiera hecho un asegurador; (4) no poder liberarse de las demandas a nivel judicial; y, (5) imposibilidad del infractor de poder solicitar compensación por los daños sufridos en la vía judicial o de cualquier otra (Schermer, 1981, p. 1-17).

Así, en algunos estados de EE.UU., el conducir un vehículo no asegurado es considerado como un delito menor. En casos de condena, inclusive se puede disponer la revocatoria de los registros de los vehículos y de las licencias de conducir. Medidas complementarias pueden combinar penalidades con la responsabilidad personal del infractor, o combinar la responsabilidad personal con la revocación del registro y de las licencias de conducir. Por otra parte, en algunas legislaciones si el vehículo involucrado del reclamante no está asegurado dicho reclamante no tiene derecho a la cobertura que pueda proporcionar la póliza de cualquier otro vehículo involucrado en el accidente (Schermer, 1981, p. 1- 18).

- **Relación con la responsabilidad.** Es importante analizar, la responsabilidad extracontractual en el caso de la existencia de los sistemas de seguro no-fault con la finalidad de observar cuáles son los logros que este sistema alcanza, si se corresponden con las

funciones de la responsabilidad o si la existencia de esta clase de seguro implica necesariamente la desaparición de las reglas de responsabilidad.

Para Calabresi (1984) sostiene que es necesario contar con una base teórica que nos explique por qué una categoría de personas (por ejemplo, los conductores o los peatones) debe asumir el costo del seguro y no otra, y cuáles son los beneficios obtenidos gracias a esa asignación de costos. A partir de esa necesidad de explicar la racionalidad de los distintos métodos de tratamiento de los accidentes dicho autor elabora su teoría de la responsabilidad. Veamos, entonces, los logros de un sistema como el no-fault en materia de accidentes de tránsito (p. 26-28).

El seguro no-fault tiene un efecto negativo en la reducción de los costos primarios. Si los conductores solamente deben pagar una prima para estar cubiertos por su propio seguro, lo esperado es que se vuelvan más descuidados en su manejo. Ya no deben preocuparse en el juicio de responsabilidad ni en la disminución de su patrimonio como frente a una sentencia que les ordene el pago de indemnización alguna.

Un aspecto sorprendente de estas normas (las del sistema no-fault) desde una perspectiva económica es que no se encuentran del todo comprometidas con la creación de mejores incentivos para evitar los accidentes. No buscan convertir al sistema de responsabilidad en un mejor factor disuasivo del comportamiento inseguro sino más bien incrementar la cobertura del sistema y el reducir los costos del seguro. Estos objetivos son inconsistentes entre sí tal como lo son respecto de la reducción del número de accidentes (Posner, 1992, p. 205).

Al quedar abierta una brecha a la inseguridad desde el territorio de la responsabilidad, el problema del desincentivo (deterrence) se deja a cargo de medidas de carácter administrativo y penal. De esta manera, deberá existir un mayor control de la velocidad de los vehículos y del comportamiento de los conductores en general, lo cual implica una mayor

intervención estatal. En esta situación el alcanzar la reducción adecuada del número de accidentes de tránsito será más difícil que en los casos en que la decisión sea dejada a los propios individuos. Existen estudios que han llegado a la conclusión que, en aquellos lugares donde existan sistemas no-fault que restrinjan significativamente el campo de acción de las reglas de responsabilidad, se puede esperar un incremento de aproximadamente 10-15 % en las muertes por accidentes de tránsito. Aunque dicha conclusión pueda parecer extraña, pues en los casos de muerte se mantiene intacto el funcionamiento del sistema de responsabilidad, ello es una consecuencia natural: si el sistema no-fault induce a un manejo más descuidado, habrá más accidentes, algunos de los cuales serán fatales (Posner, 1992, p. 206). Un factor adicional que se debe tomar en cuenta es que en los 70's la mayoría de estados de EE. UU. rebajó la edad para poder beber licor; así era de esperarse que si existían más conductores jóvenes ebrios los accidentes se incrementarían (Cooter y Ulen, 1988, p. 472).

Adicionalmente a las medidas de prevención específica destinadas a reducir el manejo descuidado, deben agregarse las sanciones y las medidas de fiscalización necesarias para velar por el cumplimiento por parte de los propietarios de vehículos de la obligación de asegurarse.

El aspecto más saltante del seguro no-fault lo constituye la reducción de los costos secundarios, básicamente tomando en consideración el tema de la indemnización de las víctimas de accidentes. Al no requerir de una evaluación previa de la responsabilidad del causante, el sistema no-fault parece prescindir de las normas de responsabilidad civil, constituyéndose en un mecanismo de socialización del riesgo. Algunos autores sostienen que este sistema se encuentra integrado perfectamente en la responsabilidad extracontractual:

En lo que se refiere a la determinación de la responsabilidad y al papel que ella juega dentro del contrato de seguro, existen tres tipos de regímenes: (a) aquéllos aún basados sobre la idea de la culpa (ya sea en su forma clásica, ya sea con inversión de la carga de la prueba);

b) aquéllos que se organizan en torno a la responsabilidad objetiva; y (c) los que rechazan toda imputación individual del daño (no-fault plans).

Los dos primeros permanecen todavía dentro de los esquemas tradicionales y convierten al seguro en un mero respaldo económico de una responsabilidad determinada por criterios ajenos al propio seguro. En el tercero, el seguro no se agrega al sistema de responsabilidad civil, sino que se integra con él, al punto de sustituirse a los criterios tradicionales de imputación del daño: no se trata ya de un mecanismo ancilar a la responsabilidad civil, sino que es ‘el’ medio de encarar la responsabilidad civil de manera más eficiente” (Trazegnies, 1990, p. 173).

En opinión del citado autor el sistema no-fault resulta adecuado en tanto cumple con lo que él entiende es la función principal de la responsabilidad civil extracontractual: la reparación de los daños. Sin embargo, más adelante señala: “En puridad no existe responsable: el único que responde por el accidente, el único obligado a pagar algo es el propio seguro” (Trazegnies, 1990, p. 178). Pese a que esto último pueda parecer cierto, debemos indagar la razón de la existencia de límites y ciertas exclusiones a la cobertura otorgada por este sistema.

Así, es necesario un modo de reducir la compensación promedio por daños con el fin de evitar un incremento en el costo del seguro. Debido a que el plan compensará las víctimas de conductores no culpables y a las que hayan actuado con culpa, su cobertura es más amplia que la que ofrece el sistema de responsabilidad. Por lo tanto si la demanda promedio no fuera menor bajo este plan que bajo el sistema de responsabilidad existente, la cantidad total pagada por las demandas, y por consiguiente los costos de las primas de seguro, probablemente serían mayores (incluso asumiendo costos administrativos más bajos) que bajo el sistema actual (...) La estrategia del sistema es (...) clara, incrementar el número de

víctimas de accidentes que son compensadas pero reducir la indemnización promedio (Posner, 1992, p. 205).

Indudablemente, dentro del sistema no-fault se logra una reducción importante de los costos secundarios pues -como ha quedado dicho- el objetivo es garantizar que las víctimas obtengan una compensación por los daños sufridos, mediante el fraccionamiento interpersonal del costo de los accidentes en los conductores. De esta forma se evita adicionalmente la posible aparición de víctimas económicas que deban asumir el íntegro del costo del accidente. El esquema causante-víctima es dejado de lado en tanto se trata de un sistema organizado básicamente sobre un criterio de seguro de primera persona y, además, no se requiere (en principio, pues existen exclusiones para la cobertura, pero estas deben ser acreditadas por el asegurador) probanza alguna respecto de la conducta de las partes para obtener la reparación de los daños.

En materia de reducción de costos administrativos, el sistema representa un ahorro en lo que respecta a la reducción de la intervención de los tribunales en materia de accidentes de tránsito. Sin embargo, existen datos mediante los cuales parece cuestionarse este aspecto positivo del seguro no-fault. En Massachusetts, durante los primeros cuatro años de funcionamiento del sistema, pudo apreciarse una reducción del 87% en el número de demandas por daños causados por culpa en accidentes de tránsito. Ello parece estar acorde con los objetivos del sistema. Sin embargo, casi todas las demandas que se dejaron de interponer se relacionaban a daños menores y aunque hubo una reducción dramática de demandas, no ocurrió lo mismo respecto del ahorro en el funcionamiento del sistema. Los casos en los que los daños son menores usualmente llegan a un arreglo fuera de juicio, y cuando son juzgados no resultan costosos; por ello, la reducción de las demandas a este nivel no significa un ahorro importante de los recursos de las cortes. Peor aún, en los años siguientes a la introducción del seguro no-fault, la fracción de demandas a los automovilistas

que llegaban a juicio se duplicaron y la indemnización promedio en estos juicios se incrementó en 125%. Cuatro años después de adoptarse el sistema, los casos de accidentes de tránsito representaban el 25% del total de la carga de trabajo de las cortes de Massachusetts, muy por encima de lo que era el promedio nacional antes de la introducción de los seguros no-fault (Cooter y Ulen, 1988, p. 471).

c.-El sistema neozelandés

En Nueva Zelanda, existe un sistema general de seguro de accidentes en el cual se incluye a los accidentes de tránsito. Dicho esquema se encuentra vigente desde 1974, el mismo que se ha mantenido básicamente igual, a pesar de las modificaciones introducidas. De acuerdo a dicho régimen, toda lesión personal derivada de un accidente es indemnizada por una suerte de sistema no-fault en el sentido que no se requiere efectuar un análisis de la culpa para obtener la reparación de los daños, mientras que los daños materiales siguen regidos por los principios de responsabilidad del sistema del common law.

Sujeto a esta sección, cuando alguna persona sufra un daño personal por accidente en Nueva Zelanda o falleciera como resultado del daño así sufrido, o cuando alguna persona sufra fuera de Nueva Zelanda un daño personal por accidente respecto del cual tenga cobertura bajo esta Acta o falleciera como consecuencia del daño así sufrido, ningún proceso por daños derivados directa o indirectamente de la lesión o muerte podrá iniciarse ante Corte alguna de Nueva Zelanda, ya sea por aquella persona o por cualquier otra, bajo cualquier regla o ley (Mahoney, 1992, p. 159).

Bajo el término “daño personal por accidente” (personal injury by accident) se comprende a las consecuencias físicas y mentales del accidente; percances médicos o de primeros auxilios; incapacidad resultante de una enfermedad profesional o sordera; y, daños corporales producidos por los actos establecidos en la ley (Mahoney, 1992, p. 164).

Debe tenerse presente que este sistema de seguro general, administrado por el Estado, no es típicamente de carácter no-fault como los explicados anteriormente. El aspecto distintivo radica en su financiamiento.

Así, conforme al Accident Compensation Act de 1972 (norma que crea el sistema), se trata de un seguro de accidentes financiado por tres fuentes: 1) El earner's scheme (esquema de los asalariados), proveniente de los pagos o contribuciones al sistema por parte de los empleados o trabajadores, pagados a su empleador o directamente en caso de trabajadores independientes; 2) el motor vehicle accident's scheme (esquema de los accidentes de tránsito), solventado por los propietarios de vehículos automotores; y, 3) el supplementary scheme (esquema suplementario), que tiene por objeto cubrir a las personas no comprendidas en los anteriores, en este caso, los fondos provienen del propio Estado.

Asimismo, como puede deducirse de su configuración, el sistema neozelandés focaliza sus esfuerzos en la reducción de los costos secundarios de los accidentes, tal y como se manifestaba en el Acta Original. “El precio que tenemos que pagar por el tipo de sociedad en que deseamos vivir hoy en día incluye una avalancha de accidentes que aumenta su potencial dañino año a año. Nuestra comunidad debe realizar su máximo esfuerzo para reducir o contener esta avalancha, atenuando los sufrimientos que estos accidentes causan y, a través de una justicia simple, dar a las víctimas los medios económicos para hacer frente a sus responsabilidades o para conservar el tipo de vida que ellas normalmente hubieran mantenido por sí mismas (...) la comunidad reconoce su responsabilidad tanto respecto del número de accidentes como de sus efectos (...)” (Trazegnies, 1990, p. 166).

Básicamente el sistema original contemplaba los siguientes aspectos:

- Proporcionar cobertura sin analizar si existe culpa o no en el causante o víctima.
- Reducir los procedimientos judiciales para la obtención de indemnizaciones.

- Reducir los daños, a través de una atención rápida que permita a los perjudicados por un accidente retomar su vida normal tan pronto como sea posible.

De otro lado, el sistema es administrado por el estado neozelandés, a través de la Accident Compensation Commission (ACC) y la cobertura que en un principio otorgaba eran los siguientes:

- Gastos médicos y hospitalarios.
- Costos de rehabilitación. Gastos de transporte.
- Compensación por ganancias dejadas de percibir.
- Pérdidas permanentes e invalidez.
- Dolor y sufrimiento.
- Gastos de sepelio y pagos a sobrevivientes (cónyuges e hijos), para casos de accidentes fatales.

Obviamente, con el paso del tiempo, el sistema neozelandés ha sufrido algunas modificaciones con la finalidad de perfeccionarlo. Por ejemplo, en 1979, debido a la presión de los empleadores —quienes debían cubrir incluso accidentes no relacionados con el ámbito de trabajo de las víctimas- se procedió a establecer una comisión revisora. Como resultado de ella, se introdujeron algunos cambios en 1982:

- Se pasó de una cobertura plena al pago de los gastos conforme ellos se generaban.
- Reducción del 100% del pago de compensación semanal al 80%, correspondiente a la semana siguiente a la ocurrencia del accidente de trabajo.
- Los tres esquemas (schemes) originales se fusionaron en uno solo que seguía siendo financiado por las mismas tres fuentes.
- Los accidentes de tránsito dentro del ámbito del trabajo fueron trasladados del earner's account a la cuenta de los accidentes de tránsito generales.

- Se incrementó el monto indemnizable correspondiente a pérdida permanente o invalidez en aproximadamente 150%.

Como parte de la dinámica de la sociedad y también por cuestiones políticas, el esquema original continuó siendo revisado ulteriormente.

Tomando como base las diferencias existentes entre el trato que recibían las víctimas de accidentes y las víctimas de enfermedades (siendo más amplia la cobertura de las primeras), se procedió a revisar nuevamente el esquema con la finalidad de homogeneizar ambos regímenes en la medida de lo posible. Asimismo, permanecían las presiones de los empleadores con la finalidad de reducir la cuantía de sus pagos al sistema.

Los resultados de las iniciativas mencionadas (que fueron desarrollándose desde 1986), se vieron plasmadas en el Acta del Seguro de Rehabilitación y Compensación de Accidentes” (Accident Rehabilitation ad Compensation Insurance Act) de 1992, el cual introdujo —entre otros— los siguientes cambios:

- Se introdujo una prima dentro del esquema de los asalariados, con la finalidad de dar cobertura a las lesiones ajenas al ámbito laboral de aquellas personas que cuentan con un trabajo remunerado.

- Se fijaron escalas y criterios de elegibilidad en los reglamentos. El pago de sumas globales fue sustituido por pagos periódicos.

Con la finalidad de permitir la libre competencia y elección por parte de los asegurados, se permitió a las aseguradoras privadas otorgar cobertura para los accidentes de trabajo (Acta de Seguro de Accidentes de 1998). Sin embargo, esto fue dejado sin efecto en el 2000.

Finalmente, bajo la nueva Acta de Prevención Rehabilitación y Compensación de Daños de 2001, se ha colocado énfasis en la prevención como una de las funciones

principales del seguro, así como en la rehabilitación manteniéndose la esencia del sistema en los demás aspectos.

d. La propuesta de Trazegnies

– Fundamentos. En el Perú, hubo una propuesta interesante para una reforma integral de la responsabilidad extracontractual con la finalidad de adaptarla a las exigencias de la sociedad actual basada principalmente en la idea de una necesidad de un amplio fraccionamiento del costo de los daños. Tal propuesta se vio plasmada en el Proyecto de la Comisión Reformadora del Código Civil de 1936 (en adelante, el Proyecto), elaborado por Fernando de Trazegnies (1980). Si bien se trata de un régimen general, su importancia es innegable en tanto ofrece un tratamiento sistemático del problema de los accidentes.

El esquema del Proyecto es, a diferencia de los sistemas no-fault y del seguro de accidentes neozelandés, uno de tercera persona: la cobertura de los daños materia del seguro obligatorio comprende los perjuicios que el causante ocasiona a otras personas. No hemos encontrado argumento alguno en la exposición de motivos que pueda explicarnos el porqué de la preferencia de este tipo de esquema frente a uno de primera persona.

La base del sistema propuesto es la distribución del riesgo, pero no exactamente en el sentido explicado en este trabajo, es decir, como fraccionamiento del costo social de los accidentes con la finalidad de reducir el trastorno que pueda ocasionar el hecho que lo soporte un reducido grupo de personas. El fundamento es la “responsabilidad social” que subyace a los accidentes. Todos somos “culpables” de ello, de ahí la necesidad que el costo sea fraccionado.

La nueva teoría de la responsabilidad que propone este Anteproyecto sugiere en primer lugar abandonar las nociones individualistas clásicas (ya sean basadas en las teorías subjetivas u objetivas) como núcleos fundantes y excluyentes, para convertirlas simplemente

en elementos de una estructura teórica más compleja. En otras palabras, el objetivo fundamental del sistema legal de la responsabilidad civil debe estar básicamente orientado a regular de manera más completa y satisfactoria la convivencia humana en un aspecto particular: la reparación de los daños que se derivan de la vida en común. Es así como el acento queda colocado en la indemnización antes que, en la culpa, en la reparación antes que en la sanción. No se trata de encontrar un culpable detrás de cada acto, contra el cual podamos ejercitar una venganza judicial y aplicar una sanción; queremos más bien implementar un sistema que permita una reparación más efectiva y que el peso de ella se distribuya socialmente en la misma medida en que existe una cierta responsabilidad social por la existencia del riesgo.

Trazegies (1990) explica el concepto de responsabilidad social, basada en el principio de solidaridad social. Dicho autor justifica la necesidad de la asistencia mutua de las personas tomando en consideración la situación de interdependencia en la cual vivimos, lo cual hace que los perjuicios de unos sean los beneficios de otros. Dicho principio tiene dos formulaciones: en sentido negativo viene a estar representado por el *neminem laedere*, mientras que en un sentido positivo alude a la necesidad de repartir los daños surgidos a partir del riesgo que implica la vida en sociedad. (p.58)

La obligación de acudir en ayuda del otro nos impone la necesidad de humanizar las consecuencias dañinas del azar con la intervención del Derecho, haciendo que el conjunto de la sociedad -por vía no estatal sino interindividual- acuda en ayuda de quienes sufrieron el impuesto arbitrario de la fatalidad. Es también el principio de solidaridad el que invita a reconocer que muchos daños tienen un origen social porque es la sociedad entera la que se beneficia con el riesgo creado y, por tanto, sus consecuencias dañinas deben ser repartidas también entre toda la sociedad (Trazegnies, 1990, p. 514-517).

Esta propuesta prescinde, de acuerdo a sus fundamentos, del clásico análisis de la conducta de las partes con la finalidad de determinar a quién debe trasladarse el costo del daño del accidente. El paso a una perspectiva social del problema de los daños se realiza mediante el seguro obligatorio para ciertas clases, tomando como referencia la frecuencia y magnitud de aquellos.

En ciertas actividades donde la frecuencia de los accidentes lo hace justificable, la ley exige que para ejercitar la actividad sea preciso contratar previamente con un seguro en favor de terceros. En tal caso, este seguro funciona automáticamente cuando se trata de accidentes sin preguntarse si existe culpa o no de las partes y sin derecho a repetición contra ninguna de ellas; el seguro crea, a través de las primas, un procedimiento de compensación que elimina toda investigación sobre la culpa y que hace soportar la pérdida a la masa total de primas y no a la parte pretendidamente culpable. En esta forma el régimen legal del seguro, no se superpone diferenciadamente y subsecuentemente sobre el régimen legal de la responsabilidad civil, sino que uno y otro se integran para formar un solo sistema jurídico de reparación; no son dos momentos de la reparación -establecimiento de la responsabilidad y luego cobertura del seguro- sino que la obligación de reparar se plasma directamente a través del seguro.

De esta forma y de acuerdo a lo establecido por el artículo 2° del Proyecto, los accidentes de tránsito se incluirían dentro de los daños sujetos a un seguro obligatorio de tercera persona. Es verdad que el riesgo de accidentes de tránsito es el resultado de un beneficio para la sociedad toda; es verdad que el peatón por el hecho de caminar en la calle está creando un riesgo para sí y para otros; pero el mayor riesgo directo lo crea el automovilista, porque rodar un automóvil es una actividad más peligrosa (generadora de riesgos) que caminar por la calle; y el beneficiario más directo del automóvil es el propietario del mismo. En consecuencia, el seguro será contratado por dicho propietario. De esta manera,

podría establecerse a nivel normativo la obligación de los propietarios de autos para contratar un seguro de responsabilidad.

Dentro del esquema del proyecto si ocurre un accidente de tránsito, el peatón que es atropellado está cubierto por el seguro del propietario del automóvil que le causó el daño. La víctima ya no debe acudir a juicio, esperando un largo y costoso proceso, sino que puede dirigirse directamente contra el asegurador del causante, basta con acreditar la existencia de un daño ocurrido como consecuencia de un accidente de tránsito (arts. 3° y 19°). Sin embargo, existen ciertos daños que permite a los aseguradores que hayan compensado a la víctima repetir contra el asegurado concretamente en los casos en que un accidente se haya producido por dolo o culpa inexcusable del causante del daño (art. 3°, segundo párrafo).

Trazegnies (1980) señala que esto es así porque: “(...) colocar el daño desde una perspectiva social no significa eliminar totalmente el principio de la culpa sino limitarlo a los casos en que la negligencia o imprudencia individual hayan sido particularmente decisivas en la comisión del daño. Es así como quien actuó dolosamente o con culpa grave, debe ser responsabilizado personalmente; y no parecería justo que las consecuencias de su descuido o imprudencia notorios y evitables fueran asumidas por la sociedad toda”. (p. 383)

Cabe resaltar, el potencial incremento de los costos de su funcionamiento del sistema debido a la eventual necesidad de probar el dolo o culpa de las partes. Aun cuando esto pueda verse “atenuado” por el hecho que el dolo y la culpa deberán ser demostrados por la compañía de seguros si el asegurado actuó con dolo o culpa; o por el asegurado o la compañía de seguros si la víctima actuó con dolo o culpa inexcusable (Trazegnies, 1980, p. 384-192).

Adicionalmente a lo dispuesto en el art. 3°, existe la norma que regula la indemnización de los daños derivados del incumplimiento de normas legales o que generen contaminación ambiental, esto es, los “daños socialmente intolerables” en el art. 12 del Proyecto. Este es otro de los casos en que no se permite el acceso al mecanismo de difusión

del riesgo. De acuerdo al artículo mencionado, se produce una concentración de los costos de los accidentes de tránsito en los causantes, para todos los casos en que aquéllos sean resultado de la infracción de las normas que regulan el tránsito automotriz. Un ejemplo es el choque o atropello ocasionado por exceso de velocidad. En estos casos, la carga de la reparación recae exclusivamente en el causante, conservando los aseguradores el derecho de repetición.

-Relación con la responsabilidad. El Proyecto de Trazegnies es una propuesta que permite un tratamiento sistémico de los accidentes al descartar -al menos en principio- el análisis de la conducta de las partes para la determinación de la responsabilidad. Así, de acuerdo a las pautas fijadas por él podemos establecer la obligación de contratar un seguro de tercera persona sobre la categoría que se encuentra en mejor situación para llevar a cabo el análisis costo-beneficio de los riesgos: los propietarios de automóviles.

En rigor, la prevención general ve un tanto disminuida su efectividad debido al fraccionamiento del costo de los accidentes. En adición, la función de prevención es vista como algo secundario. Esto se debe a que la función de la responsabilidad extracontractual consiste prioritariamente “en la reparación antes que en la sanción.

Dentro del esquema de la propuesta comentada, se considera que la disuasión (deterrence) pueda darse solamente en los casos de los daños derivados del dolo o culpa de los conductores o de la infracción de las normas reglamentarias de tránsito. Se debe tener presente que, “además del efecto reparativo de la responsabilidad civil, existe aparentemente un efecto preventivo, que persigue evitar que se cometan actos dañinos (deterrence). En cierta forma, tal efecto preventivo se logra a través de la prima del seguro: aquél que tiene más accidentes durante un determinado período, independientemente de su culpa o no, paga una prima más alta por su seguro, lo que lo llevará a colocar particular cuidado en su actividad riesgosa para reducir el monto de la prima. Pero parecería más equitativo y más conforme con el propósito preventivo que aquél que tuviera una culpa particularmente notable en la

comisión del daño, no se encontrara beneficiado con la difusión de las consecuencias económicas del mismo.” (Trazegnies, 1980, p. 382)

En esta línea, la función de disuasión (deterrence) tiene cabida dentro de las actividades y el uso de bienes riesgosos. Así, mediante la prevención general podemos hacer no solamente que las personas opten por actividades seguras (p.ej. no conducir a exceso de velocidad), sino también estimular a que dichas actividades seguras sean aún más seguras. El optar por mecanismos de prevención no significa optar por la sanción antes que en la reparación. Recordemos la distinción entre sanción y precio por la cual vimos que mediante un precio (lo que dentro de la responsabilidad civil viene a ser la indemnización o el costo de la prima de seguro) es lo que uno debe pagar por desarrollar o realizar algo que está permitido. Esto es, que mediante la labor de prevención de la responsabilidad no se busca sancionar a los causantes sino hacerles conocer los efectos que generan a los demás. Es cierto que dicha función implica centrarnos en el causante, pero eso se hace precisamente con la finalidad de evitar -en la medida de lo posible- el que surjan más víctimas. Por último y en relación con lo establecido por el Proyecto, no debemos olvidar que si queremos desincentivar mediante un criterio subjetivo (el dolo o culpa inexcusable), es el ente jurisdiccional el que debe tomar la decisión por lo cual deben contar con la información suficiente para fijar el estándar adecuado.

El nivel de reducción de los costos secundarios mediante un sistema como el presentado es, indudablemente, mucho mayor que el existente actualmente en el Código Civil. La necesidad de ir a juicio se reduce notoriamente gracias a la acción directa que tiene la víctima para obtener la reparación por parte del asegurador. De otro lado, el costo social de los accidentes -fuente de la que emergen la mayoría de los daños- se reduce debido al fraccionamiento interpersonal e intertemporal que proporciona el seguro obligatorio.

Finalmente deben considerarse los costos administrativos del sistema. Se requieren mecanismos de control para fiscalizar a los conductores. Adicionalmente, debido a la limitación de la función de deterrence, lo más probable es que las normas administrativas jueguen un rol importante estableciendo prohibiciones y sanciones, lo cual implica una intervención mayor del Estado. A todo ello debe agregarse la necesidad de contar con un fondo que permita a las víctimas de conductores no identificables o no asegurados obtener su indemnización.

Trazegnies señala, con acierto, que el Derecho es un medio de escoger entre fines valiosos, pero contradictorios; y en este caso, por la vía de la legislación, la sociedad ha escogido la velocidad sobre la supresión de accidentes. Podríamos parafrasearlo y agregar que la responsabilidad es un mecanismo de internalización de costos que persigue lograr ciertos objetivos inconsistentes entre sí; y, en este caso, el Proyecto ha optado marcadamente por uno de ellos: la difusión del riesgo.

2. El sistema tarifado

Al analizar los logros del sistema vigente en el país en relación con los fines de la responsabilidad, vimos que una alternativa planteada por Alejandro Falla para la mejora del mismo consistía en implementar un sistema de compensación de daños en base a indemnizaciones tasadas. El objetivo de la propuesta consiste en volver expeditivo y dotar de certeza al sistema, con la finalidad que los aspectos positivos que en teoría presenta la responsabilidad extracontractual en el Código Civil puedan verse plasmados en la realidad.

Las implicancias de un sistema de indemnizaciones tarifadas, contrariamente a lo que se pueda pensar desde una perspectiva jurídica formal, van más allá del simple cambio de criterio para fijar los montos indemnizatorios. Imaginemos que existe un sistema de responsabilidad extracontractual basado en un criterio de riesgo -al igual que nuestro artículo

1970- pero que en lugar de dejar una puerta abierta para que los jueces (o quienes en la práctica se encarguen) calculen la indemnización para cada caso tomando en consideración su prudente arbitrio, establezca que los daños serán compensados en base a una escala preestablecida. De esta manera, podríamos clasificar los tipos de daño en: muerte, lesiones graves, lesiones leves, daño moral, etc., correspondiendo a cada uno de ellos un monto indemnizatorio distinto. Por ejemplo, para el caso de muerte podría establecerse una cantidad equivalente a \$3,000, para invalidez \$2,500 y así sucesivamente.

Sin embargo, debe quedar claro que el planteamiento de un sistema de indemnizaciones tarifadas no resulta una idea extraña o descabellada pues es algo muy parecido a lo que existe en los sistemas de seguro comentados anteriormente.

De encontrarnos dentro de tal sistema y si hubiera un accidente de tránsito las partes acudirían a la vía judicial como siempre, pero -y aquí radica la mayor diferencia- el juez no tendría que ingresar a dilucidar el comportamiento de las partes para determinar la cuantía de la indemnización. Bastaría con probarla relación de causalidad (que el daño se haya ocasionado mediante el uso de un automóvil) y acreditar los daños sufridos para que las víctimas pudieran hacerse acreedoras a la indemnización correspondiente. En los casos de lesiones bastaría con la presentación de los certificados médicos, así como de los recibos o facturas que acrediten los gastos realizados. Algo similar podría hacerse respecto del lucro cesante, por ejemplo, mediante la presentación de un contrato que pruebe la existencia de la ganancia cierta que se ha dejado de percibir.

La opción por un sistema tarifado de esta clase parece apuntar a una alternativa más eficiente al sistema tradicional, sobre todo con relación a los costos derivados de su funcionamiento, pero en la práctica podría obtener otros logros en materia de reducción del número de accidentes y en lo que respecta a la distribución de los costos sociales derivados de los mismos. Sin embargo, como es previsible, también genera sus propios costos.

a. Prevención

A nivel del costo primario el sistema tarifado permite aparentemente una reducción mayor que el seguro obligatorio. El sistema tarifado que hemos presentado imputa al causante concreto del daño el costo total del accidente, lo cual representa una disuasión mayor. Recuérdese que estamos en un sistema similar al tradicional esquema de responsabilidad por riesgo, habiéndose cambiado la forma de cálculo de la indemnización, por lo cual resulta aplicable lo explicado líneas más arriba respecto de la necesidad que los potenciales causantes cuenten con información suficiente en relación a los montos indemnizatorios que establecen los jueces.

Un sistema tarifado facilita enormemente al aspecto informativo del sistema pues la certeza respecto a cuánto es lo que debe pagarse como indemnización es clara. La publicidad que puede alcanzar el conocimiento de la escala o tabla del costo de daños es mayor que el acceso a la información dentro de un sistema tradicional en el cual se haría necesario revisar la jurisprudencia, una jurisprudencia que -en muchos casos- no es más que el reflejo de la arbitrariedad de los jueces. En todo caso- lo más que se podría tener sería un criterio intuitivo respecto del funcionamiento del ente jurisdiccional. Si los potenciales responsables saben cuánto habrán de desembolsar por cada accidente podrán adoptar las precauciones tanto respecto de su conducta como de su patrimonio y adquirir un seguro o autoasegurarse.

De otro lado, también debe tenerse presente que se requieren mecanismos que eviten que el sistema termine asegurando a las potenciales víctimas para todos los casos de accidentes. Respecto a los incentivos que proporciona el sistema a las potenciales víctimas, debe evitarse la externalización absoluta de todos los costos que ocasionen, pues no olvidemos que el accidente de tránsito es uno donde las precauciones son recíprocas. Desde el momento en que el sistema tarifado mantiene básicamente el mismo esquema del tradicional sistema de responsabilidad por riesgo, resultan aplicables los mismos argumentos

en favor de la reducción o exoneración de la responsabilidad en función del comportamiento de la víctima.

Una de las primeras reacciones que puede provocar la opción por un sistema de indemnizaciones tasadas o tarifadas es la de rechazo por lo injusto que parece resultar. No hay lugar para distinción alguna en función a la situación particular de las personas: todas reciben lo mismo no importa si se trata de un vago o un profesional de renombre, de un indigente o un rico, un jefe de familia o un soltero drogadicto. Un tema importante a tomar en consideración pues, como se dice, el trato igualitario para situaciones desiguales es también una forma de injusticia.

Pero, el desperdicio de recursos es algo igualmente injusto, situación que puede derivarse del alto costo de funcionamiento de un sistema de responsabilidad extracontractual como el que ha venido rigiendo para el caso peruano. Es indispensable entonces ahondar un poco más en las metas que pueden alcanzarse mediante el sistema tarifado, antes de condenarlo por estar supuestamente reñido con la justicia.

Vista ya la conveniencia de la existencia de una escala de indemnizaciones en relación a la información que proporciona a los potenciales causantes, debe reconocerse que las tarifas que puedan establecerse presentan la misma problemática que las coberturas limitadas de algunos sistemas de seguro obligatorio: la posibilidad de error y las externalidades “residuales”. En relación a lo primero, recordemos el carácter mixto de la responsabilidad extracontractual, en virtud de la cual las indemnizaciones son valoradas colectivamente, pero la decisión de emprender las actividades corresponde a los particulares tomando en consideración lo que ellas cuestan, ello sin perjuicio de la existencia de ciertas prohibiciones o limitaciones. Al ser fijados los montos indemnizatorios por el Estado, se corre el riesgo que las cantidades puedan desactualizarse sin embargo el problema no es muy

grave en tanto podrían establecerse los montos en base a porcentajes de ciertos indicadores económicos.

Las externalidades residuales consideran que, dado que la compensación se uniformiza, las potenciales víctimas serán en muchos casos parcialmente indemnizadas. Otra cuestión a resolver entonces es si el sistema tarifado elimina la posibilidad para accionar en la vía judicial constituyéndose en una barrera, o si se decide permitir el demandar en juicio por la parte del daño que no cubra la indemnización tarifada.

Resulta aceptable que si lo que se busca es realmente una alternativa que permita enfrentar al accidente de tránsito en su dimensión social, entonces lo más conveniente será que se elimine el acceso a la vía judicial para reclamar el pago de daños y perjuicios respecto de los accidentes sujetos al sistema tarifado. Aquí también puede aplicarse el fundamento que esgrime Trazegnies respecto del seguro obligatorio acerca de la necesidad de excluir a los accidentes rutinarios del proceso judicial: que el costo sea perfectamente calculable a través del monto de la prima, eliminando toda posibilidad de introducir un factor aleatorio consistente en la posibilidad de ser demandado por un monto mayor, el mismo que es difícilmente determinable de antemano.

A diferencia del seguro obligatorio, el sistema tarifado tiene como consecuencia -al menos en principio- que el costo del accidente sea asumido por una persona: el causante del accidente concreto, al margen que el riesgo haya sido creado por todos aquellos que participan de la circulación automotriz y peatonal. Ello nos haría regresar al efecto “lotería”, pues el esquema es uno de causante-víctima el cual sin embargo inserta un correctivo al esquema tradicional: el evitar el análisis del comportamiento de las partes involucradas en un accidente y de las circunstancias concretas del caso para la determinación de la indemnización, tanto los causantes como las víctimas son “uniformizados” como en el seguro.

Un sistema tarifado genera los incentivos suficientes para que los potenciales causantes tomen las medidas de seguridad necesarias para reducir -dentro de lo que permite el carácter riesgoso del automóvil- la probabilidad de involucrarse en un accidente, de acuerdo con la prevención general. Ello es debido a la certeza con la que se cuenta del costo de los daños ocasionados, lo cual hace más fácil el cálculo del “precio” del conducir un auto. En consecuencia, la intervención estatal, a través de las medidas de prevención específica, se limita a establecer ciertas limitaciones o prohibiciones de los actos que desean erradicarse. El peso de estas medidas es menor que en el caso del seguro obligatorio. Si los potenciales causantes saben que deberán internalizar el íntegro del costo del accidente optarán por reducir las probabilidades de involucrarse, con lo cual evitarán -con la finalidad de maximizar su beneficio- incurrir en actos que los expongan notoriamente a ocasionar un accidente de tránsito lo cual implica necesariamente el tratar de respetar las normas de tránsito. Así, se reduce el costo derivado de la necesidad de un control de los actos de las personas.

b. Distribución del riesgo

El sistema tarifado parece adolecer de los mismos inconvenientes del tradicional sistema objetivo, de cara a lo que es el fraccionamiento del costo y trastorno sociales derivados de un accidente de tránsito. Aquellos que deban asumir el costo del daño pueden convertirse en víctimas económicas. Las víctimas pueden dejar de ser indemnizadas si quien es encontrado responsable del accidente es insolvente, algo que parece no resolverse dentro de esta propuesta. Aparentemente en este aspecto la socialización de los riesgos ha quedado postergada.

Analicemos si existe o no posibilidad de reducir los costos secundarios y cuáles son las formas en que puede llevarse a cabo esta finalidad de la responsabilidad. En principio parecería un poco difícil alcanzar ese cometido pues no existe una obligación de contratar un

seguro y ya han sido mencionadas anteriormente las razones por las cuales el seguro voluntario puede no ser una alternativa deseable. La diferencia parece radicar -una vez más- en la certeza de la información disponible por parte de los potenciales causantes. Si dentro del sistema de responsabilidad tradicional que tenemos en nuestro país la arbitrariedad tiene la puerta abierta debido a que el juez debe emplear el criterio de causalidad adecuada para la determinación de la compensación, tal posibilidad queda minimizada desde el momento que se conoce con anticipación cuál es el monto que corresponde a cada tipo de daño.

Lo expeditivo del sistema, hace que el trabajo de los jueces se vea facilitado convirtiéndose en una suerte de liquidadores tal y como lo propone Falla. Al estar en capacidad de resolver un mayor número de casos y que el monto de las indemnizaciones sea cierto al estar predeterminado, puede concluirse que la distribución del riesgo caerá por su propio peso. La razón es sencilla y ha sido explicada anteriormente: si el costo de los accidentes de tránsito se imputa a la categoría que se encuentra en mejor capacidad para evitarlos y si, adicionalmente, ese grupo (los propietarios-conductores) son quienes cuentan con la mejor información respecto a la magnitud del riesgo que implica la conducción de un auto, serán ellos quienes ante la necesidad de proteger su patrimonio del pago de una indemnización (que cuenta con un grado de certeza mayor que en el sistema tradicional) optarán por asegurarse. Es preferible pagar un monto relativamente bajo como es la prima a desembolsar la suma total que constituye la compensación.

Queda claro que las razones que permiten llegar a un fraccionamiento del costo de los accidentes son distintas en un seguro obligatorio que en un sistema tarifado. En el primero, el costo de los accidentes se diluye en la sociedad por considerarse que ésta es la responsable de la existencia de los riesgos, mientras que en el segundo caso cada accidente sigue viéndose como un caso particular asignándose el costo a una de las partes la cual a su vez puede diluirlo en el entorno social. La diferencia radica, a nuestro entender en que el sistema

tarifado “socializa” la cuestión de los accidentes desde otra perspectiva: la de los costos administrativos.

c. Reducción de los costos administrativos

Es necesario evaluar el posible ahorro en los costos administrativos en base a suposiciones las cuales deben, por lo menos, tratar de ser lo suficientemente inteligentes. De lo que se trata en el caso concreto del análisis de la reducción del costo administrativo es de averiguar si todo el beneficio obtenido gracias a la existencia de un sistema justifica la inversión de una cantidad determinada de recursos.

Es necesario traer a colación la problemática del sistema peruano sobre el funcionamiento del sistema de responsabilidad extracontractual. De acuerdo a lo explicado, el Artículo 1970 cumple con imputar el costo de los accidentes a la categoría que mejor puede evitarlos, propiamente hablando, en el grupo que se encuentra en mejor situación para realizar el análisis costo-beneficio. Por otra parte, son esas personas las que cuentan con la mejor información respecto del riesgo lo cual les permite ocupar a su vez la mejor posición para adquirir un seguro. Sin embargo, estas bondades del sistema quedan relegadas hasta desaparecer en los hechos debido a la existencia de costos administrativos elevados.

Si mantenemos el esquema causante-víctima y cada caso es resuelto por separado, ¿cómo evitar caer en los mismos vicios del sistema vigente?, ¿acaso no es posible que se dé el problema de demora en los procesos con el consiguiente agravamiento del perjuicio de las víctimas? Estas preguntas nos llevan a una cuestión más de fondo que nos ha venido dando vueltas mientras realizábamos nuestra investigación: saber si no se trata más de un problema de personas que de instituciones o sistemas de responsabilidad.

Puede evitarse el problema planteado gracias al aborto de tiempo y recursos. El cambio a un sistema tarifado se reflejaría en la mayor facilidad y rapidez para resolver cada

caso. Una vez establecido quién fue el causante del accidente (quién lo ocasionó mediante el uso del auto) se procedería de inmediato al pago de la indemnización correspondiente. De esta forma, podrían resolverse una cantidad mayor de casos lo cual representa una mejora comparativa respecto del sistema de responsabilidad existente en la actualidad.

Otro aspecto en el que se reduce el costo administrativo está relacionado en la disminución de las posibilidades de error por parte de los jueces al momento de fijar las indemnizaciones correspondientes.

En síntesis, un sistema tarifado representa un ahorro sustancial de la intervención estatal mediante las medidas administrativas o de carácter penal, dirigidas a regular el tránsito vehicular, pues como hemos visto la presión disuasoria de las indemnizaciones hace que los potenciales causantes opten por incrementar la seguridad con la finalidad de proteger su patrimonio.

3. Comparación de ambas alternativas

Confrontemos ahora las dos alternativas analizadas, el seguro obligatorio y el sistema tarifado, frente al sistema actual de responsabilidad extracontractual para accidentes de tránsito. Resulta claro que, nuestro estudio es limitado, pues solamente considera una parte del territorio de la responsabilidad como tema de análisis y no hemos considerado variables como las preferencias distributivas o cuestiones relacionadas a los valores y convicciones que puedan existir al interior de nuestra sociedad.

Con relación al sistema tarifado dijimos que implicaba mantener en cierta manera el esquema causante-víctima en virtud de lo cual los potenciales causantes deberían asumir el costo íntegro del accidente. Podría objetarse sin embargo que mediante el sistema tarifado se atenúan las dificultades inherentes al análisis del comportamiento de las partes necesario en los sistemas de responsabilidad tradicionales, ya sean subjetivos u objetivos. El sistema

tarifado está dirigido precisamente a eliminar el análisis caso por caso en relación al cálculo de la indemnización. Ello quiere decir que, ante un accidente de tránsito, por ejemplo, bastaría con demostrar la existencia de un daño ocasionado mediante el uso de un automóvil para dar lugar a la indemnización establecida de antemano prescindiendo de esta manera del criterio de causalidad adecuada recogido actualmente en el art. 1985° del Código Civil.

En este punto el sistema tarifado parece lograr un mayor nivel de disuasión en base a la prevención general que el seguro obligatorio, debido fundamentalmente al hecho que la cantidad a indemnizar es mayor, no hay un fraccionamiento del costo. Otro punto a favor de esta alternativa consiste en el hecho que se deja la decisión en manos de los propios conductores quienes tratarán de incrementar la seguridad en su mando y adicionalmente -algo que es muy difícil de controlar desde fuera- tomar en consideración lo vinculado a la cantidad de actividad que desarrollan con el objeto de reducir la posibilidad de involucrarse en accidente alguno. El requisito principal para que un sistema tarifado cree los incentivos consiste en que las cantidades reflejen si bien no plenamente, al menos con cierto grado de aproximación o de aceptación (con todo lo relativo que pueda resultar este término) el costo de los accidentes con la finalidad que los potenciales causantes puedan llegar a una solución eficiente.

Una cuestión importante vinculada a la reducción de los costos primarios la constituye el problema de las restricciones al acceso a una actividad determinada que pueden surgir como consecuencia, ya sea de la existencia de prohibiciones o de montos indemnizatorios muy elevados. Como hemos visto anteriormente, el costo primario de los accidentes se vincula tanto con su gravedad y número, así como con los costos que demanda su prevención.

Un argumento que puede esgrimirse contra del seguro obligatorio es el alto costo que la prima puede representar para ciertos sectores de la población. Pensemos en el típico caso del propietario de un destartado vehículo, con el que se gana la vida haciendo taxi. Es muy

probable que la prima represente un costo muy importante, quizás prohibitivo, para esta clase de conductores ante lo cual algunos correrán el riesgo de incumplir con la obligación de asegurarse o, si el control es efectivo, optarán por abandonar su actividad. Si el Estado -por razones de equidad- decidiera intervenir con la finalidad de subsidiar el costo del seguro para los sectores menos favorecidos, estaría externalizando (al margen de los principios o valores que puedan sustentar tal decisión) parte del costo de los accidentes al resto de la sociedad.

Traslademos el caso al sistema tarifado. Si el conductor tiene conocimiento del costo esperado del accidente y no se asegura al no contar con los recursos para ello, asumirá el riesgo de poder ser hallado responsable de cualquier daño que ocasione. Alguien podría decir que su decisión es ineficiente, pero eso no es así. Cuando explicarnos el supuesto de comportamiento racional o maximizador quedó claro que la decisión eficiente no era necesariamente la misma para todas las personas. En el caso de nuestro taxista, la opción por adquirir una póliza -cuyo costo podría ser mayor que en el seguro obligatorio debido a un universo más reducido de asegurados- afectaría sus “primeros” soles, lo cual implica la renuncia a cubrir necesidades primarias. Podríamos definir su razonamiento de la siguiente manera “El seguro no se come” (Calabresi, 1984, p. 72).

El sistema tarifado sería aparentemente más benigno con las personas de bajos recursos. Pero, ¿en verdad lo es? Si el taxista es hallado responsable, ¿con qué pagaría?, ¿tendría que embargársele su herramienta de trabajo? De ocurrir así el costo secundario se incrementaría pues surgiría una víctima económica (de hecho, son más si contamos a los familiares). Pero por otra parte puede sugerirse que dicha eventualidad constituye un adecuado mecanismo de prevención general, gracias a la cual los taxistas de bajos recursos decidirán mantener las precauciones del caso -dentro de los límites de la capacidad de controlar un bien riesgoso- con la finalidad de no involucrarse en accidente alguno.

Y el abanico de preguntas se sigue desplegando: ¿cómo indemnizar mediante un vehículo embargado?, ¿cuánto se pagará por él?, ¿será suficiente para cubrir el monto? Y de ocurrir un accidente, ¿no se incentiva el que se den a la fuga los conductores insolventes para evitar la pérdida del poco patrimonio que poseen?

El seguro obligatorio por su parte puede constituirse en una barrera infranqueable para las personas que buscan acceder a un auto (costo primario elevado), ante lo cual el Estado podría -como ya se ha dicho líneas más arriba- optar por intervenir subsidiando el costo de la prima o estableciendo topes a la misma. Téngase presente que los autos más antiguos son los, en principio, deberían abonar una tasa más alta, con lo cual podrían verse afectados los sectores de más bajos recursos que son quienes mayormente poseen dicha clase de vehículos.

Como vemos, la eventual insolvencia de los causantes es una cuestión delicada pues en un caso (el sistema tarifado) puede dar lugar a un costo secundario muy alto, mientras que en otro (seguro obligatorio) puede darse una situación ineficiente en tanto se bloquea el acceso a una actividad que algunas personas pueden considerar valiosa.

El sistema tarifado no logra, en principio, un nivel de fraccionamiento del costo secundario tan amplio como el obtenido a través de un seguro obligatorio. Ello debido a su carácter más abierto a la decisión individual y que deja un margen mayor a la libertad de elección. El fraccionamiento a través de un sistema tarifado puede llegar, pero por una vía distinta, como ha sido comentado, relacionado básicamente con la mayor facilidad y celeridad con la que se resolverían los casos; todo lo cual repercute, a su vez, en una mayor certeza respecto del costo del accidente dato fundamental para que los potenciales causantes puedan llevar a cabo el análisis costo-beneficio.

Veamos qué tan fuerte es el sistema tarifado en este punto. Una de las primeras interrogantes que se nos ocurre se vincula con las limitaciones del seguro voluntario y el carácter riesgoso del automóvil. Si en ciertos casos las personas no pueden evaluar

adecuadamente los riesgos (un relajamiento del principio de soberanía del consumidor), es probable que no se aseguren o que opten por mecanismos de autoseguro como mantener un fondo particular de reserva para cubrir cualquier eventualidad que pudieran sufrir. De ocurrir esto último, se produciría la externalización de ciertos costos.

Imaginemos un sistema tarifado respecto del cual se pueda afirmar que proporciona un nivel de información adecuado del costo de los accidentes y que, sin embargo, existen algunos conductores que permanecen sin asegurarse. ¿Aquellos conductores que no se aseguran no están acaso externalizando parte del costo de su actividad? Las compañías de seguros toman como referencia el número y el costo derivado -entre otros factores- de accidentes que se producen en un periodo para establecer el monto de las primas -según las distintas categorías-, sin hacer distinción alguna entre accidentes en los que se involucraron conductores asegurados y accidentes de conductores no asegurados. Poniendo un ejemplo simple: en una sociedad con seguro voluntario en la que el costo promedio de la prima fuera de 500 al año suponiendo que todos los conductores se aseguraran, ¿acaso no se incrementaría dicho costo si, digamos, el 20% decidiera no asegurarse? Puede ocurrir que si alguno de los conductores ubicados dentro de aquel 20% se viera involucrado en un accidente, optaría por desembolsar el íntegro de la indemnización. Pero también puede afirmarse que han contribuido a aumentar el nivel de riesgo de circulación, el cual no asumirán si tienen la suerte de no sufrir accidente alguno y, adicionalmente, el costo del riesgo de accidentes habrá sido cubierto ex ante por el resto de conductores que sí optaron por el seguro, lo cual no hace más que demostrarnos la existencia de una externalidad residual, ahora al interior del sistema tarifado. En verdad no podemos saber de antemano la dimensión real que pueda alcanzar este problema por lo cual es una inquietud que dejamos planteada.

La sensación de injusticia que se puede experimentar respecto del sistema tarifado, se vincula con el tema de la indemnización concedida a las víctimas. Las cantidades

preestablecidas son frías y no hacen distinción alguno. Si un guitarrista famoso pierde un brazo, recibiría lo mismo que un drogadicto o un ladrón que ha sufrido el mismo daño, lo cual parece contrariar los sentimientos de justicia. Pero si nos quedamos a este nivel, creemos, que estamos volviendo -por la puerta falsa- a una perspectiva diádica del problema. La interrogante gira en torno a si es mejor que las personas sean compensadas de acuerdo a su situación particular, o si es más apropiado que un mayor número de víctimas pueda tener acceso a una reparación “aceptable”.

Esa aparente injusticia del sistema tarifado se encuentra presente en buena medida en el seguro obligatorio. Recuérdese si no las sumas máximas que establecen los sistemas no-fault, los montos mínimos de cobertura que fijan los reglamentos de transporte público de pasajeros, etc. Parece que cierta injusticia es necesaria para poder enfrentar el problema de los accidentes, si vinculamos a la justicia con la compensación plena de cada persona en atención a su situación particular. Nuevamente, cabe recordar las palabras de Posner, que decía que la demanda por justicia no es independiente de su precio.

Resumiendo, los logros de cada uno de los sistemas explicados, podemos decir que el seguro obligatorio reduce significativamente los costos secundarios, desde el momento que garantiza -mediante la compulsión- la cobertura de los daños de las víctimas de accidentes de tránsito. Nótese que el seguro obligatorio implica un cuestionamiento del principio de soberanía del consumidor, por lo cual se requiere de una intervención estatal no solamente en relación con la prevención, sino también para garantizar el fraccionamiento mismo del costo, lo cual supone el empleo de mecanismos de fiscalización. Adicionalmente, existen mecanismos complementarios como el fondo de accidentes que reducen la probabilidad que las víctimas no reciban indemnización alguna. También es clara la reducción de la carga que significa el pago del costo de los accidentes, representada por el costo de la póliza de seguro.

El sistema tarifado por su parte deja en manos de los potenciales causantes la decisión de optar por un mecanismo de fraccionamiento o no. De acuerdo al comportamiento maximizador, si los causantes consideran que los costos en prevención son menores que el costo esperado del accidente, optarán por protegerse lo cual los llevará a adquirir un seguro. Existe claramente la posibilidad que los conductores no adquieran un seguro o empleen otro mecanismo de protección de su patrimonio lo cual puede dar lugar a que en algunos casos no pueda obtenerse la compensación o que se produzca una concentración significativa de pérdidas. Pero esa posibilidad puede ser reducida en base a lo expeditivo de la solución de casos y la mayor certeza en el conocimiento de los montos indemnizatorios. Así como el seguro obligatorio depende de la fiscalización, el sistema tarifado depende del grado de información de todos los involucrados en la circulación automotriz en relación con el funcionamiento de los tribunales.

Comparando las dos alternativas nos parece que el seguro obligatorio puede llegar a un nivel mayor de reducción del costo secundario debido al mayor fraccionamiento que le es inherente, así como a la existencia de mecanismos que permiten garantizar la indemnización de las víctimas. Que quede en claro sin embargo que las ventajas que encontramos en favor de este sistema, conforme las vemos, no son muy amplias respecto del sistema tarifado y además presupone un funcionamiento óptimo del mismo. Por esta razón antes de dar nuestra opinión debemos comparar los logros de ambos sistemas en materia de reducción de los costos administrativos.

Dentro de las normas existentes podemos encontrar las funciones de disuasión (deterrence) y de difusión del riesgo, sin embargo, por lo general, es muy difícil distinguir la presencia de un criterio de reducción de los costos de funcionamiento al momento de fundamentar tal o cual sistema. Con ello queremos decir que dentro del razonamiento jurídico tradicional la gran parte de las propuestas parece no tomar en consideración los eventuales

recursos que demanda su puesta en marcha, por lo cual la realidad muchas veces se encarga de mostradas limitaciones de los sistemas implementados.

No se olvide que la reducción de los costos administrativos no solamente está dirigida a encontrar un sistema que obtenga mayores beneficios que los costos que demanda, sino también a diseñar una alternativa más eficiente que las existentes.

El sistema tarifado no requiere de la intervención del Estado en materia de reducción de costos primarios en la misma medida que lo hace el seguro obligatorio. No obstante, debe tenerse presente que en toda sociedad existen actividades sujetas a normas de prevención específica relacionadas con la erradicación de ciertas actividades, pero como dijimos antes, el respeto a éstas se daría como consecuencia de la disuasión generada por la prevención general. Asimismo, al dejarse en manos de los potenciales causantes la decisión de emprender la actividad tomando en consideración su costo, lo más probable es que opten por mecanismos de protección de su patrimonio en tanto pueda representar un mayor beneficio el pagar una prima de seguro que el conducir con el riesgo de soportar el íntegro del pago de la indemnización, con lo cual hay un ahorro pues no se requiere de medidas compulsivas para distribuir el riesgo ni organización de un fondo de accidentes.

En lo que al costo de resolver los casos se refiere, el sistema tarifado mantiene el recurso al Poder Judicial, pero a este nivel los costos administrativos se reducen mediante el establecimiento de un sistema que facilita el cálculo de las indemnizaciones evitando el análisis caso por caso que requiere, por ejemplo, el sistema actual. Existe un ahorro de tiempo y de recursos, pues ya no es necesario ingresar en lo anecdótico de cada caso.

2.2.3. Los accidentes de tránsito y la responsabilidad extracontractual en el Perú

1.- **La responsabilidad civil por riesgo en el Código Civil.** Es oportuno revisar la evaluación del sistema de acuerdo a nuestra convivencia con el riesgo de los accidentes de

tránsito y si podemos aceptar la situación tal y como es, o si por el contrario, existe la posibilidad de mejorar el panorama actual. A continuación, se realiza una breve revisión de los criterios que fundamentan el régimen aplicable a los accidentes de tránsito de acuerdo a nuestro Código Civil. Es innegable la importancia que tiene este análisis tradicional o dogmático con la finalidad de rescatar lo que se encuentra detrás del sistema de responsabilidad extracontractual.

Así, el código civil señala lo siguiente:

Artículo 1970°- Aquél que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a indemnizarlo”.

Inscrito dentro de la responsabilidad por riesgo, la cual es una variante de la responsabilidad objetiva, el artículo 1970° nos indica que basta el hecho que el daño se cometa ya sea a través del uso de un bien o ejecución de actividades riesgosas. “Ante la producción de un daño, no es necesario determinar la culpa o dolo en el agente. Se puede decir que existe una especie de culpa virtual en dicho agente, por el hecho de la utilización de la cosa riesgosa o de la actividad peligrosa. Funciona aquí el principio de *cujus commodum est, ejus est periculum*. Los cambios en la vida social han llevado a la sociedad a crear este tipo de responsabilidad diferente a la subjetiva de que no se requiere dolo o culpa, y diferente de la responsabilidad objetiva, pues no se trata de todos los casos en que se produce daño, sino sólo de algunos en que se emplea un instrumento o un quehacer que en sí es riesgoso o peligroso.

Resulta claro entonces que para los casos en que nos encontremos ante bienes o actividades riesgosos, la responsabilidad por los daños cometidos mediante aquéllos recae en quienes hayan introducido ese riesgo, ya sea mediante su actuar o por la utilización de una cosa. La responsabilidad por riesgo tiene en común con la responsabilidad objetiva el no tomar en consideración la voluntad o conciencia del individuo. Sin embargo, se distingue de

la primera en el hecho que no opera automáticamente, sino que requiere que el daño haya sido causado por el uso de un bien o el ejercicio de una actividad en la que se encuentre presente aquel elemento de riesgo adicional a la simple convivencia en común.

La responsabilidad objetiva (...) prescinde de cualquier elemento subjetivo que pueda estar en cabeza de quien causó el daño. Circunstancias psicológicas, económicas o externas de cualquier índole, no tienen influencia para efectos de la responsabilidad civil. Probado el vínculo causal entre agente y daño, se produce la responsabilidad; simplemente, se procura equilibrar los patrimonios de víctima y agente responsable. En cambio, la teoría del riesgo trata de prescindir de la idea de culpa, pero acude al correctivo del riesgo creado o del riesgo provecho, lo que en cierta forma es una negación de la responsabilidad objetiva. La teoría del riesgo y la responsabilidad objetiva sólo tienen en común el hecho de prescindir de la idea de culpa como fundamento filosófico de la responsabilidad (Tamayo, 1989, p. 19).

La responsabilidad por riesgo, a diferencia de la responsabilidad objetiva genuina o absoluta, no se basa en la mera ocurrencia de un daño. Según la responsabilidad por riesgo, el responsable no se convierte en un asegurador general de la víctima, sino que interesan las circunstancias del daño (...) Al establecer un patrón de responsabilidad por riesgo aplicable a una actividad o empresa (...) ha de determinarse precisamente cuál es el riesgo por cuya materialización se generará la responsabilidad. El titular de la empresa o actividad responderá objetivamente de los daños que sean consecuencia adecuada del riesgo determinado. La responsabilidad por riesgo supone, pues, la causalidad legal (Payet, 1992, p. 646).

Se puede decir también que la responsabilidad por riesgo obedece a una demanda de la sociedad, debido a que los daños producidos en la industria por las nuevas máquinas - respecto de los cuales no era posible garantizar su seguridad con un comportamiento diligente o cuidadoso- pusieron en cuestionamiento los fundamentos de los sistemas basados en criterios subjetivos de atribución de la responsabilidad.

Respecto de lo que significaba mantener un sistema basado exclusivamente en la culpa, algunos autores sostienen que: Un sistema semejante pudo existir en un mundo en que los accidentes y los daños constituían acontecimientos infrecuentes. Las mutaciones sociales producidas por las exigencias de una sociedad industrializada y por el progreso y el desarrollo técnico, han determinado (...) un ensanchamiento del campo de producción de los daños (Diez y Gullón, 1986, p. 602).

Ante los problemas que acarrearía el mantener los criterios subjetivos como el dolo y la culpa como determinantes de la responsabilidad - como por ejemplo la posibilidad que las víctimas no obtuviesen resarcimiento alguno debido a lo difícil de la evaluación del comportamiento del presunto responsable, lo cual además significaba una demora en el proceso- indudablemente los criterios objetivos de responsabilidad –de los cuales la responsabilidad por riesgo constituye una modalidad- significaron en su momento un aligeramiento de la carga probatoria requerida en los procesos judiciales, lo cual resultaba adecuado dado el crecimiento progresivo del número de accidentes y de la aparición de situaciones potencialmente dañosas.

La responsabilidad objetiva (...) facilitó en forma extraordinaria la reparación de las víctimas, sin que éstas tuvieran que recurrir a proezas judiciales en materia de probanza ni a farragosos juicios en los que la bizantina discusión sobre la culpa aparecía como un engorroso leit motiv que retardaba el pago de la justa compensación, ya sea porque fuera planteada por el demandante como fundamento de su acción (responsabilidad subjetiva sin inversión de la carga de la prueba), ya sea porque fuera planteada por el demandado como defensa (responsabilidad subjetiva con inversión de la carga de la prueba). (Trazegnies, 1990, p. 48).

De otro lado, los fundamentos de la responsabilidad por riesgo también pueden encontrarse en ciertos criterios de equidad pues se considera que si existe una actividad que

añade un peligro adicional a la sociedad -al margen de los beneficios que pudiera generar- es ésta la que debe asumir los costos de los daños que se deriven de su existencia. “El fundamento de la responsabilidad por riesgo se halla (...) en la justicia distributiva: la coacción social que impone la asunción de peligros por los perjudicados es desplazada sobre aquel que, aunque en forma lícita y permitida, ha creado los riesgos (Santos, 1986).

Por regla general se entiende que “aquel que se beneficia de una situación debe también soportar las cargas de la misma (*ubi commodum ibi et incommodum*). Aquella persona que crea dentro de la vida social y en su propio beneficio una situación de riesgo o de peligro, debe cargar con los inconvenientes que dicha situación produce” (Diez y Gullón, 1986, p. 603). Se considera así que lo “justo” es que quien crea el riesgo asuma su responsabilidad, pues las personas comunes se encuentran vulnerables ante la existencia de autos, ferrocarriles, instalaciones eléctricas, etc.

Sin embargo, no siempre ha prevalecido la seguridad de las personas en la elección de un criterio atributivo de responsabilidad. Es seguro que, de haberse implementado un sistema basado en el riesgo desde un inicio, algunos de los bienes o actividades que existen hoy en día no hubieran podido desarrollarse. Un factor determinante para el surgimiento de las teorías objetivas de la responsabilidad lo constituye el incremento paulatino del número y magnitud de los accidentes, ante lo cual se requiere un remedio más expeditivo para resolverlos conflictos derivados de ello.

La responsabilidad por riesgo y los criterios objetivos de atribución recuerdan el tema de los costos de transacción. Hay situaciones que impiden entablar negociaciones debido a la falta de información relacionada, ya sea a las personas con las que se desearía contratar, qué es lo que más nos conviene, etc. Es el mismo problema que encontramos para el caso de excesiva onerosidad de la prestación, en estricto los “acontecimientos extraordinarios e imprevisibles” del artículo 1440 del Código Civil son tales debido a que su costo de previsión

es tan elevado que no es razonable considerarlos en un contrato. En el caso de los autos su carácter riesgoso hace imposible saber cuándo estamos próximos a sufrir un accidente. Si las personas estuviéramos en capacidad de controlar todos nuestros actos a cada momento de manera infalible, la responsabilidad por riesgo no tendría razón de ser.

La responsabilidad por riesgo es útil pues ayuda a domesticar el azar, el cual campea libremente en un mundo basado en la responsabilidad por culpa. Podemos decir que mediante la teoría del riesgo se dio un paso adelante en la socialización de los daños. “La concepción de la socialización del derecho fue tomada como bandera para apoyar la tesis del riesgo negando la tradición de la escuela del derecho natural y la filosofía cristiana, afirmando que el hombre como entidad individual no constituye el punto de interés fundamental para el derecho, sino la conglomeración humana conformando una agrupación social. Así, el ordenamiento jurídico está llamado a regular la normal y armónica convivencia de la sociedad considerada como un todo, con el presupuesto básico según el cual, el interés particular siempre deberá ceder ante el interés general. De ahí que, basado en la institución de la responsabilidad civil, el autor de un daño cometido está en la obligación de resarcirlo en virtud del interés social que lo solicita y exige, abstracción hecha de toda consideración culposa” (Caballero y Florez, 1986, p. 35).

Recordemos que la responsabilidad por riesgo, aunque permite un tratamiento adecuado de los daños ocasionados como consecuencia de bienes y actividades frente a los que el comportamiento humano poco puede hacer por evitarlos, y mantiene una esquematización causante-víctima ante lo cual deberán evaluarse caso por caso y, al igual que todo sistema, requiere de condiciones para su adecuado funcionamiento.

Ahora bien, en los casos de accidentes de tránsito estamos ante perjuicios ocasionados por el uso de una máquina riesgosa debido tanto a su capacidad de generar daños como a lo limitado del control del hombre sobre ella. Debido a la complejidad que encierra la

conducción de autos es difícil saber cuándo se actuó con culpa y cuándo no, al margen de ello, la actuación diligente de un chofer no garantiza el que no se produzcan accidentes. Por ejemplo, tenemos el caso del conductor que se encuentra próximo a ingresar a una vía rápida y tiene a otro automóvil delante de él, puede ocurrir que por el hecho de fijarse en los vehículos que vienen por la derecha choque contra el auto que tiene adelante. Otro caso es el del auto que sufre la rotura de la dirección y se desvía atropellando a un peatón. Al tratarse de un riesgo inherente a la conducción el conductor resulta responsable y no puede exonerarse aludiendo que se trata de un caso fortuito o de fuerza mayor.

2.- Reducción de los costos primarios.

- La prevención específica.

La prevención específica se relaciona con la prohibición o restricción de ciertas actividades, en consideración a juicios colectivos respecto de la conveniencia o no de ciertas actividades. Es cierto que el tema de las prohibiciones, restricciones o limitaciones se vincula estrechamente al Derecho Administrativo, pero su existencia es fundamental para poder comprender el funcionamiento y alcance de la responsabilidad. Además, no podemos perder de vista que, de producirse un daño mediante la realización de una actividad sujeta a restricción -por ejemplo, un atropello por un conductor en estado de ebriedad-, aquél podrá ser reparado al margen de que la conducta que lo originó esté incluida dentro de normas de prevención específica.

Puede afirmarse que existe la convicción general que se producen demasiados accidentes por exceso de velocidad y que la sociedad desea por lo tanto establecer ciertos límites, pues considera que no es suficiente la existencia de mecanismos de prevención general para erradicar aquellos actos. Si los causantes se limitaran a cubrir el monto de los daños, la sociedad no se sentiría satisfecha pues las vidas humanas constituyen un elemento

difícil de valorar y existen criterios morales en juego en base a los cuales se considera reprochable, por ejemplo, la conducción a alta velocidad.

Sólo en casos excepcionales, cuando la alternativa adquiere carácter dramático, la gente se siente dispuesta y capaz de reflexionar lo necesario para lograr un juicio colectivo consciente; un juicio con más probabilidades de alcanzar un resultado mejor que el que se obtiene dejando que los particulares decidan por sí mismos en base a los precios que reflejan el relativo coste de los accidentes (Calabresi, 1984, p. 119-120).

Así pues, en principio, de acuerdo a las valoraciones que hace el grupo social, se considerará que ciertos actos como el manejar en estado de ebriedad o a exceso de velocidad deben merecer una sanción por lo cual las decisiones de mercado deben ser complementadas. La razón es sencilla: si estamos en un sistema de prevención general absoluta nos encontraríamos con una regla como la del artículo 1970 solamente. Aliter ego conduce a 100 km/h en la ciudad y la consecuencia jurídica será que él pague en la eventualidad que cause un accidente, el mismo que si la viejita Daisy -que conduce a 20 km/h- atropella a alguien. Al margen que en la realidad la magnitud de los daños ocasionados por cada uno de ellos pueda ser distinta, vemos que una regla basada en la prevención general no nos proporciona criterio alguno para limitar la actividad. Aunque se pueda pagar el monto de la indemnización, se trata de actos cuya existencia no se desea, son ineficientes en el sentido que la sociedad percibe que su utilidad no compensa los costos que impone a los demás.

La prevención específica busca “la mejor forma” de reducir los accidentes, pero no puede hacerlo siempre. Si quisiéramos regular el problema de los accidentes de tránsito en base a ella solamente, necesitaríamos un Reglamento de Tránsito voluminoso en el cual se establecerían normas respecto a cómo se debe manejar, cuál es el tipo de música que se puede escuchar mientras se conduce, límite máximo de kilómetros que se pueden recorrer al mes,

prohibición a los conductores de conversar con los demás pasajeros o de mirar los avisos publicitarios, radio máximo de giro de la cabeza para conversar o sintonizar el radio, etc.:

Es cierto que la prevención específica (...) puede influir en (...) los actos. El problema es saber a cuántos puede afectar realmente (...). En primer lugar (...) sería enormemente costoso averiguar en dónde reside el mérito principal de las diversas alternativas y su potencial capacidad de ocasionar siniestros -a menudo el mercado es el medio más fácil de obtener esta información-. En segundo lugar (...) aun cuando estos costes terciarios no fueran desproporcionados en relación a los beneficios obtenidos, nos sería imposible ajustar nuestra decisión política o colectiva de modo preciso para resolver cuestiones muy particularizadas (Calabresi, 1984, p. 119).

Resulta, pues, sumamente oneroso establecer valoraciones precisas de todas y cada una de las conductas que se relacionan con el problema de los accidentes de tránsito. Cabe asimismo recordar que las medidas de prevención específica requieren la existencia de mecanismos que garanticen su efectivo funcionamiento. Esto es, contar con un número determinado de policías, que estos sean íntegros: mecanismos de difusión de las normas de tránsito, logística (detectores de velocidad y de consumo de alcohol); sistemas eficaces de recaudación de multas, personal altamente calificado, etc. Ello nos recuerda el carácter mixto de la responsabilidad civil extracontractual, el mismo que nos ayuda a comprender por qué no existen las sociedades químicamente puras.

Si estuviéramos en un Estado colectivista puro todas las decisiones respecto de las actividades que deben prohibirse, así como las que están permitidas, estarían centralizadas. De esta forma, el comportamiento contrario a lo dispuesto (como por ejemplo la conducción por parte de personas menores a 18 años), sería sancionado de acuerdo a leyes penales sin tomar en consideración los beneficios de quien emprende dicho comportamiento o si alguien resulta o no lesionado. Si por el contrario se considerase extremadamente valiosa la

existencia de autos, los daños ocasionados por ellos podrían llegar en un extremo absurdo a ser tolerados por la sociedad.

A diferencia del caso anterior, en una sociedad de mercado pura, una vez establecidas las titularidades, éstas determinarían quién soportará el perjuicio cuando este ocurra, es decir quién será el portador inicial del riesgo. Si el perjuicio recayera sobre la parte en quien se había colocado el punto de partida, permanecerá allí a menos que un contrato ‘indemnizatorio’ o ‘de seguro’ hubiera sido celebrado con otra parte que voluntariamente, y presumiblemente por un precio, haya aceptado soportar el riesgo. Si, por el contrario, el perjuicio recayera inicialmente en una parte sobre la cual no pesaba originalmente el riesgo, la otra parte estaría obligada a pagar los daños. Pero los daños no serían determinados colectivamente, sino contractualmente.

Respecto de la imposibilidad de la existencia de un sistema de mercado puro basta recordar la existencia de los costos de transacción, los cuales dificultan la posibilidad de negociación entre los posibles causantes y las probables víctimas, al margen -claro está- de otras consideraciones ya mencionadas como la existencia de bienes no monetizables.

Lo que se encuentra detrás de la necesaria coexistencia de las reglas de prevención específica y general es la importancia indiscutible que tienen los automóviles en la sociedad actual. Podemos afirmar que existe un juicio colectivo que considera que los beneficios que tiene el automóvil y el transporte de personas en vehículos automotores superan a sus costos, juicio que puede aparecer mencionado expresamente como ocurre en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2001-MTC:

Artículo 3°. - Necesidad y utilidad pública

Los servicios de transporte terrestre de carácter público de personas y/o de mercancías incluyendo sus instalaciones complementarias, son de necesidad y utilidad pública y de preferente interés nacional.

Juicios colectivos como éstos se encuentran al lado de otros que demandan un cierto control sobre el manejo imprudente, el respeto a las reglas de tránsito, etc. Conforme a las razones ya explicadas, resulta imposible tomar una decisión respecto a todas y cada una de esas cuestiones, por lo cual es necesario dejar un margen para que sean las propias personas las que evalúen la conveniencia o inconveniencia de parte de ellas.

- Prevención general: imputación del costo de los accidentes de tránsito.

Dentro de la responsabilidad, contamos con el mecanismo de la prevención general o de mercado para reducir el número y gravedad de los accidentes de tránsito. Dicho método consiste básicamente en imputar el costo de los accidentes a las actividades que los generan, colocándonos por lo tanto a nivel de categorías de actividades y no a nivel individual, dejando a la libre elección de las personas la decisión acerca de si emprenden esa actividad o no de acuerdo a sus costos y qué tanto se desea desarrollarla. Téngase presente que no es una situación de mercado químicamente pura, pues encontramos una decisión colectiva - heterónoma- en la valoración del costo de los accidentes. Es el ente jurisdiccional el encargado de establecer o fijar los montos a pagar por concepto de indemnizaciones, dejando a los particulares que decidan - en consideración a esos "precios"- si es que optan o no por la actividad en cuestión.

La cuestión principal es la de cómo decidir colectivamente el coste de los accidentes para las víctimas. Sólo si esta cuestión se resuelve correctamente podremos asegurar que las actividades causantes de los accidentes se desarrollan de la forma y en la extensión que consideramos adecuada (Calabresi, 1984, p. 104).

El artículo 1970 del Código Civil, en lo que respecta a los accidentes de tránsito, imputa el costo de los accidentes a quien ocasiona el daño mediante el uso del bien riesgoso, esto es, a la categoría conductores. Se trata de un criterio atributivo fundado en el riesgo. La implicancia mayor es que el conductor internalizará el costo del accidente ante lo cual tomará su decisión.

La prevención general en la búsqueda por reducir el costo primario de los accidentes requiere imputar el costo de los mismos al cheapest cost avoider definido como la persona que se encuentra en la mejor posición para llevar a cabo el análisis costo-beneficio. El cheapest cost avoider es en sí mismo el criterio atributivo que debe emplearse en la responsabilidad objetiva. La labor del juez consiste en determinar si el causante o la víctima era quien se hallaba dentro de la categoría que se encuentra en mejor posición para evaluar los gastos y beneficios y actuar de acuerdo a ello. Así la cuestión no es que el juez decida si valía o no la pena incurrir en costos de previsión, sino más bien en encontrar a la parte que estaba en mejor posición para decidir al respecto.

Este criterio parecería conducirnos de manera inevitable a un sistema en que todos los casos se resolverían tomando en consideración los aspectos particulares de cada uno de ellos y que, por otro lado, nos acercaría a un criterio sospechosamente subjetivo. ¿Cómo establecer la responsabilidad de una persona en base a la posibilidad que tenía de analizar los costos y beneficios de su actuación sin por lo menos rozar su aspecto subjetivo?

Con relación al primer punto debe remarcarse que al hablarse de la víctima y el causante se está recurriendo a un esquema simplificado con la finalidad de ofrecer una explicación más sencilla. Es perfectamente posible aplicar el criterio al nivel más general de las categorías de víctimas y causantes, respectivamente. Para el caso de accidentes de tránsito podemos tomar en cuenta la situación de los conductores. Dadas las características del automóvil, ya varias veces comentadas, son ellos quienes se encuentran en mayor capacidad

para evaluar los costos y beneficios del manejo. Si el criterio atributivo de responsabilidad del artículo 1970° es el riesgo, un límite consistirá en que el daño se derive del uso del automóvil. Otro está dado por la posibilidad que la víctima se haya colocado en una situación tal que la exponga al riesgo.

Entonces, el supuesto carácter subjetivo del concepto del *cheapest cost avoider* no existe. Cuando se atribuye la responsabilidad al conductor se puede decir que obedece a la convicción que aquél se encuentra en una mejor situación para conocer cuáles son las consecuencias benéficas y nocivas del empleo de su vehículo. No se le atribuye responsabilidad en base a una comparación con un estándar. Solamente se considera la posición objetiva en la que se encuentra la categoría a la que pertenece el causante. De lo contrario el criterio de responsabilidad podría basarse en “no observar la precaución que exige las circunstancias de la situación”, por no mencionar al buen padre de familia.

A pesar que los fundamentos del art. 1970° obedecen a razones distintas que el determinar quiénes se encuentran en situación de poder evaluar los costos y beneficios, vemos que es cierto que son los conductores quienes están en mejor posición en la generalidad de los casos. Son ellos quienes al manejar perciben qué tanto pueden aumentar las posibilidades de sufrir un accidente al tomar una vía rápida, lo que implica el salir más tarde de casa rumbo al trabajo, el hacer carreras con los amigos, etc. Es tal su ventaja comparativa para evaluar los costos y beneficios que aún en supuestos que parecerían susceptibles de incluirse dentro del caso fortuito o fuerza mayor -como la rotura de la dirección- pueden ser considerados responsables. Parecería pues que el criterio atributivo del Código: “Aquél que mediante un bien riesgoso o peligroso (...) causa un daño a otro, está obligado a repararlo”, coincide en cierta medida con lo que es el *cheapest cost avoider*.

Sin embargo, el problema no es solamente el conductor, pues es necesario saber cuál es la situación del propietario. Para entender mejor el problema podemos encontrar tres

posibles supuestos: (1) que el conductor sea el mismo propietario; (2) que sea el dependiente del propietario actuando en el ejercicio del cargo o en cumplimiento del servicio respectivo, aplicándose aquí el art. 1981° (responsabilidad vicaria); o, (3) que se trate de un tercero no dependiente, por ejemplo un arrendatario o el trabajador que usa el vehículo fuera de horas de servicio, así como los casos de personas que utilizan el bien indebidamente (un ladrón o el hijo que toma el auto sin permiso) (Trazegnies, 1990, p. 459). Indudablemente, en la mayoría de los casos coincide la calidad de conductor con la de propietario, ante lo cual no habría mayores cuestionamientos para la aplicación del Art. 1970°, pero ¿a quién atribuirle la responsabilidad en los otros casos?, como por ejemplo ¿el transporte público?

El Código guarda silencio al respecto, lo cual ha motivado a algunos autores realizar una tarea de interpretación para llegar a la conclusión que los propietarios son responsables para el caso de los accidentes de tránsito. “Podría decirse que la expresión ‘Aquél que mediante un bien riesgoso o peligroso...’ se refiere directamente al que comete el daño: el ‘aquél’ sería el causante directo que ‘usó’ el bien y produjo el daño; el propietario estaría excluido. Sin embargo, podría afirmarse válidamente a juzgar por el mero texto - independientemente de las aclaraciones que después puedan hacer sus autores y que ya no tienen fuerza de ley- que el propietario también causa el daño (en el sentido jurídico y no físico de causalidad) al entregar el bien a un tercero para su uso. De esta manera, si una persona alquila su automóvil a otra y ésta última atropella a alguien, tanto el que usaba el vehículo como el propietario serían responsables” (Trazegnies, 1990, p. 459).

La situación del propietario no es clara dentro del Código Civil, de ahí que Trazegnies opte por la salida mencionada. Sin embargo, detrás de esta propuesta se encuentra otro criterio, que consiste en atribuir la responsabilidad al propietario porque es él quien puede asegurarse más fácilmente, lo cual está en concordancia con lo que es la función principal de la responsabilidad: la difusión del riesgo (Trazegnies, 1990, p. 459-460).

Sobre la situación del propietario, el artículo 1970 del Código Civil, que establece “la responsabilidad objetiva del propietario del vehículo (bien), sin lugar a dudas riesgoso o peligroso (...) por los daños irrogados a terceros, se adecua perfectamente a las exigencias de una óptima asignación de los recursos, pues obliga a los automovilistas a tomar en cuenta, a internalizar, el coste de los accidentes vinculados al desarrollo de su actividad (Falla, 1993, p. 255). Pero, no se señala en base a qué atribuye la responsabilidad al propietario asumiendo que los automovilistas son siempre propietarios.

El antiguo Código de Tránsito y Seguridad Vial sí se manifestaba con relación al problema dentro de las normas de procedimiento en su artículo 181°, el cual expresamente señalaba:

Artículo 181°. El propietario del vehículo instrumento de un accidente, asumirá solidariamente con el conductor la responsabilidad civil por los daños personales o materiales que este último hubiera ocasionado a terceros.

Actualmente es el nuevo Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, cuyo Texto Único Ordenado ha sido aprobado mediante Decreto Supremo N°024-2002-MTC, el que norma este punto:

Artículo 2°. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores se regula por lo dispuesto en el código civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

Lamentablemente, este es un ejemplo más de la falta de sistemática de nuestra legislación. Creemos que el Código Civil debió regular con mayor claridad la situación del propietario del bien riesgoso, tomando en consideración que se trata de un elemento de juicio fundamental para la administración de justicia en materia de responsabilidad.

Hemos podido observar que gran parte -por no decir la mayoría- de la doctrina en general al referirse al “conductor” de un auto está asumiendo a la vez que se trata de un conductor-propietario. Por lo general, en los textos se alude al conductor sin referencia alguna a si aquél es o no el propietario. Guido Calabresi constituye una excepción, pues en uno de sus trabajos no habla del “conductor” sino del “propietario-conductor”, lo cual constituye para nosotros una precisión importante.

Cuando quien conduce no es el propietario y no mantiene una relación laboral con el dueño del vehículo -pues de lo contrario se aplicaría el Artículo 1981°- el atribuirle la responsabilidad únicamente a él ocasiona diversos problemas. Por ejemplo, si Alter Ego le presta el carro a Parafino y éste atropella a alguien, ¿qué ocurre como consecuencia de una aplicación al pie de la letra del art. 1970°? Si fue Parafino quien ocasionó el daño, entonces la víctima solamente puede demandarlo a él. De ocurrir ello, tendríamos varios problemas. La víctima debería poder identificar al conductor del auto y de otro lado perdería coherencia el sistema, pues con la finalidad de internalizar el costo de la externalidad estamos permitiendo que subsista otra. Si hemos visto que los accidentes son fenómenos de naturaleza estadística y a ello le añadimos el carácter riesgoso del auto, el exonerar de responsabilidad a los propietarios que no sean conductores equivale a decir: “Señores, ustedes han contribuido al adquirir un auto al aumento estadísticamente comprobable de los accidentes de tránsito. Pero pierdan cuidado, pues no tienen que pagar nada por ese concepto”.

Realizando una explicación de la responsabilidad solidaria, podemos decir que -en principio- el cheapest cost avoider en los accidentes de tránsito es quien tiene un mayor control sobre el automóvil, el mismo que debido a su carácter riesgoso es una fuente potencial de daños. El problema surge cuando quien conduce no es el propietario y debido a que es él quien ha generado en cierta medida la externalidad -también ha incrementado la probabilidad de que se produzcan accidentes- requerimos de un mecanismo que nos permita

internalizar dicho costo. Adicionalmente, el introducir la responsabilidad solidaria del propietario nos es útil para trabajar a un nivel superior, esto es trabajar con categorías identificables con mayor claridad lo cual repercute en un mejor funcionamiento del sistema. Esto es similar a un razonamiento basado en la responsabilidad por riesgo: se puede decir también que los propietarios deben responder en tanto son ellos quienes han introducido la fuente generadora de riesgos.

Así, mediante la responsabilidad solidaria puede demandarse al propietario del vehículo evitándose posibles complicaciones derivadas de la necesidad de identificar al conductor que manejaba el auto en el momento preciso del accidente. A ello se suma la mayor facilidad del control de los propietarios -ya sea a través del registro vehicular, controles policiales, etc.- respecto de un control de los posibles conductores. Es cierto que en la práctica esto no resulta tan simple, pues la situación de las transferencias vehiculares es poco menos que caótica.

El asignar responsabilidad al propietario, a diferencia de lo que plantea Trazegnies, no obedece solamente a una razón de distribución del riesgo. Fundamentada en ello implicaría sostener que la responsabilidad debe actuar a contragolpe. Recordemos que por más que se distribuya el costo de un accidente, el daño generado no desaparecerá y habremos invertido recursos en la compensación de las víctimas y en la puesta en funcionamiento de distintos mecanismos como las investigaciones policiales o las diligencias judiciales. La responsabilidad del propietario también cumple una función de deterrence. Mediante la responsabilidad solidaria podemos obtener una reducción de los costos primarios de los accidentes.

Trazegnies al hablar de la difusión del riesgo señala que: “Los atropellos automovilísticos deben ser cubiertos por seguros de los propietarios de automóviles y no por seguros de los peatones. Ambos sistemas podrían resolver el problema de la difusión del

riesgo: si los propietarios de automóviles son obligados a asegurarse, serán ellos quienes cargarán ese costo adicional de las primas de seguro a las actividades económicas que ellos realizan y así difundirán el riesgo; si los peatones son obligados a asegurarse, harán lo propio y también difundirán el riesgo. Pero es indudable que el propietario de un automóvil puede contribuir más fácilmente y a más bajo costo a evitar daños a peatones, que lo que pueden hacer los peatones mismos: los propietarios tienen un cierto control sobre la potencialidad riesgosa del automóvil, ya que están en aptitud de revisar periódicamente sus frenos y su dirección, usar llantas en buen estado, contratar choferes expertos, conducir a baja velocidad, etc. (Trazegnies, 1990, p. 56-57)

Conforme a lo expuesto, el Artículo 1970° asigna el costo de los daños a quien se encuentra en mejor situación para llevar a cabo el análisis costo-beneficio que implica el uso del automóvil. Debe considerarse sin embargo la situación del propietario-no conductor, ya que el exonerado de responsabilidad atentaría contra la coherencia del sistema.

En conclusión, en lo que respecta al mecanismo de la prevención general, puede afirmarse que el Código Civil acierta a imputar el costo de los accidentes a la categoría que puede evaluar mejor los costos y beneficios del uso del automóvil, así como contribuir de forma más eficaz a la reducción del número y magnitud de los accidentes de tránsito. Pero, los accidentes no dependen solamente del comportamiento de los propietarios-conductores. En esta situación las precauciones son recíprocas: el conductor puede disminuir el riesgo manteniendo una velocidad moderada, pero también lo pueden hacer los peatones si optan por no correr o caminar por las veredas.

-La reciprocidad de las externalidades

Los accidentes de tránsito son un caso en el cual podemos percibir claramente la capacidad tanto del causante como de la víctima para adoptar precauciones. En un sentido fáctico se puede decir que tanto el primero como el segundo son causantes del accidente, si

aquél no hubiese estado manejando su auto no hubiera ocurrido nada, mientras que si el segundo no hubiera estado caminando se habría salvado. Sin embargo, el hecho que se considere a los conductores-propietarios como los más baratos evitadores del daño no significa de modo alguno que los peatones no puedan influir en los costos primarios. En otras palabras, sostener que el cheapest cost avoider es el conductor (con las salvedades que hemos hecho sobre los casos de responsabilidad solidaria) quiere decir que lo “normal” en el tránsito es que aquél se encuentra en mejor situación de controlar y evaluar los riesgos que implica el conducir un auto.

Recordemos una de las condiciones para el funcionamiento adecuado de la responsabilidad objetiva (de la cual la responsabilidad por riesgo es una variante): la situación debe ser una de precaución unilateral. La prevención general mediante la responsabilidad objetiva (en este caso el Artículo 1970) parece ser un mecanismo adecuado para la reducción del número y gravedad de los accidentes al obligar a los conductores considerar el costo de aquéllos. La responsabilidad objetiva imputa todos los costos en el causante al margen de cualquier consideración relacionada a la conducta de la víctima. Desde que el causante asume el costo de los accidentes, los incentivos para la precaución por parte de la víctima disminuyen (Cooter y Ulen, 1988, p. 365).

La naturaleza recíproca de las externalidades es fundamental para comprender la dimensión del problema de los accidentes de tránsito. Con relación al carácter recíproco de las externalidades en general, se trata en el fondo de decidir si permitimos que A cause un daño a B, o si dejamos que B ocasione un daño a A; el punto es evitar el daño más serio. Para el caso de accidentes de tránsito hemos optado por imputar la responsabilidad a los propietarios-conductores sobre la base de las consideraciones ya expuestas, debido al carácter riesgoso del automóvil, información disponible, etc. De acuerdo a la experiencia, son ellos quienes se encuentran en mejor situación de evitar los accidentes de tránsito, son ellos

quienes pueden ocasionar un daño “más serio”. Pero al existir situaciones en las que resulta determinante la conducta de la víctima, esto es, que sea ella quien se encuentre en mejor situación de evitar el daño (correr, caminar por la pista en estado de ebriedad, etc.) el mantener la regla inalterable no contribuye a evitar el daño más serio. En este último caso, a la existencia del riesgo de la circulación automotriz, los peatones añaden un riesgo adicional por lo cual son ellos quienes deben asumir el costo de su actividad: El “daño más serio” lo entenderemos entonces como la mayor probabilidad de ocasionar un accidente.

Conforme a lo expresado, si estuviéramos ante un sistema de responsabilidad objetiva absoluta, dicho sistema diferiría muy poco de un seguro general en favor de las víctimas, por esa razón en casos como el de los accidentes de tránsito, “el problema no es controlar solamente la conducta del productor de daños, puesto que también la víctima puede influir en la probabilidad o la magnitud de los mismos. Para alcanzar una solución eficiente es necesario inducir a ambas partes a adoptar el nivel de precaución adecuado” (Torres, 1987, p. 65).

Viendo las cosas a la inversa, imaginemos un sistema jurídico en el que no exista responsabilidad. Allí los causantes potenciales de daños no tendrían incentivos para tomar las precauciones del caso, su costo privado estaría totalmente dissociado del costo social. En ambos casos, en un sistema de responsabilidad objetiva absoluto o en un sistema de no responsabilidad, se da una situación ineficiente en tanto las partes destinan más recursos de lo, debido a la prevención (en el primer caso por parte (le los conductores, en el segundo por parte de las potenciales víctimas) y se participa en las actividades (manejar y caminar respectivamente) en exceso.

Por esta razón se requieren mecanismos que eviten en la medida de lo posible la externalización de los costos por parte de las potenciales víctimas de su actividad. “Dado que todo peatón sabe que muchos accidentes pueden prevenirse por las víctimas a un menor costo

que para los causantes, el Derecho necesita un concepto de culpa de la víctima con la finalidad de proporcionar a las potenciales víctimas incentivos de seguridad adecuados” (Posner, 1992, p. 169).

Durante nuestra breve evaluación de la eficiencia de los sistemas de responsabilidad objetivos y subjetivos, queda dicho que en el caso de precauciones recíprocas necesitábamos ciertos correctivos para inducir a las personas al comportamiento eficiente. Dichas medidas suponen una evaluación del comportamiento de las víctimas, básicamente mediante un criterio de culpa.

En nuestro Código Civil, contamos con lo dispuesto en los Artículos 1972° y 1973°:

Artículo 1972°. - En los casos del artículo 1970°, el autor no está obligado a la reparación citando el daño fue consecuencia (...) de la imprudencia de quien padece el daño.

Artículo 1973. Si la imprudencia sólo hubiere concurrido en la producción del daño, la indemnización será reducida por el juez, según las circunstancias.

Ambas normas cumplen la tarea de complemento del sistema de responsabilidad por riesgo, evitando además que los propietarios-conductores de autos se conviertan en una suerte de aseguradores de los peatones.

Sobre la necesidad de ciertos correctivos para el caso de situaciones de precaución bilateral, dentro del Common law, existen dos mecanismos para tratar el problema de la precaución de la víctima. El primero es la “negligencia contributiva” (contributory negligence) y consiste en exonerar de responsabilidad al demandado en los casos en que la víctima haya actuado culposamente. El otro es la “negligencia comparativa” (comparative negligence) y, como su nombre lo dice, se detiene a evaluar las posibles culpas de las partes no con la finalidad de exonerar al causante sino de reducir su responsabilidad de manera proporcional.

En nuestro Código Civil no existe tal distinción de criterios. La responsabilidad del causante dependerá de la incidencia causal de la conducta de la víctima. De esta manera, si el comportamiento de esta última fue determinante del daño, se exonerará al causante de acuerdo al artículo 1972. Sin embargo, si solamente concurre con la acción del causante, la responsabilidad de éste se reducirá en forma proporcional. No puede hablarse de negligencia contributiva porque el causante no se ve exonerado por el simple actuar culposo de la víctima. Tampoco de negligencia comparativa ni de compensación de culpas, pues ello requiere de la existencia de -valga la redundancia- dos posibles culpas y al encontrarnos dentro de los accidentes de tránsito nos encontramos con un bien riesgoso, por lo que cualquier consideración subjetiva está fuera de lugar.

La lógica subyacente a la necesidad de contar con estos medios complementarios de la responsabilidad objetiva ha sido explicada, sin embargo, se cuestiona la referencia a los criterios subjetivos a través del término imprudencia.

En la norma equivalente del Código de 1936 se hablaba del ‘hecho de la víctima’, que es una expresión que revela más claramente la naturaleza causal y objetiva de la intervención de quien padece el daño. ¿Puede pensarse que, porque el legislador de 1984 se ha referido más bien a la imprudencia, hay una sustitución de principios operativos y que ahora hay que juzgar el hecho de la víctima desde la perspectiva de la culpa? Y si fuera válida la interpretación subjetivista, ¿debe decirse que no cualquier culpa de la víctima exonera al presunto causante sino sólo la imprudencia, más no la negligencia? Pensamos que la interpretación correcta es distinta y debe buscarse en los fundamentos de las exoneraciones de responsabilidad planteadas en conjunto en el artículo 1972 (...) todas ellas se refieren a fracturas causales y no a ausencias de culpa, puesto que el propio encabezamiento del artículo las vincula a la responsabilidad objetiva del artículo 1970. La llamada ‘imprudencia’ de la víctima no puede ser diferente: si se tratara de una exoneración que se aplica sólo cuando

existe culpa (por negligencia o por imprudencia) de la víctima, el esquema de la responsabilidad por riesgo se vería seriamente afectado: sorpresivamente aparecería la culpa en el seno de la relación fundada en el riesgo. El presunto agente responde objetivamente por riesgo, pero puede exonerarse si prueba que hubo culpa de la víctima. Esto no parece razonable: lo lógico sería que el presunto causante responda por riesgo, salvo que pruebe que el riesgo fue creado por la propia víctima. (Trazegnies, 1990, p. 341 -342).

En relación a la parte final de la cita, no comparemos la opinión que el causante deba exonerarse en caso que el riesgo haya sido creado por la víctima. Si el riesgo lo entendemos como la circunstancia que agrega un peligro adicional al hecho de vivir en común, y que las actividades riesgosas son las que normalmente crean ese peligro adicional al igual que los bienes riesgosos, ¿debemos pensar que para que el causante se libere debe la víctima desplegar una actividad o emplear un bien de esas características? Si el caminar en estado de ebriedad o el cruzar por cualquier punto de la calle se considerara como una actividad riesgosa, deberíamos evaluar cada caso de manera tan detallada que en la práctica sería muy semejante a un sistema subjetivo. Habría que determinar si el peatón caminaba o corría, por dónde lo hacía, etc.; según ello su conducta sería calificada como riesgosa, es decir, de acuerdo a las circunstancias.

Sobre la coexistencia de criterios subjetivos y objetivos, la preocupación planteada es comprensible, en tanto la presencia del vocablo “imprudencia” parecería atentar contra la coherencia del sistema. Trazegnies (1990) afirma que si aceptáramos hablar de la concurrencia de un comportamiento culposo de la víctima, caeríamos dentro de un círculo vicioso: si en un juicio el demandado alega que medió culpa de la víctima, ésta deberá -según el citado autor- demostrar que no la tuvo en virtud de la inversión de la carga de la prueba dispuesta en el artículo 1969 (p. 342).

La presunción *ius tantum* de dolo y culpa establecida en el art. 1969° opera en los casos en que una persona demanda a otra por haberle ocasionado un daño. En los casos en que el demandado alega culpa (“imprudencia”) de la víctima, no lo hace en los términos del artículo en cuestión. Simplemente utiliza un mecanismo de defensa, solicitando que se le exonere de responsabilidad por una actuación culpable de la víctima la cual ha sido determinante del daño sufrido por esta última, por lo cual es el mismo demandado quien debería probar la culpa de la otra parte.

Hay una aparente incoherencia en estos casos pues, quien fue atropellado demanda en base al riesgo (criterio objetivo), mientras que el demandado se defiende en base a criterios subjetivos. Sin embargo, si recordamos la necesidad de contar con un concepto de culpa y si empleamos el criterio del *cheapest cost avoider*, nos resulta más sencillo resolver el problema.

La pregunta de fondo es: ¿cuándo el conductor deja de ser el *cheapest cost avoider* y esa condición pasa a ser asumida por la víctima (el peatón para el caso de atropellos)? La respuesta obvia es que el conductor no será responsable cuando sea la víctima quien se encuentre en mejor situación de evaluar los costos y beneficios de su actividad. El problema radica en encontrar un criterio para determinar cuándo se produce dicho cambio de posición.

Es solamente cuando la víctima ha sido la propia causante de su riesgo que debe, ella misma, asumir el peso de su propia conducta anormalmente irregular. De esta manera, si una persona atraviesa distraídamente una pista y resulta atropellada, el automovilista responde porque se trata de una negligencia o descuido ordinario del peatón que no llega a ser una causa determinante del daño; en cambio, el automovilista es responsable por los riesgos que crea (es decir, por los riesgos de los cuales es causa por el hecho de poner un automóvil en circulación), conforme al artículo 1970. Pero cuando el peatón cruza la pista en estado de embriaguez o con los ojos cerrados para demostrarle a un amigo lo valiente que es cuando

intencionalmente se arroja bajo las ruedas con el deseo de suicidarse, el automovilista se encuentra liberado de la responsabilidad objetiva porque, en estos casos, la causa determinante -no la culpa- ha sido puesta por ese peatón (Trazegnies, 1990, p. 344).

De acuerdo a la teoría, la víctima (el peatón en el ejemplo) será responsable en los casos en que le haya sido a ella más fácil evitar el daño. Si una persona decide tomar y embriagarse, ella está en mejor situación para evaluar los costos y beneficios implicados en tal decisión. Lo mismo ocurre con quien decide cruzar la pista con los ojos cerrados. Si bien es cierto que el conducir un auto implica una serie de riesgos, estos pueden incrementarse significativamente por la víctima (lo cual no quiere decir, que la víctima deba introducir un factor de riesgo en sentido jurídico). Si no incluimos medidas que permitan a las potenciales víctimas contabilizar el costo de su actividad, ellas estarían añadiendo un costo adicional - externalizarían el costo del accidente- a los conductores. Las primeras se verán subvencionadas o favorecidas con una especie de seguro de accidentes pagado por los ‘causantes’.

Mantener tal situación sería percibido como algo “injusto” por la sociedad. Aquel peatón que haya optado por correr o cruzar por cualquier lado de la vía estará en mejor situación de evaluar las consecuencias de su conducta por lo cual debe asumir el costo de su actividad. Al igual que para el caso de los conductores-propietarios, pueden adoptarse juicios colectivos que se plasman en medidas de prevención específica, como aquellas contempladas en nuestro Reglamento Nacional de Tránsito dirigidas a sancionar comportamientos inadecuados o “riesgosos” de los peatones.

Sería mejor hablar de “hecho determinante de la víctima” con la finalidad de evitar confusiones, también en que la probanza de la culpa implicaría hacer entrar por la puerta falsa una carga onerosa que se quiere evitar en el caso de accidentes rutinarios como los derivados de la circulación automotriz (Trazegnies, 1990, p. 343). Sin embargo, tal como está redactada

la norma no plantea obstáculos insalvables, pues, para los casos de responsabilidad por riesgo bastará con demostrar la fractura del nexo causal para exonerar de responsabilidad al conductor.

Por tanto, el Código Civil asigna correctamente el costo de los accidentes al considerar la relevancia del comportamiento de las posibles víctimas en los artículos 1972° y 1973.

3. Reducción de los costos secundarios. En la actualidad, contamos con un Sistema de Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito (SOAT), en virtud del cual se ha procurado establecer un mecanismo rápido y efectivo, mediante la socialización de dichos riesgos. Sin perjuicio de la evaluación de las disposiciones de este sistema que se hará ulteriormente, cabe mencionar que —como lo dice su nombre- se trata de un seguro de accidentes que no otorga cobertura de responsabilidad civil. Sin embargo, al igual que los sistemas no-fault y de seguro general como el neozelandés, este esquema de distribución de costos tiene vinculaciones e implicancias con nuestro sistema de responsabilidad civil.

El artículo 1970° aplicable a los accidentes de tránsito, imputa la responsabilidad al propietario-conductor, el cual al encontrarse en situación de evaluar el riesgo que implica el despliegue de su actividad y al tener que contabilizar el costo de los accidentes -salvo, las excepciones ya señaladas- como parte del costo de manejo, podrá optar por un mecanismo de fraccionamiento del dicho costo. En virtud de ello y en concordancia con el supuesto de comportamiento maximizador los potenciales causantes podrán adquirir una póliza o “autoasegurarse” mediante el ahorro o mecanismos alternativos.

Es oportuno revisar el tema de la información disponible, pues para que alguien distribuya debe haber internalizado previamente el costo que piensa distribuir. En un sistema de responsabilidad extracontractual como el nuestro se permite alcanzar un cierto grado de

fraccionamiento a través del seguro voluntario, adicionalmente a la obligación ya establecida por el SOAT, es decir, contamos —en principio- con dos mecanismos de difusión. Esto implica necesariamente una elección, de tal forma que si los propietarios-conductores cuentan con la certeza que el costo de los accidentes les será imputado, optarán por asegurarse con la finalidad de proteger su patrimonio y evitar convertirse en víctimas económicas ante una demanda por daños y perjuicios.

El problema de la disponibilidad de información se vincula estrechamente con el funcionamiento del sistema de responsabilidad y, por ende, con los costos administrativos surgidos del mismo. Por esta razón, si bien en principio las normas parecen asignar el costo a quienes se encuentran en mejor situación para contratar un seguro, debemos también analizar la eficiencia del sistema en relación con los costos administrativos.

Aceptando en teoría, que existe una adecuada distribución de los riesgos, cabe indagar qué ocurre en los casos en que alguien no se asegura y si el nivel de fraccionamiento es, por lo menos teóricamente, el óptimo. Si Cartonio atropelló a Trapus -destruyendo su computadora portátil-, y el primero no se encuentra asegurado, es probable que Trapus no pueda ver satisfecha su pretensión de obtener una nueva computadora si adicionalmente Cartonio no cuenta con el patrimonio suficiente que garantice el pago de una eventual indemnización. Este es uno de los riesgos del seguro voluntario y puede originarse en factores relacionados con la información disponible, cuestiones psicológicas y la situación económica de los potenciales asegurados.

Puede sonar un tanto extraño hacer alusión a cuestiones psicológicas, sin embargo, el mismo Calabresi (1984) afirma que, aun cuando, los individuos contaran con los datos necesarios para evaluar el riesgo, serían incapaces, psicológicamente, de hacerlo. Se afirma que la gente no suele apreciar, racionalmente, la probabilidad de morir o la de sufrir un accidente grave. Estas cosas les ocurren a los demás -pensamos-; y no hay forma de que nos

persuadan de que también pueden sucedernos a nosotros por muchas estadísticas que nos muestren (...) Para probar este principio psicológico algunos aducen el hecho de que la gente es más propensa a concertar un seguro de responsabilidad civil (por los daños que pueda sufrir el 'prójimo') que uno contra los daños que uno mismo pueda padecer. Otros ni siquiera se esfuerzan en demostrar una verdad que consideran evidente por sí misma (p. 71-72)

Cooter y Ulen (1988) también se refieren a este problema y lo ilustran con algunos ejemplos. Uno de ellos es el caso del fumador. A pesar de las advertencias y de la evidencia disponible respecto del carácter nocivo de los cigarrillos, el fumador continúa con el vicio. Ello debido probablemente a que dicho consumidor conoce a gente que fumó por años y murió por otras causas o que no sufrió trastornos en su salud. El problema no surge por falta de información de las personas, sino cuando las personas optan por la información que les parece más relevante. Otro ejemplo, esta vez relacionado con la sobrestimación de ciertas clases de riesgos, es el del excesivo temor a la radiación nuclear. El hecho es que existe información disponible respecto al peligro de la energía y los desechos nucleares. Esta disponibilidad ha motivado que las personas ignoren el hecho estadísticamente comprobado que la probabilidad real respecto de la contaminación nuclear es muy baja. A pesar de ello, podemos darnos cuenta que algunas personas le temen más a la radiación nuclear que a otras actividades estadísticamente más peligrosas, como el conducir un auto. En general, la evidencia negativa tiene mayor impacto que la evidencia positiva. (p. 416-417)

Sin embargo, existe una explicación racional para aquellos comportamientos mencionados en el siguiente ejemplo de Becker. Una buena salud y una larga vida son objetivos importantes para la mayoría de las personas, pero un momento de reflexión bastará seguramente para convencer a cualquiera de que éstos no son los únicos objetivos a alcanzar por las personas en cuestión: puede sacrificarse un poco de salud o algunos años de vida si estos objetivos entran en conflictos con otros. El enfermo económico implica que existe una

esperanza ‘óptima’ de vida y que ésta se encontrará allí donde el valor en términos de utilidad de un año adicional de vida sea menor que la utilidad que se pierde utilizando el tiempo y otros recursos para conseguir dicho año de vida. Por tanto, una persona puede ser una fumadora empedernida o puede trabajar tanto que excluya de su vida todo ejercicio físico, y ello no necesariamente porque ignore las consecuencias de sus actos o porque sea ‘incapaz’ de utilizar la información que posee, sino porque el período de vida que se le garantiza no vale para él el coste de dejar de fumar o el de trabajar con menor intensidad. Si el conseguir una larga vida fuese el único objetivo de la persona, su comportamiento sería absurdo, pero puesto que existen otros objetivos, sus decisiones pueden ser racionales y estar bien informadas (Becker, 1980, p. 16).

Adicionalmente, la situación económica de los potenciales causantes juega un rol importante en un país como el nuestro y puede constituirse, curiosamente en una de las principales razones a favor, pero también en uno de los principales obstáculos para la implantación de un régimen de seguro obligatorio. Si Cartonio cuenta con un nivel de ingreso que solamente alcanza para cubrir sus necesidades básicas y las de su familia, es posible que el gasto que signifique una póliza de seguro afecte -en concordancia con la teoría de la utilidad marginal decreciente del dinero- sus “primeros” soles. Así, alguien podría sostener que Cartonio debería asegurarse puesto que así protegería su patrimonio -el poco que tiene- de una eventual demanda por daños y perjuicios. Aquí surge un conflicto entre la eficiencia a nivel macro y a nivel micro.

La eventual insolvencia del responsable —en tanto genera incertidumbre respecto del pago de una indemnización— constituye uno de los fundamentos para implantar un amplio sistema de distribución del riesgo o reducción de los costos secundarios, la que puede recibir una menor o mayor importancia dentro de un sistema determinado.

De esta manera, la responsabilidad extracontractual puede ser vista por algunos como un mecanismo de fraccionamiento interpersonal, prescindiendo de la previsión, de los costos del progreso o de la vida en común en base a lo cual la sociedad toda deber ser considerada responsable. “No sólo los conductores de automóviles sino la sociedad toda se beneficia también con la existencia de vehículos rápidos, que mayores productores de riesgos pero que tienen sus ventajas indudables para la manera general de vivir de todos los miembros del grupo social. Consecuentemente, si la sociedad acepta el riesgo a cambio de los beneficios, debe compartir también parte de la responsabilidad derivada de los accidentes rutinarios (...)” (Trazegnies, 1990, p. 52).

El Código Civil contiene la que fue por mucho tiempo una “abandonada” norma: el artículo 1988° que contempla la posibilidad que ciertos daños se encuentren cubiertos por un seguro obligatorio. Ahora no queda sino un artículo sobre el seguro obligatorio, colocado muy significativamente al final de la Sección de Responsabilidad Extracontractual, que no cumple papel jurídico alguno. Todo su sentido es el de recordar a los legisladores futuros que alguna vez hubo esta preocupación. Es como una señal colocada en el camino de la legislación, una flecha que indica un destino, pero ni siquiera tiene carácter obligatorio: el legislador futuro puede ignorar ese signo que lo invita a tomar una determinada dirección.

Por otra parte, “la redacción del artículo 1988 ha sido tan despojada de todo lo que la vestía que, aun si en los tiempos venideros se decidiera implantar, por ejemplo, el seguro obligatorio de automóviles (como creemos que sucederá inevitablemente), ese artículo no dice nada sobre cómo hacerlo” (Trazegnies, 1990, p. 159).

En la realidad concreta, dicha disposición no fije aplicada para los accidentes rutinarios, habiéndose tenido que esperar quince años para que finalmente se aprobara la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre — Ley N°27181 que contempló la creación de un seguro obligatorio de accidentes de tránsito, paradójicamente, sin hacer referencia alguna al

citado artículo. Podemos ver entonces que la situación actual sería la misma sin esa norma, pues a nivel general no se han planteado - luego del proyecto de Fernando de Trazegnies y al margen del SOAT propuestas coherentes y debidamente sistematizadas dentro de un marco conceptual coherente.

En conclusión, para el caso de los accidentes de tránsito el Artículo 1970° cumple -al menos en teoría- con facilitar la reducción de los costos secundarios al imputar el costo en quienes cuentan con mejores condiciones para asegurarse: los propietarios-conductores.

4.- Reducción de los costos administrativos. Es necesario apreciar la situación real que se pretende enfrentar en toda su magnitud, lo que permite contar con una visión del pro y los contras (beneficios y costos) de lo que existe, para determinar el saldo que ello nos deja y compararlo con cualquier posible solución. No se trata de plantear salidas novedosas que a la larga resulten costosas (el remedio no debe ser más caro que la enfermedad). De no tomarse en consideración la realidad actual del problema, corremos el riesgo de caer en la misma trampa en la que ha venido cayendo el análisis jurídico tradicional: mareos teóricos perfectos pero que resultan inviables en la práctica.

Se constata que el tratamiento de los accidentes de tránsito dentro de las normas de responsabilidad extracontractual del Código Civil es adecuado desde el punto de vista económico, respecto de la reducción del número y gravedad de los accidentes, así como en la distribución del riesgo. Corresponde a continuación realizar una evaluación de los costos administrativos del sistema (los irrogados por su funcionamiento) en relación con los logros obtenidos por aquél.

Una vez producido un accidente de tránsito -y si las partes no llegan a un acuerdo- deberán ir a juicio con la finalidad de determinar la responsabilidad del causante. De acuerdo a lo visto hasta el momento, nuestro sistema de responsabilidad se encuentra teóricamente en

condiciones de llegar a una solución aceptable en relación a la reducción de los costos primarios y secundarios de los accidentes. Sin embargo, es conocido por todos lo lejos que nos encontramos de un sistema de responsabilidad que resulte por lo menos medianamente eficiente.

Puede resultar fácil caer en la tentación de llegar a la conclusión que se trata de un problema de personas, esto es, que de contar con magistrados y funcionarios idóneos en la administración de justicia la responsabilidad extracontractual alcanzaría sus fines. Ello es cierto en parte, pero mediante argumentos de esa naturaleza podríamos renunciar a cualquier intento de reforma en el Derecho. Nuestro análisis se focaliza en la búsqueda de un sistema que permita de una manera eficiente la reducción del costo de los accidentes de tránsito. Se trata primero de evaluar el sistema y luego plantear alternativas que si bien pueden no estar dirigidas a una búsqueda de la mejora en el comportamiento de quienes aplican el Derecho, nos ayudan a enfrentar el problema de los accidentes de tránsito de manera más eficiente.

En el fondo, la responsabilidad por culpa y la responsabilidad por riesgo tienen el mismo esquema. Si bien una de las razones que primaron para la introducción de la segunda de las mencionadas fue la complejidad creciente de la sociedad y la magnitud de los daños resultantes del progreso, no podemos de ninguna manera aferrarnos a un esquema que nos limita en la búsqueda de respuestas adecuadas para las demandas de la sociedad. Por ello resultan perfectamente justificables las críticas lanzadas a los sistemas “diádicos”, al margen de los sistemas que se proponen para su reemplazo.

La situación en la que nos encontramos respecto de la responsabilidad para el caso de los accidentes de tránsito es preocupante, dado que se mantiene el caos estructural que es producto del mismo diseño del sistema.

Debe advertirse que estamos frente a un sistema estructuralmente costoso, pues más allá de las distorsiones que se producen en su funcionamiento concreto y que lo encarecen injustificadamente -‘costos adicionales por administración ineficiente’: coima institucionalizada, por ejemplo-, los costos del sistema se originan básicamente en sus propias características intrínsecas -atribución y determinación de la pérdida caso por caso, evaluación individual de la conducta de los agentes y de las circunstancias, necesidad de personal calificado que realice ambas tareas, etc.- por lo que no son fáciles de evitar sin renunciar a lo fundamental del propio sistema (Falla, 1993, p. 101).

Volviendo con Cartonio y Trapus, veremos cómo se trata “sistémicamente” el accidente en el que ambos se involucraron. Un elemento de juicio importante será el atestado policial, por ejemplo, según el cual se tratará de dilucidar, inevitablemente, en las mentes del juez y de las partes, “quién tuvo la culpa” dentro de la responsabilidad por riesgo y cuál fue la causa del accidente. Es decir, un accidente tiene “su” causa, el otro entre X e Y tendrá también la suya propia. Así, resulta difícil hablar de socialización de los riesgos o de reforma de la responsabilidad civil.

Paradójicamente, el funcionamiento del sistema de responsabilidad, en lugar de cumplir su función de internalización de las externalidades en las situaciones en las cuales la negociación es costosa o resulta prohibitiva debido a los costos de transacción elevados, genera nuevas externalidades. Ciertamente, un sistema que no logre internalizar el costo de los accidentes genera nuevas externalidades que pueden consistir en un traslado de aquél sobre los contribuyentes que aportan al presupuesto de la República.

La ‘administración’ de nuestro sistema ha sido puesta en manos del Poder judicial y de los operadores del derecho: es a través de los procedimientos judiciales indemnizatorios que el sistema entra en funcionamiento. Preguntarse por los ‘costos administrativos’ - operativos- de nuestro sistema, es en buena cuenta preguntarse por el costo de dichos

procedimientos (...) Dos son los componentes del costo de cualquier procedimiento: por un lado, tenemos un ‘costo privado’, esto es, Los costos que son asumidos directamente por las partes litigantes; y por otro lado, tenemos un ‘costo público’ (...) aquellos que son asumidos por el Estado -finalmente soportados por todos los contribuyentes- con ocasión de dichos procedimientos (Falla, 1993, p. 82).

De esta forma, el caso de la responsabilidad es uno más de los tantos en los que la búsqueda de la “justicia” puede llevarnos a resultados que no son precisamente compatibles con ella. Resulta cierto que las personas tendemos a buscar la justicia para un caso concreto, pero sin embargo muchas veces (sobre todo cuando se emplea la perspectiva diádica) en esa tarea lo único que logramos es -paradójicamente ser injustos- sobre todo en un campo tan vasto como el de los accidentes de tránsito.

A esta situación contribuye también el criterio de causalidad adecuada establecido en el Artículo 1985°, el mismo que introduce mucho de incertidumbre y arbitrariedad. Al margen que el criterio en cuestión sea de aplicación general para todas las clases de daños y se encuentre dentro de la norma que establece las pautas para el cálculo de la indemnización, no cabe duda que resulta fundamental para la determinación de la responsabilidad por parte del ente jurisdiccional. Frente a cada accidente se deberá determinar si el Comportamiento del presunto responsable se encontraba dentro de lo que, de acuerdo a la experiencia, normalmente ocasiona un daño. Como consecuencia de este tratamiento que realiza el Código surge el efecto “lotería” ya comentado, el cual se traduce en una suerte de liberación del costo que los conductores imponen a los terceros en tanto el único obligado a pagar es el conductor que haya sido declarado responsable.

Es claro que, el alto costo de funcionamiento de un sistema no lo condena a priori, sólo será inadecuado si los beneficios (y aquí no incluimos sólo los monetarios, sino también otros como la reducción del número de accidentes y el incremento al respeto a las normas)

pueden llegar a justificar procesos engorrosos. Por ende, “no constituye una acusación contra el proceso judicial el meramente decir que es costoso y que consume tiempo, y que no alcance invariablemente el resultado ideal. Uno debe preguntar (1) si aquél hace justicia, y (2) si vale lo que cuesta -esto es, si se obtienen los beneficios suficientes a cambio o si los valores de la comunidad son alcanzados para justificar el tiempo, dinero y esfuerzo invertidos en el proceso” (Kionka, 1977, p. 312).

Por ejemplo, en relación a la responsabilidad por culpa encontramos el siguiente comentario. “Si la compensación es el único propósito del sistema por negligencia, éste es efectivamente un sistema deficiente, siendo costoso e incompleto. Su función económica, sin embargo, no es la compensación sino la disuasión de los accidentes ineficientes. Si el sistema alcanza un ahorro sustancial respecto del costo de los accidentes, sus elevados costos administrativos, los cuales se relacionan primariamente con la determinación de la responsabilidad -la determinación acerca de si el accidente no era económico- pueden estar justificados. Respecto a la cobertura, las deficiencias del sistema podrían remediarse mediante una más amplia adquisición de seguros de accidentes” (Posner, 1992, p. 202).

En otras palabras, se trata de evaluar cuánto es el output (lo eficiente del sistema) obtenido en función del input requerido (tiempo, dinero, costo de oportunidad, etc.). En el Perú contamos con un sistema que es acorde a la tradición romano-germánica y en teoría nos encauza en la dirección correcta respecto de la reducción del costo de los accidentes de tránsito. Sin embargo, las implicancias del diseño mismo del sistema nos sugieren que la responsabilidad tal y como la conocemos hoy en día no encuentra una solución satisfactoria para la problemática del accidente. De ahí que se hayan planteado alternativas como el seguro obligatorio.

2.2.4. El seguro obligatorio en el Perú.

1.-Antecedentes. Los intentos de contrarrestar los efectos nocivos de los accidentes de tránsito, así como la necesidad de contar con mecanismos alternativos que permitieran obtener una reparación y atención rápida a las víctimas —a lo que debemos agregar la incapacidad o indiferencia de nuestras autoridades para hacer cumplir los reglamentos de transporte y tránsito- dieron lugar al establecimiento de sistemas de seguro obligatorio, habiendo llegado actualmente a contar con un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (en adelante, SOAT).

Sin embargo, esta no es la primera vez que se establece en nuestro país la obligatoriedad para un seguro vinculado con los accidentes de tránsito. Como ya hemos visto, nuestro Código Civil cuenta con el “abandonado” Artículo 1988°, que no nos brinda mayores luces respecto a los casos que deben comprenderse dentro de un régimen de seguro obligatorio ni los criterios deben emplearse en la estructuración de dicho sistema.

Posteriormente, en 1987, el derogado Código de Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Legislativo N° 420), estableció lo siguiente:

Artículo 182.- La responsabilidad civil derivada de daños irrogados a terceros por todo vehículo automotor, acoplado y/o sea copiado, afectado al servicio público o privado, deberá estar cubierta con un contrato de seguro, según las cláusulas y condiciones que determine la autoridad competente de acuerdo con las normas vigentes en la materia. El Poder Ejecutivo, mediante norma reglamentaria, señalará los tipos o categoría de vehículos que deberán contar obligatoriamente con este seguro.

Artículo 183.- Las personas naturales o jurídicas que presten servicio público de transporte de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades, interprovincial, urbano o interurbano, están obligadas a mantener vigentes pólizas de seguro para cada vehículo de su flota autorizada, que amparen los riesgos de accidentes personales de los pasajeros, chóferes;

auxiliares, que incluyan las siguientes coberturas: muerte, invalidez permanente, incapacidad temporal, y gastos de curación, así como una póliza de responsabilidad civil frente a los pasajeros. Los referidos seguros deberán cubrir la capacidad máxima de cada vehículo; La Autoridad Competente fijará las sumas aseguradas mínimas para cada cobertura.

Artículo 184.- Los vehículos afectados al transporte escolar deben contar, obligatoriamente, con seguros vigentes que amparen los riesgos de accidentes personales de los escolares, que incluyan las siguientes coberturas: invalidez permanente, gastos de sepelio; gastos de curación, así como una póliza de responsabilidad civilmente a los pasajeros.

Los chóferes; auxiliares deben estar cubiertos por los seguros señalados en el artículo anterior.

Los referidos seguros cubrirán la capacidad máxima de cada vehículo; la autoridad competente fijará las sumas aseguradas mínimas para cada cobertura.

Precisamente, en aplicación del Art. 183º, se establecieron regímenes de seguro obligatorio para los servicios públicos de transporte terrestre, en los distintos reglamentos que han venido regulando dichas actividades. Ello ha ocurrido en el ámbito nacional con el Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros por Carretera en Ómnibus (aprobado por DS. N° 05-95-MTC) y el Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros (aprobado por D.S. N° 12-95-MTC).

Posteriormente, en el caso del servicio público de transporte interprovincial de pasajeros, se introdujo —por primera vez en nuestra historia- una suerte de esquema no-fault, cuando se aprobó su reglamento de infracciones y sanciones.

Estos regímenes de seguro no terminaban de establecerse por completo, cuando se promulgó la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la que procuró diseñar un nuevo

sistema de seguro capaz de enfrentar la cada vez más preocupante siniestralidad derivada de los accidentes de tránsito y sus altos costos sociales. Fue así como surgió el SOAT.

2.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Después de varios intentos, el Perú cuenta en la actualidad con un sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito, a partir de lo establecido en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre — Ley N° 27181. Esta Ley ha ratificado la utilización del criterio de responsabilidad objetiva para el caso de accidentes de tránsito, aun cuando no precisa cuál de los múltiples factores de atribución objetivo es el que debe considerarse:

Artículo 29°. - De la responsabilidad civil

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

Aunque no hay una definición precisa del criterio de responsabilidad por riesgo establecido en el Artículo 1970 del Código, la citada disposición resulta positiva en tanto define el criterio a utilizar por los jueces y establece, además, la responsabilidad solidaria del conductor, propietario y prestador del servicio, lo que constituye una herramienta favorable y facilita la acción indemnizatoria de las víctimas de los accidentes de tránsito.

Así, la Ley N° 27181 establece la obligación de contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), con la finalidad de cubrir los daños personales de los ocupantes o “terceros no ocupantes” resultantes de un accidente de tránsito (Artículo 30°). Asimismo, se ha dejado abierta la posibilidad que los servicios públicos de transporte cuenten con seguros especiales:

Artículo 30°. - Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito - CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente (...).

30.2 El SOAT y el CAT cubren a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito.

30.3 Lo dispuesto en los numerales precedentes no enerva la obligatoriedad de contar con los seguros especiales que establezcan los reglamentos correspondientes para el transporte público, según la naturaleza del servicio.

Nos encontramos entonces, en principio, con un esquema de seguro de accidentes y no de responsabilidad civil exclusivamente, lo que implica en cierto modo una visión sistémica de los accidentes de tránsito. Asimismo, encontramos una diferencia importante respecto de los seguros que habían venido siendo implementados anteriormente con carácter obligatorio: la cobertura únicamente de daños personales, lesiones o muerte), sin considerar los daños materiales (que usualmente venían siendo comprendidos en la cobertura de responsabilidad civil).

Aquí también, existe una diferencia con el anteproyecto anteriormente citado, en la medida que éste había previsto un seguro obligatorio de responsabilidad civil, —a diferencia del texto vigente— y el pago de indemnizaciones con carácter no-fault para el caso de servicios de transporte:

Artículo 33°. - Pago en forma automática e inmediata de las indemnizaciones en el transporte terrestre de pasajeros

33.1 En el caso del servicio de transporte terrestre de pasajeros y sin perjuicio de lo que establecen las normas sobre seguros contenidas en la presente Ley, el prestador del

servicio y el propietario del vehículo quedan obligados de manera automática, dentro de los límites y montos establecidos en el reglamento nacional correspondiente, a pagar las indemnizaciones allí establecidas a los pasajeros y a la tripulación del vehículo, sin necesidad de analizar la causa del accidente, ni el grado de culpabilidad. Dichos pagos se efectúan sin necesidad de esperar el pronunciamiento de autoridad judicial o administrativa. Empero, los montos que se paguen serán considerados pago a cuenta de la indemnización que fije de manera definitiva el Poder Judicial. Estos principios son de aplicación respecto del asegurador; al pago de la cobertura del seguro obligatorio al que se refiere el párrafo 34.3 de la presente Ley (...).

Artículo 34°. - Obligación de contratar seguros

34.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar obligatoriamente con una póliza de seguros, según los términos establecidos en la presente Ley y en el reglamento correspondiente.

34.2 Los propietarios de todo vehículo de uso particular deben contratar y mantener vigente una póliza de seguros de responsabilidad civil extracontractual por los daños que ocasionen a terceros a propósito de su circulación, según los términos que establece el reglamento nacional correspondiente.

34.3 Los vehículos dedicados al transporte terrestre de pasajeros y/o mercancías deben contar y mantener una póliza que, además de tener la cobertura señalada en el párrafo

34.4. cubra los daños personales de pasajeros y de la tripulación según los términos y coberturas que se señalen en el reglamento nacional respectivo.

El carácter del nuevo SOAT se ha terminado de definir recientemente. Mediante Decreto Supremo N° 024-2002-MTC -luego de varias modificaciones y postergaciones- se aprobó el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (en adelante, TUO). El TUO reitera en su

Art. 3° que todo vehículo que transite en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), que éste cubre las lesiones o muerte de las víctimas de un accidente de tránsito, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor involucrado en el siniestro (Arts. 4° y 28°) y que es obligación del propietario o del prestador del servicio de transporte adquirir la referida póliza (Art. 5°)

Las coberturas comprenden, como mínimo lo siguiente (Art. 29°), pudiendo contratarse sumas mayores:

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

Por otra parte, este seguro tiene un carácter no-fault, en tanto las indemnizaciones previstas se pagan bastando a sola demostración de la ocurrencia del accidente y de las lesiones o muertes acaecidas, sin consideración alguna de la causa del siniestro, responsabilidad de los posibles causantes o pronunciamiento de autoridad alguna (Art. 14°).

Asimismo, se ha constituido recientemente el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito el cual tiene por objeto cubrir los daños de las víctimas de accidentes de tránsito en los que se hayan involucrados vehículos no identificados y que se hayan dado a la fuga. El patrimonio del fondo está constituido por los aportes de las empresas aseguradoras, las indemnizaciones del SOAT no cobradas dentro del plazo de prescripción, el monto de las multas impuestas por infracciones vinculadas al SOAT, donaciones y aportes del Gobierno Central.

Finalmente, existe una “Tabla de Indemnizaciones por Invalidez Permanente” (Anexo del TUO) en la que se fijan los porcentajes en caso de invalidez permanente total y parcial, así como los casos de pérdidas de miembros.

3.-Relación con la responsabilidad civil extracontractual

a.- Introducción

Aunque, no se trata de un seguro de responsabilidad civil propiamente dicho, el SOAT cumple las funciones de la responsabilidad civil. Antes de analizar su capacidad para reducir el costo de los accidentes, veamos cómo se relaciona con el sistema tradicional, el cual se mantiene vigente para el caso de los accidentes de tránsito al no haber sido modificado.

Así, el SOAT es un seguro de carácter no-fault, pues tiene previsto un pago “automático” de las indemnizaciones sin consideración alguna de la responsabilidad o causa de los accidentes. Asimismo, otorga los beneficios establecidos sin menoscabar el derecho de las víctimas a demandar en la vía judicial por los daños no cubiertos o por montos mayores respecto de los riesgos ya cubiertos:

Artículo 14°.- El pago de los gastos e indemnizaciones del seguro a que se refiere el presente Reglamento se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en el contrato de la póliza de seguro. (..).

Artículo 19°.- El derecho que, según este Reglamento, corresponda a las víctimas o sus beneficiarios no afectará al que se pueda tener, según las normas del derecho común, para cobrar indemnizaciones de los perjuicios de quien (es) sea (n) civilmente responsables del accidente.

(...)

No obstante, los pagos de indemnización efectuados en virtud de este seguro, se imputarán o deducirán de los que pudiere estar obligado el propietario o conductor del vehículo asegurado o prestador del servicio de transporte en razón de la responsabilidad civil que respecto de los mismos hechos y de las mismas personas le pueda corresponder según la norma de derecho común.

No se trata entonces de un sistema add-on propiamente dicho, sino de add-on “mediatizado” en el sentido que existe una deducción de las sumas pagadas por el SOAT de la indemnización que pueda ser otorgada en sede judicial.

En principio, el SOAT y su regulación no afectan mayormente el marco normativo de la responsabilidad civil extracontractual. Sin embargo, existen algunos aspectos que deben considerarse a efectos de tener un panorama claro de la regulación del tema actualmente, lo que repercute necesariamente en el cumplimiento de las funciones del sistema de responsabilidad civil.

a-1.- Un reglamento de responsabilidad civil y seguros obligatorios.

Cuando la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre — Ley N° 27181, crea el SOAT, dispuso también —en su Artículo 23°- la dación de varios reglamentos complementarios, entre los que se encontraba el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito:

Artículo 23°. - Del contenido de los reglamentos

(...)

Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito

Contiene las disposiciones las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil de los conductores, propietarios y prestadores de servicios de transporte en accidentes de tránsito. Asimismo, fija el régimen y características del seguro obligatorio señalando las coberturas y montos mínimos asegurados, así como su aplicación progresiva”.

El TUO, al igual que la versión inicial del referido reglamento, contiene una disposición similar a la citada en su artículo 1.

Artículo 1.- El presente Reglamento establece las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito terrestre; así como, el régimen y características del seguro obligatorio por accidentes de tránsito, el marco de la ley N° 2718. Rige en todo el territorio de lo República.

Pese a ello, la regulación de la responsabilidad es notable, pero por su ausencia. Así, el artículo 2° establece una disposición aún más vaga que aquella del artículo 29° de la Ley N° 27181, pues mientras ésta señala que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito es objetiva (sin indicar el criterio de atribución específico), el artículo del TUO se limita a señalar que la responsabilidad por accidentes de tránsito “causados por vehículos automotores (lo que constituye un error, pues los causantes nunca pueden ser cosas inanimadas) se regula por lo dispuesto en el Código Civil”. Si bien es cierto que podemos llegar a una interpretación adecuada sobre el criterio de responsabilidad preciso, esto es la responsabilidad por riesgo contenida en el artículo 1970° del Código, debe reconocerse que la regulación actual nos lleva —sobre todo a una parte importante de la población y de agentes

o autoridades encargadas de aplicar la norma— a un círculo vicioso: la Ley N° 27181 nos remite al reglamento, pero éste lejos de desarrollar o precisar el tema regresa al Código Civil.

Al margen de la disposición comentada, no existe ninguna otra norma al respecto. Aunque suene increíble es cierto: el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito del Perú no contiene una sola disposición propiamente reglamentaria sobre aquélla. Simplemente se limita remitirnos al Código Civil (de forma vaga e imprecisa como se ha visto) o a reiterar lo dispuesto por la Ley N° 27181.

Existen artículos que aluden al tema, pero sólo tangencialmente. Así, tenemos el ya citado caso de la contratación de un seguro complementario por daños materiales y los seguros especiales (Artículos 9° y 10°), el carácter no cancelatorio de las pólizas del SOAT respecto de la responsabilidad (Art. 13°), el derecho de accionar en la vía judicial para el pago por daños y perjuicios de quien resulte civilmente responsable (Art. 19°) y la posibilidad que la compañía de seguros pueda repetir contra quien resulte civilmente responsable del accidente (Art. 20°).

Ahora bien, esto se puede explicar por el hecho de que el TUO adopta una redacción muy similar al texto original de la Ley 18.490 de la República de Chile, Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes causados por Vehículos Motorizados, que no regula el tema de responsabilidad civil.

El TUO nos debería indicar, o en todo caso, desarrollar algunos conceptos o criterios que ayuden a determinar si existe responsabilidad o no en los casos concretos. Por ejemplo, no nos indica cómo determinar la responsabilidad en caso de colisión de vehículos. Si bien es cierto que el Artículo 17° señala que las compañías aseguradoras cubren —mediante el SOAT- los daños personales de los ocupantes de los vehículos de sus respectivos clientes, ello no nos resuelve el tema de la responsabilidad, pues se trata de un seguro no-fault. En la práctica, si bien puede haberse avanzado algo en la reparación inmediata de algunos daños, el

sistema de responsabilidad no ha experimentado en sí mismo ningún cambio sustancial.

Curiosamente, el tema de la responsabilidad estaría desarrollado no en el TUO, sino en el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC. Éste, en lo que constituye otra muestra de falta de sistemática en nuestro ordenamiento jurídico, cuenta con su propio articulado sobre accidentes de tránsito y seguros obligatorios en su Título VI:

Artículo 271°. La persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas del tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan.

Artículo 272°. - Se presume responsable de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecidas en el presente Reglamento.

Artículo 273 Se presume responsable de un accidente al conductor que carezca de prioridad de paso o que cometió una infracción relacionada con la producción del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder a otro conductor, que, aun respetando las disposiciones, pero pudiendo evitar el accidente, no lo hizo.

Artículo 274 °. - En los accidentes de tránsito en que se produzcan daños personales y/o materiales, el o los participantes están obligados a solicitar de inmediato la intervención de la Autoridad Policial e informar sobre lo ocurrido.

Se presume la culpabilidad del o de los que no lo hagan y abandonen el lugar del accidente.

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

repentinamente a la calzada para intentar detener un vehículo; o subir o bajar de un vehículo en movimiento o por el lado izquierdo”.

En principio, las disposiciones deberían estar contenidas en el TUO están aquí donde se desarrolla la forma de determinación de la responsabilidad. Ahora bien, podría pensarse que cuando el Reglamento de Tránsito se alude a la “responsabilidad” se refiere a la responsabilidad administrativa, pero ello no es así. En efecto, ninguno de los supuestos de las normas citadas tiene como consecuencia jurídica la aplicación de una sanción. El ocasionar un accidente de tránsito no constituye una infracción, aun cuando en la conciencia de muchas personas ello sea así. Esto queda claro en el artículo 273°, al señalar que se presumirá responsable de un accidente a quien haya cometido una infracción.

Entonces, el presente reglamento ha pretendido establecer mecanismos que ayuden a las autoridades judiciales a determinar la responsabilidad civil de un accidente. Lo curioso, al margen del serio problema de sistemática, es el empleo de criterios altamente subjetivos y totalmente incongruentes con la naturaleza del accidente de tránsito.

Sobre los problemas derivados de este aparente “reingreso” del subjetivismo por la ventana, cabe decir que el Reglamento Nacional de Tránsito únicamente asigna responsabilidad a quien cometa un daño intolerable, pues no bastaría que alguien ocasione un daño a otro mediante la utilización de un vehículo automotor (bien riesgoso), sino que además se requiere que lo conduzca “en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás” (art. 271°). Esto queda corroborado por la presunción de responsabilidad establecida en el art. 272° en perjuicio de quien incurra en violaciones al Reglamento, lo que implica una atribución de responsabilidad en función de la culpa. Algo similar puede apreciarse en el art. 273°.

Esta resurrección de la culpa está en el artículo 276°, que otorga el beneficio de la duda a favor del peatón en casos de accidentes (in dubio pro peatón) y “presunciones a su

favor” (no indica cuáles), en tanto no incurra en graves violaciones al reglamento. Esto implicaría que, para efectos de exoneración de responsabilidad reingresaría el subjetivismo, no bastando la existencia de un hecho determinante de la víctima (en casos de atropello) sino una imprudencia o negligencia grave.

Sin embargo, estas disposiciones no afectan —así debería estar claro para todos- el carácter objetivo de la responsabilidad civil por accidentes de tránsito establecido en normas de mayor jerarquía como el Código Civil y la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Así, nuestros jueces sabrán aplicar las disposiciones adecuadamente y establecerán los criterios que las normas encargadas de regular no lo hicieron.

a2. Un Sistema vinculado. En virtud del enfoque sistémico del accidente de tránsito, se considera en la actualidad que su problemática debe ser abordada en una dimensión social y no como un problema que atañe únicamente a la relación causante-víctima. Conforme a ello, las alternativas para el establecimiento de sistemas de responsabilidad o de reducción del costo de los accidentes deben considerar dicha perspectiva.

El SOAT, recientemente instaurado en nuestro país, constituye una alternativa desde una perspectiva claramente sistémica en la medida que establece un mecanismo relativamente rápido y sencillo para la atención de las víctimas de un accidente de tránsito, sin considerar aspectos específicos vinculados a la relación causante-víctima, dado su carácter no-fault.

Pero existen, factores que mediatizan la posibilidad de un verdadero tratamiento sistémico del accidente de tránsito con el nuevo esquema y que se relacionan directamente con la regulación actual que resulta incongruente e inconsistente en sí misma, a lo que se debe agregar los problemas ya mencionados del sistema tradicional de responsabilidad. Lo anterior se ve reflejado en lo que consideramos un tratamiento particularmente inorgánico e inconsistente en sí mismo.

Por un lado, hay un reglamento que únicamente regula al SOAT, sin darnos mayores luces sobre el tema de responsabilidad. A su vez, el referido seguro excluye a los daños materiales y a la responsabilidad civil, aun cuando anteriormente existían normas —para el caso de los servicios públicos de transporte— que las incluían dentro de su cobertura, aun con carácter no-fault

Así, hay dos regímenes distintos para el tratamiento de los daños derivados de los accidentes de tránsito. El problema no radica en que coexistan dos sistemas —pues esto ocurre en otros sistemas no fault— sino en que de las consecuencias de un hecho de incidencia sistemática (el accidente) se tratarán bajo el esquema sistémico del seguro obligatorio si se trata de daños personales, o diádico si se trata de daños materiales (sistema tradicional de responsabilidad civil que requiere ir a juicio).

No puede diferenciarse el tratamiento de las consecuencias de un accidente en función a si se trata de una afectación de la persona (lesiones o muerte) o de su patrimonio (daños materiales). Pues el origen de la necesidad de dar una dimensión social está dado en el carácter mismo del accidente de tránsito y no en sus consecuencias.

Sostener que el SOAT privilegia a la persona o a la vida no es un argumento válido, pues ya existían esquemas de seguro obligatorio de carácter no-fault muy similares en este extremo al nuevo seguro, que contemplaban la cobertura de daños materiales además de los mismos conceptos que cubre el SOAT actualmente. Adicionalmente, el seguro en sí mismo es un mecanismo de distribución del costo de los accidentes y que no está dirigido a evitarlos o a reducirlos, requiriendo de medidas complementarias de prevención general y prevención específica.

Finalmente, el problema derivado de la “regulación” de la responsabilidad contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito, que no fue subsanada por el TUO y que introduce criterios subjetivos que colocan énfasis sobre la relación causante- víctima.

– Evaluación. El Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito es bastante reciente en el Perú, de allí que no se cuente con información estadística suficiente que nos permita constatar en la realidad la forma en que este seguro nos ayuda a cumplir las funciones de la realidad. Sin embargo, puede hacerse una evaluación preliminar, o presentar algunas pautas que deberán emplearse para dicho examen.

a3.- Reducción de los costos primarios

La reducción del número y gravedad de los accidentes no es uno de los puntos fuertes de un seguro obligatorio, pero ella puede alcanzarse en mayor o menor medida con medidas complementarias de prevención específica.

En materia de prevención general un seguro obligatorio tiene un campo de acción limitado debido a la poca presión disuasoria que genera. El costo del accidente viene a estar representado por el costo de la prima, gracias a la cual los potenciales causantes obtienen el beneficio de contar con una protección de su patrimonio, aunque se pueda argumentar que ese no es el objetivo del seguro obligatorio. Como consecuencia, se incrementa el descuido por parte de los asegurados y, por consiguiente, se requiere colocar un mayor énfasis en los mecanismos destinados a establecer prohibiciones o limitaciones a ciertos comportamientos.

En términos generales, un seguro actúa en un segundo momento, es decir, luego de ocurrido un accidente, con la finalidad de procurar ya sea una atención rápida o una indemnización pronta y efectiva de las víctimas de un accidente.

Al margen de las medidas de prevención específica existentes en el Reglamento Nacional de Tránsito (disposiciones sobre infracciones y sanciones) que están dirigidas — entre otros objetivos como la fluidez del tránsito y la reducción de la contaminación- a reducir los riesgos en la circulación de vehículos y personas, existen otras medidas complementarias que están contenidas en el TUO.

Una de estas medidas está constituida por la posibilidad que tiene la compañía de seguros de repetir contra el civilmente responsable del accidente, “cuando hubiera mediado dolo o culpa inexcusable en la causa del accidente” (Art. 20°). Otra la constituye la exclusión de cobertura por razón de suicidio o lesiones autoinferidas (Art. 37°, inc. d).

Debe tenerse presente que deben adoptarse estas medidas para evitar que ciertas categorías se vean excesivamente favorecidas por el seguro obligatorio. Aquí podemos apreciar la tarea conjunta de la prevención general y la prevención específica. No olvidemos que existen conductas que la sociedad desea erradicar al margen del eventual beneficio que puedan generar porque afectan valores que no son susceptibles de ser monetizables. En el caso de las normas que colocan el íntegro del costo a cargo del causante dentro de los sistemas de seguro obligatorio, nos encontramos con una regla de prevención específica con algo de “sabor” a prevención general pues no es propiamente una sanción sino un precio.

Ambas medidas, acompañadas por un efectivo cumplimiento de las medidas de prevención específica, resultan suficientes para contrarrestar el posible efecto de azar moral en que pueden incurrir los conductores-propietarios de automóviles, como resultado del relajamiento de sus precauciones al saberse cubiertos por un seguro.

Alguien podría decirnos que siempre han estado allí las normas que regulan el tránsito, por lo cual solamente tendríamos que preocuparnos por hacer efectivo su cumplimiento. Ese “solamente” es importante, sin embargo, porque puede determinar un costo primario significativo. Dentro de los costos primarios comprendemos al número y gravedad de los accidentes, así como las medidas destinadas a su prevención. Dada la magnitud del problema del tránsito vehicular, es difícil tratar de implementar mecanismos que nos ayuden a que se cumpla efectivamente con las disposiciones reglamentarias. Se requiere de la intervención de la policía y de otras autoridades para hacer cumplir dichas normas. Una alternativa sería incrementar el monto de las multas, pero aquí pueden

producirse ciertos problemas debido a que el pago de aquéllas puede dar lugar a cargas monetarias muy severas. Adicionalmente, no debe perderse de vista que los accidentes no siempre son el resultado de una infracción de tránsito.

El seguro obligatorio es esencia un sistema que requiere ineludiblemente de cierto grado de intervención estatal, esto es, una labor de fiscalización que verifique su cumplimiento. Existe intervención al regular diversos aspectos como la cobertura mínima, lo cual puede dar lugar a serios errores los que pueden a su vez generar el surgimiento de nuevas externalidades como las derivadas de la subvención de una categoría de asegurados.

Otro elemento importante que puede ayudar a reducir los costos primarios de los accidentes y que señaláramos anteriormente, lo constituye la clasificación de los asegurados en categorías de riesgo. Mediante este mecanismo los conductores que tengan un nivel de siniestralidad más alto pueden ser ubicados en categorías diferenciadas y pagar una suma adicional en la renovación de su póliza correspondiente al nivel de riesgo adicional que representan. Obviamente la diferencia en el costo del seguro debería ser lo suficientemente significativa para obtener cierto efecto de deterrence o estar acompañada de medidas de prevención específica como el apercibimiento de cancelar la licencia de conducir por un número determinado de accidentes, restringir la circulación del vehículo asegurado durante determinados días u horas, etc.

Dentro del esquema del seguro obligatorio y tomando en cuenta que la externalidad está dada por la probabilidad de ocasionar un daño, la prevención general puede operar a través de ciertas medidas que puedan tomar los aseguradores: Si la compañía de seguros hace un cálculo adecuado de los riesgos implícitos en una actividad (y debemos confiar que así será pues de eso 'vive' el asegurador) y supervisa que quien desarrolla esta actividad (es decir el asegurado) tome las medidas de seguridad adecuadas para reducir el costo primario de los

accidentes, se está produciendo, a través de la prima, una adecuada internalización del costo externalizado.

De esta forma, con la finalidad de reducir el número de accidentes de tránsito puede incrementarse el costo de las primas de acuerdo al grado de riesgo de los automovilistas. Así, los conductores descuidados deberán abonar una prima más elevada en relación a su mayor grado de riesgo en contraste con quienes manejan de una manera más cuidadosa. La necesidad de una categorización de los asegurados, tiene su razón de ser en evitar que las categorías con menos predisposición a los siniestros terminen subsidiando a aquellas más descuidadas.

Sin embargo, no resulta abierta esta posibilidad en el TUO, sólo un artículo que permita a las aseguradoras revisar el récord de los conductores. Lo anterior no quiere decir que el seguro obligatorio no pueda ser útil en la reducción del costo primario de los accidentes, sino que resulta algo débil en comparación con los esquemas que cargan el íntegro del costo del accidente al causante del mismo, debido a lo cual requiere del apoyo de medidas de prevención específica.

Así, el éxito en la reducción del número y gravedad de los accidentes de tránsito no depende directamente del SOAT, sino del funcionamiento de medidas complementarias de prevención específica y, por supuesto, una buena dosis de conciencia cívica y respeto al prójimo.

a4.- Reducción de costos secundarios. Al igual que todo seguro obligatorio, cuando se establece adecuadamente el deber de adquirir cobertura en el cheapest cost avoider, el SOAT puede lograr una distribución interpersonal e inter-temporal del costo de los accidentes, evitando que se concentren en una sola persona, ya sea la víctima o el causante. Sin perjuicio de la objeción a la limitación de cobertura por responsabilidad civil y daños

materiales, es cierto que —al menos en lo que respecta a los riesgos cubiertos— puede lograrse el referido fraccionamiento.

Un seguro obligatorio tiene como finalidad primordial el garantizar la compensación a las víctimas de accidentes de tránsito, estableciéndose para ello una comunidad de riesgos. Cada propietario debe abonar -a través del pago de una póliza- el pago de “su cuota” de accidentes. Esto se comprende mejor si entendemos a las externalidades como aquellas situaciones que incrementan las probabilidades de que ocurra un daño. Tomando en cuenta ello, una adecuada asignación de recursos nos lleva a que los conductores no deban ya asumir el íntegro del monto sino a compartirlo con el resto de personas que realicen la actividad, es decir, con todos los potenciales causantes. Adicionalmente el seguro obligatorio parece adaptarse mejor al concepto de riesgo y estar en concordancia con el criterio de causalidad probabilística conforme a los cuales lo más adecuado parece ser el optar por una forma de fraccionamiento.

Adicionalmente, gracias al fraccionamiento del riesgo, se elimina el “efecto lotería” haciendo que cada uno de los propietarios de vehículos cumpla con pagar La parte del riesgo con la que contribuye a la sociedad, sin esperar a verse involucrado en un accidente y evitando, de esta forma, convertirse —o convertir a alguien— en víctima económica.

La distribución es amplia pues la obligación de contar con SOAT alcanza a los propietarios de todos los vehículos que circulan en el país, tal como lo establece el TUO:

Artículo 3°.- Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito según los términos y montos establecidos en el presente Reglamento.

Los remolques acoplados, casas rodantes y otros similares que carezcan de propulsión propia, estarán comprendidos en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del vehículo automotor que lo hala.

Sin embargo, el TUO excluye de esta obligación a aquellos vehículos automotores que no cuenten con Placa de Rodaje' Art. 6º). A primera vista, no parece una redacción muy adecuada, pues en dicho supuesto incluiría en principio a cualquier vehículo que por cualquier razón careciera de Placa de Rodaje. Suponemos, en todo caso, que ha querido excluirse a los vehículos que no están obligados a contar con dicho elemento de acuerdo a ley.

Volviendo a la amplitud que puede lograr el fraccionamiento del costo de los accidentes cabe indicar que, en la actualidad aproximadamente el 72% de los vehículos cuenta con una póliza del SOAT, lo que representa un alto índice de cumplimiento, a pesar de las continuas postergaciones, exoneraciones y cuestionamientos a la transparencia del sistema.

Otro aspecto importante, vinculado directamente con lo anterior, está dado por la creación de un Fondo de Compensación de Seguros, destinado a cubrir los daños de las víctimas no identificadas o a las identificadas que hayan resultado dañadas por vehículos no identificados (Cuarta Disposición Final del TUO). Aspecto fundamental para garantizar la indemnización de las víctimas dentro del seguro obligatorio lo constituye la creación de un fondo con estas características. Esto no hace sino reconocer la existencia de lo que hemos denominado "externalidades residuales" así como de las limitaciones de los sistemas de control respaldados por sanciones administrativas o penales. El énfasis colocado en la reparación de las víctimas da lugar a que se externalice el costo de los accidentes ocasionado por los infractores hacia aquellos que han cumplido con asegurarse. La dimensión de dicha

externalidad residual estará en relación inversa con la efectividad de los mecanismos de prevención específica requeridos por el seguro obligatorio.

Claro que la existencia de un fondo genera otros efectos como la externalización de costos por parte de los no asegurados sobre quienes sí se aseguran. Si, de acuerdo a la posición que hemos asumido, la externalidad ha sido generada por el conjunto de propietarios de autos, entonces son ellos quienes deben asumir proporcionalmente el costo de los accidentes que se producen. Quienes no cumplen con internalizar el costo de su actividad lo cargan a otros y se ven subsidiados por aquéllos.

Finalmente, cabe indicar que gran parte de la reducción de los costos secundarios que se puede obtener dentro del SOAT en virtud a su carácter no-fault que evita la necesidad de obtener pronunciamiento previo de autoridad alguna, lo que garantiza un desembolso rápido de los montos cubiertos.

a5.- Reducción de los costos administrativos. La necesidad de enfrentar el tema de los costos administrativos en realidad actúa en un primer momento, al menos debería hacerlo así, a efectos de evaluar si una propuesta concreta para tratar el tema de reducción del costo de los accidentes resulta eficiente o no.

La opción por el sistema de seguro obligatorio que se ha tomado en nuestro país, indudablemente ha implicado un análisis costo-beneficio. Hemos explicado los graves problemas que en la práctica representa acudir a los tribunales a efectos solicitar una indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito, a pesar que en el papel nuestras normas permitirían un aceptable manejo e internalización de los costos.

El seguro obligatorio requiere de una intervención estatal significativa con la finalidad de fiscalizar el cumplimiento del deber de adquirir cobertura. Su funcionamiento respecto de la reducción del número y gravedad de los accidentes reposa en gran parte en las medidas de

prevención específica, lo que requiere contar con un aparato de respaldo (policía, sistema de multas, etc.) y, entre otros, la creación de un fondo de garantía lo cual implica contar con personal encargado de su funcionamiento. Indudablemente, se necesitan muchos recursos para poner en marcha el sistema.

Por otra parte, el seguro obligatorio reduce ciertos costos actualmente existentes. Por ejemplo, dentro de los esquemas que prescinden de la determinación previa de la responsabilidad, representa un ahorro al no tener que ir a juicio con la finalidad de recibir la indemnización. El elemento perturbador —por llamarlo de alguna manera— para el análisis está constituido por los valores o convicciones existentes al interior de una sociedad, los mismos que no pueden valorarse en dinero. Así, puede considerarse por razones distintas a la eficiencia que toda la inversión de recursos que demanda la organización de un sistema de seguro obligatorio vale la pena con miras a enfrentar el problema de los accidentes.

La existencia de un sistema de seguro obligatorio no-fault implica un ahorro de recursos (tiempo y dinero) en la medida en que no se requiere que el aparato judicial entre en funcionamiento para el pago de las coberturas previstas y ni siquiera debe analizarse el comportamiento de las partes intervinientes en un accidente, accediéndose con mayor facilidad al cobro de una indemnización. En esta medida, puede considerarse que estamos ante un mecanismo de internalización de externalidades relativamente eficiente si lo comparamos con el beneficio neto que se obtendría en una indemnización judicial luego de un juicio más o menos largo.

Sin embargo, la eficiencia comparativa del SOAT es relativa. Este seguro otorga indemnizaciones de una manera muy rápida y simplificada en comparación con la vía judicial, pero —debido a su carácter general— sus coberturas están muy lejos de cubrir a plenitud los daños derivados de un accidente.

De acuerdo a un estudio de seguridad vial elaborado por encargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 1996, el costo total de un accidente de tránsito fatal en el área metropolitana de Lima y Callao equivalía a US\$ 53,000.00, mientras el costo promedio de un accidente de tránsito a nivel nacional era de US\$ 9,50000. Si comparamos estas cantidades con las coberturas del SOAT, podemos darnos cuenta de lo lejos que estamos de un resarcimiento pleno de los daños y lo necesario que resulta hacer efectivas las medidas de prevención específica contenidas en los reglamentos de tránsito y transporte.

El seguro obligatorio se está implementando recién en nuestro país, por ello no es posible evaluar a plenitud la reducción de costos administrativos. Sin embargo, resulta indispensable que —lo mismo que la reducción del número de accidentes y del costo de la distribución del riesgo— dentro de un tiempo se pueda realizar un análisis comparativo de los logros de este sistema, considerando —entre otros factores— la cantidad de accidentes, gastos policiales, costos de atención médica, azar moral, fraudes, procesos judiciales por daños no cubiertos, etc. Solamente con un esfuerzo honesto por conocer las ventajas y las desventajas, podrá determinarse la validez del sistema, si este es eficiente y justo.

2.3. Marco Conceptual

Accidente. - Toda lesión corporal producida por acción imprevista fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona, independientemente de su voluntad y que puede ser determinada por los médicos de una manera cierta (Ortiz, 2000).

Accidente de tránsito. - Perjuicio ocasionado a una persona y/o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero y/o peatón; como también a fallas mecánicas

repentinas, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico (Ortiz, 2000).

Conducción temeraria. - Equivale a manejar los mecanismos de dirección de un vehículo a motor o ciclomotor con omisión de la diligencia más elemental exigible a un conductor medio, debiendo utilizarse como parámetros las normas que regulan la circulación vial, con lo que puede decirse que la temeridad manifiesta equivale a imprudencia grave (Ortiz, 2000).

Daño. - En sentido técnico, en derecho civil, se entiende por "daño" la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación. Esa pérdida debe ser consecuencia directa e inmediata de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se haya causado o que necesariamente deba causarse (Ortiz, 2000).

Indemnización. - Consiste en el pago de una suma de dinero equivalente al daño sufrido por el damnificado en su patrimonio (Ortiz, 2000).

Perjuicio. - La privación de cualquier ganancia lícita, que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación". Esa privación debe ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se haya causado o que necesariamente deba causarse (Ortiz, 2000).

Reparación. - El pago de todos los daños causado al ofendido y a su familia o a un tercero, con violación de un derecho formal, existente y no simplemente posible, si aquellos son actuales y provienen directa o inmediatamente del hecho u omisión de que se trate, o hay certidumbre de que este o aquel los han de causar necesariamente, como consecuencia próxima inevitable (Ortiz, 2000).

Responsabilidad Civil. - Es la obligación, que recae sobre una persona, de reparar el daño que ha causado a otro, sea mediante un bien de la misma naturaleza o por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una indemnización (Ortiz, 2000).

Responsabilidad Objetiva. - Responsabilidad sin culpa, *strict liability*, etc., en la que el daño no se atribuya a un sujeto sin la participación que haya tenido en él, sino según criterios derivados del riesgo por la utilización de sustancias, de máquinas, o por la realización de cualquier actividad potencialmente peligrosa.

III. Método

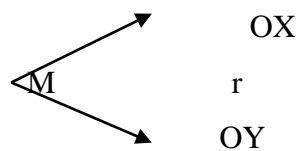
3.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación es descriptiva. El estudio descriptivo busca desarrollar una fiel descripción del fenómeno estudiado a partir de sus características (Hernández et al. 2014). En este estudio, se intenta describir las características del Régimen Normativo de la Responsabilidad civil y el tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito.

Diseño de Investigación.

El diseño de investigación es correlacional pues este estudio implica la recolección de dos o más conjuntos de datos de un grupo de sujetos con la intención de determinar la subsecuente relación entre dos o más conjuntos de datos.

Este tipo de estudio está interesado en la determinación del grado de relación existente entre dos variables de interés en una misma muestra de sujetos. En este caso, se analiza la relación entre la **variable independiente** dada por Régimen Normativo de la Responsabilidad civil y la **variable dependiente** dada por tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito. El diseño correlacional se representa de la siguiente manera:



Donde:

OX: Observación de la Variable Régimen de la Responsabilidad civil.

OY: Observación de la Variable Tratamiento de los accidentes de tránsito.

M: Muestra.

r: Correlación.

3.2. Población y Muestra.

3.2.1. Población

Es un conjunto definido, limitado y accesible del universo que forma el referente para la elección de la muestra. Es el grupo al que se intenta generalizar los resultados.

En este estudio, la población está formada por los trabajadores judiciales del Distrito Judicial de Lima Norte. Entonces, la población está constituida por 120 trabajadores judiciales del Distrito Judicial de Lima Norte.

3.2.2. Muestra

Es una parte o subconjunto de una población normalmente seleccionada de tal modo que ponga de manifiesto las propiedades de la población.

En este estudio la muestra es no probabilística. Teniendo en cuenta que la población tiene un número manejable, no es necesario aplicar una fórmula para obtener una muestra probabilística. Entonces, la muestra está conformada por 120 trabajadores judiciales del Distrito Judicial de Lima Norte.

3.3. Operacionalización de Variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Variable Independiente Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.	Es el conjunto de normas que regulan la obligación de una persona, de reparar el daño que ha causado a otro, sea mediante un bien de la misma naturaleza o por el pago de una indemnización.	Son tres rasgos unitarios, derivados de un análisis, que se postulan para explicar la variabilidad que se observa en la responsabilidad civil: La responsabilidad objetiva, el daño causado y el resarcimiento de daño.	<ul style="list-style-type: none"> - Criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva. - La valoración del daño causado y el monto indemnizatorio. - La eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños. 	<ul style="list-style-type: none"> - el ejercicio de una actividad riesgosa. - el vehículo como bien riesgoso o peligroso. - la obligación de reparar el daño causado - el pago de la reparación a la víctima. - el marco legal del SOAT. - el pago del SOAT, de forma inmediata al accidente de tránsito.

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Variable Dependiente Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito.	Es el tratamiento jurídico de los perjuicios ocasionados a una persona y/o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero y/o peatón.	Son tres rasgos unitarios, derivados de un análisis, que se postulan para explicar la variabilidad que se observa en los accidentes de tránsito: muerte de la víctima, Lesiones graves, lesiones leves	<ul style="list-style-type: none"> - Víctima de Invalidez permanente - Víctima de invalidez temporal. - Muerte de la Víctima. 	<ul style="list-style-type: none"> - El pago razonable de la reparación. - El pago irrisorio de la reparación. - El pago razonable de la reparación. - El pago irrisorio de la reparación. - El pago razonable de la reparación. - El pago irrisorio de la reparación.

3.4. Instrumentos

En este estudio, las técnicas que se utilizan son:

- **Encuesta.** Esta técnica se utiliza con el propósito de obtener información de trabajadores judiciales para que opinen con respecto al Régimen normativo de la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito.

- **Recopilación Documental.** Esta técnica permitirá recopilar el material documental adecuado, acorde con la finalidad de nuestro estudio. Esta recopilación se efectuará principalmente de fuentes primarias.

- **El fichaje,** que permitirá recolectar y organizar información para elaborar el marco teórico y otras partes del trabajo de investigación.

3.5. Procedimientos

En este estudio, los instrumentos que se utilizan son:

- El cuestionario sobre el Régimen Normativo de la Responsabilidad Civil, previamente preparado. La validez del contenido de cada ítem, de todo el instrumento y el nivel de concordancia entre los jueces se mide a través del método de juicio de expertos.

- El cuestionario sobre el Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito., previamente preparado. La validez del contenido de cada ítem, de todo el instrumento y el nivel de concordancia entre los jueces se mide a través del método de juicio de expertos.

- Libros y revistas.

- Fichas textuales, bibliográficas, de resumen, hemerográficas, de comentario, etc.

3.6. Análisis de datos

En el inicio, se realiza la codificación, formulación y llenado de datos. La codificación de las categorías, de ítems, preguntas y categorías de contenido.

En la etapa de procesamiento, se hace uso de las medidas estadísticas de resumen, tanto de centralidad como la media, moda y mediana, así como de dispersión como la desviación estándar, varianza y coeficiente de variación, con la finalidad de medir los niveles de percepción sobre el Régimen normativo de la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito.

Asimismo, se utilizó la prueba de Correlación de Pearson para determinar la relación entre las dos variables. Para encontrar los valores estadísticos requeridos se hará uso del software Excel, SPSS 21.00.

IV. Resultados

En este punto, se presentan los cuadros y gráficos, sobre la aplicación del Cuestionario dirigido a 120 trabajadores judiciales del Distrito Judicial Lima Norte. El cuestionario está referido al tema del Régimen de la Responsabilidad Civil y el tratamiento de los accidentes de tránsito.

4.1. Análisis e interpretación.

Los resultados se muestran en frecuencias y porcentajes, para una fácil comprensión de este estudio

Variable 1. Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.

Dimensión 1: Criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva.

Tabla 1

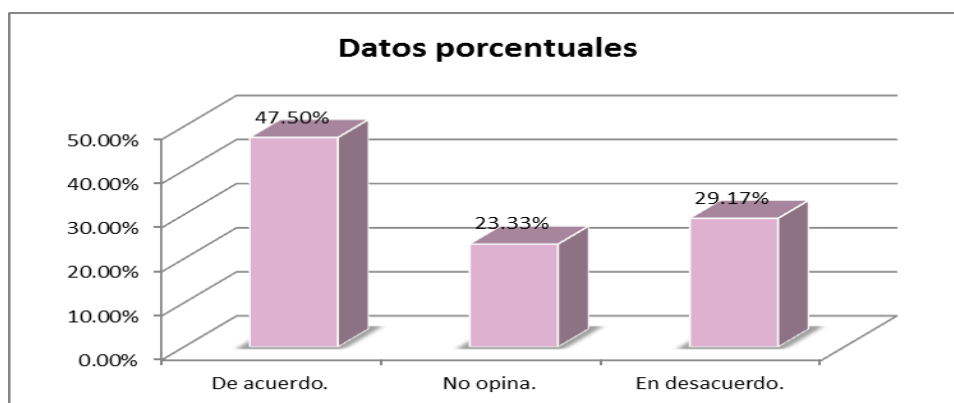
Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad Objetiva se regula de manera adecuada el “ejercicio de una actividad riesgosa.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo.	57	47.50%
No opina.	28	23.33%
En desacuerdo.	35	29.17%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 1

Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad Objetiva se regula de manera adecuada el “ejercicio de una actividad riesgosa.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 47.5% (57) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “mediante la figura de Responsabilidad Objetiva se regula de manera adecuada el ejercicio de una actividad riesgosa”. En tanto, el 23.3% (28) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 29.2% (35) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 2

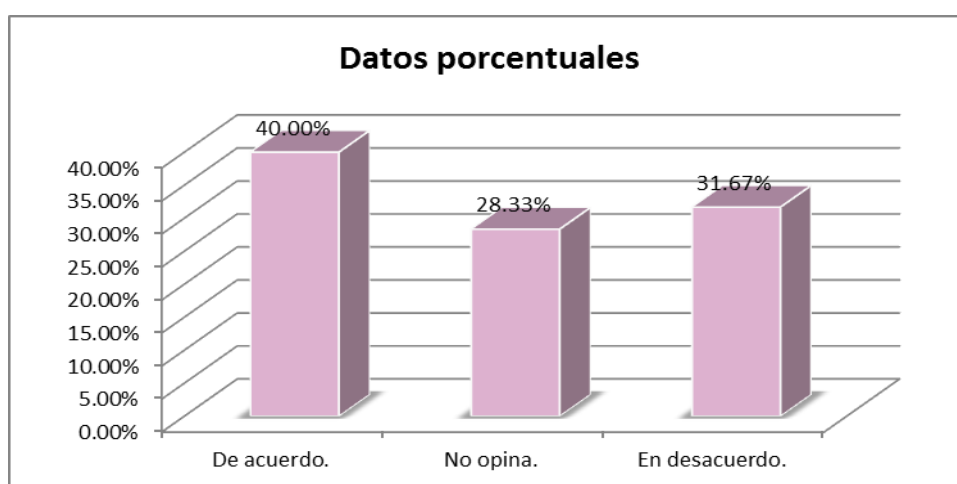
Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se toma en cuenta que el vehículo automotor se constituye como un bien riesgoso o peligroso.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	48	40.00%
No opina	34	28.33%
En desacuerdo.	38	31.67%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 2

Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se toma en cuenta que el vehículo automotor se constituye como un bien riesgoso o peligroso.



Interpretación.

En la tabla, se observa que el 40% (48) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “mediante la figura de Responsabilidad objetiva se toma en cuenta que el vehículo automotor se constituye como un bien riesgoso o peligroso”. En tanto, el 28.3% (34) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 31.7% (38) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 3

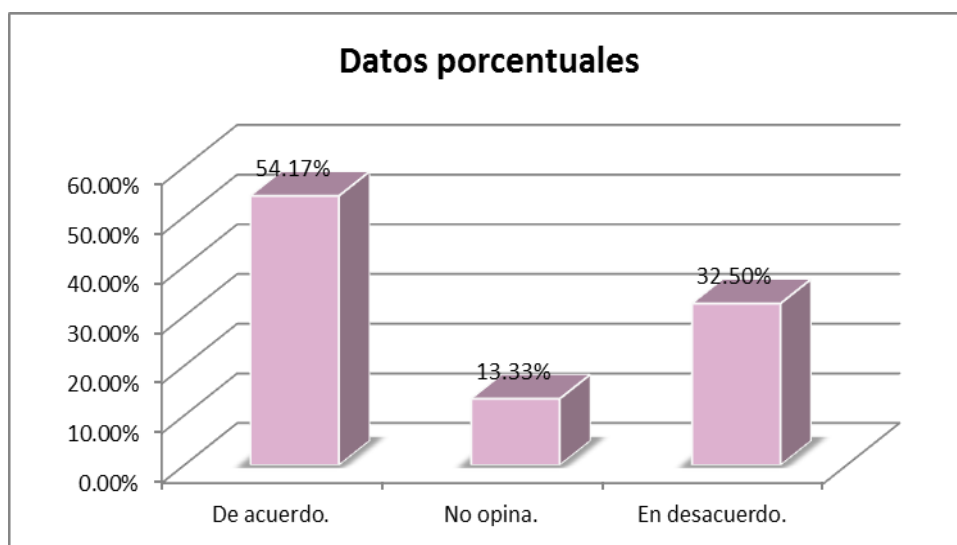
Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se tiene en cuenta que el transporte es considerado una actividad peligrosa.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	65	54.17%
No opina	16	13.33%
En desacuerdo.	39	32.50%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 3

Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se tiene en cuenta que el transporte es considerado una actividad peligrosa.



Interpretación.

En la tabla, se observa que el 54.2% (65) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “mediante la figura de Responsabilidad objetiva se tiene en cuenta que el transporte es considerado una actividad peligrosa”. En tanto, el 13.3% (16) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 32.5% (39) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 4

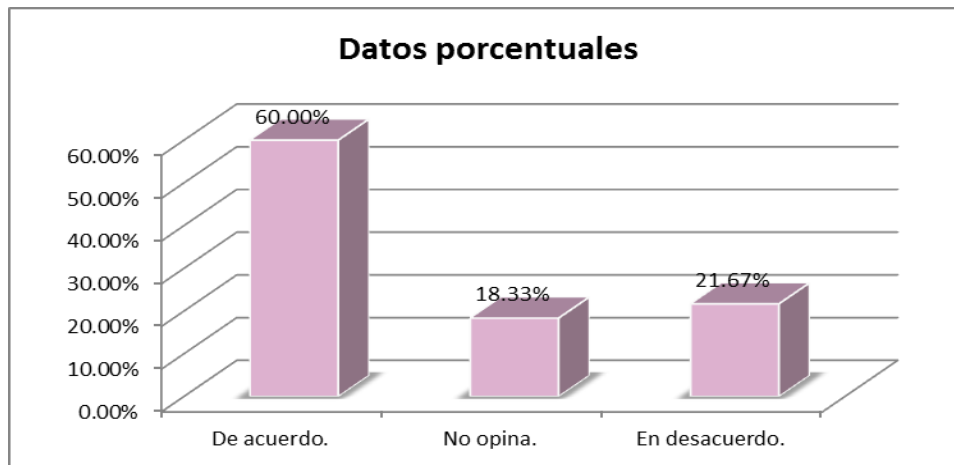
Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de caso fortuito o fuerza mayor.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	72	60.00%
No opina	22	18.33%
En desacuerdo.	26	21.67%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 4

Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de caso fortuito o fuerza mayor.



Interpretación.

En la tabla, se observa que el 60% (72) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de caso fortuito o fuerza mayor”. En tanto, el 18.3% (22) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 21.7% (26) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 5

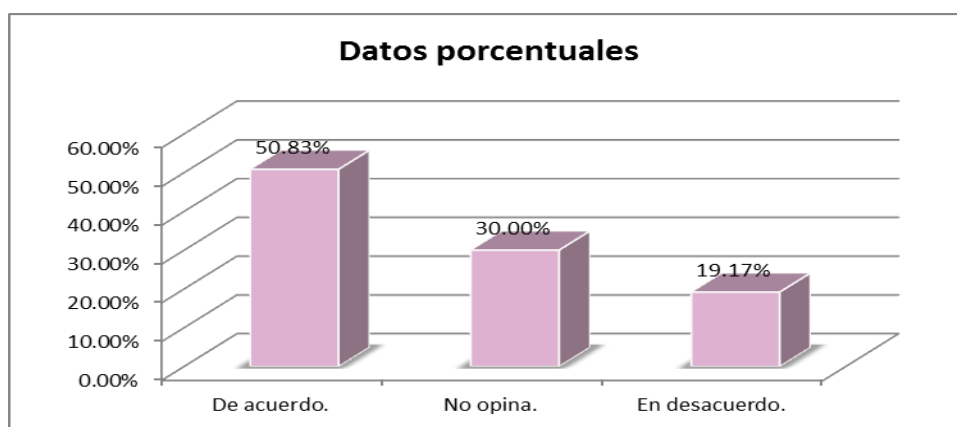
Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de imprudencia de la víctima.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	61	50.83%
No opina	36	30.00%
En desacuerdo.	23	19.17%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 5

Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de imprudencia de la víctima.



Interpretación

En la tabla, se observa que el 50.8% (61) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de imprudencia de la víctima”. En tanto, el 30% (36) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 19.2% (23) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Dimensión 2: La valoración del daño causado y el monto indemnizatorio.

Tabla 6

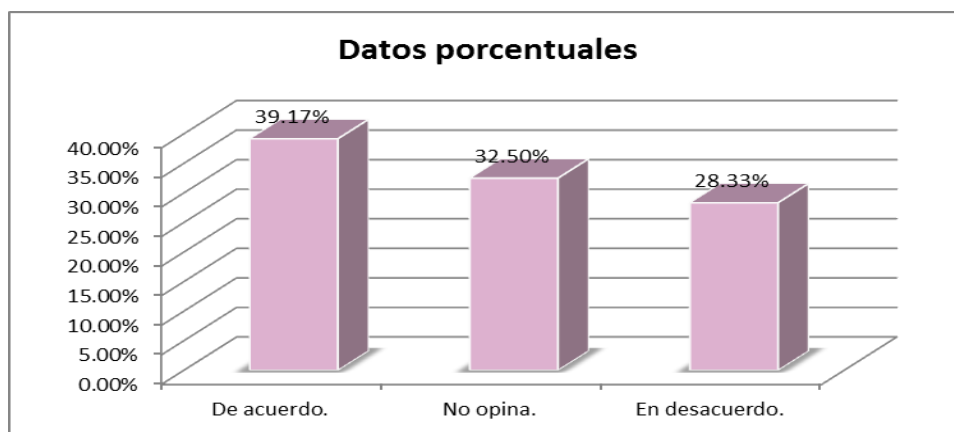
Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada la obligación de reparar el daño causado

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	47	39.17%
No opina	39	32.50%
En desacuerdo.	34	28.33%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 6

Considera Ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada la obligación de reparar el daño causado



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 39.2% (47) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada la obligación de reparar el daño causado”. En tanto, el 32.5% (39) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 28.3% (34) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 7

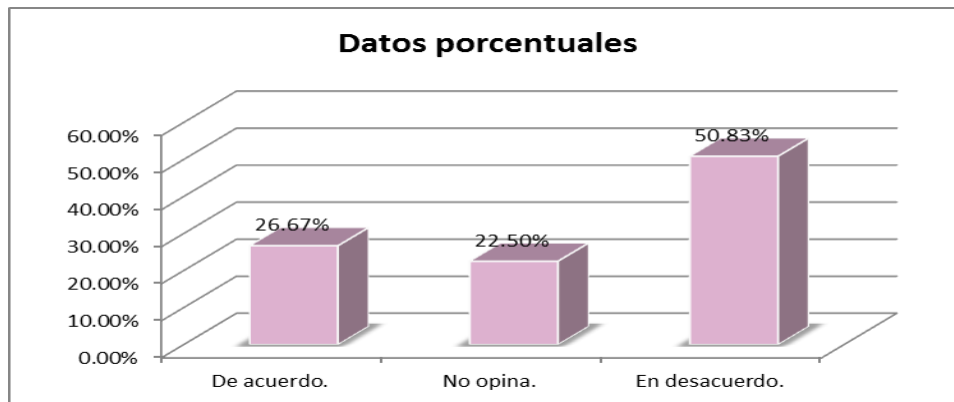
Considera Ud. que los montos indemnizatorios que fijan los jueces en casos de accidentes de tránsito, resarcen de manera proporcional el daño causado.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	32	26.67%
No opina	27	22.50%
En desacuerdo.	61	50.83%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 7

Considera Ud. que los montos indemnizatorios que fijan los jueces en casos de accidentes de tránsito, resarcen de manera proporcional el daño causado.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 26.7% (32) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “los montos indemnizatorios que fijan los jueces en casos de accidentes de tránsito, resarcen de manera proporcional el daño causado”. En tanto, el 22.5% (27) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 50.8% (61) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 8

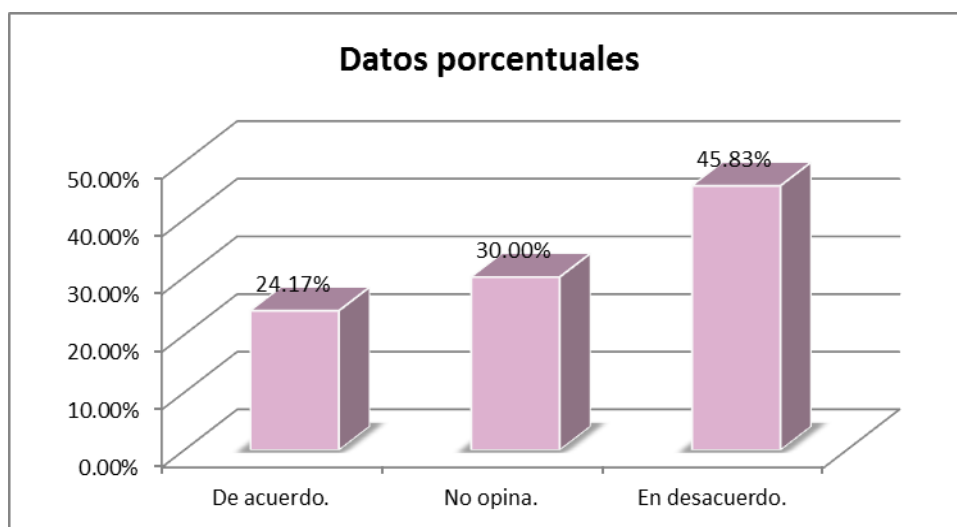
Considera Ud. que en los casos de accidentes de tránsito se cumple con el pago de la reparación a las víctimas.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	29	24.17%
No opina	36	30.00%
En desacuerdo.	55	45.83%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 8

Considera Ud. que en los casos de accidentes de tránsito se cumple con el pago de la reparación a las víctimas



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 24.2% (29) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “en los casos de accidentes de tránsito se cumple con el pago de la reparación a las víctimas”. En tanto, el 30% (36) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 45.8% (55) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 9

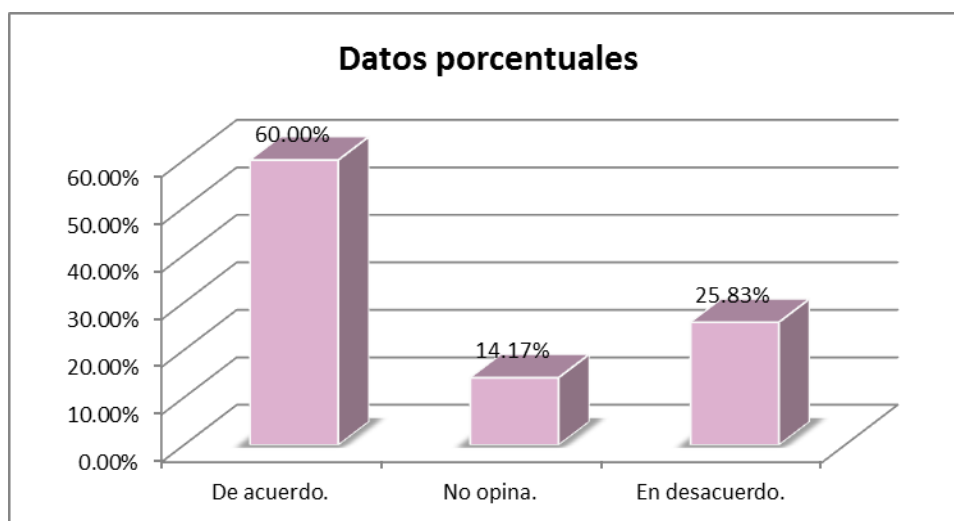
Considera Ud. que el pago de la reparación de manera solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo involucrado, es adecuado.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	72	60.00%
No opina	17	14.17%
En desacuerdo.	31	25.83%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 9

Considera Ud. que el pago de la reparación de manera solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo involucrado, es adecuado.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 60% (72) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “el pago de la reparación de manera solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo involucrado, es adecuado”. En tanto, el 14.2% (17) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 25.8% (31) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 10

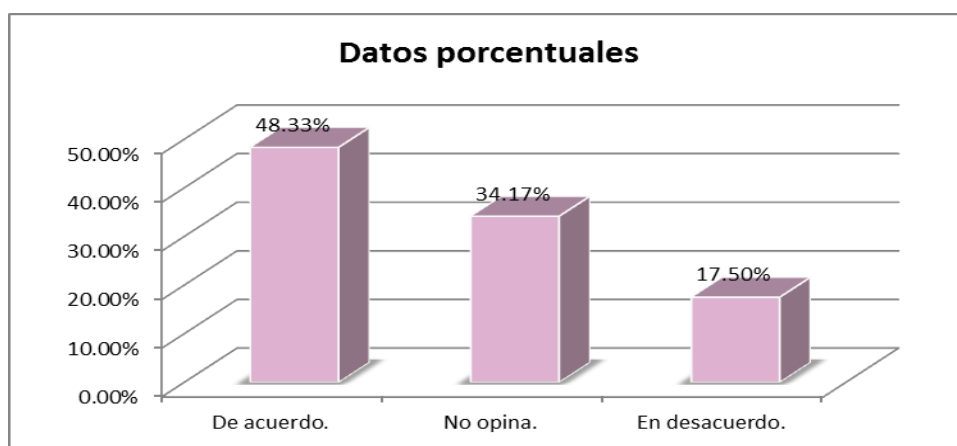
Considera Ud. que la inexistencia de una tabla de montos indemnizatorios, afecta en la determinación del monto indemnizatorio por el daño causado.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	58	48.33%
No opina	41	34.17%
En desacuerdo.	21	17.50%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 10

Considera Ud. que la inexistencia de una tabla de montos indemnizatorios, afecta en la determinación del monto indemnizatorio por el daño causado.



Interpretación.

En la tabla, se observa que el 48.3% (58) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “la inexistencia de una tabla de montos indemnizatorios, afecta en la determinación del monto indemnizatorio por el daño causado”. En tanto, el 34.2% (41) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 17.5% (21) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Dimensión 3: La eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños.

Tabla 11

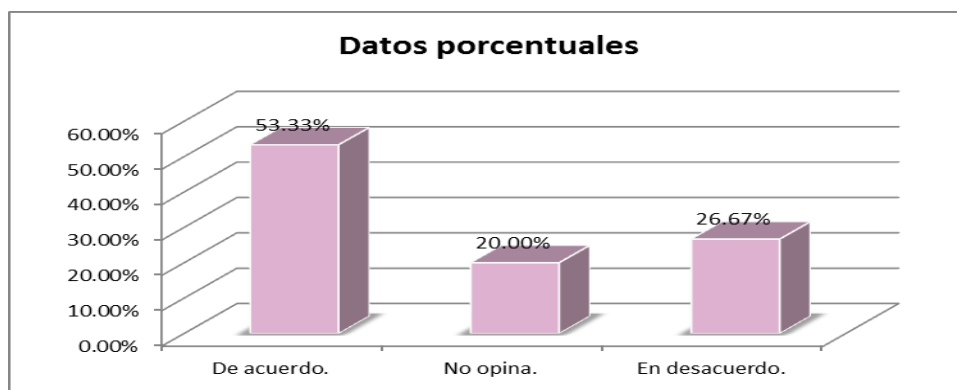
Considera Ud. que el marco legal del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es adecuado

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	64	53.33%
No opina	24	20.00%
En desacuerdo.	32	26.67%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 11

Considera Ud. que el marco legal del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es adecuado



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 53.3% (64) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “el marco legal del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es adecuado”. En tanto, el 20% (24) de trabajadores judiciales no opina. Por último, el 26.7% (32) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 12

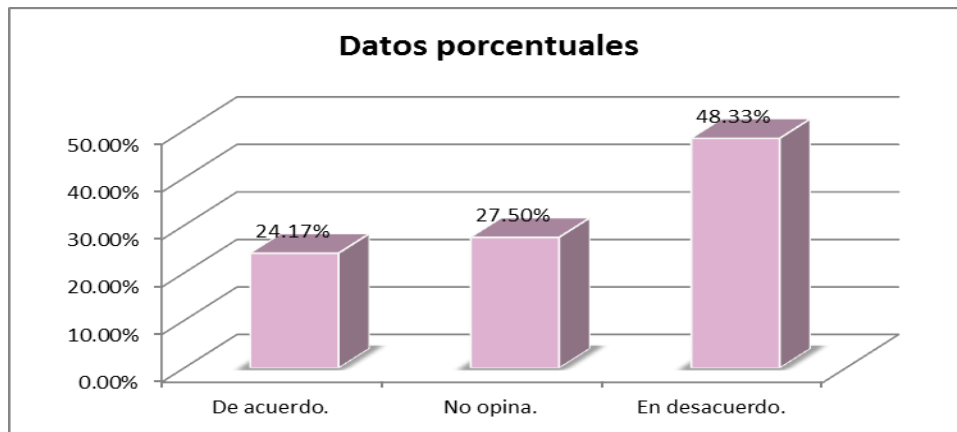
Considera Ud. que se cumple el pago del SOAT, de forma inmediata a la ocurrencia del accidente de tránsito.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	29	24.17%
No opina	33	27.50%
En desacuerdo.	58	48.33%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 12

Considera Ud. que se cumple el pago del SOAT, de forma inmediata a la ocurrencia del accidente de tránsito.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 24.2% (29) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “se cumple el pago del SOAT, de forma inmediata a la ocurrencia del accidente de tránsito”. En tanto, el 27.5% (33) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 48.3% (58) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 13

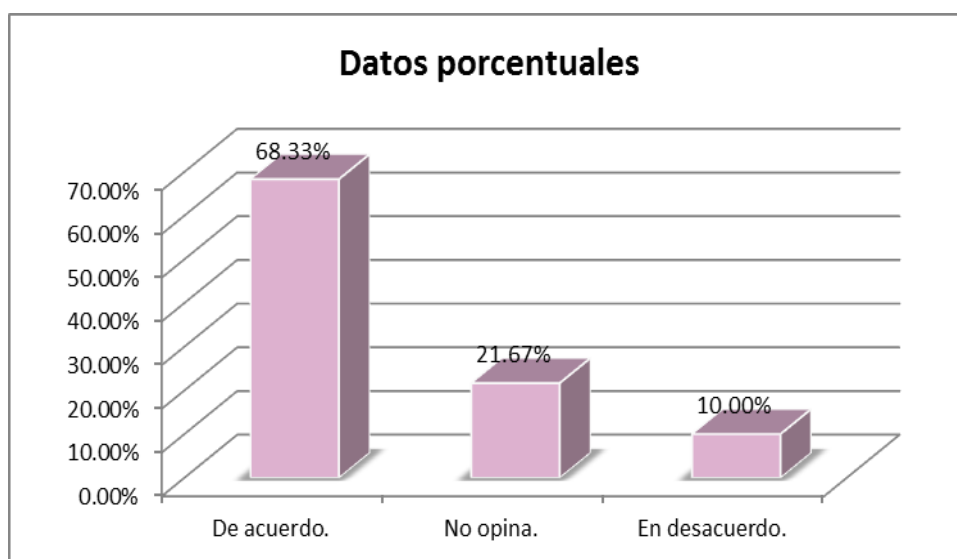
Considera Ud. que la forma de pago del SOAT a las víctimas, que solo requiere la demostración de la existencia del accidente, es adecuada.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	82	68.33%
No opina	26	21.67%
En desacuerdo.	12	10.00%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 13

Considera Ud. que la forma de pago del SOAT a las víctimas, que solo requiere la demostración de la existencia del accidente, es adecuada.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 68.3% (82) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “la forma de pago del SOAT a las víctimas, que solo requiere la demostración de la existencia del accidente, es adecuada”. En tanto, el 21.7% (26) de trabajadores judiciales No opina. por último, el 10% (12) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 14

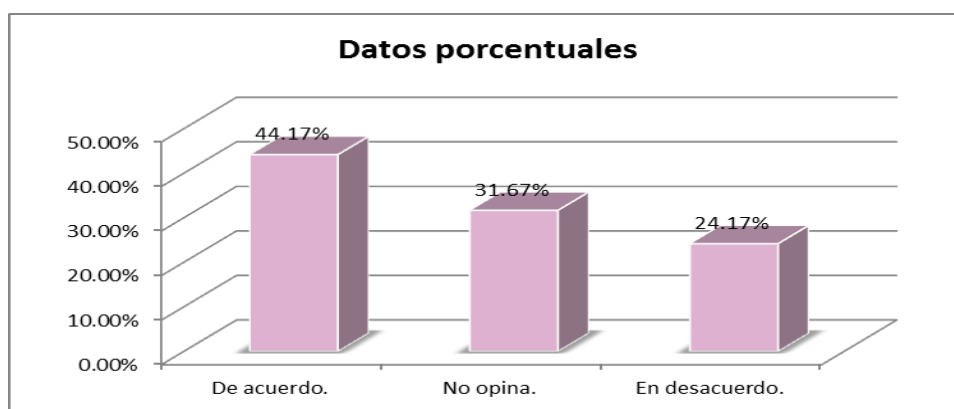
Considera Ud. que el derecho que tienen las víctimas de poder recurrir a un proceso judicial para exigir los daño no cubiertos por el SOAT, es adecuado.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	53	44.17%
No opina	38	31.67%
En desacuerdo.	29	24.17%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 14

Considera Ud. que el derecho que tienen las víctimas de poder recurrir a un proceso judicial para exigir los daño no cubiertos por el SOAT, es adecuado.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 44.2% (53) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “el derecho que tienen las víctimas de poder recurrir a un proceso judicial para exigir los daño no cubiertos por el SOAT, es adecuado”. En tanto, el 31.7% (38) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 24.2% (29) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 15

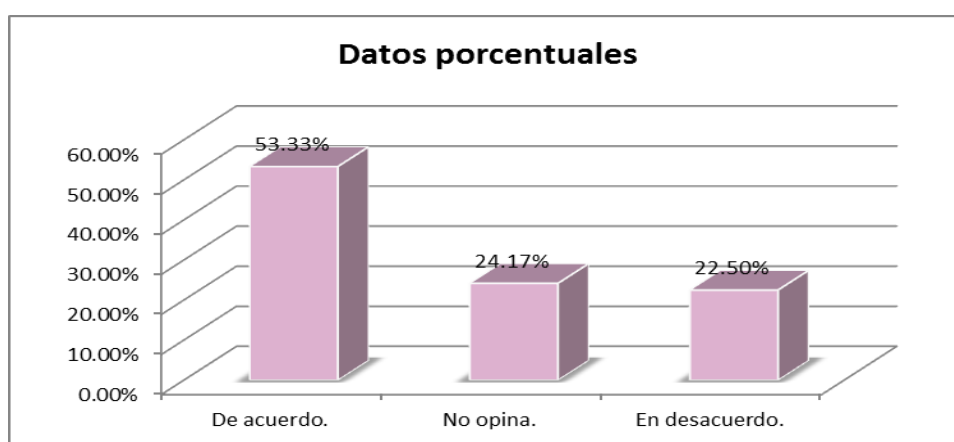
Considera Ud. que el Seguro Obligatorio debería acoger la indemnización por daños personales causados con topes razonables y no irrisorios.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	64	53.33%
No opina	29	24.17%
En desacuerdo.	27	22.50%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 15

Considera Ud. que el Seguro Obligatorio debería acoger la indemnización por daños personales causados con topes razonables y no irrisorios.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 53.3% (64) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “el Seguro Obligatorio debería acoger la indemnización por daños personales causados con topes razonables y no irrisorios”. En tanto, el 24.2% (29) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 22.5% (27) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Variable 2. Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito.

Tabla 16

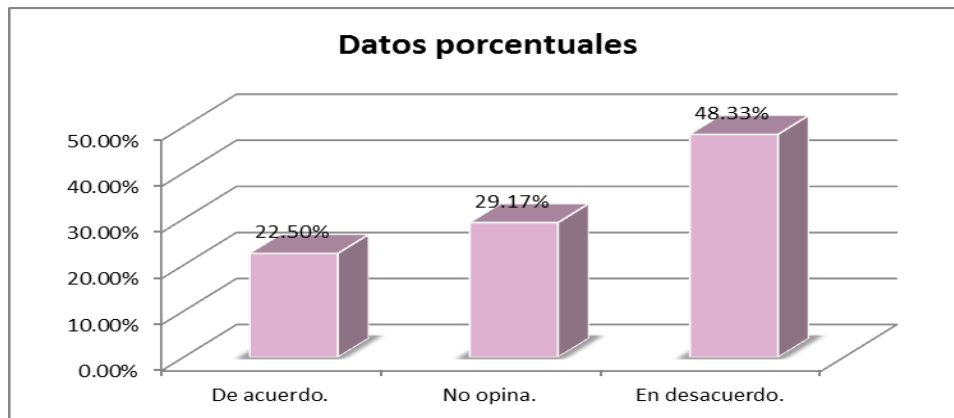
Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable al afectado cuando existe la muerte de la víctima.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	27	22.50%
No opina	35	29.17%
En desacuerdo.	58	48.33%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 16

Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable al afectado cuando existe la muerte de la víctima.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 22.5% (27) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable al afectado cuando existe la muerte de la víctima”. En tanto, el 29.2% (35) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 48.3% (58) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 17

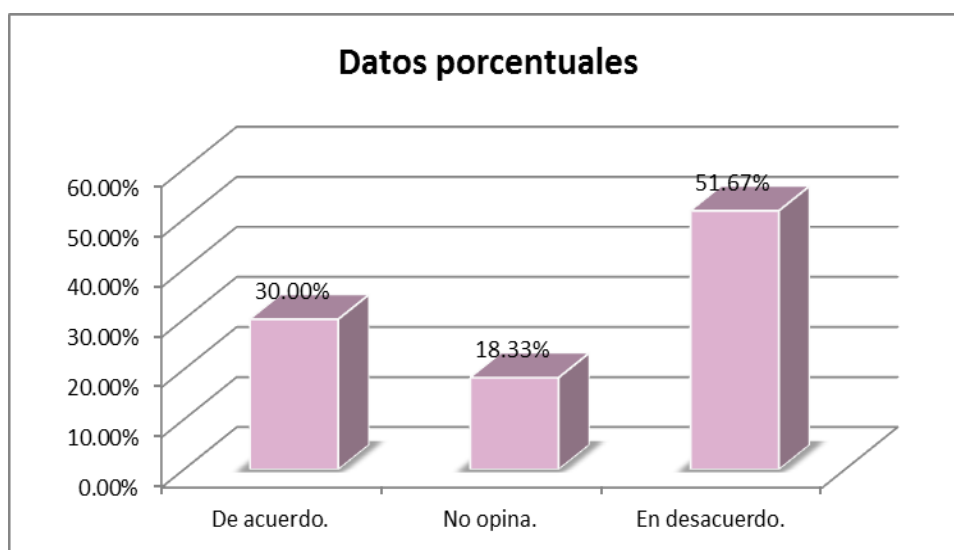
Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez permanente de la víctima.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	36	30.00%
No opina	22	18.33%
En desacuerdo.	62	51.67%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 17

Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez permanente de la víctima.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 30% (36) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez permanente de la víctima”. En tanto, el 18.3% (22) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 51.7% (62) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 18

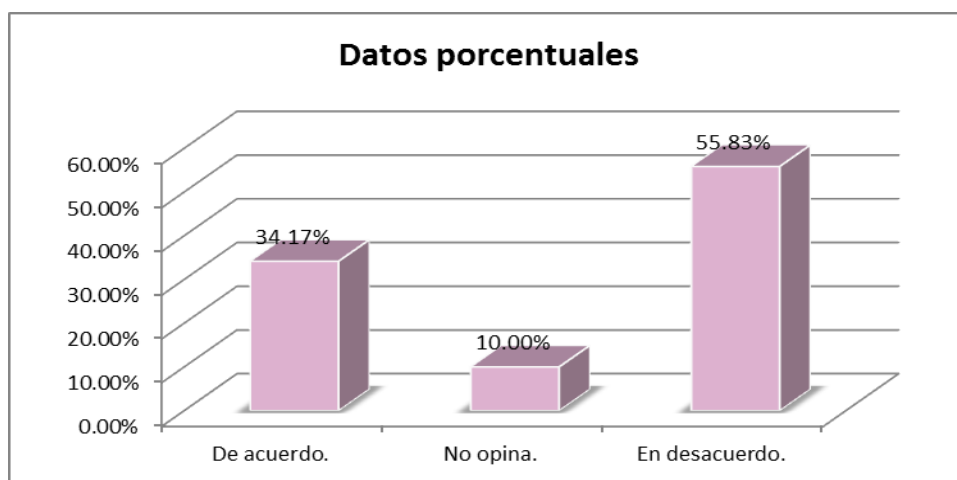
Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez temporal de la víctima.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	41	34.17%
No opina	12	10.00%
En desacuerdo.	67	55.83%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 18

Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez temporal de la víctima.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 34.2% (41) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez temporal de la víctima”. En tanto, el 10% (12) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 55.8% (67) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 19

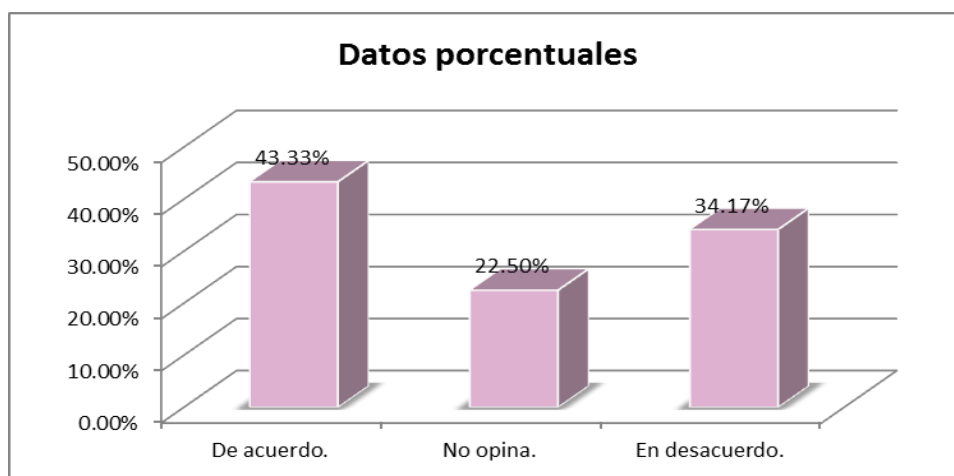
Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable por los gastos médicos de la víctima.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	52	43.33%
No opina	27	22.50%
En desacuerdo.	41	34.17%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 19

Considera Ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable por los gastos médicos de la víctima.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 43.3% (52) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable por los gastos médicos de la víctima”. En tanto, el 22.5% (27) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 34.2% (41) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

Tabla 20

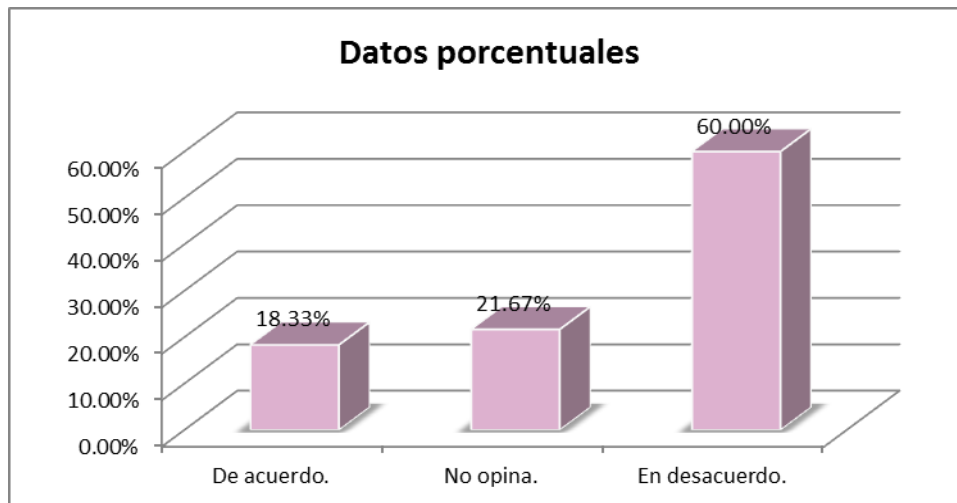
Considera Ud. que la legislación civil sobre la responsabilidad civil por accidentes de tránsito protege a las víctimas de manera adecuada.

	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	22	18.33%
No opina	26	21.67%
En desacuerdo.	72	60.00%
Total	120	100%

Fuente: adaptación propia 2021

Figura 20

Considera Ud. que la legislación civil sobre la responsabilidad civil por accidentes de tránsito protege a las víctimas de manera adecuada.



Fuente: adaptación propia 2021

Interpretación.

En la tabla, se observa que el 18.3% (22) de trabajadores judiciales señalan que está de acuerdo con que “la legislación civil sobre la responsabilidad civil por accidentes de tránsito protege a las víctimas de manera adecuada”. En tanto, el 21.7% (26) de trabajadores judiciales no opina. por último, el 60% (72) de trabajadores judiciales está en desacuerdo.

4.2. Contratación de hipótesis.

4.2.1. Hipótesis principal.

H_i: El régimen normativo de responsabilidad civil incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

H_o: El régimen normativo de responsabilidad civil NO incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

Para establecer la relación entre variables o dimensiones, se ha hecho uso del coeficiente de Correlación de Pearson, el mismo que mide relaciones lineales de dos variables en el presente trabajo de investigación.

Tabla 21

Hipótesis principal - Correlaciones

		X: Régimen normativo de responsabilidad civil	de	Y: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito
X: Régimen normativo de responsabilidad civil	Correlación de Pearson.	1		0.851
	Sig. (bilateral)			0.000 (**)
	N	120		120
Y: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito	Correlación de Pearson.	0.851		1
	Sig. (bilateral)	0.000 (**)		
	N	120		120

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Los datos obtenidos muestran una relación estadísticamente significativa de **r = 0.851** (donde **p: < de 0,01**) y a una probabilidad de certeza del 99%, que confirma una relación

entre el Régimen normativo de responsabilidad civil con el Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito, considerando la opinión de los trabajadores judiciales del Distrito Judicial de Lima Norte.

Se obtiene un valor $r = 0.851$ y un valor $p = 0.000$ la misma que se halla dentro del valor permitido (0.01) por lo que se acepta la hipótesis afirmativa y se rechaza la hipótesis nula en el sentido siguiente: “El régimen normativo de responsabilidad civil incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.”

4.2.2 Hipótesis específicas.

Hipótesis específica N° 01:

H₁: Los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva inciden de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

H₀: Los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva NO inciden de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

Tabla 22*Hipótesis específica 1 - Correlaciones*

		X1: Criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva	Y: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito
X1: Criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva	Correlación de Pearson	1	0.693
	Sig. (bilateral)		0.000(**)
	N	120	120
Y: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito	Correlación de Pearson	0.693	1
	Sig. (bilateral)	0.000(**)	
	N	120	120

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Los datos obtenidos en la investigación muestran una relación estadísticamente significativa de $r = 0.693$ y $p = 0.000$ (**donde $p < de 0,01$**) y a una probabilidad de certeza del 99%, por lo que se acepta la hipótesis afirmativa y se rechaza la hipótesis nula en el sentido siguiente: “Los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva inciden de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.”

Hipótesis específica N° 02:

H₂: La valoración del daño causado y el monto indemnizatorio final incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

H₀: La valoración del daño causado y el monto indemnizatorio final NO incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

Tabla 23*Hipótesis específica 2. Correlaciones*

		X2: el monto de los accidentes de indemnizatorio final		Y: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito	
X2: el monto indemnizatorio final	Correlación de Pearson	de	1	0.827	0.001 (**)
	Sig. (bilateral)				
	N		120	120	
Y: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito	Correlación de Pearson	de	0.827	1	
	Sig. (bilateral)		0.001 (**)		
	N		120	120	

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Los datos obtenidos en la investigación muestran una relación estadísticamente significativa de $r = 0.827$ y $p = 0.001$ (**donde $p < 0,01$**) y a una probabilidad de certeza del 99%, por lo que se acepta la hipótesis afirmativa y se rechaza la hipótesis nula en el sentido siguiente: “La valoración del daño causado y el monto indemnizatorio final incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.”

Hipótesis específica N° 03:

H₃: La eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

H₀: La eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños NO incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.

Tabla 24*Hipótesis específica 3 Correlaciones*

		X3: Eficacia de las pólizas de seguro	Y: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito
X3: Eficacia de las pólizas de seguro	Correlación de Pearson	1	0.742
	Sig. (bilateral)		0.001 (**)
	N	120	120
Y: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito	Correlación de Pearson	0.742	1
	Sig. (bilateral)	0.001 (**)	
	N	120	120

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Los datos obtenidos en la investigación muestran una relación estadísticamente significativa de $r = 0.742$ y $p = 0.001$ (donde $p < 0,01$) y a una probabilidad de certeza del 99%, por lo que se acepta la hipótesis afirmativa y se rechaza la hipótesis nula en el sentido siguiente: “La eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.”

4.3. Sentencias sobre Responsabilidad Civil derivado de accidentes de Tránsito.

1. Expediente: 01194-2012

a. **Delito:** Homicidio Culposo.

b. **Hechos:** Se inculpa al acusado haber ocasionado la muerte del agraviado, se suscitó un accidente de tránsito a la altura del kilómetro 1389 del Distrito de Acora, impacto por la parte posterior al vehículo y causando la muerte. En el auto de apertura de instrucción, se comprendió como tercero civilmente responsable a la propietaria del vehículo. Así, están acreditadas tanto la comisión, como la responsabilidad del delito, siendo el factor predominante para la realización del evento la inapropiada conducta ya que impacto por la parte posterior al vehículo, que se encontraba estacionado ocupando prácticamente todo el carril y en sentido contrario venía un vehículo con luz alta lo que no permitió al conductor visualizar esta unidad que se encontraba sin señalización. Se debe tener en cuenta, que, en su condición de chofer profesional, se encontraba en la obligación de observar el deber de cuidado que le exigían las circunstancias, de lo que resulta que ha actuado negligentemente al no prever el resultado causado ni tomado las medidas necesarias para evitar la situación.

c. **Pena:** Se fija en tres años de pena privativa de libertad, suspendida en su ejecución por el periodo de dos años, sujeto a las reglas de conducta.

d. **Reparación Civil:** Se fijó en veinte mil Nuevos Soles, en forma solidaria con el tercero civilmente responsable.

2. Expediente: 01324-2011

a. **Delito:** Lesiones Culposas Graves

b. **Hechos:** Se inculpa al acusado haber ocasionado el accidente de tránsito, en el lugar denominado Cusipata por las condiciones climatológicas de la zona como es la lluvia, no tomo las previsiones del caso ya que por la excesiva velocidad con la que conducía y por

exceso de confianza, resultado de eso fue el recostado de la unidad vehicular en una curva, ocasionando así varias personas lesionadas y con mayor gravedad la agraviada. En el auto de apertura de instrucción, se comprendió como tercero civilmente responsable a la empresa de Transporte Virgen de Copacabana. Así, están acreditadas tanto la comisión, como la responsabilidad del delito, siendo el factor predominante para la realización del evento la inapropiada conducta, pues si bien la velocidad permitida en vías nacionales es de 90 kilómetros, el conductor debe tomar las previsiones que el caso amerita para evitar accidentes de tránsito, es así que ha quedado establecido que por donde ocurrió el accidente estaba lloviendo inclusive había granizado y el sentenciado al tomar la curva por las condiciones climatológicas y lugar debía haber manejado a una velocidad prudente que le permita el control del vehículo. Se debe tener en cuenta, que, en su condición de chofer profesional, se encontraba en la obligación de observar el deber de cuidado que le exigían las circunstancias, de lo que resulta que ha actuado negligentemente al no prever el resultado causado ni tomado las medidas necesarias para evitar la situación.

c. **Pena:** Se fija en Cuatro años de pena privativa de libertad, suspendida en su ejecución por el plazo de tres años, debiendo cumplir las reglas de conducta.

d. **Reparación Civil:** Se fijó en trescientos mil Nuevos Soles, en forma solidaria con el tercero civilmente responsable.

3. Expediente: 2008-00230-15-1308-SP-PE-1.

a. **Delito:** Homicidio Culposo

b. **Hechos:** La Sentencia de primera instancia es apelada por el Ministerio Público, mediante la cual se decide absolver al acusado al no haberse determinado que el factor predominante para la realización del evento –velocidad no razonable- para el lugar y momento sea por la inobservancia de las reglas de la profesión u ocupación del procesado, al

no existir material probatorio al respecto, puesto que a la sola versión de una testigo no se puede condenar a una persona. La Sala estima que no se advierte que exista alguno de los supuestos de eximente de responsabilidad, puesto que es un hecho cierto que se encuentra debidamente acreditado al no haber sido cuestionado la versión de la testigo con respecto a que el vehículo que conducía el acusado, antes de sobrepasar al camión, se encontraba detenido recogiendo pasajeros, hecho que habría dado lugar para que la menor pudiera cruzar, circunstancia en que el acusado intenta pasar al camión sin tomar las medidas de precaución que el caso requería. Prueba actuada, que si bien no es suficiente para establecer responsabilidad penal del acusado, sí es suficiente para establecer sin duda alguna su responsabilidad civil solidaria con el propietario del vehículo. Teniendo en cuenta que la víctima era una adolescente de 13 años de edad, cuyo fallecimiento necesariamente ha ocasionado una pérdida irremediable e incuantificable para los familiares directos, el monto peticionado por el Ministerio Público resulta insignificante. Sin embargo, el Tribunal se ve impedido de señalar una suma mayor a lo peticionado por el Ministerio Público, que ha actuado en representación de la madre, al no haberse constituido ésta en actor civil.

c. Pena: Se Confirma la sentencia que absuelve al acusado.

d. Reparación civil: Revoca el extremo de la sentencia absolutoria que no fija reparación civil, reformándola, se fija en la suma de doce mil nuevos soles que deberán pagar en forma solidaria el sentenciado y el tercero civilmente responsable.

4. Expediente: 2008-00386-15-1308-SP-PE-1.

a. **Delito:** Lesión Dolosa y Culposa

b. **Hechos:** Se imputa al acusado que, conduciendo un ómnibus de pasajeros desplazándose a una velocidad no razonable ni prudente e inobservando las reglas de tránsito, perdió el control del vehículo, despistándose de la calzada para posteriormente volcarse sobre

la berma, ocasionando serias lesiones a varios pasajeros. La apelación es presentada por la defensa técnica del acusado. La defensa técnica de la parte recurrente interpone el recurso de apelación señalando que no se habría probado la imputación realizada por el Fiscal porque el mismo perito ha señalado que la velocidad no excedía de 80 u 85 Kms. por hora, que está permitido en el lugar del accidente.

c. **Pena:** Se declara Infundado el pedido de revocatoria de la sentencia recurrida, en consecuencia, Confirmada la sentencia que falla condenando al actor a cuatro años de pena privativa de libertad efectiva. Se revoca la sentencia condenatoria en el extremo que impone pena privativa de la libertad efectiva, reformándola, se le impone la misma cantidad de pena con el carácter de suspendida, por el período de tres años, con las reglas de conducta.

d. **Reparación civil:** Se confirma el monto de quinientos nuevos soles a favor de cada uno de los agraviados.

5. Expediente: 2008-00203-15-1308-SP-PE-1.

a. **Delito:** Homicidio Culposo

b. **Hechos:** Se apela la sentencia que condenó al acusado a cuatro años de pena privativa de la libertad efectiva y al pago de una reparación civil por la suma de veinte mil nuevos soles, para cada uno de los dos agraviados occisos, cinco mil nuevos soles para el tercer agraviado que sufrió lesiones y quinientos nuevos soles a favor del estado, imponiéndole asimismo quinientos días multa a razón del 25 por ciento del haber diario, esto es S/. 4.5 Nuevos Soles. Se imputa al acusado que conduciendo en estado de ebriedad un camión de su propiedad, dentro del cual viajaban como pasajeros los dos occisos, invadió el carril contrario colisionando con un mototaxi resultando con graves lesiones su conductor, En lugar de auxiliar a las víctimas, el acusado las dejó abandonadas dándose a la fuga a bordo del camión, debiendo añadirse que carecía de licencia de conducir y de SOAT. El Fiscal solicita se incremente la pena privativa de libertad de cuatro a ocho años.

c. Pena: Se declara Infundada la apelación interpuesta por la defensa técnica del acusado, Confirmada la sentencia. Fundada la apelación interpuesta por el Fiscal en el extremo del quantum de la pena. Revocada la Sentencia en el extremo que impone cuatro años de pena privativa de la libertad efectiva y Reformándola se le impone cinco años de pena privativa de libertad efectiva.

d. Reparación Civil: Se confirma la reparación dispuesta en la sentencia de primera instancia.

V. Discusión de resultados

Conforme se demuestra en los resultados de la prueba de hipótesis, existe una relación significativa entre el Régimen normativo de responsabilidad civil y tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito, conforme a la opinión de los trabajadores judiciales. De otro lado, la muestra de jurisprudencia está constituida por 5 expedientes sobre responsabilidad civil por accidentes de tránsito. Las sentencias fueron recaídas en los siguientes expedientes: Exp. 01194-2012; Exp. 01324-2011, Exp. 2008-00230-15-1308-SP-PE-1; Exp.200800386151308-SP-PE-1; y, Expediente: 2008-00203-15-1308-SP-PE-1.

De la revisión de las sentencias, se puede observar la dificultad que tienen los jueces en la determinación del monto indemnizatorio por daño a la persona en un caso concreto, radica en que este daño no es cuantificable en una suma de dinero, debido a su carácter inconmensurable. Es por esta característica intrínseca y común a todos los bienes que no tienen un mercado asignado, unido a la necesidad de indemnizar en dinero (bien líquido y fungible por excelencia), que nos encontramos frente a una encrucijada jurídica de proporciones, consistente en la imposibilidad estructural de relacionar un daño incuantificable con una suma de dinero. Dicho obstáculo es del todo conocido por la jurisprudencia, y muchas veces lo han expresado en el carácter “subjetivo” del daño a la persona, para posteriormente señalar uno o más argumentos para justificar cierto monto, su reducción o aumento.

Para cuantificar y sintetizar las soluciones otorgadas por nuestros juzgados a dicha problemática, se extrajeron de la jurisprudencia todos los enunciados, entendiéndose por éstos las frases y oraciones dirigidas a justificar cierto monto como indemnización al daño a la persona, tales como: daño, particularidades de las partes, hechos y conducta del agente. Posteriormente, de la cantidad de proposiciones reunidas, pudimos distinguir ciertos

lineamientos relativamente claros, lo cual permitió clasificar esta masa de enunciados en los 4 criterios mencionados.

El criterio “Daño” aglutina a todas las proposiciones que aluden al perjuicio generado a la víctima, como la gravedad de las lesiones o la intensidad del dolor; el criterio “Conducta del agente” contiene a todos los argumentos que justifican el monto en la negligencia o dolo del autor.

El criterio “particularidades de las partes” considera el contexto particular de las personas involucradas, presenta la peculiaridad de generar problemas y distorsiones en el elemento de previsibilidad de la responsabilidad civil. Lo anterior debido a que dichas circunstancias no pueden ser razonablemente anticipadas por un buen padre de familia, estándar de cuidado ampliamente aceptado como el exigible en materia extracontractual. Es así como, por ejemplo, un conductor promedio no puede anticipar que dentro del automóvil con el cual colisiona va un menor de edad en el asiento trasero, un trabajador poco calificado y sin seguro o especialmente sensible y vulnerable. Es así como los jueces, sin señalar en fallo alguno que están realizando un juicio de imputación objetiva de daños incrementados o disminuidos por particularidades de las partes, aumentan o rebajan el monto de la indemnización. Lo anterior significa sólo una cosa, y es que en estos casos nuestros Tribunales privilegian una indemnización más acorde con la situación real de las partes que la seguridad jurídica.

Sin embargo, una misma sentencia puede contener en sus considerandos, o incluso en su parte resolutive, frases alusivas a más de un criterio. De hecho, muchos fallos utilizaron enunciados referidos al “Daño” que sufrió la víctima, a los “Hechos” de la causa y a las “Particularidades” de las partes. Es por esta razón que un mismo fallo puede estar clasificado en dos, tres o cuatro de los criterios expuestos.

Ahora bien, conviene recordar que el carácter distintivo del accidente de tránsito derivado de su magnitud y de condición de imprevisible, resultado de la masificación de la sociedad moderna, exige no solamente una conceptualización acorde a ello, sino una solución realmente sistémica en la práctica.

Así, la teoría de la responsabilidad objetiva permite lograr el ideal de justicia de que cualquier daño que se cause a una persona sea indemnizado, pero presenta alguna dificultad que obedece sobre todo al hecho de que el deber de resarcir se hace recaer en una sola persona. Los inconvenientes son de dos tipos. En primer lugar, se encuentra el hecho de que el responsable no es, desde algún punto de vista, más que un partícipe dentro del conjunto de causas que presenta la vida social como determinante del daño. Por otra parte, se encuentra el hecho de que, al personalizarse el deber de indemnizar, su efectivo cumplimiento depende de la solvencia del deudor.

En nuestra legislación, la responsabilidad extracontractual es vista como un problema que involucra exclusivamente al causante y a la víctima. Si bien no se analiza dentro de la responsabilidad por riesgo la culpabilidad de las partes intervinientes, encontramos sin embargo el análisis del comportamiento de las partes y, adicionalmente, la presencia de un mecanismo correctivo como es la consideración de “la imprudencia” de quien padece el daño recogido en el Artículo 1973°. Siguiendo el razonamiento del articulado del Código Civil, debemos resolver cada caso tomando en consideración la conducta de cada una de las partes. Cada accidente es una “isla” con sus propios costos los mismos que deben ser divididos entre un causante y una víctima.

Nuestro sistema de responsabilidad civil ha sido diseñado para operar sobre la base de decisiones tomadas, caso por caso luego del accidente, por una autoridad judicial con la colaboración de abogados. Todo juicio de responsabilidad en nuestro modelo requiere: la evaluación de la conducta tanto de la víctima como del presunto responsable -en algunos

casos sólo la del primero: responsabilidad objetiva-, el análisis de las circunstancias que rodearon a la producción del accidente, la valoración de los daños y la determinación del monto de la indemnización; todo ello realizado caso por caso. Se trata de un sistema costoso, en términos de inversión de recursos (privados y públicos) necesarios para su puesta en operación.

Los problemas derivados del diseño del sistema también repercuten en la determinación del monto indemnizatorio. “En nuestro sistema de responsabilidad civil, la determinación del monto de la indemnización que en cada caso concreto corresponde a la víctima, ha sido encargada al juez o Tribunal que conoce del caso en particular; si bien a nivel normativo se señala ciertos ‘criterios orientadores’, la tarea de determinación del monto indemnizatorio ha sido encomendada básicamente al ‘prudente arbitrio del juez’. De allí a la arbitrariedad hay sólo un paso (...) Distinta, muy distinta sería la situación si por ejemplo la indemnización se determinara anteladamente para una multiplicidad de casos concretos - ‘indemnizaciones tasadas’-, reduciendo en este aspecto la tarea del juez o de cualquier otro administrador a la de un simple liquidador.

En síntesis, el esquema causante-víctima va más allá de la simple incoherencia lógica en relación al carácter eminentemente social de los accidentes. Es posible resumir los problemas que ello ocasiona: demora de los procesos, consecuente aumento de los costos secundarios, arbitrariedad de los montos indemnizatorios, costo de oportunidad de los recursos invertidos, etc.

VI. Conclusiones

- 6.1.** La responsabilidad objetiva es la que prescinde de cualquier elemento subjetivo del agente que causó el daño, tales como: circunstancias psicológicas, económicas o externas de cualquier índole, no tienen influencia para efectos de la responsabilidad civil. Al probarse el vínculo causal entre el agente y el daño, se produce la responsabilidad, así, simplemente se procura equilibrar los patrimonios de la víctima y el agente responsable. En cambio, la responsabilidad por riesgo trata de prescindir de la idea de culpa, pero acude al correctivo del riesgo creado o del riesgo provecho, lo que en cierta forma es una negación de la responsabilidad objetiva. La responsabilidad por riesgo y la responsabilidad objetiva sólo tienen en común el hecho de prescindir de la idea de culpa como fundamento filosófico de la responsabilidad.
- 6.2.** La responsabilidad por riesgo considera que aquel que se beneficia de una situación debe también soportar las cargas de la misma (*ubi commodum ibi et incommodum*), en particular, aquella persona que crea dentro de la vida social y en su propio beneficio una situación de riesgo o de peligro, debe cargar con los inconvenientes que dicha situación produce. Se considera así que lo “justo” es que quien crea el riesgo asuma su responsabilidad, pues las personas comunes se encuentran vulnerables ante la existencia de autos, ferrocarriles, instalaciones eléctricas, etc. Un factor determinante para el surgimiento de las teorías objetivas de la responsabilidad lo constituye el incremento paulatino del número y magnitud de los accidentes, ante lo cual se requiere un remedio más expeditivo para resolverlos conflictos derivados de ello.
- 6.3.** El artículo 1970 del Código Civil, en lo que respecta a los accidentes de tránsito, imputa el costo de los accidentes a quien ocasiona el daño mediante el uso del bien riesgoso, esto es, a la categoría conductores. Se trata de un criterio atributivo fundado en el riesgo.

La implicancia mayor es que el conductor internalizará el costo del accidente ante lo cual tomará su decisión. En los casos de accidentes de tránsito, nos encontramos ante perjuicios ocasionados por el uso de una máquina riesgosa debido tanto a su capacidad de generar daños como a lo limitado del control del hombre sobre ella. Precisamente, debido a la complejidad que encierra la conducción de autos resulta difícil saber cuándo se actuó con culpa y cuándo no. Al margen de ello, la actuación diligente de un chofer no garantiza el que no se produzcan accidentes. Por ejemplo, tenemos el caso del conductor que se encuentra próximo a ingresar a una vía rápida y tiene a otro automóvil delante de él, puede ocurrir que por el hecho de fijarse en los vehículos que vienen por la derecha choque contra el auto que tiene adelante. Otro caso es el del auto que sufre la rotura de la dirección y se desvía atropellando a un peatón. Al tratarse de un riesgo inherente a la conducción el conductor resulta responsable y no puede exonerarse aludiendo que se trata de un caso fortuito o de fuerza mayor.

6.4. Dentro del Common law, existen dos mecanismos para tratar el problema de la precaución de la víctima. El primero es la “negligencia contributiva” (contributory negligence) y consiste en exonerar de responsabilidad al demandado en los casos en que la víctima haya actuado culposamente. El otro es la “negligencia comparativa” (comparative negligence) y, como su nombre lo dice, se detiene a evaluar las posibles culpas de las partes no con la finalidad de exonerar al causante sino de reducir su responsabilidad de manera proporcional. En nuestro Código Civil no existe distinción de criterios de culpa. La responsabilidad del causante dependerá de la incidencia causal de la conducta de la víctima. De esta manera, si el comportamiento de esta última fue determinante del daño, se exonerará al causante de acuerdo al art. 1972°. Sin embargo, si solamente concurre con la acción del causante, la responsabilidad de éste se reducirá en forma proporcional. Así, resulta claro, que si una persona atraviesa distraídamente una

pista y resulta atropellada, el automovilista responde porque se trata de una negligencia o descuido ordinario del peatón que no llega a ser una causa determinante del daño; en cambio, el automovilista es responsable por los riesgos que crea (es decir, por los riesgos de los cuales es causa por el hecho de poner un automóvil en circulación), conforme al artículo 1970. Pero, cuando el peatón cruza la pista en estado de embriaguez o con los ojos cerrados para demostrarle a un amigo lo valiente que es cuando intencionalmente se arroja bajo las ruedas con el deseo de suicidarse, el automovilista se encuentra liberado de la responsabilidad objetiva porque, en estos casos, la causa determinante -no la culpa- ha sido puesta por ese peatón.

VII. Recomendaciones

- 7.1. Los legisladores deben revisar la normatividad relativa a los requisitos y exigencias para la obtención de la licencia de conducir, como también establecer mecanismos orientados a una adecuada supervisión de los centros privados encargados de evaluar a los postulantes y expedir las referidas licencias.
- 7.2. El Estado Peruano debería optar por la creación de la **Autoridad Autónoma de Tránsito**, que se haga cargo de todo el Sistema Nacional de Transporte Terrestre, para evitar el desorden que actualmente está ocurriendo, precisamente para poner en orden en todo el territorio nacional, tanto el transporte urbano y en las carreteras del país.
- 7.3. Las autoridades competentes deben instituir un **Baremo** que sirva de pauta para que los jueces puedan fijar los montos de las indemnizaciones por los daños, que resulten de los accidentes de tránsito; claro está, dejando libre, el margen de discrecionalidad que tienen los magistrados para aplicar su criterio.
- 7.4. El Consejo Ejecutivo del Poder Judicial debe fomentar eventos de sensibilización hacia los magistrados a efectos que observen criterios de valoración objetiva al momento de fijar el monto por concepto de indemnización civil, con la finalidad de garantizar un resarcimiento proporcional al daño ocasionado a las víctimas de un accidente de tránsito, causado por los conductores de vehículos motorizados.

VIII. Referencias

- Albaladejo, M. (1978). Comentarios al Código Civil. Tomo XXIV. *Revista de Derecho Privado*.
- Alpa, G. (2001). *Responsabilidad civil y daño*. Gaceta Jurídica.
- Bande, J. (1953). *La Política del Seguro Privado*. Editorial Universitaria.
- Becker, G. (1980). El Enfoque Económico del Comportamiento Humano. *Revista de economía*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=10028>
- Bisbal, J. (1983). La Responsabilidad Extracontractual y la Distribución de los Costes del Progreso. *Revista de Derecho Mercantil*, N° 167-168.
- Broseta Pont, M. (1991). *Manual de Derecho Mercantil*. (9ª ed.) Editorial Tecnos. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=418243>
- Caballero, M. & Florez De Gnecco, M. (1986). *Consideraciones sobre la Responsabilidad Objetiva en el Derecho Civil y Criminal*. [Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Javeriana.]. <http://repository.urosario.edu.co/handle/10336/9843>
- Calabresi, G. (1984). *El Coste de los Accidentes*. Editorial Ariel.
- Castronovo, C. (1997). *La nuova responsabilità civile*. Edit. Giuffrè.
- Chabas, F. (1988). La noción de culpa en el Derecho Francés. *Rev. Jurídica*. N° 19.
- Cevallos, R. (2006) La responsabilidad civil automovilística y el aseguramiento obligatorio y voluntario un estudio en el Derecho colombiano y español. *Revista de la universidad del valle*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5006431>
- De Ángel, R. (1993). *Tratado de responsabilidad civil*. (3ª ed.), Editorial Civitas.
- Díaz, U. (2021). *La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de la Casación 1714-2018-Lima* [Tesis para optar el título de Abogado, Universidad de Piura]. <https://hdl.handle.net/11042/5272>

- Diez Picazo, L. & Gullon, A. (1986). *Sistema de Derecho Civil*. Tomo II. (5ª Ed.) Editorial Tecnos.
- Diez, L. (1999). *Derecho de daños*. Editorial Civitas.
- Espinoza, J. (2007). *Derecho de la responsabilidad civil*. (5ª ed.) corregida. Gaceta Jurídica.
- Estevill, L. (1995). *Derecho de Daños*. 2ª Edición, Bosch.
- Falla, A. (1993). La Responsabilidad Civil Extracontractual en el Perú: Análisis de fracaso. [Tesis de Licenciatura, Pontificia Universidad Católica del Perú].
- Fernández, G. (1991). La responsabilidad civil y el derecho de daños. *Revista Peruana de Derecho*.
- Franco De Mora, A. & Mora, N. (1975). *El Accidente Automoviliario*. Editorial Témis.
- Hernández Sampieri, R. & otros (2014). *Metodología de la Investigación*. (6ª ed.). Mc Graw-Hill.
- Informe Defensorial N° 108. (2006). *Pasajeros en riesgo: la seguridad en el transporte interprovincial*. Defensoría del Pueblo, Adjuntía para los Servicios Públicos y el Medio Ambiente.
- Informe Defensorial N° 137. (2008). *El transporte urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida*.
- Kionka, E. (1977). *Torts in a Nutshell: Injuries to persons and property*. St. Paul: Minn. West Publishing Co.
- Leysser León, H. (2007). *Responsabilidad civil. Líneas fundamentales y nuevas perspectivas*. (2ª ed.). Jurista Editores.
- Mahoney, R. (1992). New Zealand's Accident Compensation Scheme: A Reassessment *En: The American Journal of Comparative Law*. Vol. 40. Num. 1.

- Mazeaud, H. y L. & Tunc, A. (1962). *Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Contractual*. Tomo I-II. EJEA.
- Molero, J. (2015) La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de cusco -2014.[Tesis de maestría, Universidad Andina Nestor Cáceres Velásquez]. Repositorio Institucional. <https://1library.co/document/y9g2r0dq-responsabilidad-extra-contractual-frente-victimas-accidentes-transito-provincia.html>
- Mosset Iturraspe, J. & Piedecabras, M. (2007). *Responsabilidad contractual*, Rubinzal - Culzoni.
- Osterling, F. (1985). *Indemnización de daños y perjuicios*. Editorial Cultural Cuzco.
- Pantoja M. (2010) Criterios de cuantificación indemnizatoria en accidentalidad vial: una propuesta de política judicial. Criterios de cuantificación indemnizatoria en accidentalidad vial: una propuesta de política judicial. *Revista de la Universidad del Valle*.
[file:///C:/Users/USER/Downloads/Criterios de cuantificacion indemnizatoria en acci.pdf](file:///C:/Users/USER/Downloads/Criterios_de_cuantificacion_indemnizatoria_en_acci.pdf)
- Payet, J. A. (1992). *La Responsabilidad por Productos Defectuosos*. (2ª ed.) Biblioteca para leer el Código Civil, vol. VIII, Tomo II. Fondo Editorial PUCP.
- Peirano Facio, J. (1981). *Responsabilidad extracontractual*. Editorial Temis.
- Polinsky, M. (1983). *Introducción al Análisis Económico del Derecho*. Editorial Ariel.
- Posner, R. (1992). *Economic Analysis of Law*. (4ª ed.). Little Brown and Co.
- Reglero Campos, L. (Coord.) (2008). *Tratado de responsabilidad civil*, (3ª ed.). Editorial Thomson Aranzandi.
- Rubio Correa, M. (1988). *Título Preliminar*. Biblioteca para leer el Código Civil. Vol. III. 4ª edición. Fondo Editorial PUCP.

- Santos Briz, J. (1986). *La Responsabilidad Civil: Derecho Sustantivo y Derecho Procesal*. (4^a Ed.).
- Schermer, I. (1981). *Automobile Liability Insurance*. Vol. I. (2^{da} ed.) *Clark Boardman Company Ltd*.
- Schulman, H., James, F. & Gray, O. (1976). *Cases and Materials in Tort Law*. (3^{ra}. Ed.). Mineola, N.Y.: The Foundation Press, Inc.
- Taboada, L. (1997). La responsabilidad civil por accidentes de tránsito y el Código Civil Peruano. *Revista Diálogo con la Jurisprudencia*. Vol. 3, N° 6, julio.
- Taboada, L. (2003). *Elementos de la responsabilidad civil*. (2^a ed.). Editorial Grijley.
- Tamayo, J. (1989). *De la Responsabilidad Civil*. t. I, vol. 2.: *Temis*.
- Tinaya C. (2015) *Criterios Jurídicos para la Determinación de la Responsabilidad Civil en los accidentes de Tránsito Distrito Judicial Puno 2013-2014*. [Tesis de maestría, Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez]. Repositorio Institucional. <http://repositorio.uancv.edu.pe/handle/UANCV/417>
- Torres, J. (1987). *Análisis Económico del Derecho*. Tecnos.
- Trazegnies, F. (1980). *De la Responsabilidad no derivada de Acto Jurídico, En: Proyectos y Anteproyectos de la Reforma del Código Civil*. Fondo Editorial PUCP.
- Trazegnies, F. (1990). *La Responsabilidad Extracontractual*. Biblioteca para leer el Código Civil. Vol. IV, Tomo II. (4^a ed.). *Fondo Editorial PUCP*.
- Trigo, F. (1991). *Derecho de Daños*. La Rocca.
- Zelada Etchegaray, P. (2002). La responsabilidad civil por hecho ajeno y el seguro. *Revista Chilena de Derecho*, Vol. 29, N° 1.

IX. ANEXOS

Anexo A: Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGIA
<p>A. Problema General. ¿De qué manera el régimen normativo de responsabilidad civil incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional?</p> <p>B. Problemas específicos. - ¿De qué manera los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva inciden en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional? - ¿De qué manera la valoración del daño causado y el monto indemnizatorio final incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia</p>	<p>A. Objetivo General. Determinar si el régimen normativo de responsabilidad civil incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.</p> <p>B. Objetivos específicos. - Establecer si los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva inciden en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional. - Analizar si la valoración del daño causado y el monto</p>	<p>A. Hipótesis Principal. El régimen normativo de responsabilidad civil incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.</p> <p>B. Hipótesis Secundarias. - Los criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva inciden de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional. - La valoración del daño causado y el monto indemnizatorio final incide de manera significativa en</p>	<p>Variable Independiente: Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.</p> <p>Indicadores: - Criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva. - Valoración del daño causado y el monto indemnizatorio. - Eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños.</p> <p>Variable Dependiente: Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito.</p> <p>Indicadores: - Víctima de lesiones</p>	<p>Tipo: Descriptivo,</p> <p>Diseño: Correlacional</p> <p>Población 120 trabajadores Judiciales</p> <p>Muestra No Probabilística. 120 trabajadores Judiciales</p> <p>Técnicas. - Encuesta. - Análisis documental - El fichaje</p>

<p>Civil Nacional?</p> <p>- ¿De qué manera la eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional?</p>	<p>indemnizatorio final incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.</p> <p>- Reconocer si la eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños incide en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.</p>	<p>el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.</p> <p>- La eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños incide de manera significativa en el tratamiento jurídico de los casos de muerte por accidentes de tránsito conforme a la Jurisprudencia Civil Nacional.</p>	<p>graves.</p> <p>- Víctima de lesiones leves.</p> <p>- Muerte de la Víctima.</p>	<p>Instrumentos.</p> <p>- Cuestionario.</p> <p>- Libros y revistas.</p> <p>- Fichas.</p>
---	---	---	---	---

Anexo B: Instrumentos de recolección de datos

Cuestionario sobre el Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.

Nombre:

Cargo:..... **Distrito Judicial:**.....

Lea las afirmaciones detenidamente y conteste la alternativa que usted considera conveniente:

Variable 1. Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.

Dimensión 1: Criterios normativos sobre la responsabilidad objetiva.

1.- Considera ud. que mediante la figura de Responsabilidad Objetiva se regula de manera adecuada el “ejercicio de una actividad riesgosa”.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

2.- Considera ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se toma en cuenta que el vehículo automotor se constituye como un bien riesgoso o peligroso.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

3.- Considera ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se tiene en cuenta que el transporte es considerado una actividad peligrosa.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

4.- Considera ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de caso fortuito o fuerza mayor.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

5.- Considera ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada los casos de imprudencia de la víctima.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

Dimensión 2: La valoración del daño causado y el monto indemnizatorio.

6.- Considera ud. que mediante la figura de Responsabilidad objetiva se acoge de manera adecuada la obligación de reparar el daño causado.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

7.- Considera ud. que los montos indemnizatorios que fijan los jueces en casos de accidentes de tránsito, resarcen de manera proporcional el daño causado.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

8.- Considera ud. que en los casos de accidentes de tránsito se cumple con el pago de la reparación a las víctimas.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

9.- Considera ud. que el pago de la reparación de manera solidaria entre el conductor y el propietario del vehículo involucrado, es adecuado.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

10.- Considera ud. que la inexistencia de una tabla de montos indemnizatorios, afecta en la determinación del monto indemnizatorio por el daño causado

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

Dimensión 3: La eficacia de las pólizas de seguro para el resarcimiento de daños.

11.- Considera ud. que el marco legal del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es adecuado.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

12.- Considera ud. que se cumple el pago del SOAT, de forma inmediata a la ocurrencia del accidente de tránsito.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

13. Considera ud. que la forma de pago del SOAT a las víctimas, que solo requiere la demostración del existencia del accidente, es adecuada.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

14. Considera ud. que el derecho que tienen las victimas de poder recurrir a un proceso judicial para exigir los daño no cubiertos por el SOAT, es adecuado.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

15.- Considera ud. que el Seguro Obligatorio debería acoger la indemnización por daños personales causados con topes razonables y no irrisorios.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

Cuestionario sobre el Tratamiento jurídico de los Accidentes de Tránsito.

Nombre:

Cargo:..... **Distrito Judicial:**.....

Lea las afirmaciones detenidamente y conteste la alternativa que usted considera conveniente:

Variable 2. Tratamiento jurídico de los accidentes de tránsito.

1.- Considera ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable al afectado cuando existe la muerte de la víctima.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

2.- Considera ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez permanente de la víctima.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

3.- Considera ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable cuando existe la invalidez temporal de la víctima.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

4.- Considera ud. que en los accidentes de tránsito la cobertura del SOAT otorga una suma razonable por los gastos médicos de la víctima.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

5. Considera ud. que las legislación civil sobre la responsabilidad civil por accidentes de tránsito protegen a las víctimas de manera adecuada.

En desacuerdo (1) No opina (2) De acuerdo (3)

Anexo C. Ficha Técnica de los instrumentos

Ficha Técnica del Cuestionario sobre el Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.

Autor: Elaboración Propia (2018).

Objetivo: Permite conocer el nivel de percepción sobre el Régimen Normativo de la Responsabilidad Civil.

Ámbito de aplicación: Trabajadores Judiciales y profesionales en derecho civil.

Duración: Su aplicación suele durar 20 minutos aproximadamente en forma individual y/o grupal.

Ítems del cuestionario: El total de ítems es 15, el instrumento está conformado por tres dimensiones o áreas.

Puntuación de cada ítem: Para otorgar los puntos a cada ítem debemos considerar las alternativas del cuestionario. En el cuadro N° 1 presentamos el puntaje correspondiente a los ítems según sea el caso.

Cuadro N° 1

Alternativas	Puntaje
De acuerdo	3
No opina	2
En desacuerdo	1

El Cuadro N° 2 nos muestra los valores y nivel de medición de la variable Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.

Cuadro N° 2

Valores	Nivel de medición
Muy bueno	26-33
Bueno	21-25
Regular	16-20
Mala	15 o menos

Ficha Técnica del Cuestionario sobre el Tratamiento jurídico de los Accidentes de Tránsito.

Autor: Elaboración Propia (2018).

Objetivo: Permite conocer el nivel de percepción sobre el Tratamiento jurídico de los Accidentes de Tránsito.

Ámbito de aplicación: Trabajadores Judiciales y profesionales en derecho civil.

Duración: Su aplicación suele durar 10 minutos aproximadamente en forma individual y/o grupal.

Ítems del cuestionario: El total de ítems es 5, el instrumento está conformado por una dimensión o área.

Puntuación de cada ítem: Para otorgar los puntos a cada ítem debemos considerar las alternativas del cuestionario. En el cuadro N° 3 presentamos el puntaje correspondiente a los ítems según sea el caso.

Cuadro N° 3

Alternativas	Puntaje
De acuerdo	3
No opina	2
En desacuerdo	1

El Cuadro N° 4 nos muestra los valores y nivel de medición de la variable Tratamiento jurídico de los Accidentes de Tránsito.

Cuadro N° 4

Valores	Nivel de medición
Muy bueno	14-15
Bueno	11-13
Regular	8-10
Mala	5 o menos

Anexo D: Validez y confiabilidad de los instrumentos.

- Validez del Cuestionario sobre el Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.

La validez fue estimada mediante el criterio de juicio de expertos, a fin de conocer en qué medida los elementos del instrumento, son relevantes para el estudio del Régimen Normativo de la Responsabilidad civil. La validez del contenido de cada ítem, de todo el instrumento y el nivel de concordancia entre los jueces se mide a través del método de juicio de expertos. Para hallar la validez de contenido se mide el coeficiente de proporción de rangos (CPR). El cálculo de este coeficiente se hace a partir de los rangos de cada juez –en nuestro estudio 5 jueces- sobre cada uno de las preguntas. La fórmula para obtener el coeficiente, es la siguiente:

$$CPR = \frac{\sum P_{pri}}{N}$$

Donde:

P_{Pri} = Proporción de rangos de cada ítems. Es el promedio de rangos de cada ítems dividido entre el puntaje máximo de la escala evaluativo de los ítems (coeficiente de validez de cada ítems).

N = Número de expertos.

Los jueces que observaron el instrumento, emiten la siguiente valoración:

Expertos	1	2	3	4	5
Valoración	90	89	88	88	85

$$CPR = \frac{\sum P_{pri}}{N} = \frac{(90/100) + (89/100) + (88/100) + (88/100) + (85/100)}{5} = \frac{4.4}{5} = 0,88$$

Tras reemplazar los datos, el resultado obtenido es 0.88, esto significa que el instrumento de buena validez y concordancia.

- Confiabilidad del del Cuestionario sobre el Régimen Normativo de la Responsabilidad civil.

El cuestionario consta de 15 preguntas. Para determinar la confiabilidad del instrumento, se procedió a realizar la prueba piloto a 5 trabajadores judiciales para aplicar el coeficiente de confiabilidad de Alpha de Crombach. Es así que, la confiabilidad de la escala con el uso del coeficiente Alfa de Crombach para las preguntas positivas es de 0.814, lo que indicó que produce datos consistentes internamente. La consistencia interna del cuestionario con 15 preguntas fue alta (alfa =0.814).

- Validez del Cuestionario sobre el Tratamiento jurídico de los Accidentes de Tránsito.

La validez fue estimada mediante el criterio de juicio de expertos, a fin de conocer en qué medida los elementos del instrumento, son relevantes para el estudio el Tratamiento jurídico de los Accidentes de Tránsito. La validez del contenido de cada ítem, de todo el instrumento y el nivel de concordancia entre los jueces se mide a través del método de juicio de expertos. Para hallar la validez de contenido se mide el coeficiente de proporción de rangos (CPR). El cálculo de este coeficiente se hace a partir de los rangos de cada juez –en nuestro estudio 5 jueces- sobre cada uno de las preguntas. La fórmula para obtener el coeficiente, es la siguiente:

$$CPR = \frac{\sum P_{pri}}{N}$$

Donde:

PPri = Proporción de rangos de cada ítem i. Es el promedio de rangos de cada ítems dividido entre el puntaje máximo de la escala evaluativo de los ítems (coeficiente de validez de cada ítems).

N = Número de expertos.

Los jueces que observaron el instrumento, emiten la siguiente valoración:

Expertos	1	2	3	4	5
Valoración	86	87	85	83	81

$$CPR = \frac{\sum P_{pri}}{N} = \frac{(86/100) + (87/100) + (85/100) + (83/100) + (81/100)}{5} = \frac{4.22}{5} = 0,844$$

Tras reemplazar los datos, el resultado obtenido es 0.84, esto significa que el instrumento de buena validez y concordancia.

- Confiabilidad del instrumento.

El cuestionario consta de 5 preguntas. Para determinar la confiabilidad del instrumento, se procedió a realizar la prueba piloto a 5 trabajadores judiciales para aplicar el coeficiente de confiabilidad de Alpha de Crombach. Es así que, la confiabilidad de la escala con el uso del coeficiente Alfa de Crombach para las preguntas positivas es de 0.905, lo que indicó que produce datos consistentes internamente. La consistencia interna del cuestionario con 5 preguntas fue alta (alfa =0.905).