



**UNIVERSIDAD PRIVADA
DE CHICLAYO**



ESCUELA DE POST GRADO ALTÁGORA

TESIS:

**“LA REPARACIÓN CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR
ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ
LETRADOS - CHICLAYO, 2018”**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO
DE MAESTRO CON MENCIÓN EN
DERECHO PENAL Y PROCESAL
PENAL**

AUTOR

Bach: LUIS ALBERTO BARON PECHON

ASESOR

MG. JORGE MARCIAL ZAMORA LAZO

CHICLAYO - 2019

DEDICATORIA

A Dios por darme la vida y estar siempre conmigo, guiándome en mi vida.

A mis Padres:

Por ser mi pilar fundamental y haberme apoyado incondicionalmente, pese a las adversidades e inconvenientes que se presentaron.

A mi Familia:

Que siempre serán la razón de ser y la fortaleza para seguir luchando y cumpliendo cada meta que se me presenta.

AGRADECIMIENTO.

A mi familia por haberme dado la oportunidad de formarme académicamente.

A ésta prestigiosa Escuela de posgrado de la Universidad Particular de Chiclayo, por contar con catedráticos de mucho prestigio que ayudan a la formación profesional.

INTRODUCCIÓN

Es justificable este tema de investigación por cuanto será de gran aporte para la sociedad de Chiclayo que se encuentra en peligro como son los malos conductores que se ponen a conducir por la calle de la Ciudad de Chiclayo, pudiendo hasta llegar a producir delitos de mayor gravedad.

El tema de la presente investigación es justificable por cuanto ayudara a saber el incremento de la presente problemática que se está dando en esta Ciudad de Chiclayo, y determinar el porqué de este incremento y posteriormente tratar de dar una solución y disminuirla.

Por otro lado es el aporte que se dará en la presente investigación, en determinar porque se viene incrementando el pago de la reparación civil en los procesos de faltas inmersas en este proceso por accidentes de tránsito y verificar los factores que impulsan dicho incremento, para luego dar una solución, de considerar necesario una implementación o creación de normas administrativas que regulen las medidas coercitivas.

RESUMEN

Los accidentes se producen debido a que utilizamos bienes o realizamos actos que tienen capacidad de causar daño. En el caso de los accidentes de tránsito, estos ocurren por imprudencia, impericia o desperfectos mecánicos.

En relación a los accidentes, el Derecho tiene como finalidad, establecer la reparación a la víctima, en cuanto al daño que se le ha causado. Al respecto el Código Civil Peruano, pone énfasis en quien causa el daño, y no en quien lo sufrió.

En los procesos judiciales, con frecuencia apreciamos que no existen criterios claros para comprender la magnitud del daño, ni para establecer el monto de la indemnización.

Debemos tener en cuenta que en nuestro país, existen ciertas condiciones que incrementan las posibilidades de accidentes de tránsito, como el incremento del parque automotor, la importación de vehículos usados, la conducción de vehículos por parte de menores de edad, personas que conducen vehículos en estado de ebriedad, y lo más grave aún, que la gran mayoría de conductores no cumplen lo establecido en el reglamento de tránsito.

Cuando como consecuencia de un accidente, se causan daños a terceros, estamos ante una responsabilidad extracontractual, que es el deber genérico de no dañar, y supone una sujeción a la obligación de reparar el daño causado. En este caso, se da la inversión de la carga de la prueba, que dispensa a la víctima de toda otra carga que no sea la de probar la realidad del daño, corriendo a cargo del imputado la demostración de que su accionar fue diligente. No obstante, existe una flexibilización del requisito de causalidad que debe existir entre el daño y el hecho productor del mismo. En nuestro ordenamiento jurídico penal, predomina la responsabilidad subjetiva basada en la culpa, pero ésta se conecta con supuestos de responsabilidad objetiva.

Palabra clave: Reparación Civil, accidente de tránsito

ABSTRACT

Accidents occur because we use goods or perform acts that have the capacity to cause harm. In the case of traffic accidents, these occur due to imprudence, lack of skill or mechanical damage.

In relation to accidents, the law has as its purpose, to establish reparation to the victim, in terms of the damage that has been caused. In this regard, the Peruvian civil code emphasizes who causes the damage, and not who suffered it.

In judicial proceedings, we often appreciate that there are no clear criteria to understand the magnitude of the damage, nor to establish the amount of compensation.

We must bear in mind that in our country, there are certain conditions that increase the chances of traffic accidents, such as the increase of the vehicle fleet, the importation of used vehicles, the driving of vehicles by minors, people who drive vehicles in drunk, and most seriously, that the vast majority of drivers do not comply with the provisions of the traffic regulations.

When, as a result of an accident, third parties are injured, we are facing extracontractual liability, which is the general duty of not harming, and implies a subjection to the obligation to repair the damage caused. In this case, there is an inversion of the burden of proof, which exempts the victim from any other charge other than proving the reality of the damage, with the defendant demonstrating that his action was diligent. However, there is a relaxation of the requirement of causality that must exist between the damage and the event that produces it. In our criminal legal system, subjective responsibility based on fault predominates, but this is connected with assumptions of strict liability.

Keyword: civil repair, traffic accident

ÍNDICE

DEDICATORIA	2
INTRODUCCIÓN	4
RESUMEN	5
ABSTRACT	6
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN.....	12
1.1.- Realidad problemática	12
1.1.1.- A Nivel Internacional	12
1.1.2.- A Nivel Nacional.....	18
1.1.3.- A Nivel Local.....	20
1.2.- Formulación del problema.....	20
1.2.1.- Problema General	20
1.2.2.- Problemas Específicos	21
1.3.- Delimitación de la Investigación.	21
1.4.- Planteamiento del Problema	21
1.5.- Justificación e Importancia de la Investigación.	22
1.5.1.- Justificación.	22
1.5.1.1.- Científica	22
1.5.1.2.- Social	22
1.5.1.3.- Económica.....	22
1.5.2.- Importancia	22
1.6.- Limitaciones de la Investigación.	23
1.7.- Objetivos de la Investigación.....	23
1.7.1.- Objetivo General	23
1.7.2.- Objetivos Específicos	23
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO – CIENTÍFICO.....	24
2.1.- Antecedentes de Investigación.....	24

A Nivel Internacional	24
A Nivel Nacional.....	26
2.2. Base Teórico – Científico.	29
2.2.1.- Responsabilidad Civil.....	29
2.2.1.1.-Evolución.	29
2.2.1.2.- Etimología	32
2.2.1.3.-Funciones que se le atribuye a la responsabilidad civil	33
a.- Función resarcitoria	33
b.- Función preventiva	33
c.- Función punitiva.....	34
2.2.1.4.- Análisis y crítica de las funciones atribuidas a la responsabilidad civil.	35
a.- Respecto a la función resarcitoria.....	35
b.- Respecto a la función preventiva	35
c.- Respecto a la función punitiva	37
2.2.1.4.- La Responsabilidad Extracontractual	39
2.2.1.5.-Elementos de la responsabilidad civil extracontractual.....	40
a.- La Antijuridicidad	40
b.- Causas de justificación del hecho dañino.	44
2.2.2.-El Daño.	44
2.2.2.1.- Requisitos del daño.....	44
2.2.2.2.- Clasificación del daño.....	45
2.2.2.3.- Nexo causal o relación causal	47
a.- Fractura Causal.....	47
b.- El Caso Fortuito y la Fuerza Mayor	48
c.- Concausa	50
d.- Concurrencia de Causas.....	50

2.2.2.4.- Factores de atribución.....	50
A. Sistema Subjetivo.	51
Dolo	51
Culpa.....	52
B. Sistema Objetivo.....	53
Riesgo Creado	53
2.2.2.5.- Responsabilidad civil extracontractual generada por el delito	54
2.2.2.6.- Naturaleza jurídica de la reparación civil	55
a.- La reparación civil como sanción jurídico-penal	55
b.- Naturaleza privada de la reparación civil	65
2.2.3.- La indemnización en la responsabilidad civil	67
2.2.3.1.- Antecedentes históricos	67
2.2.3.2.- La perpetración del hecho.	70
2.2.3.3.- La regulación peruana.....	70
2.2.4.- El Accidente de Tránsito	71
2.2.4.1.- El accidente	71
2.2.4.2.- Confrontando lo lingüístico y lo jurídico	72
2.2.4.3.- Definición de accidentes de tránsito	75
2.2.4.4.- Etiología	75
2.2.4.5.- Causas de accidentes de tránsito.....	77
2.2.5.- La prueba en el proceso penal por accidentes de tránsito.....	80
2.2.5.1.- Los principios generales de la prueba.....	80
2.2.5.2.- La prueba en los accidentes de tránsito.....	83
2.2.5.3.- La prueba de dosaje etílico.....	86
2.2.5.4.- Peritaje y prueba del estado de ebriedad	87
2.2.5.5.-El Estado de ebriedad	89
2.2.5.6.- Determinación técnica del estado de ebriedad.	91

2.2.5.7.- La conducción bajo el efecto de estupefacientes.....	91
2.2.5.8.- Procedimiento policial en los accidentes de tránsito.	92
Informe Técnico Policial	92
a.- Identificación de supuestos autores o testigos del hecho:.....	92
b.- Aseguramiento del lugar del hecho:.....	93
c.- Avisar a la autoridad judicial de turno y convocar los peritos y personal necesario para realizar el procedimiento.	93
d.- Inspección del lugar del hecho:.....	93
e.- Fijación del lugar del hecho:	96
f.- Recolección de elementos, indicios, rastros y custodia.....	97
g.- Liberación del lugar del hecho:.....	97
2.2.6.- El Seguro Obligatorio	97
2.2.6.1.- Los fundamentos	97
2.3.2. Marco Conceptual	103
2.3.3. Marco Histórico.....	106
2.3.4. Marco Normativo.	107
2.3.4.1.- El Código Civil.....	107
2.3.4.2.-La Ley General de Transporte y Tránsito y la aparición del SOAT	113
2.4. Hipótesis	121
2.3.1 Hipótesis General	121
2.3.2 Hipótesis Específicas	121
2.5. Variables (*)......	122
2.5.1.- Identificación de variables	122
2.5.1.1.- Variable independiente	122
2.5.1.2.- Variable dependiente	122
2.6.- Definición de variables.....	122
2.6.1.- Definición conceptual.....	122

2.7.- Operacionalización de las variables	122
2.8.- Matriz de consistencia	123
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN	125
3.1.- Tipo de investigación.	125
3.2. Diseño de Investigación / contrastación de la hipótesis	125
3.3.- Población y Muestra.....	125
3.4. Materiales, técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	126
3.5.- Validación y confiabilidad de los instrumentos.....	126
3.5.1. Instrumentos de Medición.....	127
3.5.2. Validación y Fiabilidad del Instrumento de Medición	127
3.6.- Métodos y procedimientos para la recolección de datos	128
3.7.- Análisis estadísticos y representación de los resultados.....	128
CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	129
4.1. Presentación y análisis de la Información (en tablas y gráficos).	129
4.2. Discusión de resultados	134
CAPÍTULO V: PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN.....	136
CONCLUSIONES	136
RECOMENDACIONES	137
Bibliografía.....	138

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1.- Realidad problemática.

1.1.1.- A Nivel Internacional.

España

(ESTRELLA RUIZ, 2015)

En el año 2017 se produjeron en España 102.233 accidentes de tráfico con víctimas, en los que perdieron la vida 1.830 personas y otras 139.162 resultaron heridas, de las cuales 9.546 requirieron ingreso hospitalario.

España continúa con una tasa de fallecidos por millón de habitantes de 39, lo que la sitúa en la octava posición en el ámbito de la Unión Europea, por debajo de la tasa media comunitaria, que se encuentra en 50.

Características de la accidentalidad

- **Tipo de vía:** En 2017, seis de cada diez accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, pero los accidentes con víctimas mortales se concentraron en vías interurbanas.
- **Interurbana:** El año pasado el 37% (37.493) de los accidentes de tráfico con víctimas tuvieron lugar en las vías interurbanas. En estas carreteras se produjeron el 72% de las víctimas mortales (1.321), de las cuales 1.013 (77%) fueron en vías convencionales.
- **Urbana:** En las vías urbanas se produjeron 64.740 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 509 personas (el 28% del total) y 4.780 resultaron heridos hospitalizados.
- **Vulnerables:** Los colectivos vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas representan el 46% de todos los fallecidos. En 2017 fallecieron 78 ciclistas, 359 motoristas, 49 ciclomotoristas y 351 peatones.
- **Edades:** Disminuyen los fallecidos de 45 a 54 años así como los de 65 años o más. En cambio, aumentó significativamente los fallecidos entre 25 y 34 años: 293 frente a los 223 del año anterior.

- **Alcohol y drogas:** 1 de cada 3 conductores fallecidos presenta alcoholemia positiva y/o consumo de drogas ilegales.
- **Distracción:** El 29% de los accidentes con víctimas ocurridos en vías interurbanas tuvo como factor concurrente la distracción.
- **Por Comunidades:** Andalucía, Canarias, Castilla y León, Galicia, Comunidad Valenciana y País Vasco son las comunidades que han reducido el número de fallecidos en accidente de tráfico respecto al año anterior. Extremadura mantiene el mismo número de fallecidos y en el resto de autonomías aumenta.

Provincia	2015	2016	2017
Araba/Álava	10	13	11
Albacete	22	24	16
Alicante/Alacant	62	68	64
Almería	26	40	22
Ávila	16	12	11
Badajoz	37	38	36
Balears, Illes	53	60	68
Barcelona	128	131	145
Burgos	32	36	31
Cáceres	17	24	26
Cádiz	32	41	34
Castellón/Castelló	28	43	39
Ciudad Real	27	30	33
Córdoba	26	22	37
Coruña, A	47	58	51
Cuenca	16	15	18
Girona	41	55	47
Granada	43	27	33
Guadalajara	11	7	12
Gipuzkoa	38	17	27
Huelva	23	19	22
Huesca	17	21	25
Jaén	23	31	35
León	39	25	22
Lleida	51	37	40
Rioja, La	20	25	26

Provincia	2015	2016	2017
Lugo	22	32	22
Madrid	111	121	125
Málaga	46	57	67
Murcia	44	58	85
Navarra	26	26	29
Ourense	11	15	13
Asturias	36	35	37
Palencia	6	13	13
Palmas, Las	22	40	30
Pontevedra	43	36	31
Salamanca	17	10	15
Santa Cruz de Tenerife	40	31	37
Cantabria	22	21	22
Segovia	16	16	10
Sevilla	43	66	55
Soria	10	19	11
Tarragona	71	59	51
Teruel	16	9	18
Toledo	31	42	50
Valencia/València	64	69	73
Valladolid	24	24	27
Bizkaia	19	26	13
Zamora	21	20	24
Zaragoza	38	43	37
Ceuta	3	2	2
Melilla	2	1	2
Total	1.689	1.810	1.830

La reciente modificación del Código Penal -EDL 1995/16398- y de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguros en la Circulación de Vehículos a Motor -EDL 2004/152063- va a suponer un importante cambio en el tratamiento judicial de los lesionados de carácter leve en accidentes de circulación, y en especial, de los que ocupan la mayor parte de las reclamaciones, véase, los afectados por supuestos esguinces cervicales, algias lumbares o dorsales, y similares traumatismos menores a lo largo de la columna vertebral.

Y así, tales lesionados, a diferencia de lo que venía ocurriendo hasta ahora, por ejemplo, en una colisión por alcance con un supuesto esguince cervical, ni pueden interponer la correspondiente Denuncia solicitando ser vistos por el Médico Forense, ni una vez producido el automático archivo de las actuaciones, podrán solicitar el correspondiente Título Ejecutivo.

Y por ello por un doble motivo, cual es:

- En cuanto a la dinámica del accidente, por cuanto desaparece la imprudencia leve como título de imputación, consolidándose legislativamente la Jurisprudencia que, en virtud del principio de intervención mínima existente en la vía penal, venía determinado que correspondía a la vía civil el análisis de los supuestos de culpa levísima, como son las colisiones por alcance de baja envergadura y derivadas de un simple despiste, los accidentes de carácter leve por el mal uso de las rotondas (el 90% de los españoles , al día de hoy, suspenderían un examen respecto a tal cuestión) y los siniestros causados al salir marcha atrás de un estacionamiento en batería el correspondiente vehículo.

- Y en lo relativo al alcance de las lesiones, por cuanto, aun cuando la conducta del culpable en relación con la dinámica del accidente pudiera inicialmente calificarse bajo la nueva figura penal de la «Imprudencia Menos Grave», cuyos límites habrán de ser definidos en los próximos tiempos por la Jurisprudencia, dada la no concreción de tal figura en el nuevo Código Penal -EDL 1995/16398- (aun cuando, insistimos, de la Exposición de Motivos del mismo parece evidente la intención del Legislador respecto a dejar fuera del reproche penal determinadas conductas que debe ser enjuiciadas con más garantías en la vía civil), existiría un segundo motivo para no calificar los hechos como constitutivos de infracción penal, cual es que, a partir de la reforma, no toda

lesión provocada por Imprudencia Menos Grave resulta constitutiva de Delito Leve, sino solo aquellas que se recogen en el CP art.149 y 150, esto es:

- La pérdida o inutilidad de un órgano o miembro principal, o de un sentido, la impotencia, la esterilidad, una grave deformidad, o una grave enfermedad somática o psíquica.
- La mutilación genital en cualquiera de sus manifestaciones.
- La pérdida o inutilidad de un órgano o miembro no principal, o la deformidad.

En virtud de lo anterior, toda denuncia presentada a partir de la entrada en vigor el día 1 de julio del nuevo Código Penal -EDL 1995/16398- respecto a este tipo de situaciones, tanto en cuanto a la dinámica de los hechos como en cuanto a sus consecuencias, debe ser rotundamente rechazada por el Juez de Instrucción mediante el correspondiente Auto de Archivo, por no ser tales hechos constitutivos de infracción penal. En consecuencia, al no tramitarse la misma, tampoco existirá el correspondiente Informe Forense ni procederá el dictado del Título Ejecutivo, por cuanto, como ya venía indicando cierta Jurisprudencia y ahora resulta evidente, «la incoación de unas Diligencias Penales a efectos puramente formales, como mecanismo para la obtención del referido Título tras dar registro obligado a una denuncia que es rechazada ab initio por no ser el hecho constitutivo de ilícito penal, supondría un fraude procesal y un mero artificio para intentar obtener un Título de naturaleza tan privilegiada, por lo que no procede el dictado del mismo.» (AP Cádiz, Sec 4ª, auto 22-7-15).

A mayor abundamiento, tras las modificaciones efectuadas en el Congreso de los Diputados, el nuevo texto del art.13 LRCSCVM -EDL 2004/152063- establece que solo procederá el dictado de tan cualificado Título por lesiones (recuérdese que ya no cualquier lesión, sino las reguladas en el CP art.149 y 150 -EDL 1995/16398-) cuando hubiera recaído una previa Sentencia Absolutoria, dejando exclusivamente para los casos de fallecimiento el dictado de dicho Auto en el resto de supuestos que establecía el antiguo texto, esto es, cuando hubiere recaído resolución que ponga fin, provisional o definitivamente, al proceso penal incoado, sin declaración de responsabilidad. Dicho en otras palabras, tras las reformas de ambos textos legales, no solo muere el Juicio de Faltas sino que, prácticamente, desaparece el Título Ejecutivo, al quedar restringido a los supuestos antes mencionados.

Al anterior panorama en la vía penal, hay que unir la nueva regulación establecida en el art.7 LRCSCVM -EDL 2004/152063- respecto a las obligaciones previas a la vía judicial civil del perjudicado y el asegurador, la cual, resulta obvio que, al igual que la mencionada reforma del Código Penal -EDL 1995/16398-, pretende reducir, el elevado índice de litigiosidad que recae en los Juzgados y Tribunales.

Dicho artículo -EDL 2004/152063- establece que «con carácter previo a la interposición de la Demanda judicial, el perjudicado o sus herederos deberán comunicar el siniestro al asegurador, pidiendo la indemnización que corresponda» y facilitando «cuanta información médica asistencial o pericial de cualquier tipo tengan en su poder que permita la cuantificación del daño». Tras dicha reclamación previa, el asegurador deberá presentar, en el plazo de tres meses desde la recepción de la misma, y tanto si se trata de daños personales como en los bienes, la correspondiente oferta motivada de indemnización si entendiera acreditada la responsabilidad y cuantificado el daño, o en caso contrario, dar la oportuna respuesta motivada.

A los efectos de tal oferta, el asegurador puede incluso, a su costa, solicitar previamente los Informes Periciales privados que considere pertinentes, a efectuar por servicios propios o concertados, si considera que la documentación aportada por el lesionado es insuficiente. Ante ello, el lesionado debe prestar la colaboración necesaria para ser reconocido y para que los correspondientes servicios médicos puedan seguir la evolución de sus lesiones, hasta el extremo de que el incumplimiento de tal deber, conforme se establece expresamente en el art.37 -EDL 2004/152063-, constituye causa no imputable a la entidad aseguradora a los efectos de la regla 8ª del art.20 LCS -EDL 1980/4219-, relativa al devengo de intereses moratorios.

La reiterada oferta, entre otros requisitos, deberá contener, de forma desglosada y detallada, los documentos, informes o cualquier otra información de que se disponga para la valoración de los daños, incluyendo el informe médico definitivo, e identificando aquellos en que se ha basado para cuantificar de forma precisa la indemnización ofertada, de manera que el perjudicado tenga los elementos de juicio necesarios para decidir su aceptación o rechazo.

Si a todo ello unimos que, tal y como se regula expresamente en el art.7.5 -EDL 2004/152063-, en caso de disconformidad del perjudicado con la oferta motivada, las partes, de común acuerdo y a costa del asegurador, podrán pedir Informes Periciales complementarios, incluido el del Forense a través del Instituto de Medicina Legal (esta última solicitud respecto al Forense también podrá realizarla el lesionado sin acuerdo de

la aseguradora y con cargo a la misma), o que, alternativamente, el perjudicado también puede solicitar Informes Periciales complementarios, sin necesidad de consenso o acuerdo con la aseguradora, aunque en este caso, a costa de dicho lesionado, volviendo a interrumpirse la prescripción para el ejercicio de las acciones judiciales hasta que se produzca una obligada segunda oferta motivada en el plazo de un mes desde la recepción del mencionado Informe Pericial complementario, parece evidente que no serán muchos los lesionados de baja intensidad que terminen acudiendo a la vía judicial civil, más aún cuando, como punto de partida, se ha creado un artículo ex profeso para las indemnizaciones por traumatismos menores de la columna vertebral, esto es, el art.135 de la nueva LRCSCVM, el cual parte de una presunción de inexistencia de secuelas en el traumatismo cervical menor y en los demás traumatismos menores de la columna vertebral salvo que «un informe médico concluyente acredite su existencia».

Hemos de insistir en que la obligación de toda la reclamación previa descrita con anterioridad ha quedado plasmada legislativamente, hasta el extremo de recalcarse expresamente en el art.7.8 de la reiterada Ley -EDL 2004/152063-, donde se indica literalmente que «no se admitirán a trámite, de conformidad con el artículo 403 de la ley de Enjuiciamiento Civil, las demandas en las que no se acompañen la presentación de la reclamación al asegurador y la oferta o respuesta motivada, si se hubiera emitido por el asegurador», aclarando asimismo tal art.7.8 que, junto a la vía jurisdiccional oportuna, las partes dispondrán asimismo de la posibilidad de acudir al nuevo procedimiento de mediación que se regula en el art.14 de la reiterada Ley.

Colombia

Según (CEBALLOS MOLANO, 2010) afirma que La accidentalidad vial no es solo un problema de responsabilidad civil; sino como lo reconoce la Organización Mundial de la Salud (OMS), es una situación social problemática, pues las lesiones y muertes en accidente de tránsito son comparables a la crisis global producto del VIH o el SIDA. Esta accidentalidad produce altos costes en daños materiales y morales.

Asimismo (Calabresi, 1984) obliga, al menos en teoría, al propietario o conductor a responder civil y penalmente por sus consecuencias por lo cual debe reparar el daño. Así mismo, las instituciones estatales deben procurar la efectividad de la indemnización e implementar planes y programas de reducción de daños derivados de esta accidentalidad (Gómez y Pastor, 1989), (Gherzi, 1995), (Pintos, 2000). Como lo plantea el tratadista norteamericano Calabresi, el homicidio y lesiones en accidente de tránsito

tienen, principalmente, como causas de su ocurrencia, las conductas negligentes o imprudentes de los conductores (Roca, 1996), (Olano,1985), y vinculan variables económicas y jurídicas para su reparación. Por tanto, debido a la gran masa de perjudicados, debe haber una respuesta de política pública judicial para implementar baremos, techos o topes que faciliten la reparación integral de los daños, en forma igualitaria a los perjudicados (Ceballos, 2002).

Las lesiones o muertes causadas en accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico colombiano (Código Penal, Ley 599, 2000) se tipifican como lesiones u homicidios culposos, cuyos procesos finalizan con una sanción privativa de la libertad y un incidente de reparación para liquidar los perjuicios económicos derivados del daño, en favor de la víctima y los perjudicados.

La necesidad de aportar para la formulación de políticas mediante planes y proyectos tendientes a reducir la mortalidad vial en el municipio de Cali, se consideraron otras variables, vinculadas con características sociodemográficas, como los tipos de conductores causantes de la accidentalidad y sus condiciones de vida, así como las de las potenciales víctimas: peatones, pasajeros, etc. Estas variables deben responder, como bien señala Saavedra (2003), a la fundamentación propia de un Estado de la “procura existencial” en el que la responsabilidad debe tener un sentido social, en procura de defensa de los más débiles, como son la mayoría de las víctimas de accidentes de tránsito. Con esta motivación, se formuló esta investigación basada en la revisión de casos judicializados, donde se analizan todas las variables contenidas en el expediente. Algunas de las relaciones encontradas, tanto sociodemográficas como de sitio del accidente y el lugar de residencia de las víctimas y conductores, permitió identificar, incluso, patrones de ocurrencia de los accidentes que pueden servir de referencia en la implementación de medidas correctivas y preventivas de accidentalidad.

1.1.2.- A Nivel Nacional.

En la presente investigación se tiene en cuenta que viene incrementándose en nuestro país los accidentes de tránsito como consecuencia a una actividad imprudente, existiendo en la misma proporción el incremento de denuncias; de cuyos procesos en muchos casos procesos de faltas los gastos por recuperación de salud son costosos.

Si bien es cierto en el proceso de faltas la juez te invita a una conciliación antes de iniciar el proceso, se resalta el tema de la “cuantía” que viene a ser el monto del ingreso mínimo vital que actualmente es de S/. 930.00 soles. Es decir, que el Juez no aceptará

ninguna transacción extrajudicial que supere dicho monto; y si se lleva a cabo la audiencia única, el juzgador no puede determinar que se reconozca el gasto o el daño por encima del mínimo vital.

Por consiguiente si deseas recuperar el gasto realizado en la salud y por los daños ocasionados; se deberá iniciar otro juicio por daños y perjuicios, teniendo en cuenta que desde la fecha del accidente hasta la audiencia han pasado 09 meses y para el siguiente proceso deberás esperar un año más.

En los casos penales se observa que al emitirse la resolución final, la pena impuesta y la reparación civil fijada no responde a las expectativas esperadas, aunado al incumplimiento del pago de la obligación pecuniaria por parte del sentenciado; lo que resulta reprochable e injustificado en un país democrático como el nuestro que defiende un Estado de Derecho.

En la provincia de Chiclayo se han dado en el año 2015: 274 accidentes de tránsito, en el año 2016: 260 accidentes de tránsito, en el año 2017 se dieron 245 accidentes de tránsito y en el año 2018 260 accidentes de tránsito.

Cómo muestra de la problemática judicial citamos 02 expedientes del Noveno Juzgado de Faltas de Chiclayo:

Expediente 2145-2017	Accidente de tránsito.	No paga reparación civil
Expediente N° 318-2017	Accidente de tránsito.	No paga reparación civil

Fuente: Noveno Juzgado de Faltas. Paz Letrado de Chiclayo; Poder Judicial julio 2018

(Nieves 2016), afirma que está probado que, debido a que los jueces penales no observan criterios de valoración de manera objetiva el monto de la reparación civil no garantiza un resarcimiento proporcional al daño ocasionado a las víctimas en los delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito.

“El manejo de Vehículo en Estado de Ebriedad, que va en aumento, se castiga aunque no cause daño alguno, y esto puede ser calificado por daños, lesiones o la muerte de una o más personas, el bien jurídico protegido en el delito de Conducción en Estado de Ebriedad”... haciendo hincapié la presencia del Fiscal en todo tipo de proceso, sea delito o falta cómo garantía de la resarción del daño causado; Conforme lo ha establecido RÍOS, JAIME (2003) en su obra: “Alcoholemia y demás Medios de

Pruebas en el Delito de Conducción bajo la Influencia del Alcohol o Estado de Ebriedad”.

Sobre los accidentes de tránsito: son hechos en la que no existe intención, por ser sucesos causados por culpa, negligencia, imprudencia e impericia. En el orden civil solo puede acarrear responsabilidad pecuniaria. Asumir la responsabilidad civil por un accidente de tránsito no libera al infractor, ni interfiere en el procedimiento correspondiente, de las sanciones por los daños y perjuicios causados. Conforme lo ha mencionado RICAPA, WALTER (2014). En su obra “Los Accidentes de Tránsito Llegan al Dolo; por lo que Deberían ser Considerados en Nuestro Código Penal como Delitos Contra la Seguridad Vial”.

1.1.3.- A Nivel Local.

(MORÍ, 2016)

El resarcimiento del daño proveniente del delito constituye un verdadero problema dentro de las consecuencias jurídico-económicas del ilícito.

Nuestros magistrados son conscientes que la reparación civil comprende la restitución del bien e indemnización por daños y perjuicios. Sin embargo, no existe norma que permita determinar el “quántum” de éstas, así como el modo y forma como cancelarla, lo cual se refleja con la pregunta sobre la efectivización de las normas, en la cual, sólo la minoría la considera efectiva.

Los accidentes de tránsito en carreteras, entre el 2016 y finales de agosto del 2017, se ha pasado de 3839 a 3876 accidentes. El número de fallecidos en el 2016 ha sido de 785. El número de heridos ha crecido de 3839 a 3866 personas. Podemos ver que estos números han ido aumentando no tanto en la cifra de mortalidad, sino en el número de heridos y en el número de accidentes.

1.2.- Formulación del problema.

1.2.1.- Problema General.

¿En qué medida el pago de la reparación civil garantiza los procesos de faltas por accidente de tránsito en los juzgados de paz letrados - Chiclayo, 2018?

1.2.2.- Problemas Específicos.

- ¿Cuál es el criterio del Juzgador para determinar la reparación civil en los procesos por accidentes de tránsito en los juzgados de paz letrado de Chiclayo año 2018?
- ¿Cómo se garantiza el cumplimiento del pago de la reparación Civil en el mismo proceso de faltas por accidente de tránsito en los juzgados de paz letrado de Chiclayo año 2018?

1.3.- Delimitación de la Investigación.

El estudio se delimita en el espacio del distrito judicial de Lambayeque. Pero se toma como referencia el juzgado de paz letrado de faltas de Chiclayo.

1.4.- Planteamiento del Problema.

La presente investigación se enmarca en una problemática que requiere de suma urgencia una solución adecuada sobre “el pago de la Reparación Civil en los procesos de faltas por Conductores de Vehículos Motorizados en Accidentes de Tránsito”, por cuanto muchos conductores de vehículos motorizados involucrados en este problema álgido que es producido por accidentes imprudentes que suceden a diario, tales son los agraviados, alumnos de derecho, abogados, jueces y entre otros; y ésta solución debería ser pronta en resguardo de las víctimas y con una justa indemnización; porque hasta la fecha no hay resultados positivos a favor de los agraviados.

De lo dicho, debe tenerse en cuenta que viene incrementándose en nuestro país los accidentes de tránsito como consecuencia a una actividad imprudente, existiendo en la misma proporción el incremento de denuncias por daños en accidentes de tránsito; de cuyos procesos se observa que al emitirse la resolución final, la sanción impuesta y la reparación civil fijada no responde a las expectativas esperadas, aunado al incumplimiento del pago de la obligación pecuniaria por parte del sentenciado; lo que resulta reprochable e injustificado en un país democrático como el nuestro que defiende un estado de derecho.

1.5.- Justificación e Importancia de la Investigación.

La presente investigación se justifica por que los accidentes de tránsito vienen incrementándose durante los últimos tiempos, y las victimas más allá de ser perjudicadas con daños personales y materiales, éstos daños no son resarcidos por quien los causó; la presente investigación busca identificar y plantear soluciones al pago de la Reparación Civil en los procesos de faltas por accidente de tránsito en los juzgados de paz letrados

1.5.1.- Justificación.

1.5.1.1.- Científica.

El presente trabajo se va a desarrollar dentro de la problemática social que se viene dando por el incremento de accidentes de tránsito que vienen ocurriendo en los diferentes sectores de la ciudad de Chiclayo, y asimismo el no pago de reparación civil para resarcir parte del daño que les han ocasionado.

1.5.1.2.- Social.

Se justifica, debido a que dentro del proceso de faltas se otorga la conciliación entre las partes, en su mayoría de veces no es cumplida por el inculpado al no pagar la reparación civil, lo que genera un nuevo proceso para ser llevada a la fiscalía; siendo más complicado y mayor plazo, para que se pueda cobrar dicho concepto.

1.5.1.3.- Económica.

Se justifica en el desarrollo de la presente investigación ya que se recurre al método científico, por ser una investigación descriptiva, con técnicas llámese encuestas o recopilación de información estadística lo que permitirá llegar a conclusiones y recomendaciones del tema tratado.

1.5.2.- Importancia.

Por otro lado la presente investigación, es importante porque busca determinar analizar la normatividad de reparación civil, debido a que se viene incrementando este delito de Conducción de Vehículo Motorizados en Estado de Ebriedad y verificar los factores que impulsan dicho incremento, para luego dar una solución, de considerar

necesario una implementación o creación de normas administrativas que regulen las medidas coercitivas.

1.6.- Limitaciones de la Investigación.

Una de las limitaciones, es la dificultad para conseguir algunos datos estadísticos de otras investigaciones que han trabajado con las dos variables de investigación, asimismo para la obtención de cuadros porcentuales.

Otra limitación de carácter bibliográfico, como toda investigación se presenta escasez de textos, con ausencia de fuentes, puesto que son escasos los estudios a nivel nacional y regional por lo que la calidad y cantidad de datos nos limitarán a una mejor visión del problema.

1.7.- Objetivos de la Investigación.

1.7.1.- Objetivo General.

- Determinar la reparación civil en los procesos de faltas por accidente de tránsito en los juzgados de paz letrados - Chiclayo, 2018.

1.7.2.- Objetivos Específicos.

- Establecer los factores Jurídicos que sancionan los accidentes de tránsito, según los casos registrados en los juzgados de faltas, de la Provincia de Chiclayo en el año 2018
- Analizar expedientes judicializados respecto a los accidentes de tránsito, según los casos registrados en los juzgados de faltas de la provincia de Chiclayo en el año 2018.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO – CIENTÍFICO.

2.1.- Antecedentes de Investigación.

A Nivel Internacional

(REYES, 2016): El objetivo básico de esta Ley es modificar la Ley del tránsito número 18.290 en lo que se refiere al delito de manejo en estado de ebriedad, causando lesiones graves, gravísimas o con resultado de muerte. Ya veremos en detalle, más adelante, cuáles son las modificaciones introducidas por esta Ley, y especialmente que aspectos de relevancia penal son abordados.

En resumen, y como se puede apreciar, el conducir un vehículo motorizado habiendo previamente ingerido alcohol, ha sido regulado por nuestra legislación a través de diversos tipos de normas jurídicas, comenzando por las Leyes de alcoholes, siguiendo con las denominadas “Ley del Tránsito, Ley Tolerancia Cero y Ley Emilia”. Produciéndose asimismo una ascendente aplicación en cuanto a la gravedad de las sanciones aplicables a tales hecho.

La tesis Tiene como objetivo “La incorporación del comiso del vehículo como sanción accesoria, que busca incentivar a los padres para que eviten una conducta irresponsable de manejo en estado de ebriedad de sus hijos, toda vez que ese vehículo va a ser puesto en comiso y no va a ser entregado a la brevedad a sus padres, como ocurre hoy día.

La presente es una investigación descriptiva

La Tesis concluye:

Se menciona por la doctrina que la Ley en cuestión vulnera distintos principios penales básicos tales como:

a) La última ratio en cuanto a la aplicación del Derecho Penal: Como sabemos esto significa que el Derecho Penal solo debe utilizarse cuando todas las otras herramientas no resultan suficientes para proteger aquellos bienes jurídicos que la sociedad considera los más valiosos, y por ende se sostiene que el problema de la conducción en estado de ebriedad debió haberse solucionado por otros medios, básicamente la educación.

Al respecto podemos contra argumentar que la denominada “Ley Emilia” fundamentalmente aumenta penas pero no crea delitos nuevos. Ahora bien en los dos casos que efectivamente crean nuevos delitos, no olvidemos que siempre la idea del

legislador es proteger, en definitiva, los dos bienes jurídicos de mayor valor esto es la vida y la integridad física.

(ACEVEDO DÍAZ C. , 2015), nos señala en su Trabajo de investigación que existe una especial relevancia del tema tratado, debido a que si nos situamos en nuestros tribunales de justicia, hay una gran cantidad de causas que tratan este tema. En ellas los usuarios han sufrido accidentes, algunos leves u otros más graves, debido a que al transitar por los lugares donde se desarrollan a diario, como son las vías públicas, bienes municipales o nacionales de uso público, se han visto dañados debido al mal estado en que se encontraban, al desperfecto que presentaban, o por la falta o inadecuada señalización de las mismas. Es por lo anterior, y por la gran ocurrencia de este tipo de hechos, que es necesario precisar y detallar este tipo de responsabilidad con todas sus aristas.

La presente Tesis tiene por objetivo analizar desde el ámbito del Derecho Administrativo, la eventual responsabilidad que recae en los organismos del Estado, por accidentes debido al mal estado de la vía pública y/o a la falta de o a una inadecuada señalización.

El método utilizado en la presente investigación es el descriptivo pues se han utilizado como la base jurisprudencial de este estudio, que consiste en la recopilación y análisis de múltiples sentencias, que trataban nuestro tema específico de responsabilidad municipal, de SERVIU y de los Gobiernos Regionales, como así de la responsabilidad del Estado en un ámbito más general. Se hizo revisión de diversas revistas, como Revista de Derecho y Jurisprudencia, Gaceta de los Tribunales y Fallos del Mes. Además, fue una gran herramienta de trabajo, las fuentes jurisprudenciales que se obtienen a través de internet, tanto en la página del poder judicial.

La presente Tesis, concluye en:

1.- La responsabilidad extracontractual del Estado en Chile constituye una situación jurídica pasiva, que impone el deber de indemnizar a la víctima de un daño, causado con su actividad u omisión de un deber jurídico, sea genérico o específico.

2.- La responsabilidad del Estado, tiene fuente constitucional en el artículo 38 inciso 2, que consagra que “cualquier persona que sea lesionada en sus derechos por la

Administración del Estado, de sus organismos o de las municipalidades, podrá reclamar ante los tribunales que determine la ley, sin perjuicio de responsabilidad que pudiere afectar al funcionario que hubiere causado el daño”.

3.- Respecto a la responsabilidad analizada, existen dos tesis respecto de ella. En primer lugar, una tesis objetiva, que se traduce en que la Administración debe responder cada vez que provoque en el patrimonio de un particular perjuicios, ligado por una relación de causalidad a alguno de sus órganos administrativos o funcionarios.

En segundo lugar, la tesis subjetiva, que requiere que el comportamiento del servicio público sea distinto al que debiera considerarse como normal; es decir, basta con probar una falta de servicio.

(TORRADO ALVAREZ, 2002) Nos indica en su Tesis: La doctrina penal contemporánea identifica algunas formas no tradicionales de victimización, además del daño que sufre el sujeto pasivo y directamente perjudicado con el hecho punible, por lo que se habla de una victimización secundaria e inclusive de una terciaria, supuestos que parten del tratamiento que reciben éstos y sus familiares a partir de un desarrollo de proceso penal y de estigmatización que sufren los mismos por parte de la sociedad.

El proceso penal colombiano tiene supuestos autónomos un poco más flexibles que los del código de procedimientos civiles; las falencias que deja la regulación de una pretensión civil dentro del proceso penal, deberían remitirnos a los principios consagrados en el Código de Procedimiento civil y a las normas internacionales que inspiran las últimas tendencias constitucionales.

Concluye:

Queda la sensación del tema de reparación de los derechos de las víctimas no sólo patrimoniales sino los demás referidos en el accidente de tránsito, ocupa en la práctica penal un segundo plano.

A Nivel Nacional

(PAUCAR, 2013). Nos indica en su Tesis que: Los casos examinados en nuestra investigación, nos muestran con claridad que los agentes causantes de accidentes de tránsito, no sólo han creado el riesgo, sino que además, han incrementado los delitos contra la Vida el Cuerpo y la Salud. Nadie ignora que el transporte en vehículos motorizados implica riesgo, que tomando las debidas precauciones y diligencias del caso, se pueden evitar o disminuir los accidentes; pero resulta que en los accidentes

estudiados (excepto el mínimo porcentaje de accidentes, donde la participación de la víctima jugó papel importante), tales factores fueron ignorados, siendo la excusa de los responsables, casi siempre, que existió un factor externo que motivó el accidente, sin llegar a probar en ningún momento que dicho factor haya estado presente.

La forma en que la conducta de los agentes se ha manifestado, nos informa que más allá de un obrar negligente, estuvo presente la clara consciencia del riesgo creado, pero al mismo tiempo ignorado sin importar las consecuencias.

Generalmente, las sentencias contienen escasa motivación y valoración probatoria. En efecto, las decisiones judiciales se basan, fundamentalmente, en el Atestado Policial, Certificado Médico Legal y Certificado de Necropsia y, rara vez, en una investigación estrictamente judicial.

(NIEVES, 2016), manifiesta que los alcances Sobre La Reparación Civil En Nuestro Código Penal, el objetivo de la investigación es determinar la manera como los jueces penales utilizan los criterios de valoración al momento de establecer de manera objetiva la reparación civil en los delitos culposos ocasionados por los vehículos motorizados en los accidentes de tránsito.

El tipo de investigación fue básica denominada investigación fundamental. Asimismo el diseño de investigación fue no experimental de un estudio documental con una población de 40 magistrados y 100 abogados 40 docentes especialistas y 200 agraviados total de población de 380 y con una muestra probalística de 190.

Resultados q llego la tesis si fue Promulgar normas jurídicas que viabilicen de manera oportuna y eficaz, el cumplimiento de la reparación civil de manera integral por parte de los sentenciados por delitos culposos generados por accidentes de tránsito.

La Tesis concluye que está probado que, debido a que los jueces penales no observan criterios de valoración de manera objetiva el monto de la reparación civil no garantiza un resarcimiento proporcional al daño ocasionado a las víctimas en los delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito.

Está probado que los sentenciados por casos de delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito no cumplen con el pago de la reparación civil a los perjudicados.

Está probado que el factor del subjetivismo influye a que los magistrados no determinen en forma objetiva la reparación civil de acuerdo al daño ocasionado.

(MORAN, 2016), nos señala en su investigación titulada “La reparación civil como regla de conducta y los delitos culposos por accidente de tránsito en el distrito de Independencia, 2015” tuvo como objetivo determinar la percepción entre reparación civil como regla de conducta y los delitos culposos por accidentes de tránsito en el distrito de Independencia, 2015.

La metodología que se utilizó tiene un enfoque cuantitativo porque es secuencial y probatorio. Este trabajo se enmarco en la teoría de la Responsabilidad Civil así como también la teoría de la Culpa. Esta tesis utilizo el diseño de investigación no experimental, transeccional y descriptivo. Para la ejecución del trabajo, se trabajó con una población de 138 personas y una muestra de 36 personas (jueces y fiscales) a quienes se les aplicó el cuestionario de preguntas sobre la reparación civil como regla de conducta y los delitos culposos por accidentes de tránsito en el distrito de Independencia, 2015, que fue el instrumento utilizado para la recolección de datos, a los cuales se le aplicó el método de estadística descriptiva.

Los resultados obtenidos indicaron que existió una relación entre la reparación civil como regla de conducta y los delitos culposos por accidente de tránsito en el distrito de Independencia, 2015, porque de los resultados del cuestionario de preguntas se logró apreciar que un 64% de los encuestados dieron como respuesta la opción si porque bajaría el nivel de incidencia en los accidentes de tránsito debido a la obligatoriedad del pago y al no cumplir con las reglas de conducta afectarían con su libertad; y un 36% marcaron la respuesta no porque indican que las personas no tienen conciencia, valores ni respeto por la vida humana.

(MORI, 2014), nos indica en su Tesis “El Derecho de Resarcimiento del Daño sufrido por las víctimas de delito y el Código Procesal Peruano”, que en esta ciudad, se ha efectuado, en el año 2005, una investigación sobre Resarcimiento de la víctima del delito en la Corte Superior de Justicia, la misma que ha tenido como enfoque: ¿Cuál fue el grado de efectivización de la reparación civil a las víctimas del delito, y cuáles son las causas que lo determinaron, en la corte superior de justicia la libertad durante el periodo 2,002 – 2,003?, la cual a comparación de esta investigación guarda sólo cierta relación, pero con distinto enfoque, ya que lo que se pretende investigación en el presente trabajo es determinar cuáles son las causas por las que se vulnera el derecho al resarcimiento de la víctima en el derecho penal y procesal penal, es decir, va más allá del grado de

efectivización de la reparación civil, puesto que para hablar de ello, primero es importante analizar porqué es que se vulnera este derecho.

La presente Tesis tienen como objetivo, determinar cuáles son las causas por las que se vulnera el derecho al resarcimiento del daño sufrido a las víctimas del delito en el Derecho Penal y Procesal Penal.

La tesis concluye:

En el Nuevo Código Procesal Penal, a las víctimas del delito se les vulnera su derecho al resarcimiento del daño sufrido a consecuencia de un delito, por carencia normativa, mínima pena, extinción de la reparación civil y limitada la utilización de medidas cautelares.

Para el derecho de resarcimiento del daño sufrido por las víctimas de delitos los artículos existentes tratan sobre la definición de la víctima, los derechos que le corresponde, la definición de la reparación civil, etc., pero no especifican la forma y modo en que se debe cumplir y exigir el cumplimiento del pago de la reparación civil por parte del sentenciado.

En el derecho comparado, para la reparación civil, existe hasta tres formas de hacerla cumplir, por ejemplo la acción civil, se tramita fuera del proceso penal y a través de la caja de reparaciones.

2.2. Base Teórico – Científico.

2.2.1.- Responsabilidad Civil.

2.2.1.1.-Evolución.

Si nos remontamos a los primeros grupos humanos, la venganza era un mecanismo privado mediante el cual se castigaba a quien causaba daño al ofensor, es decir la venganza era personal, no intervenía la sociedad.

La Ley del Talión “ojo por ojo, diente por diente, mano por mano, pie por pie” daba al ofendido la aprobación para vengar la ofensor, en etapas históricas posteriores, la víctima del daño comenzó a perdonar al agresor a cambio de una suma de dinero literalmente aceptada.

Para algunos tratadistas según señala Alfonso Orasmos el momento histórico en que el ofendido perdonaba al agresor a cambio de algo se estableció la incipiente relación entre el deber de responder y la obligación de resarcir el daño. Uno de los

preceptos de las XII Tablas lo señalaba “Mutilado el miembro, si no hay transacción, impónganse al autor la Ley del Talión”.

La propia Ley de las XII Tablas, iba establecer cambios en la transición entre la composición voluntaria y la legal existían ciertos delitos establecidos para los cuales la posibilidad de escoger entre la venganza o la suma de dinero, era voluntaria, en cambio, para actos ilícitos la autoridad imponía una suma de dinero que el ofendido debía aceptar y el ofensor tenía que pagar, como por ejemplo:

Tabla III: El depositario que dolosamente malversare el depósito, pague el daño causado.

Tabla VII: Quien perjudicare sin derecho o por casualidad, esté tenido al resarcimiento del daño.

Tabla VIII: Con el daño causado injustamente (como no sea por accidente fortuito), condénese a la reparación.

Justiniano considero necesario precisar de una manera elemental los principios de la jurisprudencia, para tal efecto comisionó a Triboniano, Teófilo y Doroteo para que llevarán a cabo tal encargo, publicando el 21 de noviembre del año 529 con el nombre de Institutas o Instituciones. Los dos primeros títulos del primer libro hablan de la justicia, de la jurisprudencia y el derecho en general, los veinticuatro libros siguientes se refieren al derecho de personas, por su parte el segundo y tercer libro hasta el libro decimocuarto tratan de las cosas, el libro cuarto habla de las obligaciones de los contratos, cuasi contratos delitos, luego de muchas resoluciones y existiendo muchas contradicciones Justiniano “Las cincuenta Decisiones”

En el año 529 Constantino y Juan, Menna, Doroteo y Triboniano publicaron con el nombre de *Codees Justinianeus Repetitae Praelectionis*.

El *Corpus Juris Civile* de JUSTINIANO aparece en edición impresa en Barcelona en 1874 de la cual podemos extraer:

1. Ley X La justicia es una voluntad firme y perpetua de dar a cada uno lo que le pertenece.
2. Los principios del derecho son estos: vive como se debe, no hacer daño a otro, y dar a cada uno lo que es suyo.

En Roma existían algunas reglas tales como:

1. En casos fortuitos no se presume culpa si no se prueba (culpa in casibus fortuitis non praesumitur nisi probetur)
2. En caso fortuito nadie está obligado sino por culpa, pacto o tardanza.
3. Ninguno hace daño o injuria, sino aquel que hace lo que no tiene derecho de hacer (nemo damnum facit, nisi qui id facit, quod facere jus non habet)
4. La ley ve los hechos y no las voluntades (lex opus inspicit non voluntatem)
5. Las leyes favorecen al diligente y no al omiso (Vigilantibus et non dormientibus jura subvenium)
6. Los pactos contra las buenas costumbres, las leyes o la honestidad no tienen fuerza alguna (Pacta contra bonos mores, vel leges, vel contra honestas consuetudines nullius sunt momenti).
7. El que promete hacer algo, está obligado a hacerlo, si no lo hace o no puede hacerlo, está obligado al interés (Qui factum promisissit, ad factum tenetur, si non fecit, vel amplius non potest fieri, ad interesse obliogatur)

En Roma el derecho se dividía en públicos y privados, los primeros dan lugar a una instancia penal que recibe el nombre de publicum judicium; y los segundos son aquellos en los cuales una persona ha sufrido lesión de sus derechos y corresponde solamente a ella la persecución que da lugar a la instancia privada denomina privatum judicium, dentro de este tenemos a los que atacan los bienes o el honor de una persona, y son: a) hurto, b) la rapiña, c) el daño material y d) la injuria.

Corresponde entonces a nosotros tratar el daño material en Roma, que era el daño inferido injustamente a una persona que recibía el nombre de damnum injuria factum, y su castigo surgió a propuesta del tribuno Aquilio mediante la Lex Aquilia de danno.

La Ley Aquilia especifico las penas a que debía ser condenado el delincuente que había matado injustamente al esclavo ajeno o si hubiera matado a un animal perteneciente al ganado, ya fuera a rebaños de ovejas y cabras, a recuas de caballos, mulas, asnos, sin derecho a hacerlo, causando un daño consistente en la disminución de la fortuna del otro.

La misma ley estableció una pena contra el adstipulante que defraudaba al estipulante, y condonaba la deuda del deudor por medio de una aceptación. La misma Ley Aquilia estableció una pena aplicable a los que cometieran daños no especificados de los citados.

Sin embargo existen muchos doctrinarios y tratadistas como Hugo Grocio que atribuyen el desarrollo de la responsabilidad a la Escuela de derecho Natural, que señala que cada persona es responsable del daño causado por su hecho ilícito.

Domat y Pothier recogieron este precepto estableciendo así una doctrina específica en el campo de la responsabilidad, llegando a establecer las fuentes de las obligaciones que sustentaba nuestro derogado Código Civil y en las cuales se hace referencia a los delitos y cuasi delitos.

Silva hace referencia al derecho Anglosajón señalando que recién en el siglo XII y de manera muy incipiente con el recurso denominado trespass que era un remedio contra daños directos y físicos a personas o a la propiedad, se desarrolla el tema.

2.2.1.2.- Etimología.

Etimológicamente la palabra responsabilidad se remonta al termino latino “responderé” que es una forma latina del término responder, por eso decimos que la responsabilidad es la habilidad de “responder” El Diccionario de la Lengua Española lo define como una deuda, obligación de reparar y satisfacer, por sí o por otra persona, a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal.

Partiendo del principio romano es deber genérico de causar daño a nadie, si este no es cumplido, su correlato es la obligación de reparar el perjuicio causado por su responsable. Consideramos que esta constituye la base de la responsabilidad y de sus distintos regímenes jurídicos que derivan de él, sobre la naturaleza del hecho ilícito, entendido claro está como ilícito civil y del daño ocasionado.

A nuestro entender el tema de la responsabilidad civil no debe ser desarrollado ajeno a un análisis de la relación jurídica obligatoria (obligaciones), dado que esta se desenvuelve dentro de la dinámica de una obligación.

La responsabilidad civil que nació de una misma fuente, fue dividida así en dos áreas, diferenciadas según su concepción, de esta génesis única, el ALTERUM NON LAEDERE, ha nacido la responsabilidad civil contractual y la extracontractual.

La responsabilidad civil extracontractual como sistema, gira en torno a la tutela de un interés general que recoge el principio original y general del “ALTERUM NON LAEDERE” que no es otra cosa que un deber jurídico general de no causar daño a nadie, deber que el ordenamiento jurídico impone a todos los particulares.

Considerando lo investigado como punto de partida *la responsabilidad civil en general debe ser conceptualizada como “un conjunto de consecuencias jurídicas a las*

que los particulares se someten por el hecho de haber asumido una situación jurídica pasiva, sea en forma voluntaria o por efectos de la ley.

2.2.1.3.-Funciones que se le atribuye a la responsabilidad civil.

a.- Función resarcitoria

Estando a las ideas vertidas y atendiendo a la evolución de la responsabilidad civil, así como en congruencia con los criterios manejados en la doctrina nacional y extranjera, (DE TRAZEGNIES, 1989) se sostiene en forma unánime que la función natural de la responsabilidad civil o del Derecho de daños, es la *reparación o resarcimiento de los daños causados a la víctima*, sea esta individual o colectiva; constituyendo dicha función su razón de ser o fundamento dentro del ordenamiento jurídico y del control social formal. Inclusive desde una perspectiva de eficiencia vinculada al funcionamiento del mercado y al análisis económico del derecho, se llega a la conclusión de que en la sociedad moderna “[...] el fin fundamental de las reglas de la responsabilidad es, en consecuencia el perfil resarcitorio”³⁸. En este mismo sentido, se pronuncia REGLERO CAMPOS, quien categóricamente hace referencia al predominio de la función reparatoria de la responsabilidad por daños o responsabilidad civil. Precizando que a la función preventiva se le concede escasa relevancia.

b.- Función preventiva

Asimismo, también se atribuye a la responsabilidad civil una función *preventiva* de futuras lesiones a los bienes o intereses jurídicos⁴⁰; en este sentido, PIZARRO refiere: “La prevención representa una nueva función del ir nominado ‘Derecho de daños’. Tanto en el Derecho comparado como en nuestro país, se advierten tendencias doctrinarias decididas a favor de los remedios preventivos, que se presentan como complemento idóneo y necesario de las vías resarcitorias”. Esta función preventiva puede ser *general o específica*.

Sin embargo, no todos los autores manejan el mismo criterio para fundamentar esta función de la responsabilidad civil; así, algunos consideran que esta cumple su función preventiva en cuanto hace surgir una obligación *inhibitoria* frente al peligro, a fin de evitar que se produzca o continúe el perjuicio, sobre todo, en casos de daños a la salud pública, al ambiente, (PÉREZ, 2006) o en general en casos en que si el daño se produjese no se podría encontrar remedio en el resarcimiento, encontrándonos ante un

caso de irreparabilidad. (DE CUPIS, 1996)

Dichos autores asumen que esta función preventiva viabiliza las acciones inhibitorias, sobre todo, cuando se trata de riesgos a bienes jurídicos fundamentales. (PÉREZ V.) Otros afirman que el reflejo preventivo se concreta a través de la latente reacción del ordenamiento jurídico, que obliga a reparar, lo que a la vez genera una acción psicológica intimidadora ejercitada por el conocimiento de tal reacción.

Ello implica reconocer que la norma jurídica, “aparte de un mandato o prohibición —precepto— comprende también la amenaza de unas consecuencias desfavorables para el caso de violación del precepto —sanción—. En cuanto tal consecuencia constituya una amenaza con el fin de reintegrar el interés lesionado, la norma pretende *sancionar la violación* del precepto, conminando al responsable a la *reparación del daño*”. Pues, la amenaza con el resarcimiento produciría una motivación psicológica que inclina a obedecer el precepto, a abstenerse de su violación, esto es, a no producir el daño. Concluyéndose que toda regulación de la responsabilidad civil deberá responder a fines preventivos y no solamente reparadores.

c.- Función punitiva

De otro lado, también se sostiene que la responsabilidad civil tiene una acción *sancionadora*, llegando a hablarse de “daños punitivo” y de “pena privativa. Con ello, se asume que la reparación civil cumple una finalidad igual o similar a la de la pena diseñada y desarrollada en la órbita del Derecho penal.

Refiere **TRIGO REPRESAS**: “Con ello se persigue una doble finalidad: la de sancionar al sujeto dañador por haber cometido un hecho particularmente grave y reprochable, y además la de desterrar (*deterrence*) la eventual reproducción de futuros procederes ilícitos parecidos, mediante la disuasión o desanimando al agente del daño”. En general para viabilizar estos daños punitivos se exige que el dañador haya logrado un beneficio económico muy superior al monto de la obligación resarcitoria a que hubiera lugar y que el agente haya actuado mediando dolo o grave negligencia, aun cuando también se dice que en el caso de la indemnización por daño moral no se trata propiamente de una reparación (o satisfacción) sino de una punición disfrazada.

En otros términos, también se señala como funciones de estos daños punitivos, sancionar al dañador, prevenir sucesos lesivos similares y eliminar los beneficios injustamente obtenidos a través de la actividad dañosa.

Asimismo, desde una perspectiva de acercamiento del derecho europeo y latinoamericano a la órbita del *Common Law*, se sostiene que sería importante tomar en consideración la función preventiva y ejemplarizante de la indemnización punitiva de las *class action*, la *injunction* y los *punitive damages* del Derecho Anglosajón; o las expresiones *exemplary Damages*, *vindictive damages*, *non compensatory damages*, *penal damages*, *aggravated damages*, *additional damages*, *smart money*, etc. (TRIGO REPRESAS & LÓPEZ MESA, 2004)

Claro que esta función sancionadora o punitiva no es mayoritaria en la doctrina y en la jurisprudencia es bastante criticada por autorizados autores, crítica que inclusive alcanza en muchos de los casos a la función preventiva atribuida a la responsabilidad civil.

2.2.1.4.- Análisis y crítica de las funciones atribuidas a la responsabilidad civil.

a.- Respecto a la función resarcitoria

En realidad esta es la función preeminente y casi única, de la responsabilidad civil. Esta función, tal como refiere ALPA, al constituir un criterio cogido extensamente por una amplísima literatura, no se exige documentación; pues cada referencia bibliográfica no sería más que redundancia. Ya que no existe autor alguno que le niegue tal función o finalidad. Siendo así, vamos a detenernos a justificar este extremo, únicamente debemos señalar que, estando a la función resarcitoria de la responsabilidad civil se habla de la responsabilidad civil con el resarcimiento; aun cuando también se habla de *indemnización*, *reparación*, *restitución*, *reparación in compensación*, *satisfacción*, etc. Sobre la definición de estos conceptos vamos a volver más adelante, al tratar del rubro “el resarcimiento” como elemento de responsabilidad civil extracontractual.

b.- Respecto a la función preventiva

Resulta obvio que desde una perspectiva general la responsabilidad civil cumple una finalidad preventiva, pues todo el ordenamiento jurídico para regular las conductas, busca prevenir acciones antisociales o disvaliosas que ocasionan daños o afectan bienes o intereses jurídicos, promocionando directa o indirectamente las acciones valiosas o conforme al orden jurídico. En este sentido, puede sostenerse que el mensaje

comunicativo emitido por la responsabilidad civil, cumple una finalidad preventiva *general* y específica.

No hay problema alguno para otorgar una función preventiva a la responsabilidad civil en los casos en que el agente hubiera podido evitar el daño, esto es, en los casos de actuación negligente o dolosa, pues en los demás casos no estará bajo su competencia organizar las cosas de tal forma que los daños no se produzcan.

Sin embargo, como se ha indicado, esta función no es privativa de la responsabilidad civil sino de todo el ordenamiento jurídico. Consecuentemente, no se está hablando de una función preventiva al estilo de la prevención penal, pues para que ello opere, en primer lugar se tiene que atribuir una función penal a la responsabilidad civil, lo cual, como veremos más adelante, no se puede sostener; únicamente estamos indicando que el agente del daño no tiene carta abierta para causarlos, en virtud a que estará obligado a cargar con el peso del daño causado a la víctima una vez que se le atribuya responsabilidad civil. El propio *Roxin* refiere que la sola reparación del daño no podría cumplir ningún efecto preventivo especial ni general; igualmente *De Ángel Yágüez*, con cita de *Pantaleón* refiere; “[...] la función *normativa* de la responsabilidad extracontractual no es preventivo-punitiva [...]. Porque:

- a) No se gradúa con arreglo a la gravedad de la conducta y la reprochabilidad del responsable, sino con arreglo a la entidad del daño,
- b) Es transmisible *mortis causa* [...].
- c) Es asegurable.
- d) Incluso cuando se solicita en el proceso penal, está sujeta al principio de rogación o instancia de parte,
- e) No existe para ella un principio de retroactividad más favorable al responsable [...].”

Claro que en los casos en que el agente del daño no logra ningún beneficio concreto con la acusación del daño, el efecto preventivo de la responsabilidad sí podría apreciarse con claridad, toda vez que en estos casos la obligación resarcitoria configurará un peso económico a cargo del patrimonio del agente, al igual que la multa como sanción administrativa o como pena; en estos casos, el mensaje comunicativo de la responsabilidad sí produciría el condicionamiento psicológico orientado a evitar los

daños. Esto también operaría en los casos en que la obligación resarcitoria es considerablemente mayor que el beneficio obtenido; sin embargo, en los casos de responsabilidad objetiva no cumpliría función alguna; ya que en estos, el factor psicológico no orienta la conducta del dañador.

c.- Respecto a la función punitiva

Si por sanción o componente punitivo entendemos el criterio general relativo a las reacciones del ordenamiento jurídico civil, como el dejar sin Efecto un acto jurídico (rescisión, resolución, nulidad o anulabilidad), la prescripción extintiva contra el titular negligente de un derecho de crédito, en general cualquier reacción frente a un hecho antijurídico, tal como hace referencia DE CUPIS, (PIZARRO, 2000) podemos convenir en que efectivamente la responsabilidad civil cumple una *función sancionadora* contra el agente del daño, a quien coactivamente le impone la obligación resarcitoria.

Sin embargo, desde una perspectiva propia de la sanción vinculada a las normas jurídico-penales o finalidades propias del sistema penal, creemos que debe descartarse categóricamente el intento de atribuirle funciones punitivas a la responsabilidad civil, debiendo descartarse los llamados “daños punitivos o penas civiles” en nuestro sistema de reparación de los daños. Pues, si se aprecia los fundamentos por los que los diversos autores le atribuyen esta función, se evidencia que se basan en aspectos propios del Derecho penal. Así, se indica que el fin de los *daños punitivos* es sancionar conductas especialmente graves y por tanto reprochables, regidas por dolo o por culpa inexcusable o grave y cuando estas atentan contra bienes o intereses trascendentes como la vida, la integridad física, el medio ambiente, la fabricación y comercialización de productos riesgosos o peligrosos, etc. De donde puede advertirse claramente, que con este criterio se pretende reemplazar, desde la perspectiva del Derecho civil (responsabilidad civil) a las reacciones o sanciones propias del Derecho penal orientado por criterios de política criminal (que a su vez se enmarcan dentro del contexto general de la política jurídica). Esta perspectiva unilateral deja de lado (o desconoce) que todos estos supuestos son especialmente graves, y por tanto, no es suficiente para su prevención, una respuesta desde el Derecho privado, y por ello mismo, desde una perspectiva del control penal, se ha criminalizado cada una de estas conductas, por lo que constituyen ilícitos penales (delitos o faltas). Este criterio criminalizador se ha seguido unánimemente en todas las legislaciones, que en muchos casos se orientan por los criterios plasmados en convenios internacionales. Inclusive, ya en el propio seno de la doctrina civil se hacía notar esta

situación y se sostenía que, particularmente en el caso de conductas dolosas (o supuestos de ganancias ilícitas a través de estas conductas) lo que se debiera hacer es encarcelar a los autores y decomisar **todas** sus ganancias ilícitas. (PANTALEÓN, 2000) Obviamente, la cárcel y el decomiso son: consecuencias que solo resultan aplicables cuando nos encontramos en el cubito del delito, es decir, dentro de la responsabilidad penal.

Ciertos autores, consideran a la responsabilidad civil generada por el delito, como una consecuencia jurídico penal, dejando de lado su naturaleza eminentemente resarcitoria; lo que lógicamente ensombrece aún más el panorama y evidencia que cada uno de los especialistas desde la rama civil o penal, pretenden abordar toda la problemática social a partir de sus particulares puntos de vista, asumiendo una actitud totalizadora de la correspondiente disciplina en la cual se han especializado. Con ello pasan por alto que lo que rige en la sociedad es el ordenamiento jurídico en su conjunto, con todas sus ramas y especialidades y no únicamente una particular disciplina jurídica. Por ello, cualquier conflicto social se resuelve aplicando todas las ramas del Derecho que resulten pertinentes conforme a la naturaleza de los intereses o bienes jurídicos comprometidos. Así por ejemplo, ante un acto delictivo causante de daños civiles, se aplicarán las categorías de la responsabilidad penal así como de la responsabilidad civil y en su caso la responsabilidad administrativa, sin necesidad de pretender atribuir a una sola de estas ramas las funciones de las restantes.

Otro de los fundamentos que se esgrime para sustentar los *daños punitivos*, es el referido a que muchos de los agentes dañosos conocen de antemano las consecuencias de sus acciones, esto es, conocen la entidad y magnitud de los daños que van a causar, y pese a ello, asumiendo una conducta calculadora desde un análisis costo-beneficio, continúan con sus actividades dañosas, al apreciar que reparar los posibles daños que se pudieran producir, resulta más barato que suspender o evitar las actividades riesgosas que realizan. Frente a estas conductas, algunos autores consideran que no es suficiente la función reparatoria de la responsabilidad civil, sino que se hace necesaria considerar la función *punitiva* de esta (*daños punitivos*), con la que, más allá de la obligación reparatoria, se pueda sancionar ejemplarmente a los agentes de estas conductas especialmente reprochables, privándolos de las ganancias o utilidades que hubieran podido obtener a través de estas acciones dolosas. (ZAVALA DE GONZÁLEZ & GONZÁLEZ ZAVALA, 1997)

A la vez que asumen que esta función *punitiva* sería la única forma de prevenir

este tipo de conductas.

2.2.1.4.- La Responsabilidad Extracontractual.

Los antecedentes sobre la responsabilidad civil extracontractual en nuestro derecho data del Código Civil de 1852, que adopta el principio de culpa como base para la determinación de culpa, la culpa debe ser demostrada por el demandante; en el Código Civil de 1936 mantuvo igual la teoría de la culpa y en nuestro actual Código Civil de 1984 la responsabilidad extracontractual se encuentra regulada en el Libro VII, Fuente de Obligaciones Sección Sexta, tanto como responsabilidad objetiva como subjetiva.

AGUILA GRADOS y CAPCHA VERA señala que “la responsabilidad está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados a la vida de relación de los particulares, bien se trate de daños producidos como consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, principalmente contractual, o bien se trate de daños que sean el resultado de una conducta sin que exista entre los sujetos ningún vínculo de orden obligacional.

Cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño a otro, nos encontramos en el ámbito de la denominada responsabilidad extracontractual”.

En consecuencia podemos afirmar que la responsabilidad civil extracontractual es un deber jurídico general de no hacer daño a nadie.

Los criterios de información en materia de responsabilidad civil extracontractual se proyectan bajo tres criterios de información:

a) La Responsabilidad Subjetiva; contemplada en el art. 1969 del CC, siendo sus elementos:

- ❖ La determinación de la culpa por acción u omisión.
- ❖ La determinación del dolo por acción u omisión.

b) La Responsabilidad Objetiva, La responsabilidad por el empleo de cosas riesgosas o actividades peligrosas; contemplado en el Art. 1970 CC, no se requiere que medie una conducta dolosa o culposa, basta que exista un nexo causal entre el desarrollo de la actividad peligrosa con el daño causado al agraviado a consecuencia de dicha actividad.

2.2.1.5.-Elementos de la responsabilidad civil extracontractual

- a) la antijuridicidad
- b) el daño causado
- c) el nexo causal y
- d) los factores de atribución

Jurisprudencia

Cas. N° 1072-2003-Ica

Arts. 1969, 1970 y 1985

“De acuerdo a los artículos 1969, 1970 y 1985 del Código Civil, para la procedencia de la responsabilidad civil extracontractual, deben concurrir los siguientes requisitos: a) la antijuridicidad de la conducta, b) el daño causado, c) la relación de causalidad entre el hecho generador y el daño producido y , d) los factores de atribución.

a.- La Antijuridicidad

Es todo comportamiento humano que causa daño a otro mediante acciones u omisiones no amparadas por el derecho, por contravenir una norma, el orden público, la moral y las buenas costumbres.

Las conductas que pueden causar daños y dar lugar a una responsabilidad civil pueden ser:

a. Conductas Típicas.- Cuando están previstas en abstracto en supuestos de hecho normativo. Es decir la conducta contraviene una norma.

b. Conductas Atípicas.- Aquellas que no están reguladas en normas legales, pero vulneran el ordenamiento jurídico. La conducta contraviene valores y principios.

La antijuridicidad genérica es aceptada en el ámbito de la responsabilidad extracontractual, porque incluye las conductas típicas y atípicas.

Nace la obligación de indemnizar cuando se causa daño a otro u otros mediante:

- a) Un comportamiento no amparado en el derecho,
- b) Por contravenir una norma de carácter imperativo,
- c) Por contravenir los principios que conforman el orden público o
- d) Las reglas de convivencia social que constituyen las buenas costumbres.

Resulta evidente que siempre es necesaria una conducta antijurídica o ilegítima para poder dar nacimiento a la obligación de indemnizar.

Se entiende, entonces, que la antijuridicidad es toda manifestación, actitud o hecho que contraría los principios básicos del derecho, por lo cual el autor del daño no será responsable si la conducta realizada se efectuó dentro de los límites de lo lícito.

a. Hecho Ilícito.- Son todas aquellas acciones u omisiones que son contrarias al ordenamiento jurídico. TORRES VASQUEZ señala que la ilicitud se deduce del Art. V del Título Preliminar del Código Civil que dispone que “es nulo el acto jurídico contrario a las leyes imperativas que interesan al orden público y a las buenas costumbres” señalando que la distinción entre lo lícito o ilícito se debe más que a la naturaleza voluntaria del acto, a la naturaleza de las consecuencias. La acepción subjetiva de ilicitud es acogida en el Código Civil al regular la responsabilidad civil contractual y extracontractual. Con relación a la responsabilidad extracontractual la obligación de indemnizar surge, no del incumplimiento de una obligación jurídica preexistente, sino del mero hecho de haberse causado el daño, la relación jurídica nace recién con el daño causado. Y establece los elementos de la ilicitud:

- La voluntariedad del acto
- La reprobación del ordenamiento jurídico
- Dolo y culpa

Nuestro ordenamiento jurídico establece como responsabilidad subjetiva, aquella que por dolo o culpa causa un daño a otro, está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor” (Art. 1969 C.C).

Podemos afirmar que es doloso cuando contraviene un deber y el culposo cuando ha sido realizado sin voluntad de causar daño por negligencia (descuido, imprudencia, impericia).

La responsabilidad subjetiva es el principio rector de la responsabilidad extracontractual, pero admite también una responsabilidad objetiva en su Art. 1970 “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro está obligado a repararlo”.

Responsabilidad Subjetiva - acto ilícito - dolo o culpa

Responsabilidad Objetiva -acto lícito - riesgo o peligro.

A efectos de no caer en confusión es necesario marcar diferencias en relación a la responsabilidad penal:

El proceso penal nacional, regulado por el Código de Procedimientos Penales, acumula obligatoriamente la pretensión penal y la pretensión civil. El objeto del proceso penal, entonces es doble, el penal y el civil. Así lo dispone categóricamente el Art. 92 del Código Penal “La reparación civil se determina conjuntamente con la pena”, y su satisfacción, más allá del interés de la víctima – que no ostenta la titularidad del derecho de penar, pero tiene el derecho a ser reparada por los daños y perjuicios que produzca la comisión de un delito – debe ser instado por el Ministerio Público, tal como lo prevé el artículo 1 de su Ley Orgánica.

El objeto civil se rige por los artículos 54° al 58°, 225.4, 227 y 285 del Código de Procedimientos Penales y los artículos 92 al 101 del Código Penal – este último precepto remite, en lo pertinente, a las disposiciones del Código Civil “la reparación civil se rige, además, por las disposiciones pertinentes del Código Civil”.

A partir de esas normas, nuestro proceso penal cumple con una de sus funciones primordiales, la protección de la víctima y el aseguramiento de la reparación de los derechos afectados por la comisión de un delito en cuya virtud garantiza “(...) la satisfacción de intereses que el Estado no puede dejar sin protección”

La reparación civil, que legalmente define el ámbito del objeto civil del proceso penal está regulada por el artículo 93° del Código Penal, desde luego, presenta elementos diferenciadores de la sanción penal, existen notas propias, finalidades y criterios de imputación distintos entre la responsabilidad penal y responsabilidad civil, aun cuando comparten un mismo presupuesto: El acto ilícito causado por un hecho antijurídico, a partir de la cual surgen las diferencias respecto de su regulación jurídica y contenido entre el ilícito penal y el ilícito civil. Así las cosas, se tiene que el fundamento de la responsabilidad civil que origina la obligación de reparar, es la existencia de un daño civil causado por un ilícito penal, el que obviamente no puede identificarse con “ofensa penal” – lesión o puesta en peligro de un bien jurídico protegido, cuya base se encuentra en la culpabilidad del agente (la causa inmediata de la responsabilidad penal y la civil y el delito infracción/daño, es distinta); el resultado dañoso y el objeto sobre el que recae la lesión son distintos.

Desde la perspectiva del daño civil debe entenderse como aquellos efectos negativos que derivan de la lesión de un interés protegido, lesión que puede originar consecuencias patrimoniales o extrapatrimoniales. Una concreta conducta puede

ocasionar tanto daños patrimoniales que consisten en la lesión de derechos de naturaleza económica, que debe ser reparada, radicada en la disminución de la esfera patrimonial del dañado y en el no incremento del patrimonio dañado o ganancia patrimonial neta dejada de percibir –menoscabo patrimonial; como daños extra patrimoniales circunscrita a la lesión de derechos o legítimos intereses existenciales – no patrimoniales – tanto en las personas naturales como jurídicas – se afectan como acota ALASTUEY DOBON, bienes inmateriales del perjudicado, que no tienen reflejo patrimonial alguno.

En consecuencia no es procedente, el que se constituya 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.

La reparación civil no es diferente de la indemnización, pero es más amplia pues incluye a la indemnización por daños y perjuicios y además la restitución del bien o el pago del valor cuando la restitución no es posible.

El plazo de prescripción dispuesto en el artículo 100° del Código Penal no afecta el plazo de prescripción extintiva de la acción en materia civil, pues este plazo no corre mientras no se extinga la acción penal, lo cual no quiere decir que prescrita la acción penal se compute a partir de ahí el plazo de dos años de la prescripción de la acción civil.

b. El Hecho Abusivo.- En torno al hecho abusivo se han desarrollado una serie de discusiones teóricas, las han intentado de precisar los criterios que los analistas de la responsabilidad civil deben de tener en cuenta para establecer cuando estamos ante un hecho de tal naturaleza.

En el desarrollo de estos derechos observamos que el titular puede tener dos actitudes anormales, que se excedan de los límites de la funcionalidad del derecho, lo que implica “ir más allá” que dará lugar a perjuicios a otro particular.

c. El Hecho Excesivo.- Para muchos tratadistas el hecho excesivo no debe ser regulado en forma independiente del hecho abusivo, dado que ambos responden a una lógica idéntica.

b.- Causas de justificación del hecho dañino.

Nuestra legislación prevé como causa de exoneración de responsabilidad en el ejercicio regular de un derecho, la legítima defensa y el estado de necesidad.

El ejercicio regular de un derecho.- Para Juan ESPINOZA tiene su origen en la antigua formula romana “qui suo iure utitur neminem laedit”. Así el que viola un derecho ajeno en el ejercicio de su propio derecho, no actúa antijurídicamente y, por ende, ninguna responsabilidad le incumbe por los daños que pudiere ocasionar.

2.2.2.-El Daño.

2.2.2.1.- Requisitos del daño

Es la lesión a un interés jurídicamente protegido. Sin daño o perjuicio no hay responsabilidad civil, puesto que el objetivo primordial de la misma es precisamente la indemnización o resarcimiento del daño causado.

Todo daño a efectos de ser indemnizado debe ser cierto, esto implica que quien alegue haber sufrido un daño debe demostrar su ocurrencia, tal como lo exige además nuestra legislación, ya en el plano procesal, así el Art. 424° del Código Procesal civil hace referencia a los fundamentos de hecho, de derecho y a los medios probatorios.

Doctrinariamente se exige que el daño sea cierto o real, esto es, efectivo. El daño futuro también es indemnizable, en la medida que sea real, esto es, que necesariamente se tenga que producir. En cambio el daño eventual no es indemnizable porque no es cierto, se entiende por daño eventual al hipotético, fundado en suposiciones.

El daño indemnizable debe ser directo, debe provenir directamente del hecho del autor o del incumplimiento de una obligación contractual. El daño indirecto no se indemniza jamás, porque no existe nexo causal entre el incumplimiento o el hecho dañoso por un lado, y el daño por el otro.

Finalmente el daño moral es indemnizable en ambas responsabilidades entendiéndose por tal a toda molestia, angustia, dolor o sufrimiento de la víctima, aunque no tenga una apreciación pecuniaria.

Cabe señalar que en la responsabilidad extracontractual los daños imprevistos no se indemnizan jamás: “la previsibilidad de los daños no tiene cabida en la responsabilidad delincuencia o culpable, puesto que al ejecutarse el hecho dañoso no existe un vínculo jurídico previo que ligue al dañador con la víctima.

Los requisitos son:

a) Afectación personal del daño

En todo supuesto indemnizatorio se verifica la existencia de una relación entre el sujeto responsable y la víctima, siendo esta última la llamada a solicitar la reparación por haberse perjudicado su interés.

La presente necesidad se complementa con la exigencia establecida en el Art. 424 del Código Procesal Civil de identificar al sujeto demandante y al demandado, es decir en correspondencia que en materia procesal está considerada como una condición de acción.

El daño se va concebir como el menoscabo de un interés, diferenciándolo con el bien jurídico que es concretamente afectado, por ende, la víctima no necesariamente va a ser el afectado en forma concreta, sino también cuyo interés se ve perjudicado.

2.2.2.2.- Clasificación del daño

El daño se clasifica en:

A.- Daño Patrimonial.- Viene a ser la lesión de derechos de naturaleza económica o material que debe ser reparado, por ejemplo: la destrucción de una computadora.

Se clasifica a su vez en:

Daño emergente.- Viene a ser la pérdida patrimonial como consecuencia de un hecho ilícito, implica siempre un empobrecimiento, comprende tanto los daños inmediatos como los daños futuros, pues no siempre las consecuencias van a ser inmediatas. Es en consecuencia la disminución de la esfera patrimonial. Ejemplo: la factura de los medicamentos a consecuencia de una intervención quirúrgica, el costo de las terapias de rehabilitación que son gastos inmediatos y futuros.

• **Lucro Cesante.-** Se entiende como ganancia dejada de percibir o el no incremento en el patrimonio dañado, mientras que en el daño emergente hay empobrecimiento en el lucro cesante hay un impedimento de enriquecimiento legítimo. Por ejemplo, a consecuencia de una defectuosa intervención quirúrgica el agraviado no podrá seguir trabajando, por lo que está dejando de percibir ganancias que normalmente hubiera obtenido.

B. Daño Extrapatrimonial.- Viene a ser el daño ocasionado a la persona en sí misma, dentro de la cual se encuentra el daño moral y a la persona.

b.1.- Daño moral.- Es el daño no patrimonial que se entiende como una lesión a los sentimientos de la víctima y que produce un gran dolor, afección o sufrimiento, ejemplo la pérdida de un ser querido como consecuencia de un accidente de tránsito con consecuencia fatal. Es la lesión o cualquier sentimiento considerado socialmente legítimo.

Existen dos grandes problemas con referencia al daño moral: cómo acreditarlo y cómo cuantificarlo.

La jurisprudencia asume que en los casos de fallecimiento de una persona, el cónyuge y los hijos sufren necesariamente un daño moral.

Respecto a cuantificarlo si bien no existe una suma de dinero que pueda reparar la pérdida de un ser querido, el artículo 1984 expresa que el monto indemnizatorio debe ir acorde con el grado de sufrimiento de la víctima y la manera como ese sufrimiento se ha manifestado en la situación de la víctima y su familia en general.

Daño moral. Fijación del monto indemnizatorio: El monto indemnizatorio por el daño moral debe ser fijado prudencialmente teniendo en cuenta la condición de mujer de la actora y lo que las cicatrices pueden causar en el ánimo de la persona, las que desaparecerían de alguna manera con operaciones quirúrgicas.

b.2.- Daño a la persona.- Viene a ser el daño que lesiona a la persona en sí misma estimada como un valor espiritual, psicológico, inmaterial. Afecta y compromete a la persona en cuanto en ella carece de connotación económica-patrimonial.

Ambas categorías de daño patrimonial y extrapatrimonial están referidas tanto a la responsabilidad contractual y extracontractual. En cuanto a las diferencias de matiz de regulación legal, el sistema jurídico nacional en lo que respecta al daño extracontractual, ha consagrado legalmente en el artículo 1985 del Código Civil el criterio de reparación integral de los daños, a diferencia del ámbito contractual, en el cual solo se reparan o indemnizan únicamente daños directos según dispone el artículo 1321 .

2.2.2.3.- Nexa causal o relación causal

Podemos definirla como el nexa o relación existente entre el hecho determinante del daño y el daño propiamente dicho, es una relación de causa efecto, esta relación causal nos permitirá establecer hechos susceptibles de ser considerados hechos determinantes del daño, cuál es aquel que ocasiona el daño que produce finalmente el detrimento, así como entre una serie de daños susceptibles de ser indemnizados los cuales merecerán ser reparados. Nuestra legislación hace uso del criterio adoptado en la teoría sobre la relación causal, plasmada en nuestro Código Civil vigente, y está presente también en nuestra jurisprudencia.

Causalidad Adecuada.- Recogida por la Responsabilidad Civil extracontractual. Para que una conducta sea adecuada de un daño es necesario que concurran dos aspectos:

a) un factor in concreto, debe entenderse en el sentido de una relación de causalidad física o material, lo que significa que en los hechos la conducta debe haber causado daño, es decir, el daño causado debe ser consecuencia fáctica o material de la conducta antijurídica del autor.

b) Factor in abstracto, para que exista una relación de causalidad adecuada, este factor se entiende como la conducta antijurídica abstractamente considerada, de acuerdo a la experiencia normal y cotidiana, es decir según el acontecimiento ordinario de los acontecimientos debe ser capaz de producir daño, si la respuesta es negativa, no existirá una relación causal, aun cuando se hubiere cumplido con el factor in concreto.

En consecuencia es necesaria la concurrencia de los factores para que se configure una relación de causalidad adecuada.

a.- Fractura Causal

Elimina la responsabilidad subjetiva si ha mediado caso fortuito o hecho determinante de tercero o hecho determinante de la víctima, nos encontramos ante una ausencia de culpa por parte del aparente causante. Por lo cual si el presunto autor prueba que han mediado las circunstancias antes mencionadas, no será obligado a la reparación del daño.

La fractura causal se configura cada vez que un determinado supuesto presenta un conflicto entre dos causas o conductas sobre la realización de un daño, el cual será resultado de una de las conductas.

En todo supuesto de fractura causal una de las conductas o causas habrá producido el daño, y la otra habrá llegado a causarlo justamente por haber sido consecuencia de la otra conducta.

Las conductas que no han llegado a causar daño se denominan causa inicial mientras que la conducta que si llegó a causar el daño se denomina causa ajena. Todo supuesto de fractura implica, un conflicto entre la causa ajena y la causa inicial, siendo el daño consecuencia de la causa ajena y no existiendo ninguna relación de causalidad respecto de la causa inicial.

Significa entonces que la causa ajena es un mecanismo jurídico para establecer que no existe responsabilidad civil a cargo del autor de la causa inicial justamente por haber sido el daño consecuencia del autor de la causa ajena.

Por lo cual cada vez que se intente atribuir a un sujeto una responsabilidad civil extracontractual por la supuesta producción de un daño, este tendrá la posibilidad de liberarse de la responsabilidad si logra acreditar que el daño causado fue consecuencia no de su conducta, sino de una causa ajena (es decir de otra causa), la cual puede ser el hecho determinante de un tercero o del propio hecho de la víctima, o bien un caso fortuito o de fuerza mayor.

El artículo 1972 del CC describe los tres únicos típicos de fracturas causales que nuestra legislación admite:

- a. caso fortuito
- b. hecho determinante de tercero y
- c. hecho determinante de la víctima

b.- El Caso Fortuito y la Fuerza Mayor

“Caso fortuito o fuerza mayor es la causa no imputable, consiste en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso” (Art. 1313 CC).

Conforme se evidencia la citada norma no hace diferencia entre caso fortuito o fuerza mayor.

Doctrinariamente se entiende como caso fortuito un hecho natural que impide el cumplimiento de una obligación o que en materia extracontractual genera un daño; fuerza mayor se vincula a la intervención irresistible de la autoridad (acto del príncipe)

Fernando de Trazegnies la noción de caso fortuito o fuerza mayor solo es relevante en el campo de la responsabilidad objetiva, porque, tratándose de responsabilidad subjetiva, todas las situaciones comprendidas en el caso fortuito se hayan excluidas de tal responsabilidad por el simple hecho que carece de culpa. En consecuencia la responsabilidad subjetiva solo responsabiliza a quien tiene culpa, estos casos quedan exentos; y ya no será necesario hablar de caso fortuito o de fuerza mayor, porque basta demostrar la simple ausencia de culpa para quedar libre de responsabilidad.

Dentro de nuestro ordenamiento, en ambos casos lo esencial es lo mismo, se trata de una fuerza ajena extraordinaria, imprevisible e irresistible. Y para todo efecto práctico, nuestro ordenamiento civil considera el caso fortuito y la fuerza mayor como conceptos análogos, que tienen consecuencias similares: la exoneración de la responsabilidad.

El hecho determinante de un tercero

Viene a ser otro caso de fractura del nexo causal. Que no debe ser tratado como un caso de ausencia de culpa, en este caso se debe a la liberación de una eventual responsabilidad acreditando que el daño obedeció a un hecho determinante de un tercero.

La regla contenida en el artículo 1972 ha querido exonerar de responsabilidad a quien no fue autor de un daño, es decir liberar al presunto agente cuando el verdadero productor del daño fue un tercero, lo cual no significa que cualquier hecho de un tercero exime de responsabilidad; porque si así fuera no habría responsabilidad objetiva.

En realidad tanto en el caso fortuito como en el hecho determinante de tercero son casos de fuerza mayor. La diferencia se da en que el caso fortuito es una fuerza anónima, mientras que el hecho de un tercero y el hecho de la víctima, tienen un carácter de fuerza mayor con el autor. Este carácter de “hecho de autor” da lugar a que no se cancele la responsabilidad extracontractual, simplemente se desplaza del presunto causante al verdadero causante. Es un hecho determinante que exonera de responsabilidad a una persona en particular a quien se le creía causante, pero no establece que no hay responsabilidad sino que otra persona es identificada como el

"autor del daño"; y es contra ella que se vuelve la institución de la responsabilidad extracontractual.

El hecho determinante de un tercero debe imponerse sobre el presunto causante con una fuerza que aniquile su propia capacidad de acción y para que tenga un efecto exoneratorio, tiene que revertir también las características de imprevisibilidad e irresistibilidad.

c.- Concausa

Regulado por el artículo 1973º del Código Civil, en este caso el daño es siempre consecuencia de la conducta del autor, pero con contribución o participación de la propia víctima, tratándose de un supuesto totalmente distinto al de la fractura causal.

Se da un supuesto de concausa, cuando la víctima contribuye con su propio comportamiento a la conducta del autor o a la realización de un daño; en este caso el daño no es consecuencia única y exclusiva de la conducta del autor, sino que la propia víctima ha contribuido y colaborado objetivamente a la realización del mismo, el cual no se hubiera producido de no mediar el comportamiento de la propia víctima.

d.- Concurrencia de Causas

Finalmente en el caso de que se dé la concurrencia de causas, denominado también pluralidad de causas o coautores (en los cuales dos o más sujetos, mediante una conducta común o a través de conductas singulares, causa un mismo daño). En este caso se trata del supuesto en que el daño no es consecuencia de la conducta de un solo sujeto, sino de la conducta de varios sujetos, se encuentra previsto en el artículo 1983º del Código Civil y el efecto es que son solidariamente responsables. Cuando no sea posible discriminar o distinguir el diferente grado de participación, la indemnización se distribuirá entre ellos en partes iguales.

2.2.2.4.- Factores de atribución

Podemos resumir los factores de atribución ¿a título de qué es responsable? Viene a ser el fundamento del deber de indemnizar, existe dos sistemas de responsabilidad: el sistema subjetivo y el sistema objetivo, cada uno de ellos fundamentados en distintos factores de atribución denominados factores de atribución subjetiva y objetivos.

DOLO ----- DIRECTO
SISTEMA SUBJETIVO EVENTUAL

CULPA -----OBJETIVA
SUBJETIVA
SISTEMA OBJETIVO RIESGO CREADO

A. Sistema Subjetivo.

Dolo

El derecho tiene diversas acepciones. En sentido lato significa una idea de mala fe, malicia, fraude, daño.

Por ello entendemos como dolo como la voluntad o el ánimo deliberado de la persona del causar el daño, coincide con el artículo 1318° del Código civil en lo referente al incumplimiento de la obligación.

Se presenta desempeñando una triple función:

- Dolo como vicio de la voluntad, es el engaño que se emplea para inducir a alguien a consentir con la formación de un acto jurídico, que sin ese dolo no se habría realizado o lo hubiera sido en condiciones diferentes. En este caso puede ser el dolo que falsea la intención del agente y que este puede aducir para obtener la anulación de un acto celebrado con ese vicio.
- En materia de actos ilícitos, el dolo designa la intención del agente de provocar el daño que deriva de un hecho.
- El incumplimiento de la obligación, el dolo alude a la intención con que el deudor ha obrado para inejecutar la prestación debida. Es un concepto que ha tomado la responsabilidad civil, y que normalmente se había confinado al campo penal y puede ser:

Dolo Directo.- En esta el sujeto actúa para provocar el daño. Cuando el propósito va dirigido a un fin.

Dolo Eventual.- En el cual no se actúa para dañar, pues la persona obra aunque se represente la posibilidad de un resultado dañoso, que no descarta. Asume el riesgo de que su conducta pueda causar un daño.

Ejemplo:

Juan conduce un vehículo a excesiva velocidad, asumiendo que con esa conducta puede ocasionar un accidente, sin embargo no hace nada para asumir la responsabilidad.

Culpa

Es la creación de un riesgo injustificado y para evaluar si ese riesgo sea justificado o no, se necesitará confrontarlo con la utilidad social de la actividad a la cual este se refiere, teniendo en cuenta el costo de la remoción de este; cuando más grande es la utilidad social y el costo de remoción, tanto más grande es el riesgo creado.

La culpa es el fundamento del sistema subjetivo de responsabilidad civil (fluye, emana claramente del art. 1969º C.C); y ante la dificultad de probar la culpa del autor, es decir, dado lo difícil que es conocer el aspecto subjetivo del autor, nuestro ordenamiento ha considerado que es conveniente establecer presunciones de culpabilidad, invirtiendo la carga de la prueba, de tal modo que la víctima ya no estará obligado a demostrar la ausencia de culpa. Esta inversión de la carga de la prueba y correlativa presunción de culpabilidad del autor en el sistema subjetivo de responsabilidad civil extracontractual presume la culpa del autor del daño causado.

- **Culpa Objetiva o Culpa in abstracto.**- Viene a ser la culpa por violación de las leyes, cuando el ordenamiento determina el parámetro de comportamiento y si la persona no cumple es responsable. Un ejemplo clásico es el art. 961º del Código Civil. El criterio de la normal tolerancia sirva para determinar si hay o no culpa.

- **Culpa Subjetiva o culpa in concreto.**- Se basa en las características personales del agente, y un ejemplo de ello lo encontramos en el artículo 1314º. Este tipo de culpa engloba a la imprudencia (el sujeto hace más de lo debido) y a la negligencia (el sujeto hace menos de lo debido).

En la responsabilidad por incumplimiento de obligaciones, se suele diferenciar diversos grados de culpa:

- **Culpa grave.**- (art. 1319 CC) definido como culpa inexcusable y viene a ser el no uso de la diligencia que es propia de la mayoría de las personas. Ejemplo: se deja a una persona a cargo de un almacén, deja abierta las puertas de noche y roban los productos.

• **Culpa leve.**- Es la omisión de la diligencia ordinaria exigida por la naturaleza de la obligación y que corresponda a las circunstancias de las personas, el tiempo y el lugar.

B. Sistema Objetivo

Riesgo Creado

De acuerdo al Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española “riesgo” es una contingencia o proximidad de un daño, y de otro lado, define la palabra peligroso como “que tiene riesgo o puede ocasionar daño”. Para la doctrina el riesgo creado viene a ser el riesgo adicional al ordinario tales como: automotores, artefactos eléctricos, cocinas de gas, ascensores, diversas armas de fuego, insecticidas, medicamentos, actividades industriales.

Todo este tipo de bienes y actividades no será necesario examinar la culpabilidad del autor, pues deberá bastar con acreditar el daño producido, la relación de causalidad y que se trate de un bien o actividad que suponga un riesgo adicional al normal y común, por lo que merece la calificación de “riesgosos”. Haya sido el autor culpable o no, igualmente será responsable por haber causado el daño mediante una actividad riesgosa o peligrosa.

Se observa entonces que la ausencia de culpa no sirve como mecanismo liberador de responsabilidad civil, adquiriendo por el contrario importancia fundamental la noción de causa ajena o fractura causal.

El sistema objetivo de responsabilidad civil no pretende que los daños que se hayan causado a través de bienes o actividades riesgosas, no exista la culpa del autor, lo que se pretende es la total abstracción de la culpa o ausencia de la culpa del autor, de tal modo que la existencia de culpa o no sea totalmente intrascendente para la configuración de un supuesto de responsabilidad civil extracontractual, debiendo acreditarse la relación causal, la calidad del bien o la actividad como una riesgosa.

Cabe agregar que la calificación de un bien o actividad riesgosa o peligrosa no depende de las circunstancias de un caso concreto en particular, pues de ser así cualquier actividad podría ser considerada riesgosa. Esta calificación depende del riesgo que supone el uso socialmente aceptado del bien o actividad de que se trate, siempre y

cuando su uso suponga un riesgo adicional al común y ordinario, como sucede con las armas de fuego o con los vehículos.

2.2.2.5.- Responsabilidad civil extracontractual generada por el delito

La responsabilidad civil proveniente del delito, tiene como fuente al hecho delictivo (delito o falta); a diferencia de la responsabilidad contractual, en las acciones delictivas no existe una vinculación previa entre al agente o responsable civil y la víctima o agraviado, estos resultan vinculados por primera vez con la comisión del hecho delictivo causante del daño. Consecuentemente, al causarse un daño a través de estas acciones, se infringe el principio general de no causar daño a nadie. Siendo así, este tipo de daños comparte la naturaleza de la responsabilidad civil extracontractual. Por tanto, los daños causados por el delito, que dan origen a la llamada reparación civil, constituyen una especie de responsabilidad extracontractual, la que en este caso resulta ser el género. Debiendo precisarse que el hecho de que la acción delictiva quede además, sujeta a la responsabilidad penal, no cambia para nada la naturaleza de la reparación civil, la única particularidad en este caso, es la forma como se va a exigir judicialmente la realización o ejecución de la reparación y la autoridad ante la cual se va a exigir. Pues, tal como refiere la doctrina, las legislaciones y la jurisprudencia, los bienes jurídicos pueden estar protegidos desde el ámbito civil o desde el ámbito penal y cuando el hecho constituye delito ordinariamente queda sujeto a ambas esferas de responsabilidad (penal y civil) ; en este último caso, para la resolución del conflicto creado por la acción delictiva, operan ambos sectores del derecho, el penal orientado por el interés público de prevenir futuras acciones a través de la imposición de la pena y el civil orientado a satisfacer el interés privado del perjudicado a través del resarcimiento del daño.

Sin embargo, como quiera que la pretensión resarcitoria se ejercita en el proceso penal conjuntamente con la pretensión punitiva del Estado, se discute su naturaleza tanto desde la perspectiva procesal así como sustantiva, debatiéndose si se trata de una sola relación procesal, de la concurrencia de acciones autónomas e independientes, de una acción principal y una eventual o accesorio, o desde un punto de vista sustantivo, si la pretensión discutida en la acción resarcitoria pierde su naturaleza privada en el proceso penal para convertirse en una consecuencia jurídico penal o conserva su naturaleza privada-

2.2.2.6.- Naturaleza jurídica de la reparación civil

En cuanto a la determinación de la naturaleza jurídica de la reparación civil o resarcimiento del daño ocasionado por el delito, se han elaborado una serie de criterios que sin haber logrado unanimidad o aceptación mayoritaria han contribuido al debate sobre el tema y han orientado el diseño de las estructuras normativas plasmadas en las diversas legislaciones. Aun cuando estos criterios o propuestas son más o menos dispares, podemos sintetizarlos clasificándolos en dos; los que vinculan a la reparación civil a las consecuencias jurídicas penales y los que la acercan o le adjudican una naturaleza privada, esto es como una especie de la responsabilidad civil extracontractual.

a.- La reparación civil como sanción jurídico-penal

Hay autores que han considerado que en sede penal la reparación civil constituye una sanción jurídico penal, la misma que cumple una finalidad propia de la pena y puede imponerse conjuntamente con esta o sustituirla en algunos casos; esto es, han considerado a la reparación civil como una consecuencia jurídica del delito de contenido penal al igual que las penas y las medidas de seguridad. En este sentido se pronuncian Reyes Monterrel, González Rus, Puig Peña y Molina Blázquez; a este criterio también se refieren GRACIA MARTÍN, SILVA SÁNCHEZ y ROXIN. En nuestro país hace referencia a esta corriente Julio RODRÍGUEZ DELGADO. Al parecer, esta posición seguiría la línea desarrollada por MERKEL, quien hace ya muchos años, sostenía que la obligación de indemnizar el daño ex delicto, la de restituir y la coacción directa para reponer un estado de cosas ‘sirven para el mismo fin que la pena; criterio que sería el mismo que manejaron FERRI y GARÓFALO desde una perspectiva positivista, tal como refiere SOLER y lo ratifica VELÁSQUEZ VELÁSQUEZ.

Esta posición (reparación como ‘pena), aun cuando es tomada en cuenta para efectos expositivos, no resulta sostenible, siendo pocos los autores modernos que la hacen suya actualmente (tal sería el caso de MOLINA BLÁZQUEZ, citado por ALASTUEY DOBÓN), ya que las diferencias que existen entre la pena y la reparación (las mismas que son admitidas ahora sin mayor discusión) resultan evidentes, por ello esta posición puede desecharse sin mayores problemas. Pues no se advierte con claridad, cómo es que la reparación cumpliría una finalidad propia de la pena. Más aún, si como refiere ROXIN: “[...] aun partiendo desde el punto de vista de las teorías preventivas, se puede hacer valer que el efecto preventivo es igual a cero; si por

ejemplo, el ladrón debiera devolver solo la cosa hurtada o el estafador el dinero obtenido fraudulentamente. Si el autor supiera que él, en caso de fracasar, solo necesitará restituir el status quo ante, cesaría todo riesgo; él, por la comisión del hecho, solo puede ganar, nunca perder, de manera tal que una limitación a la reparación aniquilaría el fin preventivo —especial de la amenaza penal. También desde el punto de vista preventivo— general la mera reparación, como reacción a las violaciones jurídicas, significaría antes bien una invitación a intentar alguna vez robar o estafar, pues en el peor de los casos la amenaza consistiría en la devolución de lo conseguido, cuya eventualidad no haría desistir a nadie de un plan delictivo a medio camino, que promete éxito”.

Una posición de esta naturaleza solo tendría cabida en una concepción que no incide propiamente en la reparación del daño específico, es decir en el daño causado a la víctima en concreto (víctima actual) sino por el contrario, que persigue satisfacer a una víctima abstracta o en potencia o a la sociedad en general, cumpliendo de este modo, fines públicos propios de la pena, que creemos, no se condice con la verdadera concepción del resarcimiento del daño.

Según este criterio, la reparación como pena, operaría aunque no se hubiera causado un daño resarcible, inclusive, no habría ningún problema para imponerla en casos de delitos de peligro abstracto o de tentativa sin resultado lesivo, pues la reparación ya no se sustentaría en el daño ocasionado sino en fines propios de la pena; en estos casos ya no se hablaría propiamente de reparación civil, sino de ‘reparación penal’, tal como lo hace SILVIA SÁNCHEZ.

Otra perspectiva dentro de esta misma postura, que concibe a la reparación como consecuencia de naturaleza penal, aun cuando no la ubica como una pena más, es aquella que considera a la reparación como una consecuencia a la cual se le asigna nuevos fines en el Derecho penal, junto a los fines tradicionales de la pena. Este criterio tampoco aporta mayores elementos importantes al debate y tal como indican GRACIA MARTÍN, SILVIA SÁNCHEZ y ROXIN, también puede ser fácilmente descartado.

Sin embargo, la variante de esta postura, que vincula a la reparación con las consecuencias jurídico penales, que resulta importante y de actualidad en el debate doctrinario y jurisprudencial (dado el elevado nivel de argumentación y el hecho de ser sostenida, entre otros, por importantes penalistas como ROXIN y SILVIA SÁNCHEZ), es la que, sin considerar a la reparación como una pena o medida de seguridad y sin atribuirle un nuevo fin en el Derecho penal, la concibe como una “tercera vía” , “[...]”

que junto a la primera y la segunda (penas y medidas), ha de contribuir a los fines convencionales del Derecho penal” . Esto es, se atribuye a la reparación efectos preventivos, tanto desde el punto de vista preventivo general así como especial, y tal como refiere ROXIN, “[...] su consideración en el sistema de sanciones no significa, desde el punto de vista aquí defendido, reprivatización alguna del derecho penal, promoción alguna de la reparación como una clase de pena especial, ni tampoco la introducción de un nuevo fin de la pena. La restitución es, en lugar de ello, una prestación autónoma que puede servir para alcanzar los fines tradicionales de la pena y que, en la medida en que lo consiga en concreto, debería sustituir a la pena o ser computada para atenuarla”. Agrega el penalista alemán, que esta concepción de la reparación se encuadra en el marco de la “prevención integrativa” en la que constituye “[...] una sanción autónoma en la cual se mezclan elementos jurídico civiles y penales. Ella pertenece al Derecho civil, en tanto asume la función de compensar el daño. Empero, debe ser modificada según proposiciones de metas jurídico penales si, dado el caso, también los esfuerzos reparatorios serios habrían de ser considerados o si, en caso de delitos contra la generalidad, quizás también el trabajo de bien común pudiera ser aceptado como prestación reparatoria”. De este modo, se asume que la reparación civil está orientada a la satisfacción de intereses públicos o sociales más que a tomar en cuenta el interés particular de la víctima; vale decir, protege a las víctimas en potencia y no a la víctima específica y actual. Estos criterios tal como refiere SILVIA SÁNCHEZ, tendrían como fundamento el hecho que “[...] en muchas ocasiones la reparación ‘penal’ alcanza los fines de pacificación requeridos precisamente porque es penal’ y se dilucida en el marco de un proceso con la carga simbólica que tiene el proceso penal. Todo ello puede expresarse, en resumen, señalando que desde la perspectiva del Derecho penal, la reparación tiene más que ver con el autor y con la norma (con la colectividad) que con la víctima en sí misma; más con la resocialización y con la prevención de integración que con la indemnización. Más con la renovada aceptación de la vigencia de la norma vulnerada que con el pago de una obligación. Aquello sería lo esencial; esto, lo accidental”.

En síntesis, tomando en cuenta los criterios esbozados por ROXIN y SILVIA SÁNCHEZ en los trabajos citados, podemos concluir que esta posición asume, fundamentalmente que:

1. La reparación cumple finalidades preventivas, específicamente la llamada “prevención integrativa”, por lo que puede sustituir a la pena o atenuarla

en determinados casos concretos, y por tanto, tendría una naturaleza propia del Derecho penal; y sin constituir una pena o una medida de seguridad constituiría una tercera consecuencia jurídico penal, una ‘tercera vía’.

2. Entiende por prevención integrativa, aquella que consiste en una mezcla de elementos civiles y penales. Configura un elemento civil en la medida que asume la función de compensar el daño; y un elemento penal, cuando, sin haber compensado el daño puede quedar resuelto el conflicto entre el agente del delito y la sociedad, en la medida que el obligado hubiese realizado esfuerzos reparatorios serios orientados al resarcimiento; asimismo, en los casos de delitos contra la “generalidad” (sociedad o el Estado), puede atribuirse calidad reparatoria al trabajo de bien común.
3. La reparación está orientada a la satisfacción de intereses públicos más que particulares.
4. La reparación tiene que ver más con el autor y la vigencia de la norma que con el agraviado y el daño ocasionado.
5. La reparación tiene que ver más con la resocialización y prevención que con el pago de la obligación resarcitoria.
6. Finalmente, ya no se habla de reparación civil sino de ‘reparación penal’ a la que se le atribuye funciones de pacificación, al utilizar la carga simbólica del Derecho penal.

Si bien, como refiere GRACIA MARTÍN, esta postura constituye “[...] la propuesta más seria y sugestiva de integrar a la reparación en el sistema penal”, creemos que no contribuye al esclarecimiento y resolución del problema generado por el daño causado por el delito. Por el contrario, distorsiona la concepción propia de la reparación, que como su propio nombre lo indica, es civil, y le resta todo rendimiento práctico a dicha institución jurídica, al dejar de lado a la víctima real y actual del delito. Inclusive no contribuye a la pacificación al propiciar que los daños concretos y la víctima real queden sin reparar o satisfacer. Es por ello que consideramos que no resultan convincentes los argumentos de esta concepción para explicar la naturaleza de la reparación civil proveniente del delito, tal como pasamos a explicar.

Así, respecto al primer punto se puede sostener que, considerar a la reparación entre las consecuencias jurídico penales o atribuirle naturaleza propia del Derecho

penal, implica asumir una concepción del Derecho o del ordenamiento jurídico, en donde todos los conflictos socio-jurídicos deben resolverse recurriendo al Derecho penal, esto es, asumiendo una concepción totalizadora del Derecho penal, en la que se desconoce uno de sus principios básicos, su carácter subsidiario y de última ratio, y sobre todo, se olvida que para resolver los conflictos sociales rige el ordenamiento jurídico en su conjunto (con todas sus ramas y especialidades) y no únicamente el Derecho Penal.

Esta posición, inclusive, asume que los únicos elementos del control social lo constituirían los instrumentos jurídico penales³⁰, desconociendo que el control social proveniente del Derecho (control jurídico) está integrado por todo el conjunto de normas jurídicas que integran sus diversas ramas; esto es, del Derecho civil (a través de la atribución de responsabilidad civil), del Derecho administrativo (a través de la atribución de responsabilidad administrativa), etc.; y solo excepcionalmente se recurre al control proveniente del Derecho penal. Es más, integran el control social las prácticas y actuaciones no jurídicas provenientes de la moral, la educación, los usos y las buenas costumbres sociales. Por tanto, todas estas disciplinas, elementos o prácticas sociales cumplen un rol en el marco del control social. Por ello, un acto antisocial, antijurídico o lesivo, es enfrentado por la sociedad, poniendo en juego todos los elementos del control, sean estos jurídico-formales o informales; es decir, actúa todo el Derecho (con sus múltiples disciplinas) pudiendo inclusive, recurrir a elementos meta jurídicos. De hecho, en muchos casos, los elementos no jurídicos pueden jugar un rol más efectivo que los propios mecanismos jurídicos; tal sería el caso de la reprobación social proveniente de la comunidad o de la moral. Queda claro entonces, que ante la comisión de un delito, entra en juego todo el ordenamiento jurídico con sus múltiples ramas o especialidades, que todas estas buscan proteger los bienes jurídicos, y por tanto, en forma mediata o inmediata también cumplen finalidades preventivas (en cuanto constituyen formas o elementos de control).

Siendo así, no todas las disciplinas o instituciones jurídicas que cumplen finalidades preventivas tienen naturaleza penal, pues, el ordenamiento jurídico en su conjunto cumple finalidades preventivas, y la prevención proveniente del Derecho penal, y de la pena en específico, solo constituyen formas como estas se expresan. Consecuentemente, el hecho que la reparación cumpla finalidades preventivas no constituye ningún fundamento para considerarla como una consecuencia jurídico-penal del delito o para fundamentar la llamada prevención integrativa o una ‘tercera vía; por el

contrario, dicha función preventiva de la reparación, constituye parte de las funciones del Derecho de Daños, tal como expresa DIEZ-PICAZO y PONCE DE LEÓN y se ha demostrado, con abundante información bibliográfica, al tratarse en este trabajo las funciones de la responsabilidad civil. Así las cosas, no podemos pretender atribuir naturaleza penal a todas las instituciones jurídicas, propiciando, innecesariamente, una expansión del Derecho penal, a tal punto de desconocer los fines y funciones de las demás ramas del Derecho, así como tampoco se lo puede erigir en el único mecanismo de resolución de los conflictos sociales, contradiciendo su carácter subsidiario y naturaleza de ultima ratio.

En cuanto al segundo punto, referido a que la reparación, por contener elementos civiles y penales, cumple la función de prevención integrativa constituyendo una tercera vía, debe precisarse que, es absolutamente cierto que cumple finalidades resarcitorias, y precisamente por ello, queda fuera de toda discusión la configuración de su naturaleza civil. Sin embargo, no creemos que el simple esfuerzo reparatorio, pueda cumplir una finalidad propia de la reparación o de la pena (como sostiene ROXIN) ; pues respecto a la primera, el simple esfuerzo no tiene ningún significado o trascendencia, al no haberse realizado resarcimiento alguno, por más intentos que se hubiesen hecho; y respecto a la segunda, estos esfuerzos, efectivamente pueden reflejar el arrepentimiento del agente, pero ello debe ser considerado en la determinación de la pena concreta (como puede ser considerado cualquier otro supuesto de arrepentimiento que nada tenga que ver con el esfuerzo reparatorio), sin que ello signifique que dichos esfuerzos cumplen las finalidades de la pena y por ello, la reemplazan.

Siendo así, estos ‘esfuerzos reparatorios’ nada tienen que ver con la re-paración. Igualmente, el trabajo en bien común en los delitos contra la so-ciedad (generalidad al decir de ROXIN), efectivamente constituye una pena, pero no cumple una finalidad reparatoria, pues se repara o indemniza por la lesión o menoscabo a un bien jurídico cuya existencia es previa a la comisión del hecho delictivo, y por ello, se realiza a favor del agraviado una prestación concreta destinada a compensar dicho menoscabo, cosa que no sucede con el trabajo a favor de la sociedad. Tanto más, si se tiene en cuenta que en los delitos contra la sociedad en su mayoría se trata de supuestos de peligro abstracto, en los mismos que por no haberse ocasionado concreta-mente un daño, no operaría la reparación civil. Salvo casos en que el peligro fuera de tal entidad que obligue al titular del bien jurídico a realizar alguna acción orientada a la remoción del

mismo, y esta actividad constituyese una erogación pecuniaria, en cuyo caso, la reparación civil tendrá que cubrir la compensación de estos costos.

Con relación al tercer punto, en el que se señala que la reparación satisface un interés público y no uno privado, creemos que ello únicamente tendría sentido si se asumiera que la reparación persigue la satisfacción de la víctima en potencia (abstracta y general), mas no así a la víctima actual y concreta que es la que sufre el daño en sus propios bienes jurídicos, que a nuestro juicio, es la que interesa para efectos de la reparación. Pensar lo contrario, significaría simplemente desconocer la reparación civil como institución jurídica. Con este criterio se genera una confusión total entre la reparación y las medidas de naturaleza penal que en lugar de aportar criterios útiles para la solución del conflicto creado por el delito, contribuye a ensombrecerlo y a restar importancia y rendimiento práctico a la institución de la reparación civil; resultando sintomático que se hable de “reparación penal” y no de la tradicional reparación civil. Con un criterio como este, a nuestro parecer, ni se satisface el interés público que busca la aplicación de la pena, así como tampoco el interés particular de la víctima. Pues, tal como refiere el propio ROXIN: “Y es que solamente cuando la víctima es indemnizada y se le restituye sus derechos, se puede decir que se ha restablecido el Derecho lesionado a través del delito, y con ello la paz jurídica”. Claro que estas aseveraciones las hace en el marco de su propuesta de la reparación como tercera vía, pero no deja de ser ilustrativa a este respecto.

Respecto al cuarto punto, en cuanto a que la reparación tiene que ver más con el autor y la vigencia de la norma que con el agraviado y el daño ocasionado, creemos que con esta posición se desconoce la evolución del Derecho en general, especialmente del Derecho de la responsabilidad civil o de daños, significando la vuelta a períodos superados en que no se diferenciaba entre el Derecho civil y el Derecho penal, y donde la pena era la única reacción del Derecho frente al daño causado. En esta etapa del desarrollo del Derecho, se podía hablar de una “reparación penal”, pero actualmente están debidamente diferenciados el ámbito y funciones de la responsabilidad penal y el de la responsabilidad civil, no pudiendo confundirse uno con otro, sobre todo si normativamente se hace la correspondiente diferenciación en los diversos ordenamientos jurídicos, particularmente en el nuestro.

El quinto punto, relativo a que la reparación cumple funciones de resocialización, nos parece que más que una realidad constituiría un buen deseo, lo que de ninguna manera puede sustentar la concepción de la reparación con finalidades propias de la

pena; pues en la práctica ni siquiera la pena ha cumplido esta finalidad y menos puede lograrla la reparación solo por el hecho de atribuirle, desde una perspectiva netamente teórica, fines jurídico penales. En todo caso, si el cumplimiento de la reparación por parte del agente del delito, cumpliera finalidades de resocialización tendríamos que concluir que es la responsabilidad civil en general la que cumple dichas finalidades, y no necesitaríamos etiquetar a la reparación como sanción jurídico penal para reconocerle tal atributo; con lo cual estaríamos pretendiendo prescindir de la responsabilidad penal, puesto que la responsabilidad civil ya estaría cubriendo sus fines y funciones.

Finalmente, y refiriéndonos al último punto, no creemos que en la realidad se produzca la ‘pacificación y renovada aceptación de la vigencia de la norma’, con el efecto simbólico del proceso penal sin el resarcimiento efectivo del daño ocasionado a la víctima en concreto (en todo caso, esta aseveración de Silva Sánchez no se sustenta en datos empíricos que le den consistencia, y no conocemos estudios en este sentido). Por el contrario, la colectividad se siente protegida por el ordenamiento jurídico y se restaura la vigencia de la norma contrariada por la conducta delictiva causante del daño, cuando este es reparado en forma específica a la víctima actual y concreta, y no a una víctima desconocida o en potencia o al interés de la sociedad concebida en abstracto, que por lo difuso que resulta, ni siquiera es posible determinar cuándo ha sido satisfecho en términos efectivos. Al respecto ESER refiere que “[...] la paz jurídica perturbada por el delito solo es verdaderamente restablecida cuando se le hace justicia no solo al autor sino también a la víctima”, criterio que como se ha dicho, en nuestro medio, se ha establecido normativamente. Claro que no se puede desconocer el interés de la colectividad en la reparación del daño ocasionado por el delito, pero este, tal como ya lo hemos expresado con anterioridad, consiste en un interés orientado a la reparación del daño a la víctima específica, y es con la debida reparación a esta como se satisface dicho interés. De otro lado, el recurso al efecto simbólico del Derecho Penal, no es visto con buenos ojos por la doctrina penal (por lo menos no en todos los casos), sobre todo en un ordenamiento jurídico garantista de los derechos fundamentales, tal como hace referencia el propio ROXIN.

En este sentido, conforme a las ideas vertidas por HIRSH y GRACIA MARTÍN entre otros, concluimos que la reparación civil no puede configurar bajo ningún supuesto, una sanción jurídico penal, ya que se sustenta en un interés particular, tiene naturaleza distinta de la pena y no cumple las funciones de esta. Siendo el caso que, los

sostenedores de esta postura, incurrirían en el despropósito de considerar al Derecho penal como el único instrumento del control social formalizado —ordenamiento jurídico— dejando de lado las demás ramas del derecho que también integran el control social formal, auspiciando de este modo una expansión irracional del Derecho penal, lo cual no se condice con la necesidad de un control penal garantista, razonable y eficaz. En suma, esta postura constituiría una perspectiva unilateral del problema, la misma que deja de lado todos los aspectos que no están comprendidos propiamente en el ámbito penal. Y peor aún, cuando se ha constatado la exigua eficacia del control penal, que aconseja optar por medidas alternativas a las soluciones penales.

Debe quedar claro sin embargo, que es necesario propugnar, por todos los medios, la reparación del daño ocasionado por el delito, pero para ello no hay necesidad de recurrir a categorías propias del derecho penal o darle a la reparación un tratamiento de sanción jurídico penal, porque ello en lugar de constituir un medio eficaz para el logro de este fin, más bien lo entorpece, frustrando de este modo la justa aspiración del damnificado. Pues, al hablar de pena, de inmediato entran en acción diversos mecanismos y principios propios de la protección de los derechos fundamentales del procesado (quien va a ser sujeto de la pena), que conlleva a que por ejemplo, cualquier caso de duda se resuelva a favor del inculcado, que se observe estrictamente el principio de legalidad, el principio de la ley más favorable, la rigurosidad de la tipicidad, al contrario de lo que sucedería en el ámbito civil si se le adjudicara naturaleza civil a la reparación, en el cual se busca la equidad o proporcionalidad, propendiendo a la resolución de los conflictos estableciendo el término medio para cada caso, y sobre todo buscando reparar todos los daños que se puedan imputar al responsable.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que la reparación civil (si convenimos en su naturaleza privada), puede fundarse en factores de atribución de responsabilidad objetivos e incluso, se puede atribuir responsabilidad en casos en que por la existencia de una causal de justificación, el hecho no resultara antijurídico; a la vez que se puede atribuir responsabilidad en supuestos de hechos fortuitos en casos de actividades especialmente peligrosas, o inclusive en supuestos de actos lícitos vinculados a la realización de actividades o bienes riesgosos o peligrosos; asimismo, se puede amparar la reparación civil, aun en casos en que no se pueda individualizar debidamente al autor de los daños, en cuyo caso podrá cargarse su costo a la sociedad en su conjunto; todo lo cual no sería posible si se concibiese a la reparación como sanción jurídico penal, con lo

cual no se haría favor alguno a la tendencia moderna del sistema penal de rescatar a la víctima del delito.

De otro lado, atribuir naturaleza penal a la reparación civil, implicaría renunciar a una institución procesal importantísima desde la perspectiva del resarcimiento del daño ocasionado por el delito, como es el tercero civil, que quizás sea la única que ha funcionado eficazmente respecto a la reparación en los supuestos en que ha sido posible recurrir a dicha institución. Pues, como quiera que la consecuencia penal ordinariamente es personalísima, se dificultaría el llamado al tercero para que asuma solidariamente con el agente del delito, la reparación del daño. Igualmente, sería difícil solicitar la reparación del daño y eventualmente la restitución de los bienes objeto del delito, a los herederos del agente, precisamente por la naturaleza personalísima de la respuesta jurídico-penal.

Finalmente, considerar a la reparación como sanción jurídico-penal evidentemente resulta contrario a la justa pretensión resarcitoria del agraviado, pues de ser así, se haría depender a la reparación de la ‘culpabilidad’, dejando de lado la consideración del daño como elemento objetivo y de fácil apreciación. Igualmente, también se presentarían problemas para determinar la reparación en los casos en que la punibilidad quedase sujeta a alguna condición objetiva de punibilidad o algún supuesto de excusa absoluta.

Consecuentemente, estamos convencidos que esta postura, pese al prestigio de muchos de sus sostenedores, debe descartarse. Por lo demás, en nuestro medio, la situación se ha resuelto claramente a favor del criterio que atribuye a la reparación naturaleza privada, como puede apreciarse del artículo 101 del Código Penal. Al respecto la doctrina nacional es totalmente mayoritaria, tal como refiere PRADO SALDARRIAGA, cuyo criterio lo consideramos como el más representativo a nivel nacional.

Es por ello que no encontramos explicación alguna a la decisión irreflexiva del Tribunal Constitucional peruano expresado en ciertas sentencias que han ensombrecido este panorama generando confusión y perplejidad entre los operadores jurídicos, al expresar, sin mayores fundamentos, que la reparación civil en el proceso penal adquiere la calidad de sanción penal. Este criterio no ha sido asumido por la Corte Suprema, la que se ha pronunciado que la misma posee naturaleza privada.

b.- Naturaleza privada de la reparación civil

Descartada la naturaleza penal de la reparación civil, se yergue incólume la postura que sostiene que esta es de naturaleza privada. Pues, la naturaleza de esta institución no está determinada por el interés público de la sociedad sino por el interés particular y específico de la víctima o agraviado por el delito, y el hecho que se ejercite la acción civil en el proceso penal, nada dice respecto a la naturaleza de la pretensión discutida. En este sentido, TERRAGNI en la doctrina argentina, refiere que los criterios que trataron de llevar la naturaleza de la obligación resarcitoria al campo penal no han prosperado y han quedado relegados en el tiempo, en igual sentido se pronuncian NÚÑEZ, SOLER, etc. Igualmente, Carlos CREUS, aun cuando hace referencia a la pretensión y no propiamente a la reparación en sí (pero sin hacer distinciones), refiere: “[...] el hecho de la inserción de la acción civil en el proceso penal, nada dice contra el carácter privado de la pretensión que por medio de ella se hace valer. Esa inserción no cambia el carácter de la acción civil que, desde el punto de vista de la pretensión que la alienta, sigue siendo civil y privada. En otras palabras [...] la acción resarcitoria no integra el sistema represivo del delito, permanece en la esfera privada. En la doctrina Alemana este criterio es sostenido fundamentalmente por HIRSH⁴⁰⁴. En la doctrina española se adhieren a este punto de vista un buen número de autores connotados⁴⁰⁵, inclusive se sostiene que este es el criterio casi unánime. Finalmente, en la doctrina Colombiana se maneja este criterio, tal como puede verse de las aseveraciones de VELÁSQUEZ VELÁSQUEZ.

En nuestro medio el contenido privado de la reparación civil, es prácticamente unánime; así, PRADO SALDARRIAGA, rechaza todo intento de considerar a la reparación civil como pena u otro tipo de sanciones jurídico- penales, pronunciándose a favor de su naturaleza privada y resarcitoria. Por su parte, SAN MARTÍN CASTRO refiere que: “La naturaleza de derecho de realización del Derecho Procesal Penal no puede ‘sustituir’ o ‘transformar’ lo que por imperio del Derecho material es privado, en tanto se sustenta en el daño causado, producto de un acto ilícito”; y citando a BASALLO SAMBUCETI agrega “[...] la obligación de reparación por el daño material o moral causado, supone un deber jurídico que escapa a la esfera integral del Derecho Penal. De hecho, se trata de una obligación de naturaleza básicamente patrimonial y con objetivos expresamente indemnizatorios”. El mismo criterio esboza CASILLO ALVA así como otros autores nacionales. Por nuestra parte este criterio lo hemos sostenido y fundamentado en todos nuestros trabajos, especialmente en la segunda edición de

nuestro trabajo: “La reparación civil en el proceso penal”, segunda edición. Claro que para arribar a esta conclusión en nuestro ordenamiento jurídico, desde una perspectiva de lege lata, no tenemos los problemas que tienen los españoles para analizar esta institución jurídica en su sistema jurídico; pues en España, el resarcimiento del daño proveniente del delito está regulado casi en su integridad en el propio Código Penal. En el Código Civil solo encontramos normas supletorias de este tipo de responsabilidad, y cuando se trata este tema se remite al Código Penal. Lo contrario sucede en nuestro ordenamiento, pues en el Código Penal únicamente se regulan aspectos procesales accesorios de la reparación, y en lo más importante, se apela a la remisión al Código Civil (artículo 101 del Código Penal). Esto, obviamente, facilita la determinación de la naturaleza jurídico-civil y ordinariamente patrimonial de la responsabilidad ex delicto. Resulta importante resaltar esta característica de nuestra legislación, ya que facilita el análisis y permite arribar a las conclusiones anotadas; aun cuando, como se ha dicho, la determinación de esta naturaleza, no está vinculada necesariamente al “documento legislativo en que se regule”.

Podrá decirse no obstante, que la pretensión cambia su naturaleza privada cuando es el Ministerio Público quien la ejercita en el proceso penal, sin embargo, si bien es cierto esta entidad actúa ejerciendo un interés público, su intervención está orientada a lograr la satisfacción de la pretensión privada a favor del agraviado o sujeto pasivo del daño (víctima actual y concreta) ; pues, para lograr la pacificación social alterada por la comisión del delito, además de satisfacerse la pretensión pública encarnada en la pena, se debe satisfacer el interés privado de la víctima, el que permanece inalterado, aun cuando sea el ente público el que persiga su satisfacción ; tanto ¿sí que si el perjudicado renuncia al resarcimiento o transige sobre él, cesa la legitimación del Ministerio Público para intervenir en el objeto civil del proceso’, tal como lo establece en forma expresa el artículo 11 del Código Procesal Penal concordante con los artículos 13 y 14 del mismo cuerpo legal.

Antes de la vigencia del Código Procesal Penal, si bien las ideas centrales esbozadas en este acápite eran las mismas, esta situación no aparecía regulada expresamente, por el contrario, aun en casos de desistimiento o transacción respecto a la reparación civil ventilada en el proceso penal por parte del agraviado, el Fiscal en su dictamen o el Juez en la correspondiente sentencia, tenían que referirse necesariamente a la reparación civil, para cumplir con la formalidad normativamente establecida, aun cuando ya no podía solicitar o imponer la obligación reparatoria.

Finalmente, además de los argumentos esgrimidos en torno a la naturaleza privada de la responsabilidad civil en el proceso penal, determinados fundamentalmente por su finalidad reparadora del daño, abonan a favor de tal conclusión: a) el hecho que la responsabilidad civil no es personalísima, a diferencia de la pena (el obligado a la reparación civil puede ser un tercero); b) el criterio de carácter formal establecido por el artículo 101 del Código Penal, que remite el tratamiento y regulación de la reparación civil a las disposiciones correspondientes del Código Civil; c) el hecho que la pretensión resarcitoria sea transigible y objeto de desistimiento dentro del proceso penal, con lo que se reconoce la titularidad exclusiva al sujeto pasivo del daño; d) la transmisibilidad hereditaria de la obligación, tanto respecto a los herederos del agente del daño así como del agraviado; e) el hecho que la atribución de la obligación resarcitoria, puede obedecer a criterios objetivos, al contrario de la atribución de consecuencias de naturaleza penal, que únicamente tienen que sustentarse en criterios subjetivos (atribución de dolo o culpa); f) asimismo, no en todos los delitos opera la reparación civil ni en todos los casos en que se dispone la obligación reparatoria nos encontramos frente a un delito (casos de ausencia de culpabilidad o de ausencia de una condición objetiva de punibilidad, cuando esta sea exigida por la norma penal, supuestos de excusa absoluta, entre otros); g) la medida de las consecuencias jurídico-penales ordinariamente se sustentan en la medida de la culpabilidad, la cual no opera para la responsabilidad civil, la que se sustenta en la entidad y magnitud del daño . Más aún, la corte Suprema en el Acuerdo Plenario N.º 5-2011/CJ-I 16, del 6 de diciembre del 2011, fundamento N.º8, establece con toda claridad que “[...] la naturaleza jurídica de la reparación civil es incuestionablemente civil, y que aun cuando exista la posibilidad legislativamente admitida de que un Juez Penal pueda pronunciarse sobre el daño y su atribución, y en su caso, de determinar el quantum indemnizatorio —acumulación heterogénea de acciones— ello responde de manera exclusiva a la aplicación del principio de economía procesal”.

2.2.3.- La indemnización en la responsabilidad civil

2.2.3.1.- Antecedentes históricos.

En un comienzo la reparación frente al daño o perjuicio fue una reacción privada, mediante la venganza individual, luego surgió la reacción colectiva mediante la composición voluntaria, sin embargo estas reacciones no buscan una reparación o

resarcimiento del daño sino, más bien buscaban una sanción al agresor, infringiéndole un sufrimiento igual o superior al sufrido por la víctima.

Con el tiempo cuando las organizaciones políticas se consolidan y la autoridad se afirma ya no queda al libre albedrío del daño, ni del grupo al cual pertenecía, buscar la venganza, ni establecer la composición privada de la pena, sino que para asegurar la tranquilidad pública, la facultad de resolver el conflicto fue monopolizada por el estado, y a partir de entonces el individuo deberá aceptar la forma de reparación establecida por la autoridad. A estas alturas de la evolución del derecho es que aparece la idea de la reparación o resarcimiento del daño de parte del responsable o del causante, por lo que el estado establece los mecanismos de ejecución de la obligación resarcitoria. Estableciéndose el principio general que todo daño como tal genera la obligación de reparar, criterio al cual se llegó a partir de la teoría elaborada por GROCIO PUFFENDOFF y DOMAT. No obstante establecido ya el principio general de responsabilidad era necesario desarrollar un fundamento a factor de atribución de la responsabilidad al causante, y de esta manera fundamentar o legitimar el surgimiento de la obligación resarcitoria, ya que como se ha dicho, resarcir es asumir el peso económico del daño el mismo que se ha desplazado de la víctima, al causante del mismo, obviamente previo a la determinación del factor de imputación indicada, debe haberse determinado la relación de causalidad entre la conducta del agente del daño y del resultado dañoso.

El factor de atribución de la responsabilidad fue la culpa, desarrollada por el subjetivismo impulsado por el cristianismo e impuesta por DOMAT. Esta teoría establece que el peso de la reparación solo debe trasladarse al causante o responsable si este ha obrado con dolo, imprudencia o descuido en la realización del hecho dañoso.

La teoría de la culpa convertida ya en el centro de la responsabilidad civil, a su vez admite dos variables:

- 1.- la culpa subjetiva:** la que considera que es culpable en virtud de las posibilidades específicas de cada individuo.
- 2.- la culpa objetiva:** la que establece la responsabilidad en virtud de la comparación de la conducta observada por el agente del daño y la de un

prototipo, cuya conducta era aceptada por el común de la gente, esto es, el hombre razonable o el buen padre de familia.

Después con la evolución de la vía socioeconómico y con el desarrollo del maquinismo la industrialización y las innovaciones tecnológicas, el incremento de las velocidades y de los poderes para hacer cosas, originaron una verdadera inflación de riesgos en el mundo contemporáneo, en tales circunstancias la investigación de la culpa se convertía en un expediente engorroso, costoso y a veces insuperable que conducía por lo general a que las víctimas no alcancen resarcimiento alguno. Esto genera dos alternativas:

1.- estableció una presunción JURIS TANTUM, que consideraba en principio al causante del daño, salvo que demuestre lo contrario, es decir, se estableció una verdadera inversión de la carga de la prueba.

2.- la de responsabilizar objetivamente al causante, esta última se desarrolló para los casos de bienes o actividades riesgosas que causen daño, independientemente de si tuvo o no culpa el agente. Este es el factor o sistema de la responsabilidad por riesgo.

Finalmente las modernas teorías consideran que la sociedad y solo la convivencia social, la que crea las condiciones para que se produzcan los daños, y que se debe poner énfasis en la víctima del daño, más que en el responsable, consecuentemente debe dotar a la víctima de los mecanismos para obtener una cabal y facial reparación. Este tipo de reflexiones ha guiado al pensamiento jurídico hasta la más moderna teoría de la DISTRIBUCION O DIFUSION SOCIAL DEL COSTO DE LOS DAÑOS, también llamada DISTRIBUCION SOCIAL DEL RIESGO, esta sería la óptima aplicación , sobre en la responsabilidad por accidentes comunes, tal como sucede con los accidentes de trabajo que tienen naturaleza jurídica análoga.

Así la reparación civil y por ende el resarcimiento evoluciono desde un carácter puramente afflictivo, es decir desde el carácter sancionatorio o penal hasta un carácter puramente reparatorio, quedando establecido que la pretensión resarcitoria o reparatoria se ejercerá en el ámbito del derecho civil y procesal, y la pretensión penal o sancionatoria en el ámbito del derecho penal o administrativo sancionatorio.

En nuestro medio el código civil 1984, establece el principio general de responsabilidad extracontractual en su art. 1321, que establece la obligación de indemnizar de quien por dolo, culpa inexcusable o culpa leve no ejecuta sus obligaciones, considerándose como incumplimiento la inejecución de la obligación y el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso. En su art. 1969 establece que aquel que por dolo o culpa causa daño a otro, está en la obligación de indemnizarlo. Asimismo dentro de la responsabilidad extracontractual, el C.C., consagra el principio de responsabilidad por riesgo o peligros producidos por un bien o una actividad riesgosa. Finalmente hace referencia a la solidaridad como factor de atribución de responsabilidad en los casos en que considera ciertos tipos de daños sujetos a régimen de seguro obligatorio en su art. 1988.

2.2.3.2.- La perpetración del hecho.

La perpetración de un hecho delictuoso acompaña la pena o la medida de seguridad y, además la reparación civil del daño. Así tenemos por ejemplo en el art. 92 del C.P., prescribe que conjuntamente con la pena se determinara la reparación civil correspondiente y que no puede ser otra que la prevista en el art. 93 del C.P.

a) restitución del bien: Se trata en suma de restaurar o reponer la situación jurídica quebrantada por la comisión de un delito o falta, la obligación restitutiva alcanza bienes muebles o inmuebles, tal el caso del bien inmueble usurpado.

b) la indemnización de daños y perjuicios: lo regula el inciso 2 del art. 93 del C.P., y comprende el resarcimiento del daño moral y material que se adiciona a la restitución del bien, el juez debe administrar con el derecho civil que regula en ese ámbito, la materia y entre otros conceptos se atenderá al daño emergente lo mismo que el lucro cesante.

2.2.3.3.- La regulación peruana.

En el derecho peruano, al menos desde el punto de vista de LEGE LATA, la reparación civil tiene una naturaleza civil en base a los siguientes fundamentos:

a) la responsabilidad civil el delito constituye solo una especie de la responsabilidad civil extracontractual que es el género que lo comprende se trata por lo

tanto de una obligación civil, el art. 1969 del C.C., cuando prescribe que aquel que por dolo o culpa causa daño a otro está obligado a indemnizarlo.

b) las diferencias existentes entre la responsabilidad civil y los demás casos de responsabilidad civil extracontractual, solo tienen carácter procesal y no de otro orden, cuando existe un hecho ilícito (delito), que además de violar las normas jurídicas causa un daño efectivo, la ley permite el resarcimiento de la víctima, se puede lograr en un solo proceso judicial, el penal, no es necesario acudir a otra vía para obtener la indemnización por el daño causado.

c) con una regulación de acción civil resarcitoria en sede penal se logra una administración de justicia más expeditiva y humana, próxima a la solución de los problemas sociales generados por la comisión de un delito y que pretende, además de la plena realización de los principios de inmediación y economía procesal.

d) la instauración de la reparación civil en el código penal ayuda armonizar los fines preventivos de la protección de los bienes jurídicos y el afianzamiento de la fidelidad de las normas.

e) el entendimiento de la reparación civil como una institución que posee una naturaleza eminentemente civil obliga a rebatir al menos a comprender de modo satisfactorio los argumentos que parecen oponerse a ese criterio como son por ejemplo, el art. 92 al 100 del C.P.

La reparación civil no siempre se determina con la pena, pues No toda sentencia condenatoria que acaba imponiendo una sanción penal (pena o medida de seguridad), supone que se haya producido de manera efectiva un daño, que es el presunto básico para la fijación de la reparación civil, la responsabilidad consagrada en el art. 92 y sgts. Del C.P. emana del daño que pueda, según el caso, producir el delito, no del delito mismo, la pena solo requiere de una conducta típica antijurídica y culpable, mientras que la reparación civil exige la constatación de un daño causando de manera ilícita.

2.2.4.- El Accidente de Tránsito

2.2.4.1.- El accidente.

Definición.- Conforme al Diccionario de la Real Academia Española, accidente significa suceso eventual o acción de la que involuntariamente resulta daño para las

personas o cosas. Encontramos así 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 voluntad no se aprecia claramente en ciertas clases de actividades generadoras de riesgo, como la fabricación de autos o en el uso de estos. Puede decirse entonces que la sociedad fomenta la producción de daños al demandar más y más automóviles. Sin embargo, ello no es tan simple. 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, una vez ellas se encuentren disponibles, la sociedad pueda o quiera 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).

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. 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 en base a 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.

2.2.4.2.- Confrontando lo lingüístico y lo jurídico

Resulta necesario dilucidar cuáles son los criterios con los que el derecho define el accidente, ya que ellos a su vez permitirán explicar en cierta medida cuál es la función económica y social de la responsabilidad civil en este campo.

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. 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 esta se ha movido en varias direcciones con la finalidad de poder adaptarse sin poder obtener siempre resultados satisfactorios.

Y una vez más nos vemos en la necesidad de emplear conceptos que sean “digeribles” para poder desplazarnos en el mundo de las normas (tal como sucede con el riesgo), sin vernos encasillados dentro de conceptos que pueden ser perfectos desde el punto de vista de la lógica pero que son inaplicables en la práctica. ¿Acaso podemos emplear el término accidente del mismo modo en que lo vemos en las noticias de los periódicos —según los cuales, en casi todos los casos de accidentes de tránsito ha mediado algún tipo de culpa— o como se usa en el lenguaje coloquial, donde hasta una aventura amorosa puede ser vista como un “accidente”?

Requerimos entonces de una noción acorde a la problemática ya vista de la convivencia con el riesgo y el fenómeno de la masificación; y que, de otra parte, nos permita apreciar los costos y beneficios sociales que se encuentran en juego dentro de cualquier propuesta elaborada para su solución:

“[...] 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 y 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”.

Encontramos una definición jurídica del accidente planteada por TRAZEGNIES, quien 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 periodo 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.

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.

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, pero ello se verá en el capítulo siguiente.

Ha sido frecuente dar el tratamiento de caso fortuito a toda situación de ausencia de culpa, lo cual —como bien señala TRAZEGNIES— 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 (artículo 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”, a lo cual debe agregarse su carácter imprevisible e irresistible.

Concretamente, para 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. Así, por ejemplo, la rotura de la dirección de un auto es un riesgo típico de la conducción, ante lo cual no podría alegarse la existencia de un caso fortuito frente a los daños producidos por un accidente. En el caso fortuito existe un hecho totalmente ajeno al “causante” (así, entre comillas, pues nunca lo me), a quien, por esa razón no se responsabiliza por las consecuencias producidas.

2.2.4.3.- Definición de accidentes de tránsito

Corresponde ahora hacer una primera aproximación al tema relacionado con la manera en la que son percibidos los accidentes de tránsito en la realidad y si ello resulta compatible con lo que hemos sostenido líneas más arriba respecto del riesgo y del accidente en general.

Algunos autores definen 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. 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.

El antiguo Código de Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Legislativo N.º 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”.

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

2.2.4.4.- Etiología.

Según Resolución de Intendencia General N° 037-2008-SEPS/CD61, accidente, es “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.” En otras palabras, es el 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 desperfectos mecánicos repentinos, condiciones ambientales desfavorables o cruce de animales durante el tráfico.

El T.U.O del Reglamento Nacional de Tránsito (aprobado mediante D. S. N.º 016-2009-MTC), 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). Sin embargo, el T.U.O del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (aprobado por D. S. N.º 024-2002-MTC) contiene a su vez su propia definición: “evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo (detenido o estacionado) en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta”.

A partir de las definiciones citadas podemos apreciar que —si bien es cierto que se tratan de disposiciones vinculadas más al derecho administrativo— se habla de “hechos” o “eventos”, sin hacer alusión a ningún criterio subjetivo para la calificación de un suceso como accidente de tránsito. A pesar de ello, en la práctica encontramos que los calificativos que hacen alusión a la conducta de la persona abundan. Si dos autos colisionan, ¿qué ocurre? Pues 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.

Según SERANI, “El Laboratorio de Investigación Vial de Gran Bretaña, entidad que depende del Ministerio de Transportes de ese país, estableció que en los países en vías de desarrollo, los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte prematura.” Por su parte, la Defensoría del Pueblo, ha señalado que: “Cada año, aproximadamente 700 personas mueren por efecto de siniestros en la red vial nacional y más de 4,000 personas resultan heridas. Estas cifras se han convertido en un frío dato estadístico más, que se registra diariamente en los medios de comunicación, sin mayores implicancias. Pero el lado dramático de esta escandalosa información reside en que tanto la muerte de una persona, su invalidez permanente o temporal como la afectación de su salud constituyen daños severos que no sólo hacen víctimas a los pasajeros, sino también a sus familias y a la comunidad en general.”

Es tal la importancia del tema motivo de esta investigación, que no sólo la

Defensoría del Pueblo se ha pronunciado al respecto; también La Organización Mundial de la Salud (OMS) estableció el vínculo entre accidentes de tránsito y salud pública, motivando que la Asamblea Mundial de la Salud aprobara en 1974 la Resolución WHA27.59, declarando que los accidentes causados por el tránsito, constituyen un problema de salud pública de suma gravedad e hizo un llamamiento a los Estados Miembros para que tomen las medidas del caso, para evitar que sigan ocurriendo.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), también ha expresado su preocupación al respecto, emitiendo, primero, la Resolución 57/309, del 22 de mayo de 2003 y, luego el 05 de noviembre de 2003, aprobó la resolución A/RES/58/9, convocando a una sesión plenaria el 14 de abril del 2004 con el fin de sensibilizar la conciencia sobre la magnitud del problema de las consecuencias de los accidentes de tránsito, y analizar la puesta en práctica del Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito en la Asamblea General de las Naciones Unidas.

2.2.4.5.- Causas de accidentes de tránsito

Los entendidos en la materia, sostienen que todo accidente, obedece a la siguiente ecuación:

$$\text{Accidente} = \text{Riesgo} * \text{Exposición}$$

De allí, que en la investigación policial, se trata de establecer cuáles son los factores predominantes para la producción de un accidente de tránsito, lo cual no obsta que deben considerarse también los factores contributivos, como la conducta de la víctima y otros ajenos a la actuación del agente.

Los adelantos científicos y tecnológicos, han permitido elevar el nivel de vida de millones de personas que viven en estados democráticos de derecho donde la economía está no sólo en desarrollo, sino también en crecimiento. Una de las manifestaciones más evidentes de mejora económica la constituye, el hecho de poseer un vehículo motorizado.

Sin embargo, a diferencia de otros bienes, cada vez que un vehículo motorizado ingresa a la circulación se incrementa el riesgo de ocurrencia de un accidente, a pesar de lo cual, no puede detenerse el progreso; de allí que no se ponga límites de ninguna clase a la adquisición de vehículos.

Por otro lado, el incremento de la población, produce una mayor demanda del servicio de transporte, a lo que contribuye la ampliación de la oferta educativa en todos

los niveles que conduce al aumento de escolares y estudiantes de nivel superior, como también de jóvenes trabajadores al haber mejorado la oferta laboral; de tal manera que la combinación: número de vehículos + número de estudiantes + número de trabajadores, incrementa el riesgo.

Desde el punto de vista subjetivo, están presentes también factores de riesgo, los cuales son: La negligencia y la impericia de quienes conducen vehículos de pasajeros.

Los accidentes de tránsito suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

Factor humano: Es la principal causa de accidentes de tránsito y puede manifestarse por:

- Conducir bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes.
- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor, tales como:
 - ✓ Adelantar a otros vehículos sin tomar las precauciones del caso.
 - ✓ Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito. $\frac{3}{4}$ Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
 - ✓ Conducir con exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
 - ✓ Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
 - ✓ Realizar “correteos” con otros vehículos con la finalidad de ganar pasajeros.
- Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

2. Factor mecánico: Vehículo con desperfectos mecánicos por falta de mantenimiento.

3. Factor climatológico y otros:

- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.

- Semáforo que funciona incorrectamente.

En un accidente de tránsito, están siempre presentes tres elementos:

1. **Agente.**- Es el vehículo,
2. **Huésped.**- Es el usuario de las vías - conductor, peatón, pasajero -, y
3. **Medio ambiente.**- Es el entorno y las vías.

Las causas de accidentes de tránsito, además del factor humano, pueden ser las siguientes:

1. Causas imputables a los vehículos: La principal causa provocada por vehículos: a).- Falta de mantenimiento preventivo y b). el aumento de vehículos en la ciudad.
2. Causas imputables a los conductores: Desatención e inobservancia de las señales de tránsito, impericia, embriaguez, alteraciones psíquicas, deficiencias físicas, desafío a las normas.
3. Causas imputables a los peatones: Se hacen evidentes principalmente cuando los peatones intentan cruzar la calzada y por pereza, evitan usar los puentes peatonales.
4. Causas imputables a los pasajeros: En este aspecto los pasajeros corren constantes riesgos a diario, pues no tienen reparos en viajar colgados del estribo del vehículo de transporte.
5. Causas imputables al ambiente: Generalmente por pistas mojadas producto de la lluvia o neblina en las carreteras.
6. Causas imputables a la administración del tránsito: Deficiencias en el diseño vial, en la señalización, en el diseño de flujos vehiculares, pero también en el control a cargo de las autoridades.
7. Causas imputables a las vías: Carreteras y pistas en mal estado, como también curvas cerradas o calles angostas.

Para VÁSQUEZ, “Habitualmente se cae en el facilismo de abordar la causalidad de los accidentes de tránsito tratando de explicarlos en torno a una causa única. Más adecuado es aplicar el modelo de la multicausalidad, lo que no supone buscar la explicación de los accidentes de tránsito en el marco de una multicausalidad difusa, donde todo influye sobre todo.”

A pesar de existir tan diversas causas como las señaladas, en la presente investigación hemos encontrado que ***los accidentes de tránsito, tienen como factor principal la negligencia de los conductores***, siendo menor la intervención de las víctimas.

Con relación a ello, en su momento el Doctor Carlos Ferrero, cuando ejerció el cargo de Presidente del Consejo de Ministros, señaló que: “Nuestras vías de comunicación no tienen ni la conformación más adecuada, ni el señalamiento que podría contribuir de manera muy importante a reducir el número de accidentes. Nuestra población recibe una deficiente, muy deficiente educación de seguridad vial, e inclusive, lo que es peor aún, la contribución que se hace para que la sociedad en su conjunto enfrente el problema con los instrumentos de difusión masiva que existen hoy día en el mundo y también en el Perú, no son adecuados ante la gravedad del problema”.

A esto se le añade que además en nuestro país, para atender una emergencia de tránsito nos demoramos y, en ocasiones, no tenemos los equipos suficientes en los lugares más apartados para poder salvar una situación dramática que muchas veces es la vida misma. Este conjunto de factores hace que sea mucho más peligroso hoy día, que la gente maneje vehículos a que tenga armas de fuego.

2.2.5.- La prueba en el proceso penal por accidentes de tránsito

2.2.5.1.- Los principios generales de la prueba

En la Sección II Título I (artículo 155° del Nuevo Código Procesal Penal de 2004) están regulados los preceptos generales de la Prueba, es decir, los principios generales que tutelan la prueba, estos son los siguientes:

1. La actividad probatoria en el proceso penal está regulada por la Constitución, los Tratados aprobados y ratificados por el Perú y por este Código.
2. Las pruebas se admiten a solicitud del Ministerio Público o de los demás sujetos procesales. El Juez decidirá su admisión mediante auto especialmente motivado, y sólo podrá excluir las que no sean pertinentes y prohibidas por la Ley. Asimismo, podrá limitar los medios de prueba cuando resulten manifiestamente sobreabundantes o de imposible consecución.

3. La Ley establecerá, por excepción, los casos en los cuales se admitan pruebas de oficio.
4. Los autos que decidan sobre la admisión de la prueba pueden ser objeto de reexamen por el Juez de la causa, previo traslado al Ministerio Público y a los demás sujetos procesales.
5. La actuación probatoria se realizará, en todo caso, teniendo en cuenta el estado físico y emocional de la víctima.

El primer principio resulta de suma importancia porque ha establecido que la prueba no podrá actuarse de cualquier modo, sino, que su actividad está limitada por la Constitución y los Tratados Internacionales; hay aquí una postura meridianamente clara del código respecto a la prueba que está lejos del legalismo; este principio es un indicador claro del tipo de proceso penal garantista que se desea implementar en el Perú.

El Juez italiano Gustavo Zagrebelski señalaba que: “toda concepción de la Constitución trae consigo una concepción de procedimiento, como toda concepción del procedimiento trae consigo una concepción de Constitución”. (ZAGREBELSKY, 2001)

Existe entre ambos una implicación recíproca: proceso penal y Constitución, de tal forma, que la pertinencia de la prueba, su admisión, actuación, valoración, etc., se tiene que moldear conforme a los principios establecidos en la Constitución de nuestro país; como en todos los países de nuestra cultura se encuentran conforme a la concepción del

Estado de Derecho, Social y Democrático; de tal forma que la actividad probatoria también tiene que reproducir y legitimar este tipo de concepción de Estado.

En esta línea garantista se ha consagrado también, en el numeral dos, como un precepto general la exclusión de prueba prohibida, es decir, la invalidez en el proceso penal de la prueba penal obtenida por métodos ilícitos, Klaus Tiedemann precisa que “Todas la pruebas obtenidas con violación de un derecho fundamental, sin base legal explícita serán nulas y no podrán considerarse en el momento de valorar la prueba” (TIEDEMANN, 2003) incluso esta disposición abarca la doctrina de “los frutos del árbol envenenado”, doctrina que excluye no únicamente la prueba sino también las pruebas ulteriores derivadas de ella.

De otra parte, se advierte que en los dispositivos legales que conforman estos principios generales hay un énfasis en el rol del Juez en la actividad probatoria: en el numeral 2 se menciona que el Juez tiene la facultad para admitir pruebas, luego la de

poder realizar un reexamen de la admisión de la prueba en el numeral 4 y lo que es grave para el modelo acusatorio se le da facultades para admitir pruebas de oficio, conforme se puede leer del numeral 3: “la Ley establecerá, por excepción, los casos en los cuales se admitan pruebas de oficio” que concordado con lo establecido por el artículo 385° del texto legal en comentario que dispone: “El Juez Penal, excepcionalmente, una vez culminada la recepción de pruebas podrá disponer de oficio o a pedido de la parte, la actuación de nuevos medios probatorios si en el curso del debate resultasen indispensables o manifiestamente útiles para esclarecer la verdad” queda meridianamente claro que con ello se echa por tierra la imparcialidad del Juzgador, otros códigos en Latinoamérica se han adheridos totalmente con el modelo acusatorio como es el caso del código procesal penal colombiano y chileno que han descartado de plano que los jueces puedan decretar la práctica de pruebas de oficio.

Finalmente se tiene que señalar que comparando estos preceptos generales de la prueba del Nuevo Código Procesal Penal con las características básicas de la prueba en el proceso penal acusatorio sólo hay una adhesión parcial al modelo acusatorio. El profesor ítalo - colombiano Martín Eduardo Botero (BOTERO, 2008) indica que los caracteres básicos de la prueba en el proceso penal acusatorio son:

1. La carga material de la prueba corresponde a la parte acusadora.
2. Sólo tiene el carácter de prueba las practicadas en el juicio oral, bajo los principios de inmediación, contradicción, publicidad e igualdad.
3. Las pruebas deben haber sido obtenidas por medios lícitos.
4. Las pruebas requieren de cierta entidad, no bastando las conjeturas o las meras sospechas.
5. Existe libertad en los medios de prueba.
6. Existe libre valoración de la prueba.

De estas seis características de la prueba del proceso penal acusatorio, sólo aparece entre los preceptos generales de la prueba el señalado en el numeral 3 respecto a que las pruebas deben haber sido obtenidas por medios lícitos y las mencionadas en el numeral 2,4,5 y 6 no se encuentran taxativamente señaladas en estos preceptos generales, pero si encuentran preceptuadas en esta sección II en los artículos 156,157,158 y 159; mientras tanto, la primera característica sobre la carga de la prueba material de la prueba que corresponde a la parte acusadora, es decir el Ministerio Público, se encuentra preceptuado en el artículo IV del Título Preliminar del Código

Procesal Penal, pero no está desarrollada en esta sección, siendo una de las características importantes del modelo acusatorio.

2.2.5.2.- La prueba en los accidentes de tránsito.

Dentro de lo que conocemos como pericia mecánica, siempre o casi siempre, lo asociamos a los choques de autos, buses, camionetas, motos, etc., pero, debemos considerar que existen otras instancias, tanto en lo referente al tránsito, como laboral y doméstico.

- Pericia automotriz
- Accidentes de tránsito - ferroviarios.
- Sistemas de seguridad.
- Causas del accidente - fallas humanas - técnicas, etc.
- Dinámica del accidente.
- Identificación de vehículos.
- Número de serie del móvil, chasis.
- Cambios de sistema motriz, accesorios técnicos, alteraciones en general.

Según lo dispuesto en el artículo del **Código de Tránsito**, *los conductores de vehículos motorizados no podrán conducir si han ingerido bebidas alcohólicas en proporción mayor a lo establecido en el código penal, siendo este de 0.50 gr/lt. para conductores particulares y 0.25 gr/lt para conductores de vehículos de servicio público de transporte (carga o pasajeros), considerándose como límite de alcohol tolerado para conducir vehículos motorizados en nuestro país ya que al detectarse que algún conductor supera ese límite deberá ser sancionado, tanto administrativa como penalmente.*

En el ámbito administrativo se han considerado dos infracciones que guardan relación a la conducción de vehículos en estado de ebriedad, la **infracción M-01** que **indica:**

“Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito”; calificada como Muy Grave tiene como sanción una multa de 1 Unidad Impositiva Tributaria (UIT), además de la cancelación

de la licencia de conducir y la inhabilitación definitiva del conductor para obtener una nueva licencia de conducir.

Desglosando el tipo podemos establecer cuáles son las conductas reprochables o supuestos que establece:

1. Conducir un vehículo particular con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior a 0.50 gr/lt comprobado con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
2. Conducir un vehículo realizando servicio de transporte público, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior a 0.25 gr/lt comprobado con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
3. Conducir un vehículo bajo, los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
4. Participar en un accidente de tránsito y negarse a las pruebas de comprobación obligatorias para establecer su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para conducir.

La infracción M-01 viene a ser una forma agravada de la infracción M-02 que tiene exactamente el mismo tenor pero sin considerar la participación en un accidente de tránsito, refiriéndose únicamente al hecho de conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o de negarse al examen respectivo.

Consideramos que la infracción analizada deviene en ilegal ya que vulnera principios del procedimiento administrativo general y del mismo Código de Tránsito por las siguientes razones:

Según el concepto de infracción de tránsito descrita en el artículo 288 indica que “Se considera infracción de tránsito a la acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, debidamente tipificada en los Cuadros de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas”, por lo tanto se requiere que previamente exista en el reglamento una obligación o prohibición de realizar determinada acción o conducta.

Tanto en la infracción M-01 como en la M-02 se describe una conducta que contraviene lo dispuesto en **los artículos 88°: Prohibición del consumo de bebidas**

alcohólicas y otros. “Está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor” y el **artículo 94°: Pruebas de intoxicación.** “El conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, para determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para conducir. Su negativa establece la presunción legal en su contra”, pero lo que no se encuentra en ninguna parte del reglamento es la prohibición de participar en accidentes de tránsito ya que el reglamento tiene por finalidad prevenir estos hechos y no el de sancionar a los participantes del mismo, teniendo en cuenta que la naturaleza de un accidente de tránsito es la de un evento que produce daño en personas o cosas y que el daño no es materia de regulación de la norma reglamentaria.

La infracción M-01 sanciona el hecho de “participar” en un accidente de tránsito, entendiéndose este término como “ser parte de”, o sea en forma pasiva o activa, como elemento colisionante o como elemento colisionado.

Este tipo abierto no describe una conducta infractora ya que el hecho de participar en el evento no siempre se encuentra bajo el control del presunto infractor.

Pongamos el siguiente ejemplo: El conductor que luego de haber ingerido bebidas alcohólicas que superen el límite reglamentario, se detiene frente a un semáforo con luz roja y es impactado por la parte posterior por un conductor que debido a su velocidad mayor que la razonable y prudente, no controla su vehículo para evitar el choque. *Resultado:* el conductor que ha ingerido bebidas alcohólicas va a ser inhabilitado de por vida, mientras que el segundo conductor no tendrá ningún tipo de sanción administrativa.

Si bien es cierto que existe responsabilidad administrativa en el primer conductor al haber conducido con presencia de alcohol en la sangre que supere el límite reglamentario no será sancionado bajo este supuesto contemplado en la infracción M-02, sino sobre la forma agravada de la M-01 al haber “participado” en el accidente como si este hecho hubiera determinado o contribuido a la producción del mismo.

La sanción administrativa es más gravosa que la sanción penal.- A pesar que el derecho penal es la última RATIO, o sea el último recurso del estado para mantener el control social, tenemos que en este ámbito la sanción que recae sobre la licencia de conducir por causar lesiones o la muerte de alguien bajo el efecto de bebidas

alcohólicas, puede ser de suspensión, cancelación o inhabilitación definitiva, mientras en el ámbito administrativo solo puede esta última y, ***para su aplicación en lo penal, debe demostrar la responsabilidad del titular de la licencia de conducir por las lesiones causadas en el accidente, mientras que en el ámbito administrativo solo se requiere la participación del administrado.***

Con respecto a la sanción penal debemos de recordar que bajo el principio de Non bis in idem “No se podrán imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos en que se aprecie la identidad del sujeto, hecho y fundamento” por lo que, de producirse un accidente de tránsito con lesiones o muerte, y el conductor se hubiera encontrado bajo el efecto de bebidas alcohólicas se deberá paralizar el procedimiento administrativo sancionador y privilegiar el proceso penal.

Si bien es cierto que el conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicite la autoridad para determinar su estado de idoneidad para conducir, es importante también conocer que según el artículo 307 del reglamento de Tránsito las pruebas de comprobación para establecer el estado de ebriedad de un conductor son: test “HOGAN” y/o pruebas de coordinación y/o equilibrio, el uso de alcoholímetro y otros; y que el negarse a ellos establece la presunción legal en su contra.

2.2.5.3.- La prueba de dosaje etílico.

La prueba del dosaje etílico con extracción de sangre (análisis cuantitativo,) para efectos del procedimiento administrativo, se considera como una prueba adicional que puede ser solicitada por cuenta del conductor (asumiendo el costo), por lo que el supuesto de negarse al examen respectivo contemplado en el 4to supuesto de la infracción analizada no se configurará, cuando el conductor se niega a la extracción de sangre ya que, como hemos visto, esta prueba no es de carácter obligatorio para el conductor.

La aplicación de esta infracción trasgrede principios de la potestad sancionadora contemplados en el artículo 230 de la Ley 27444 Ley del Procedimiento Administrativo General, como son:

1.- Legalidad.- “Sólo por norma con rango de ley cabe atribuir a las entidades la potestad sancionadora y la consiguiente previsión de las consecuencias administrativas que a título de sanción son posibles de aplicar a un administrado, las que en ningún caso

habilitarán a disponer la privación de libertad”

Este principio limita la potestad sancionadora en el ámbito administrativo a aquellas entidades que les sea atribuido por ley. En el caso de los accidentes de tránsito, la potestad de sancionar la participación en estos hechos o de sus consecuencias no es atribución de la Municipalidad ni de la SUTRAN ya que no está declarada en ley alguna, sino en un Decreto Supremo.

2.- Razonabilidad.- Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deberán ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, debiendo observar los siguientes criterios que en orden de prelación se señalan a efectos de su graduación:

- a) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;
- b) El perjuicio económico causado;
- c) La repetición y/o continuidad en la comisión de la infracción;
- d) Las circunstancias de la comisión de la infracción;
- e) El beneficio ilegalmente obtenido; y
- f) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.

Como puede apreciarse en la infracción analizada se considera como conducta sancionable el hecho de “participar” sin observar los criterios de graduación de este principio.

3.- Causalidad.- La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa, constitutiva de infracción sancionable.

Para efectos de la aplicación de la sanción pecuniaria por la comisión de esta infracción se considera la responsabilidad solidaria del propietario cuando este no ha realizado ninguna conducta infractora, ni ha omitido ningún deber de cuidado o de control, sobre los actos del conductor.

2.2.5.4.- Peritaje y prueba del estado de ebriedad

La doctrina y jurisprudencia comparada vienen exigiendo que el consumo de alcohol incida en la seguridad de la conducción. La tipicidad del delito, y en este caso de la agravante, depende no tanto de una determinada cantidad de alcohol en la sangre,

sino de la efectiva y real influencia en la conducción.

La norma penal no prohíbe conducir con una determinada cantidad de alcohol en la sangre, tampoco que se conduzca bajo la influencia del alcohol, sino conducir en estado de ebriedad. La presencia de alcohol en la sangre constituye a lo mucho una infracción administrativa.

La superación de un determinado rango administrativo o legal de alcohol no siempre es un indicio fiable que pueda generar confianza en la administración de justicia, respecto a que la conducción se produce en estado de ebriedad o bajo la influencia de alcohol. Como se dijo, ello depende de una serie de variables y factores individuales que deben tomarse en cuenta necesariamente para ponderar el hecho de manera adecuada.

Asimismo, debe acudirse en cuanto fuera pertinente y posible a la prueba de testigos (transeúntes), y a la declaración de los policías (o autoridades) que tuvieron un conocimiento directo de los hechos y que se cercioraron si la persona se encontraba o no ebria. Se debe ponderar también el acta de sintomatología que registra entre otros factores, el olor a alcohol del conductor, su forma de hablar, la manera de caminar o la coordinación de sus movimientos. Se debe propender a una valoración integral de la prueba.

Sin embargo, ello no quiere decir que científicamente no haya límites fiables o parámetros que generen seguridad respecto a desde cuándo una persona puede considerarse ebria o afectada por el consumo de alcohol. Así, por ejemplo, en países como **Alemania** se estima que la incapacidad absoluta para la conducción va **desde 1,1 g/l** (antes 1,5 g/l), hecho que permite afirmar la tipicidad de la conducta. Se considera que desde dicho nivel de alcoholemia cualquier persona ve afectada su capacidad para la conducción.

En España se considera que **por encima de 2,0 g/l** puede afirmarse siempre y con certeza que se ha conducido bajo influencia del alcohol, mientras que la presencia de 1,5 g/l solo hace probable dicha influencia. Dicha conclusión se debe a que el índice de tolerancia es individual, depende de la velocidad del metabolismo y de la resistencia del sistema nervioso.

En todo caso, siendo las pruebas de alcoholemia muy útiles para determinar el grado de alcohol en la sangre, su importancia no puede ni debe ser exagerada, pese a que se trata de pruebas científicas fiables. Ello se debe a que no termina por acreditar el aspecto objetivo central del tipo penal consistente: el estado de ebriedad o el conducir

bajo influencia de bebidas alcohólicas.

2.2.5.5.-El Estado de ebriedad

La ley penal peruana exige —como en el artículo 274— que la conducción de un vehículo se produzca en estado de ebriedad. La norma establece una condición y un estado concreto para la aplicación de la ley penal: el de ebriedad.

La opción legislativa de nuestro Código Penal se diferencia, por ejemplo, de algunas regulaciones del Derecho comparado que lejos de aludir al estado de ebriedad, más bien se refieren al hecho de conducir «bajo la influencia de bebidas alcohólicas» (artículo 379° CP español). Asimismo, resulta por demás relevante señalar la diferencia estructural a nivel de la misma formulación típica respecto a que la ley, cuando se refiere al consumo de bebidas alcohólicas, alude a la producción de un estado de ebriedad, mientras que cuando se refiere al consumo de drogas, solo exige que la conducción se produzca «bajo el efecto de estupefacientes», situación que tanto en el campo normativo como en el ámbito de aplicación judicial del precepto, implica fundamentales consecuencias.

La exigencia legal de conducir en estado de ebriedad se debe diferenciar de: a) conducir habiendo consumido bebidas alcohólicas, situación que solo requiere comprobar el consumo de alcohol, sin más (con la superación o no de un determinado límite legal); b) conducir bajo la influencia o los efectos del consumo de bebidas alcohólicas, hecho que supone constatar una particular incidencia directa entre el autor y el alcohol; en relación concreta con el acto de conducir". En este caso no solo basta verificar la ingesta alcohólica; es necesario además que exista una real y efectiva influencia en la conducción del vehículo automotor.

Frente a estas modalidades típicas, el legislador penal peruano ha impuesto una exigencia adicional en la que no es suficiente el simple hecho del consumo, o el conducir bajo la influencia del alcohol, sino que es indispensable constatar un estado real de ebriedad. Con ello, queda claro que en nuestra legislación no basta registrar un determinado consumo por encima del límite permitido, ni que haya una incidencia directa en el acto de manejar. Resulta indispensable algo más: que la persona se encuentre ebria.

La posible objeción respecto a que la ley penal peruana, tanto en el delito de conducción en estado de ebriedad (artículo 274°) y el homicidio imprudente agravado (artículo 111°), establece un límite al aludir a la de alcohol en la sangre en proporción

mayor de 0.5 gramos-litro» lo que significaría que para la norma basta que se supere dicho límite para dar por probado el estado de ebriedad; olvida que dicho criterio en el mejor de los casos solo tiene un sentido referencia y cumple el papel de pauta orientadora para saber el límite mínimo debajo del cual no es posible acreditar el mencionado estado de ebriedad. La ley con dicha cuantificación fija los límites mínimos a partir de los cuales puede computarse el estado de ebriedad.

Una interpretación en contrario, que se restrinja únicamente a constatar la presencia de un determinado porcentaje de alcohol en la sangre, para dar por probado el delito de conducción en estado de ebriedad, y la configuración del agravante en el delito de homicidio imprudente, se encuentra sometida a las siguientes observaciones. Veamos:

En primer lugar, una interpretación como la descrita quebranta de manera abierta el principio de igualdad, ya que se pasa por alto que la ingestión de bebidas alcohólicas no siempre desarrolla los mismos efectos en las personas, aun cuando se hable de clases, cantidades e ingestas semejantes, toda vez que los seres humanos no tienen el mismo nivel de tolerancia y/o resistencia para el consumo de alcohol (ÁVALOS, 2006). Ello depende de una serie de factores colaterales como el cansancio, situaciones anímicas o emocionales (depresión, decepción amorosa), constitución física, habitualidad o la existencia de una enfermedad.

En segundo lugar, se estaría infringiendo de la manera más flagrante y lamentable el principio constitucional de la presunción de inocencia por cuanto se estimaría, de manera general, que toda persona que supera el límite legal o, administrativo de consumo de alcohol (presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro), se encuentra en estado de ebriedad o, automáticamente, por registrar dicho consumo ha cometido el delito, pese a que en la situación concreta la persona no se encuentre en estado de ebriedad o ni siquiera esté bajo la influencia de las bebidas alcohólicas. Los límites legales configurarían una presunción iure et de iure, que haría inviable la prueba en contrario: superado 0.5 gramos-litro de alcohol en la sangre se entendería cometida la agravante, pese a que la persona no se encuentre ebria.

En tercer lugar, se terminaría violando el mismo principio de legalidad de los delitos y de las penas, pues pese a que la ley alude a la existencia de un estado de

ebriedad como requisito esencial para su aplicación, se estaría entendiendo —contra su texto— que solo es suficiente un grado elemental de alcohol en la sangre.

En cuarto lugar, la misma Ley N° 27753 establece categóricamente que «las tasas de alcoholemia en aire espirado, que se efectúen como parte de la actividad preventiva policial, serán indiciarias y referenciales», lo que significa que los controles administrativos, entre los que se encuentra las pruebas de alcoholemia, por sí solos no se encuentran en condiciones de probar suficientemente la responsabilidad penal de la persona y que, por último, solo tienen el valor de meros indicios y referencias. Incluso, la misma norma establece a continuación la necesidad de practicar «al intervenido el examen de intoxicación alcohólica en la sangre».

2.2.5.6.- Determinación técnica del estado de ebriedad.

La fijación del estado de ebriedad y la influencia del alcohol en la actividad concreta de la persona corresponde determinarla a la ciencia médica y no a la ciencia jurídica. El legislador debe tomar en cuenta los desarrollos de la medicina, los consensos que se pueda alcanzar dentro de esta rama del saber y no sus consideraciones personales o las simples valoraciones sociales.

Si bien lo recomendable y óptimo es que la ciencia médica pueda precisar con exactitud los límites mínimos y máximos en los que el alcohol ejerce una influencia en la persona, o desde que momento debe entenderse que existe un estado de ebriedad, lo cierto es que la experiencia demuestra que dicha influencia está supeditada a la concurrencia o no de una serie de factores como la salud, el estado físico-anímico de la persona, sensibilidad al alcohol, consumo de alimentos u otras sustancias etc.

2.2.5.7.- La conducción bajo el efecto de estupefacientes.

El legislador penal también establece la circunstancia agravante del homicidio culposo -igual que en el delito de conducción en estado de ebriedad- sobre la base del consumo de estupefacientes. Sin embargo, a diferencia de lo que se requiere respecto a la existencia de un estado de ebriedad en cuanto al consumo del alcohol, la norma aquí solo reclama la conducción bajo la influencia de estupefacientes.

Si bien el término estupefaciente no agota la amplitud de sustancias que puedan afectar la actividad de conducir, como tampoco técnicamente se asimila a la drogas y

sustancias psicotrópicas, un sector de la doctrina penal considera que lo importante es interpretar la norma según su finalidad y el bien jurídico protegido, englobando a cualquier circunstancia que pueda influir sobre las condiciones del conductor afectando la seguridad en el tráfico", independientemente de si se trata o no de un estupefaciente.

Los métodos científicos para comprobar la ingesta de estupefacientes y su influencia en la conducción del vehículo, son distintos a la comprobación del estado de ebriedad. Dichos medios pueden ser las pruebas de saliva, pupilómetro, etc., que tienen un valor relativo, cuyo peso deberá ser complementado con la prueba de testigos y la declaración de los agentes intervinientes.

2.2.5.8.- Procedimiento policial en los accidentes de tránsito.

Informe Técnico Policial

a.- Identificación de supuestos autores o testigos del hecho:

Utilizando la facultad establecida en el artículo 134 inciso 5° del Código de Procedimientos Policiales: podemos “impedir si lo juzgan indispensable o conveniente, que ninguna persona se aparte del lugar del delito o sus adyacencias antes de concluir las diligencias de investigación, a fin de que les sean aplicadas las penas en que hubieren incurrido” y el inciso 6° del mismo artículo, dice que la policía tiene la facultad de “hacer uso de la fuerza pública cada vez que fuese indispensable para el debido desempeño de sus atribuciones”.

Mientras se procede a auxiliar a las víctimas, debemos identificar a los protagonistas del accidente que no se encuentren heridos, generalmente están en un estado de nerviosismo tal que pueden retirarse del lugar, o en caso de la presencia de familiares, amigos o conocidos de alguna de las víctimas, se pueden generar incidentes de derivaciones imprevisibles. Una vez ubicado el presunto autor que haya resultado ileso, debe ser aislado para solicitarle la documentación correspondiente e interrogarlo sobre cómo sucedieron los hechos. En todo momento debe estar acompañado por personal policial. Los testigos deben ser identificados y mantenidos en el lugar. Es importante hacer constar en el acta las primeras manifestaciones de los protagonistas del hecho y testigos, haciendo uso de la facultad establecida en el Acta de procedimiento policial: artículo 134 inciso 2° “Proceder a todos los exámenes, indagaciones y pesquisas que juzgaren necesarias, recibiendo las declaraciones de los ofendidos y los informes, esclarecimientos y noticias que puedan servir al descubrimiento de la verdad,

de las demás personas que puedan prestarlos”

b.- Aseguramiento del lugar del hecho:

Una vez que las víctimas han sido auxiliadas, debemos conservar el sitio para evitar cualquier alteración, manipulación, contaminación, destrucción, pérdida o sustracción de elementos, rastros o indicios, se debe establecer un cerco perimetral mediante el empleo de elementos que sirvan con valla para impedir el acceso de personas ajenas al procedimiento, ya sea utilizando cintas, conos, balizas, etc.

c.- Avisar a la autoridad judicial de turno y convocar los peritos y personal necesario para realizar el procedimiento.

Ya sea por teléfono desde el lugar del hecho, o solicitando tal diligencia por radio a la base, se debe poner en conocimiento de la situación al Juez de turno, la División Criminalística, Sanidad Policial y eventualmente el Cuerpo de Bomberos u otro organismo necesario para que tome intervención. En el procedimiento se deben obtener los siguientes datos:

- Informe médico de las víctimas.
- Extracción de muestra de sangre de los conductores de los rodados protagonistas.
- Fotografías del lugar.
- Planimetría.
- Informe mecánico de los vehículos protagonistas.
- Secuestro de los rodados.
- Detención de imputados.
- Eventualmente levantamiento de rastros, huellas o indicios desde el lugar del hecho.

d.- Inspección del lugar del hecho:

Para comenzar la tarea, debemos formarnos una idea general del accidente determinando el sentido de circulación o marcha de cada uno de los vehículos protagonistas. Como primera medida se deben tomar fotografías de la vista general del lugar. Los datos que son necesarios consignar son los siguientes:

Datos generales y ambientales:

- Lugar.
- Fecha.
- Hora.
- Visibilidad. Debe tenerse en cuenta la presencia de vehículos mal estacionados, niebla, humo, pilas de ladrillos, esquinas sin ochavas, presencia de quioscos, carritos.
- Iluminación.

Composición y estado del suelo. Se debe buscar en la calzada anomalías en su construcción, como ser baches, presencia de elementos que afecten la adherencia, arena, barro, agua, piedras, etc.

Ubicación del lugar: Es necesario ubicar cardinalmente las arterias en donde se produjo el hecho, indicando los siguientes datos:

- Orientación de las calles (Ejemplo: norte-sur).
- Si se trata de una esquina, forma en que se interceptan las calles (Ejemplo: 90°.)
- Sentido de circulación.
- Ancho de la calzada.
- Existencia y estado de las banquetas.
- Existencia de pendientes.
- Semáforos

Ubicación del observador: Antes de comenzar con la descripción del lugar, es necesario hacer constar desde que posición realizamos la observación.

Descripción: Se debe llamar a las cosas por su nombre común. Se recomienda hacer este trabajo desde afuera hacia dentro, desde donde venía el vehículo hacia donde se encuentra detenido. Se deben tener en cuenta los siguientes elementos:

Restos: La violencia del impacto produce desprendimientos de partes de los vehículos o los elementos fijos del lugar del accidente: Partes del vehículo, restos de pintura, barro seco, vidrios, plásticos, espejos, fluidos (agua, combustible, aceite), restos orgánicos (tejido muscular, sangre, masa encefálica), ropas, paredes, barandas, postes,

árboles, pilares.

Huellas: Entre las marcas que quedan en la calzada podemos citar: Huella de frenada (rueda bloqueada desplazada en forma longitudinal sobre superficies duras), huella de derrape (rueda bloqueada desplazada en forma transversal), Surcos dejados por la rueda bloqueada en terrenos blandos. Raspaduras (pequeños desgarros en la calzada provocadas por el rozamiento de partes metálicas). Es necesario medir exactamente la longitud de las huellas porque el cálculo de la velocidad aproximada a la que circulaba el vehículo, es realizado por los peritos sobre la base de fórmulas físico-matemáticas que contemplan el tipo de suelo, peso del vehículo, la longitud de la huella de frenada y otros coeficientes.

Es conveniente que el Oficial de servicio acostumbre a llevar un cuaderno, donde irá volcando ordenadamente el croquis de los procedimientos que realiza, con el siguiente orden:

- Fecha y hora del hecho:
- Lugar del hecho:
- Hora de la inspección ocular:
- Vehículos protagonistas:
- Condiciones climáticas:
- Iluminación:
- Visibilidad:
- Tipo y estado de la calzada:
- Semáforos y funcionamiento:
- Carteles indicadores:

De este modo, se evita trabajar en hojas sueltas que pueden perderse, se conserva el resultado de la tarea para cualquier trámite posterior (incluso para el juicio oral). Así como cada dependencia lleva un archivo con copias de denuncias y sinopsis de sumarios, es conveniente realizar las inspecciones oculares con copia para archivarlas junto con la denuncia. Al final del capítulo se da una planilla de trabajo en el lugar del hecho, de modo que no se olvide ningún detalle al momento de realizar el procedimiento y pueda ser guardado para otra circunstancia, como ser cuando es convocado como testigos en el Juicio Oral y Público.

El informe mecánico: Es realizado generalmente por personal de la División

Criminalística, el oficial a cargo del procedimiento debe solicitar que el informe consigne los siguientes datos:

- ✓ Estado del vehículo: luces de posición, de giro, stop, altas y bajas, estado de los neumáticos, bocina, limpiaparabrisas y espejos retrovisores, sistema de dirección y frenos.
- ✓ Localización exacta del lugar del impacto y descripción detallada de los daños que presenten los vehículos.

e.- Fijación del lugar del hecho:

Tomas fotográficas: La tarea del fotógrafo debe ser guiada por el Oficial a cargo del procedimiento, el perito o el fotógrafo particular no debe escoger la toma que él quiera, sino las que le pida el oficial. Las fotos panorámicas deben reflejar el sentido de circulación de los vehículos y culminar con la ubicación final del rodado. Las fotografías de detalles deben ser tomadas teniendo como fondo un punto de referencia (se recomienda tomar de referencia los vehículos) para indicar que ese detalle corresponde al accidente que se investiga y no a otro.

Croquis: Las medidas deben ser tomadas desde un punto de referencia fijo. Para indicar la posición final de los vehículos, es conveniente tomar por lo menos tres medidas con referencia a puntos fijos para ubicarlos en el croquis reproduciendo exactamente la realidad. El croquis a mano alzada confeccionado en el lugar del hecho debe ser transcrito a escala. La escala más fácil de usar es de 1:100, es decir: un centímetro de dibujo corresponde a cien centímetros (un metro) de la medida real. Para distancias más grandes, por ejemplo, accidentes en ruta se puede variar la escala según la necesidad.

La narración escrita debe realizarse en el mismo orden en que se llevó a cabo la inspección ocular y debe al menos, integrar características, ubicación geográfica, orientación, dimensiones y formas, ubicación precisa de cada elemento, rastro o indicio que se observe. Todo ello se consigna en el acta de procedimiento o el acta de inspección ocular.

La descripción debe ser precisa, detallada, realista e imparcial a efectos de permitir a la persona que lea formarse una idea clara del lugar y de la ubicación de los rastros detectados.

f.- Recolección de elementos, indicios, rastros y custodia:

Todos los elementos seleccionados, descritos, fijados en el croquis y fotografiados, deben ser recogidos, embalados, rotulados y preservados Y SECUESTRADOS: **“Recoger las pruebas y demás antecedentes que puedan adquirirse en los momentos de la ejecución del hecho”** y la facultad de **“secuestrar los instrumentos del delito o cualesquiera otros que puedan servir para el objeto de las indagaciones”**. En este punto corresponde hacer constar en el acta que dichos elementos quedan en calidad de secuestro o en caso contrario deberá labrar acta por separado (los vehículos protagonistas siempre son secuestrados, como así todo elementos de interés que se haya recogido desde el interior de los rodados o en el lugar del accidente.

g.- Liberación del lugar del hecho:

La liberación del lugar del hecho se realiza por disposición de la autoridad judicial interviniente luego de haber realizado todas las diligencias mencionadas y tener la certeza de que no queda ningún elemento de interés para recolectar. Se debe hacer constar las medidas dispuestas por el Juez interviniente con respecto al o los imputados, haciendo constar en el acta todo lo relativo a la detención que se vio en el capítulo anterior, ya sea en la misma acta de procedimiento o labrando acta de detención por separado.

2.2.6.- El Seguro Obligatorio

2.2.6.1.- 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”: los procesos engorrosos 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”.

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 existe alta probabilidad que no se cumplan. 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. Por ejemplo, si se establece una prima de seguro uniforme entre todos los propietarios de vehículos, el resultado de dicha homogenización es que aquellos propietarios más diligentes —sin perjuicio del riesgo involucrado en la conducción y en la condición del automóvil— estarán subsidiando a aquellos que no lo son. Por otra parte, si se pudiera establecer —sobre la base de mecanismos de proyección basados en el historial de conducción de cada personas, así como del uso que se le da a cada vehículo— el nivel específico de riesgo que corresponde a cada propietario y, por ende, primas diferenciadas para cada persona, el precio de estas podría ser demasiado alto en algunos casos (asimismo, el costo de establecer todo ese mecanismo de determinación individualizada del precio de las primas).

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 toda 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”.

Percibimos entonces la raíz colectiva del seguro obligatorio lo cual constituye un factor importante a tomar en consideración. En el primer capítulo, explicamos el carácter mixto de la responsabilidad extracontractual de acuerdo al cual existe una decisión colectiva que consiste en imputar el costo de los accidentes a ciertas actividades y se deja a las personas que decidan si emprenden o no una actividad determinada en función a los costos de ella. En el seguro obligatorio resulta imposible —en teoría— emprender la 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 es una de las limitaciones del principio de soberanía del consumidor), debido a lo cual no sería adecuado confiar en un fraccionamiento en base al seguro privado:

“[...] podemos 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”.

“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 principio 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”.

Puede percibirse cierto conflicto entre el principio de soberanía del consumidor con la socialización de los riesgos. Sin embargo, cabe recordar que estamos ante un problema —el accidente de tránsito— de dimensión social en el cual la libre iniciativa afecta indudablemente la magnitud del mismo. Hemos visto que 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. Las implicancias de la implantación de un sistema de seguro obligatorio desde el punto de vista del análisis económico del derecho serán vistas más adelante, sin embargo —manteniéndonos en la perspectiva “filosófica”— podemos encontrar una respuesta a las críticas anteriores:

“[...] 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 [...]”.

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 al tratarse a ciertos siniestros a nivel social, se deja la percepción diádica que ha venido caracterizando a esta institución, apareciendo los aseguradores al lado de los causantes:

“[...] 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”.

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 estas razones 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”.

“Desde la llegada del automóvil, han 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”.

Aquí apreciamos el problema surgido 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.

2.3.2. Marco Conceptual.

- a) **Accidente vial:** Es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras).
- b) **Accidente:** Un accidente puede definirse como resultado de una cadena de acontecimientos en la que algo ha funcionado mal y no ha llegado a buen término.
- c) **Accidentes de tránsito:** Los accidentes de tránsito constituyen sucesos ocurridos en vía pública terrestre, en el que interviene uno o más vehículos y de los que resulten daños a las personas y/o a las cosas.
- d) **Carretera:** vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados, de seguridad y comodidad.
- e) **Clase de vehículo:** denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

- f) **Conductor:** es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.
- g) **Estrés:** La Organización Mundial de la Salud (OMS) define al fenómeno del estrés como las reacciones fisiológicas que en su conjunto preparan al organismo para la acción (OMS, 1994). Considerado desde este punto de vista, el estrés sería una alarma, a un estímulo que conduce a la acción, una respuesta necesaria para la supervivencia, respuesta que puede ser coherente con las demandas del entorno, o bien, insuficientes o exageradas. H. Selye (1973) es considerado como el fundador de esta área de investigación aplicada a la salud.
- h) **Factores:** Los principales errores humanos son: velocidad excesiva para las condiciones de la carretera, no ceder el paso en los cruces, distancia de seguridad demasiado reducida, adelantamientos indebidos y percepción o enjuiciamiento equivocados de la situación que se presenta.
- i) **Organismos de tránsito:** son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar o dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.
- j) **Pasajero:** persona distinta al conductor que se transporta en un vehículo público.
- k) **Peatón:** persona que transita a pie.
- l) **Señal de tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva, reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.
- m) **Tránsito:** Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.
- n) **Vía peatonal:** Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

- o) **Vía principal:** Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.
- p) **Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

2.3.3. Marco Histórico.

En el Perú —que padeció el terrorismo intenso durante más de una década— 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 estos 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:

“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)”.

A lo anterior se debe agregar que el número de intervenciones en accidentes de tránsito registradas por la Policía Nacional durante el periodo comprendido entre 1981 y 1994 (correspondiente al periodo más álgido del terrorismo) ascendió a 856,255.

Para el año 2001, el parque automotor estimado a nivel nacional era de 1’209,006 vehículos. Asimismo, durante el mismo año hubo 76,556 accidentes de tránsito a nivel nacional. Ello representa un accidente de tránsito por cada 15.79 vehículos, un promedio —como puede verse— muy alto.

Finalmente, durante el periodo 2004-2012 el número de accidentes en carreteras se incrementó en 78 % mientras que en el resto de vías aumentó en 28 %. Las víctimas en carretera fueron —solo en el año 2012— 857 muertos y 5,038 heridos. En las demás vías, en el mismo año, las víctimas fueron 4,138 muertos y 54,547 heridos.

Quizás si recordáramos con mayor frecuencia el daño global que han ocasionado (y siguen ocasionando) los accidentes de tránsito, nos resultaría más sencillo apreciar el problema en su dimensión real y no como un asunto de “locos del volante” o de gente “irresponsable”.

Resulta correcto pensar que los accidentes de tránsito, a diferencia del problema de la subversión, no se convirtieron (por lo menos hasta ahora) en un factor destabilizador 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 decir lo menos— por parte del derecho. Decimos esto último porque 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 consideración los costos de oportunidad. Pensemos por un momento en el uso alternativo que se hubiera podido dar al patrimonio perdido como consecuencia 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.

Pero, ¿a qué se debe la existencia de esta situación?, ¿qué es lo que estamos prefiriendo a los cientos de millones de dólares que cuestan a la sociedad peruana los accidentes de tránsito? Es obvio que la respuesta no puede ser que los peruanos poseamos un nivel de ingresos elevado que nos permita asumir el costo de los accidentes como un componente más de la canasta familiar. Tampoco podremos encontrar justificación en la existencia de mecanismos eficientes para el manejo del costo de los accidentes. Todo parece apuntar a la falta de una adecuada internalización de los costos externos de las actividades.

Llega el momento de introducirnos en el análisis de la responsabilidad extracontractual, el mecanismo con el que contamos para tratar de internalizar los costos derivados de los accidentes de tránsito.

2.3.4. Marco Normativo.

2.3.4.1.- El Código Civil.

La responsabilidad extracontractual en materia de accidentes de tránsito se encuentra comprendida en el artículo 1970 del Código Civil de 1984:

“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 [...] ha(n) 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 aquél elemento de riesgo adicional a la simple convivencia en común del cual hablábamos en el capítulo segundo:

“[...] (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”.

“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, sin que interesen 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”.

De acuerdo a lo ya explicado en el segundo capítulo, 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 suyo, 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.

La responsabilidad civil vinculada al accidente de tránsito en el resto del marco legal peruano.

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 a contar —desde hace poco más de una década— 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, sin embargo, aquel no nos brinda mayores luces respecto a cuáles son los casos que deben comprenderse dentro de un régimen de seguro obligatorio ni qué criterios deben emplearse en la estructuración de dicho sistema.

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

“Artículo 182º.- 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 183º.- 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, choferes y 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 y 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 y gastos de curación, así como una póliza de responsabilidad civil frente a los pasajeros.

Los choferes y auxiliares deben estar cubiertos por los seguros señalados en el artículo anterior.

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

Precisamente, en aplicación de lo señalado en el antiguo Código de Tránsito, se establecieron regímenes de seguro obligatorio para los servicios públicos de transporte terrestre de personas en la década de los noventa. Tal fue el caso del Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros por Carretera en Omnibus (aprobado por D. S. N.º 05-95-MTC) y del Reglamento Nacional del Servicio

Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros (aprobado por D. S. N.º 12-95-MTC). Ambas normas están derogadas a la fecha:

- Antiguo Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros por Carretera en Ómnibus (D. S. N.º 05-95-MTC):

“Artículo 15o.- Para el otorgamiento de Concesión, la empresa peticionaria presentará, firmados y sellados por el representante legal los siguientes documentos:

(...)

- e) Copia de la Póliza de Seguro que cubrirá accidentes personales de los pasajeros, conductor y terceros, vigentes.

[...]

- g) Declaración Jurada comprometiéndose a que, en caso de accidente, la empresa auxiliará en forma inmediata, asumiendo los gastos médicos de hospitalización, quirúrgicos, farmacéuticos y de sepelio que requieran los pasajeros, sin que ello signifique reconocer responsabilidad en el evento”.

“Artículo 17º.- Para iniciar el servicio la empresa deberá contar con:

[-.]

- c) Póliza de Seguro vigente que cubra Accidentes Personales de los Pasajeros”.

“Artículo 27º.- Las concesionarias están obligadas a:

[...]

- k) Mantener vigente la póliza de Seguro que cubra Accidentes Personales de los Pasajeros”.

“Artículo 35º.- La concesionaria está obligada a contratar y mantener vigente una Póliza de Seguro que cubra Accidentes Personales de sus pasajeros, conductor, cobrador y terceros”.

“Artículo 36º.- El Seguro a que se refiere el artículo anterior cubrirá los siguientes riesgos:

- | | | | |
|----|----------------------|---|-----|
| a) | Muerte | 4 | UIT |
| b) | Invalidez permanente | 3 | UIT |
| c) | Incapacidad temporal | 1 | UIT |

d)	Gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica	1	UIT
e)	Gastos de sepelio	1	UIT
f)	Responsabilidad civil ante terceros	2	UIT

- Antiguo Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros (D. S. N° 12-95-MTC):

“Artículo 24°.- Las concesionarias están obligadas a contratar y mantener vigente un seguro que cubra accidentes personales de sus pasajeros, conductor, cobrador y terceros, y garantice la cobertura permanente con los montos señalados en el Artículo 25°”.

“Artículo 25°.- El seguro a que se refiere el artículo anterior cubrirá por cada una de las personas los montos mínimos de los siguientes riesgos:

a) Muerte	4	UIT
b) Invalidez permanente	3	UIT
c) Incapacidad temporal	1	UIT
d) Gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica	1	UIT
e) Gastos de sepelio	1	UIT
f) Responsabilidad civil frente terceros	2	UIT”

“Artículo 43°.- La concesionaria será sancionada por las siguientes acciones u omisiones con:

[...]

3. Una UIT, por no mantener vigentes las pólizas de seguros obligatorios para pasajeros, terceros, conductor y/o cobrador”.

Posteriormente, en el caso del servicio público de transporte interprovincial de pasajeros, el Reglamento de Infracciones y Sanciones del Servicio Público de Transporte Interprovincial de Pasajeros por Carretera en Omnibus, aprobado por D. S. N.° 08-96-MTC introdujo —por primera vez en nuestra historia— una suerte de esquema no-fault. Se trataba de un mecanismo que procuraba garantizar la atención inmediata de las víctimas, adicionalmente a la existencia del seguro obligatorio:

“Artículo 5.- Las infracciones cometidas en la prestación del servicio público de transporte interprovincial de pasajeros por carretera en ómnibus, así como las sanciones contempladas en el presente reglamento son las siguientes: a) Muy Graves [...]

5. No auxiliar en forma inmediata a los pasajeros, tripulación y terceros que resulten lesionados en caso de accidente en que se encuentre comprometido un ómnibus de la concesionaria, así como tampoco asumir los gastos médicos de hospitalización, quirúrgicos, farmacéuticos y de sepelio a que hace referencia la Declaración Jurada requerida por el Artículo 13 inciso f) del D. S. N° 05-95- MTC: cancelación de la concesión e inhabilitación definitiva para el conductor. Los montos mínimos que deberá asumir la concesionaria por los conceptos señalados en el párrafo anterior, respecto de cada pasajero, son los siguientes:

- a) Gastos médicos, de hospitalización, quirúrgicos y farmacéuticos 1 UIT
- b) Gastos de sepelio 1 UIT.

2.3.4.2.-La Ley General de Transporte y Tránsito y la aparición del SOAT

Estos regímenes de seguro no terminaban de establecerse por completo, cuando se promulgó la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.º 27181, en adelante LGTT), 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.

En concordancia con lo establecido en el Código Civil, la LGTT ratificó el criterio objetivo de atribución de responsabilidad civil para el caso de accidentes de tránsito, aun cuando —en su versión finalmente aprobada— no precisa cuál de los múltiples factores objetivos de atribución existentes es el que debe considerarse:

“Artículo 29º.- 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 y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestres son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”.

Aunque hubiera sido conveniente una definición directa al criterio de responsabilidad por riesgo establecido en el artículo 1970 del Código Civil, 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, al indicar claramente a quiénes se podría demandar.

Cabe recordar que el primer anteproyecto de la referida Ley había establecido también el criterio de responsabilidad objetiva, pero aludiendo directamente al artículo 1970 del Código Civil. Asimismo, lo que constituía un avance muy importante en la asignación del costo de las externalidades negativas, se extendía la responsabilidad civil a fin de incluir expresamente a otros actores, más allá de los conductores y peatones:

“Artículo 32°.- Responsabilidad civil

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva de conformidad con el artículo 1970° del Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso el prestador del servicio de transporte terrestre, son solidariamente responsables por los daños causados. La víctima o sus herederos pueden dirigirse directamente contra la compañía de seguros hasta por el monto de la cobertura contratada.

Las entidades públicas y privadas responsables del mantenimiento de la infraestructura vial, de la señalización de tránsito, de los servicios telefónicos, eléctricos o de cualquier índole, superficiales o subterráneos, ubicados en la vía pública, son responsables civilmente por los accidentes que se generen con motivo de pavimentos o infraestructuras averiadas, zanjas y cámaras abiertas o no cerradas adecuadamente, señales de tránsito deterioradas o ilegibles, semáforos en mal funcionamiento o averiados, obras de reparación o instalación de servicios públicos inadecuadamente ejecutadas o mal señalizadas, avisos publicitarios o cualquier otra interferencia que afecte la circulación peatonal o vehicular en las vías públicas”.

Aunque desconocemos las razones, por las que fue descartada la versión original de este artículo de la LGTT, no dudamos que lo establecido en su segundo párrafo hubiera constituido un mecanismo de incentivo positivo para todos aquellos que realizan actividades que agregan un factor de peligro —por llamarlo de alguna manera— al riesgo de la circulación y tránsito automotriz. Si la información acerca de la condición mecánica de un vehículo —que es uno de los componentes de los costos de transacción— es de difícil acceso para los usuarios, lo mismo ocurre a los automovilistas respecto de las condiciones de una vía o de quienes ejecutan obras. En

estos casos, son los ejecutores o contratistas de dichas obras, conjuntamente con las autoridades que encargan los trabajos, los que deben asumir la condición de civilmente responsables en tanto cuenta con la información necesaria para reducir o eliminar el riesgo que sus actividades agregan al tránsito, son ellos los cheapest cosí avoiders.

Con relación a sus normas reglamentarias, la LGTT dispuso —en su artículo 23— la emisión 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

[...]

g) 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 T.U.O del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (en adelante, “el T.U.O”), aprobado por D. S. N.º 024-2002-MTC, 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.º 27181. Rige en todo el territorio de la República”.

Pese a el artículo citado nos da a entender que encontraremos en el T.U.O el desarrollo normativo de la responsabilidad por accidentes de tránsito, encontramos que esta es notable, pero por su ausencia.

Así, el artículo 2 del T.U.O contiene una disposición menos precisa aún que aquella del artículo 29 de la LGTT citada anteriormente, pues ni siquiera se precisa si la responsabilidad es subjetiva u objetiva:

“Artículo 2.- La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores se regula por lo dispuesto en el presente Reglamento y en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños personales y materiales, así como perjuicios, causados a los ocupantes y terceros no ocupantes del vehículo automotor”.

Un primer punto aquí: consideramos que el reglamento incurre en error pues no se puede decir que los vehículos automotores son “causantes” pues se trata de cosas inanimadas. En contraposición, como ya se ha visto, el Código Civil en su artículo 1970 considera como responsable —adecuadamente— a quien “mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro”.

Si bien es cierto que podemos —vía interpretación— llegar a determinar cuál es el criterio de responsabilidad aplicable (en virtud a lo dispuesto en el artículo 29 de la LGTT, 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 LGTT nos remite al reglamento, pero este —lejos de desarrollar o precisar el tema— regresa al Código Civil.

Llama poderosamente la atención que, al margen de la disposición comentada, no exista 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 aquella. 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.º 27181.

Existen artículos que aluden al tema pero solo tangencialmente. Así, tenemos la posibilidad de contratar 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 (artículo 13), el derecho de accionar en la vía judicial para el pago por daños y perjuicios de quien resulte civilmente responsable (artículo 19) y la posibilidad que la compañía de seguros pueda repetir contra quien resulte civilmente responsable del accidente (artículo 20).

No podemos determinar a ciencia qué o quién puede que un reglamento no regule lo que la Ley le encomienda, más aun cuando los problemas de pago de

indemnizaciones por responsabilidad civil vinculadas a los accidentes de tránsito constituyen una dolorosa realidad en nuestro país.

Ahora bien, una explicación puede encontrarse en el hecho que el T.U.O 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. En efecto, esta Ley cuenta con un Título Preliminar (similar en contenido al T.U.O), otro sobre el seguro de accidentes personales, un tercer título sobre el seguro de responsabilidad civil por daños a vehículos de terceros (actualmente derogado) y otro sobre disposiciones varias.

El T.U.O 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 estamos frente a un seguro de accidentes de carácter no-fault, no frente a un seguro de responsabilidad civil. 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 encontramos que el tema de la responsabilidad se encontraría desarrollado no en el T.U.O como hemos visto, sino en el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por D. S. N.º 016-2009-MTC. Este, 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.- Conducción peligrosa.

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.- Presunción de responsabilidad por violaciones a las normas de tránsito.

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

Artículo 273.- Presunción de responsabilidad en el conductor que carezca de prioridad de paso o que cometió una infracción relacionada con la producción del mismo.

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 aún respetando las disposiciones, pero pudiendo evitar el accidente, no lo hizo.

Artículo 274.- Accidentes de tránsito con daños personales y/o materiales.

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 275.- Obligaciones del conductor implicado en un accidente de tránsito.

El conductor implicado en un accidente de tránsito debe:

- 1) Detener en el acto el vehículo que conduce, sin obstruir ni generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada del Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, interviniente.
- 2) Suministrar sus datos y presentar los documentos que le requiera el Efectivo de la Policía Nacional del Perú interviniente.
- 3) En caso de accidentes con víctimas, dar el auxilio inmediato a las personas lesionadas, hasta que se constituya la ayuda médica.
- 4) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo que se evite riesgos a la seguridad de los demás usuarios de la vía;
- 5) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación policial.
- 6) Denunciar inmediatamente la ocurrencia del accidente de tránsito ante la Comisaría de la Policía Nacional del Perú de la jurisdicción; y someterse al dosaje etílico.

- 7) Comparecer y declarar ante la Autoridad, cuando sea citado.

Cuando el conductor del vehículo se encuentre físicamente incapacitado como consecuencia del accidente, cualquier ocupante del vehículo u otra persona que tenga conocimiento del hecho, debe en cuanto corresponda cumplir con lo previsto en el presente artículo.

Artículo 276.- Presunciones de responsabilidad respecto del peatón.

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”.

Vemos que las disposiciones que, en principio, deberían estar contenidas en el T.U.O están aquí. 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 de la lectura del citado artículo 273, cuando señala que se presumirá responsable de un accidente a quien haya cometido una infracción (se distingue los dos temas).

Pareciera entonces que, efectivamente, 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 que hemos explicado anteriormente en el capítulo segundo.

Una forma de tratar de salvar este aparente “reingreso” del subjetivismo por la ventana, sería interpretar 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” (artículo 271). Sin embargo, nosotros entendemos que en todos los casos, cuando no se configurara el comportamiento negligente al que alude el Reglamento de Tránsito, se respondería objetivamente en virtud a lo señalado en el T.U.O y la LGTT.

Lo anterior queda corroborado por la presunción de responsabilidad establecida en el artículo 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 artículo 273. Aquí, queremos observar que en el caso de Chile, de donde se ha tomado buena parte del SOAT y su Código Civil no consagra un criterio objetivo de responsabilidad civil por riesgo, su Ley de Tránsito-Ley N.º 18.290, establece una disposición más flexible en su artículo 171: “El mero hecho de la infracción no determina necesariamente la responsabilidad civil del infractor, si no existe relación de causa a efecto entre la infracción y el daño producido por el accidente. En consecuencia, si una persona infringe alguna disposición y tal contravención no ha sido causa determinante de los daños producidos, no estará obligado a la indemnización”.

Esta resurrección de la culpa queda graficada también 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, consideramos que estas disposiciones no afectan —por lo menos 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. Confiamos en que nuestros jueces aplicarán las disposiciones adecuadamente y establecerán los criterios que las normas encargadas de regular no lo hicieron.

En cuanto al seguro obligatorio en sí mismo, la LGTT establece la obligación de contar con SOAT —posteriormente se agregó la figura del “Certificado contra Accidentes de Tránsito” (CAT) —, con la finalidad de cubrir los daños personales de los ocupantes o “terceros no ocupantes” resultantes de un accidente de tránsito.

El T.U.O reitera esta obligación en su artículo 3 , disponiendo 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 este 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 (artículos 4 y 28) y que es obligación del propietario o del prestador del servicio de transporte adquirir la referida póliza (artículo 7) .

Las coberturas comprenden, como mínimo lo siguiente, pudiendo contratarse por sumas mayores (artículo 29 del T.U.O):

- Muerte
- Invalidez permanente c/u hasta
- Incapacidad temporal c/u hasta
- Gastos médicos c/u hasta
- Gastos de sepelio c/u hasta

Nos encontramos entonces, en principio, con un esquema de seguro de accidentes y no de responsabilidad civil, lo que parecería indicar que se ha introducido un tratamiento sistémico de los accidentes de tránsito. Asimismo, encontramos una diferencia importante respecto de los seguros que habían venido siendo implementados anteriormente con carácter obligatorio en la década de los noventa: la cobertura únicamente de daños personales (lesiones o muerte), sin considerar los daños materiales.

2.4. Hipótesis.

2.3.1 Hipótesis General.

Si los factores Jurídicos son determinantes de valoración del daño causado en los accidentes de tránsito, entonces se valorará el pago de la reparación civil en los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo.

2.3.2 Hipótesis Específicas.

- Que el pago de reparación civil cumpla con resarcir el daño ocasionado por accidente de tránsito, judicializados en los juzgados de faltas de la ciudad de Chiclayo.

- Que es necesario la presencia del representante del Ministerio público en las audiencias por faltas por accidentes de tránsito a fin de que garantice el cumplimiento del pago de reparación civil; evitando un nuevo proceso.

2.5. Variables (*).

2.5.1.- Identificación de variables

2.5.1.1.- Variable independiente.

- Valoración del daño causado en los accidentes de tránsito.

2.5.1.2.- Variable dependiente.

- El pago de la reparación civil en los juzgados penales.

2.6.- Definición de variables.

2.6.1.- Definición conceptual

Daño.- Es la lesión a un interés jurídicamente protegido. Sin daño o perjuicio no hay responsabilidad civil, puesto que el objetivo primordial de la misma es precisamente la indemnización o resarcimiento del daño causado.

Reparación Civil.- Es una institución que posee una naturaleza eminentemente civil obliga a rebatir al menos a comprender de modo satisfactorio los argumentos que parecen oponerse a ese criterio.

2.7.- Operacionalización de las variables:

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUA L	DEFINICIÓN OPERACION AL	DIMENSION ES	INDICADORE S	INSTRUMEN TO DE MEDICIÓN

VD: VARIABLE DEPENDIENTE procesos de faltas por accidente de tránsito	Reparación Civil.- Es una institución que posee una naturaleza eminentement e civil obliga a rebatir al menos a comprender de modo satisfactorio los argument os	Encuesta de 10 ITEMS	Resarcimie nto del daño	Juzgado d e Faltas Paz letrado	Encuesta
--	---	----------------------------	-------------------------------	---	----------

	que parece no oponerse a ese criterio				
VI: VARIABLE INDEPENDIENTE La Reparación Civil	Daño.- Es la lesión a un interés jurídicamente protegido. Sin daño o perjuicio no hay responsabilidad civil, puesto que el objetivo primordial de la misma es precisamente la indemnización o resarcimiento del daño causado.	Encuesta de 12 ITEMS	Respecto al daño. Respecto a la reparación civil	Accidente de tránsito	Encuesta

2.8.- Matriz de consistencia.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS
P. General	O. General	H. General
¿En qué medida el pago de la reparación civil garantiza los procesos de faltas por accidente de tránsito en los juzgados de paz letrados - Chiclayo, 2018?	Determinar la reparación civil en los procesos de faltas por accidente de tránsito en los juzgados de paz letrados - Chiclayo, 2018.	Si los factores Jurídicos son determinantes de valoración del daño causado en los accidentes de tránsito, entonces se valorará el pago de la reparación civil en los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo.
P. Específicos	O. Específicos	H. Específicas

¿Cuál es el criterio del Juzgador para determinar la reparación civil en los procesos por accidentes de tránsito en los juzgados de paz letrado de Chiclayo año 2018?	Establecer los factores Jurídicos que sancionan los accidentes de tránsito, según los casos registrados en los juzgados de faltas, de la Provincia de Chiclayo en el año 2018 .	Que el pago de reparación civil cumpla con resarcir el daño ocasionado por accidente de tránsito, judicializados en los juzgados de faltas de la ciudad de Chiclayo
¿Cómo se garantiza el	Analizar expedientes judicializados	Que es necesario la presencia del

cumplimiento del pago de la reparación Civil en el mismo proceso de faltas por accidente de tránsito en los juzgados de paz letrado de Chiclayo año 2018?	respecto a los accidentes de tránsito, según los casos registrados en los juzgados de faltas de la provincia de Chiclayo en el año 2018.	representante del Ministerio público en las audiencias por faltas por accidentes de tránsito a fin de que garantice el cumplimiento del pago de reparación civil; evitando un nuevo proceso.
---	--	--

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1.- Tipo de investigación.

El tipo de investigación que se utiliza es descriptiva, debido a que tiene como objeto de estudio a una situación concreta, análisis e interpretación de la naturaleza actual, respecto al pago de reparación civil en los accidentes de tránsito. (BERNAL, 2006)

3.2. Diseño de Investigación / contrastación de la hipótesis.

(Sánchez, Carlos, 1996) Es la forma más elemental de investigación a la que puede recurrir un investigador. Algunos estudiosos no lo consideran propiamente como un tipo de investigación científica, en este diseño el investigador busca y recoge información contemporánea con respecto a una situación previamente determinada (objeto de estudio), no presentándose la administración o control de un tratamiento.

Utilizaremos el diseño descriptivo simple por cuanto este tipo de estudio está interesado en la buscar y recoger información con respecto a la investigación.

La existencia de expedientes judiciales por accidente de tránsito, donde existe el no pago de la reparación civil, en los juzgados de paz letrado de faltas de Chiclayo.

3.3.- Población y Muestra.

Población:

Viene a ser el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones (HERNANDEZ 2010).

La población está constituida por operadores jurídicos y abogados litigantes de la ciudad de Chiclayo que tienen incidencia en el Poder Judicial

Muestra:

Un subgrupo de la población (HERNANDEZ 2010)

Sera de tipo “no probabilístico”, la población de estudio no es numerosa se considera 12 abogados litigantes de la ciudad de Chiclayo (Juzgado de paz letrado de faltas.

MUESTREO: Para el presente trabajo se utilizara muestra no probabilístico intencional.

Expediente: 02145-2017. NOVENO JUZGADO DE PAZ LETRADO.
Lesiones culposas.

Expediente: 318-2017 NOVENO JUZGADO DE PAZ LETRADO.
Lesiones culposas.

3.4. Materiales, técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Técnica:

Técnicas de encuesta. - Técnica que nos permitirá conocer las opiniones, criterios y críticas respecto a la Reparación Civil en los procesos de faltas por accidente de tránsito en los juzgados de paz letrados.

Instrumento:

Encuesta. - “Consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir. Debe ser congruente con el planteamiento del problema e hipótesis”. (BRACE, 2008).

Material de Estudio:

- Legislación nacional.
- Código Procesal Penal
- Legislación comparada.

Documental: Se extrajo de los datos pre-existentes, contenidos en los expediente del juzgado de paz letrado de faltas.

3.5.- Validación y confiabilidad de los instrumentos.

Para la medición de una determinada variable es necesario contar con el instrumental adecuado, que en el caso del presente estudio ha sido diseñado y luego validado, por la naturaleza intangible y novedosa de las variables que se están investigando. A efectos de la presente investigación, el instrumento de medición estuvo constituido por un cuestionario.

3.5.1. Instrumentos de Medición

La encuesta final se compone de un instrumento de medida que, tal como se ha indicado con anterioridad, se pueden consultar en el capítulo final.

3.5.2. Validación y Fiabilidad del Instrumento de Medición

Las características de un buen instrumento son la Validez y la fiabilidad para el diseño de un instrumento de medición, que recoja información primaria con la que se pueda evaluar el objeto de estudio, es necesario que el mismo cumpla con dichas características. Para ello se han realizado las pruebas, análisis y/o test que a continuación se mencionan, cuya técnica estadística detallada, en los casos que corresponda, se presentará en el punto de análisis de datos.

a) Validación de contenidos

La validación de contenidos se realizó a través de la técnica de juicio de expertos para el cuestionario, la cual se establece recopilando Opiniones emitidas por informantes calificados acerca de los niveles de validez de una técnica, entendiéndose por validez la coherencia entre lo que la técnica observa y lo que con ella se pretende observar.

b) Validación de experto

El presente trabajo de investigación tiene por objetivo validar la propuesta de la Investigación desarrollada por el Señor Abogado Barón Pechón Luis Alberto.

Se detalla a continuación nombres de los profesionales que validaron la investigación:

Abogado Mg. Rene Santos Zelada Flores, Juez Unipersonal, trabaja Corte Superior de Justicia Lambayeque.

Abogado Mg. Robert Carlos Chuquicuzma, Fiscal Adjunto Provincial, de la Ciudad de Ferreñafe. Ministerio Público.

Abogado Mg. Rolando Trinidad Gallegos Llacta, Fiscal Adjunto Superior de Chiclayo- Lambayeque. Ministerio Público.

Validación realizada mediante análisis profesional adjuntando ficha de informe que justifica la misma.

3.6.- Métodos y procedimientos para la recolección de datos.

De Análisis

(BERNAL, 2006, pág. 65)

Este método es un proceso cognoscitivo, que consiste en descomponer un objeto de estudio, separando cada una de las partes del todo para estudiar en forma individual.

Una vez acopiada la información, se ingresarán todos los datos al ordenador para su correspondiente procesamiento; para ser descritos, examinados y sirvan de fuente para la extracción de la síntesis informativa. (BERNAL C. A., 2006)

Técnica de Observación:

Durante la ejecución de este proyecto se observó la problemática, logrando captar los datos más importantes.

Técnica de fichaje:

Se elaborará fichas de registro, donde se registrará la doctrina nacional y extranjera; así como, la legislación nacional y comparada aplicable al presente estudio.

3.7.- Análisis estadísticos y representación de los resultados.

Se recolectará información de los diferentes libros de autores nacionales y extranjeros, legislación nacional y legislación comparada, revistas especializadas y publicaciones relacionadas al tema de estudio.

Así mismo la información que se recabará de los informes policiales los cuales serán procesados en Microsoft Excel, para elaborar los cuadros estadísticos y demostrar gráficamente la situación problemática del estudio que se está realizando.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.

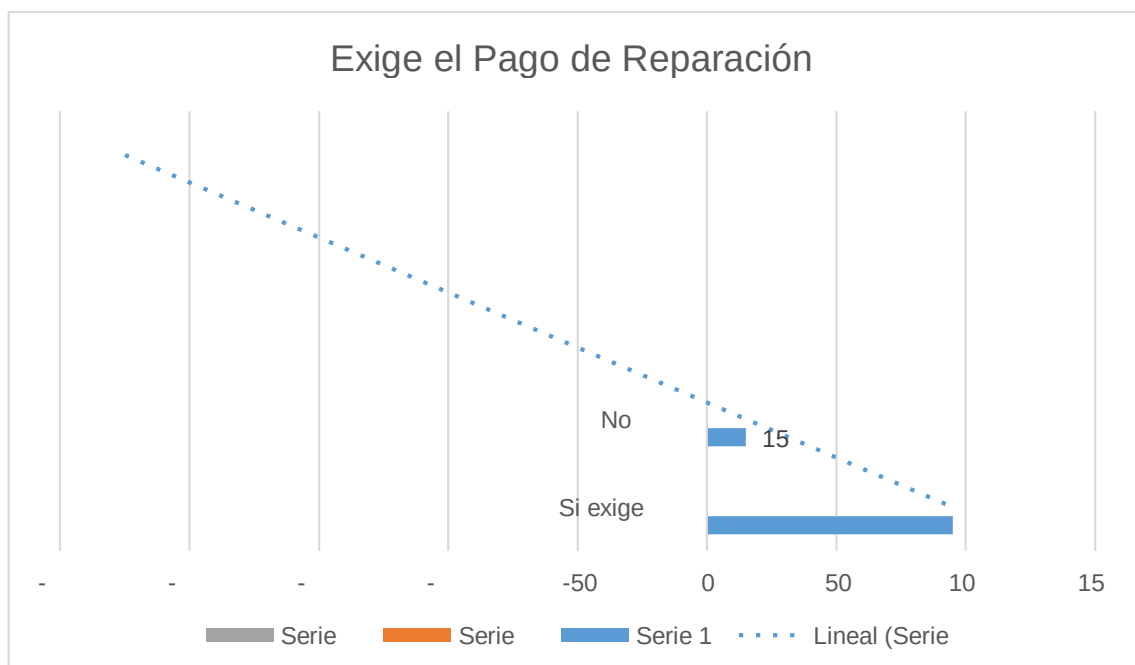
4.1. Presentación y análisis de la Información (en tablas y gráficos).

Los resultados obtenidos como consecuencia de la aplicación de las encuestas y la revisión de los expedientes, siendo del siguiente modo:

6.1. ENCUESTA A LOS ABOGADOS

1.- A la pregunta: ¿En los procesos penales, Ud. exige el pago de la reparación civil?

CUADRO 01

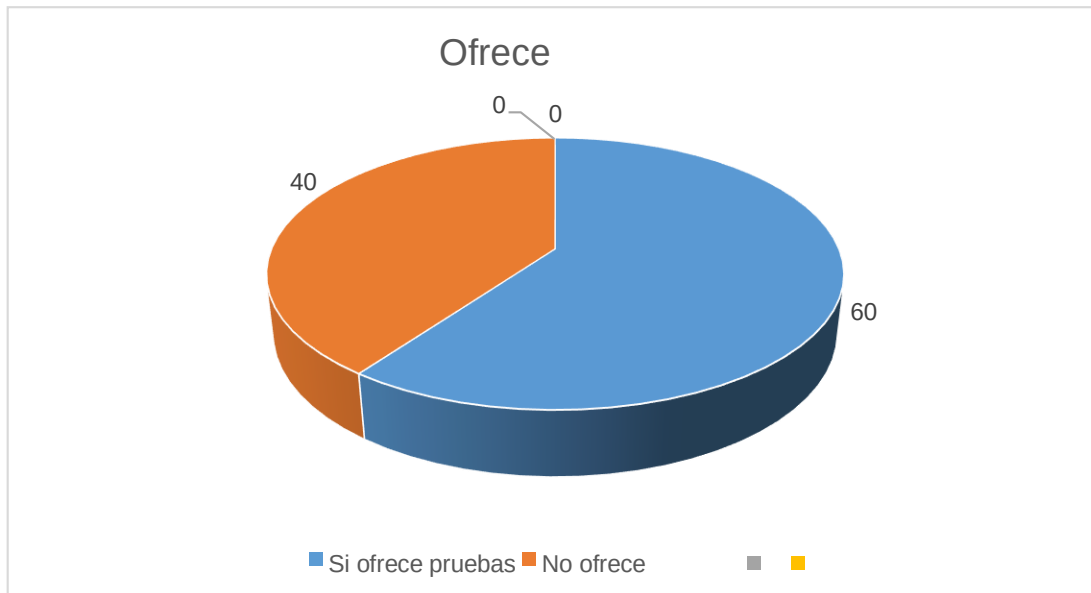


Fuente: Propia

El 85% de los abogados encuestados han respondido afirmativamente, frente al 15% de ellos que refieren que no solicitan el pago por concepto de reparación civil en los procesos penales; esto refleja, que casi todos los abogados que patrocinan a los actores civiles sí solicitan el pago de la reparación civil; no obstante, más adelante veremos las contradicciones y/o deficiencias para cuantificar el monto de dicha pretensión.

2.- A la pregunta ¿Ud. ofrece pruebas para cuantificar la reparación como pretensión económica?

CUADRO 02

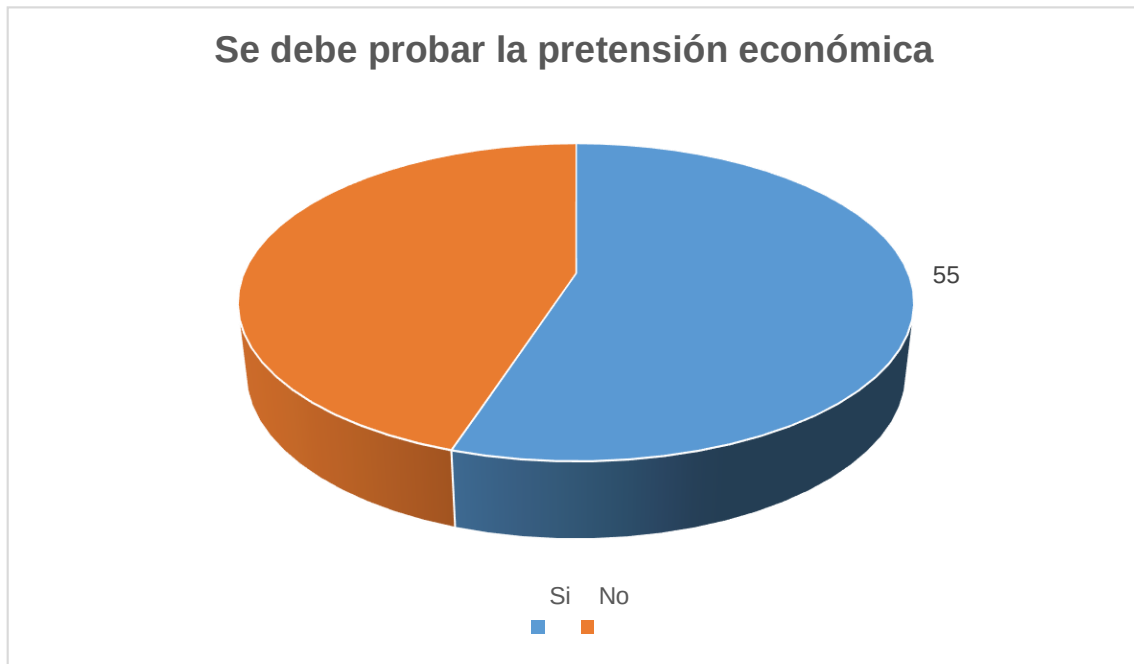


Fuente: Propia

En contraste con el gráfico anterior en el que el 85 % de los encuestados manifestó que exigía el pago de la reparación civil en los procesos de faltas; en el presente gráfico se puede apreciar que solo el 60% ofrecen pruebas, se entiende para poder probar su pretensión económica, es decir probar la reparación civil, de allí, a que dicha prueba sea actuada aún existe mucha distancia; ya que como es sabido, solo después de su actuación los jueces de juzgamiento se encontrarán en la posibilidad de sustentar un monto adecuado por concepto de resarcimiento y/o indemnización.

Pregunta 3: ¿Ud. tiene conocimiento que con el nuevo sistema procesal penal se debe probar la pretensión económica?

CUADRO 03

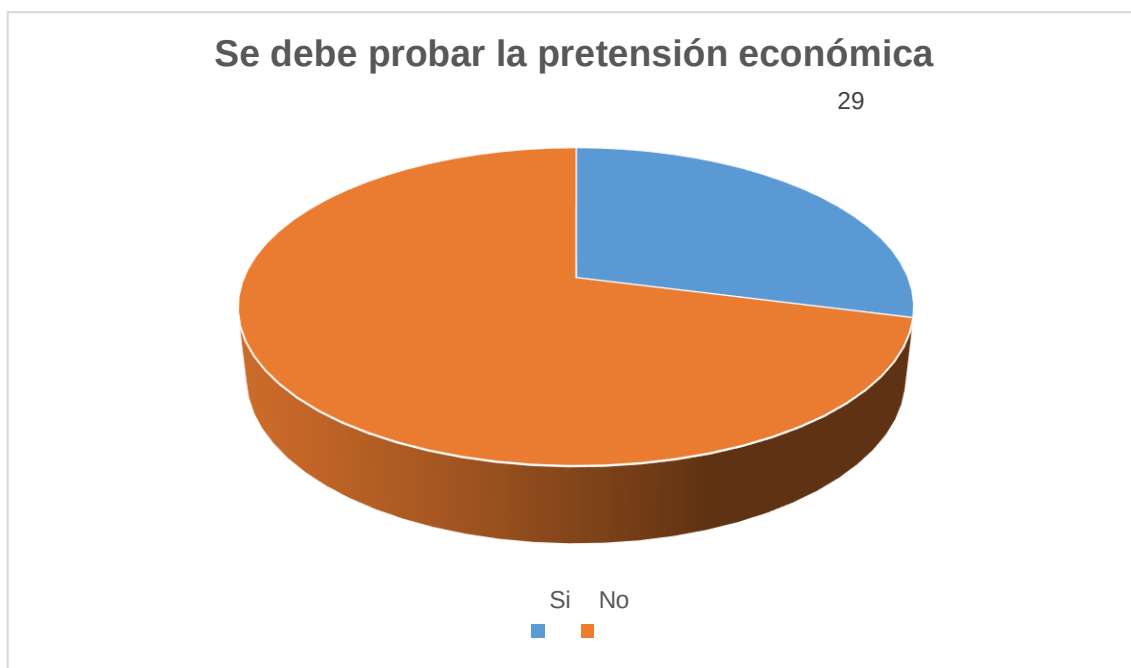


Fuente:

Propia Sobre el particular, el gráfico refleja que el 55% de los abogados encuestados carecen de conocimiento que con el nuevo sistema procesal por faltas regulado por el Código Procesal penal de 2004, se ha establecido que cada pretensión tiene que ser debidamente probado; lo que implica que, si la reparación civil es una pretensión dicha pretensión tiene que ser probada, correspondiéndole esta tarea a la defensa del actor civil constituido al proceso.

Pregunta 4: ¿Ud. sabe que la pretensión económica debe ser debidamente sustentada durante el juicio oral?

CUADRO 04

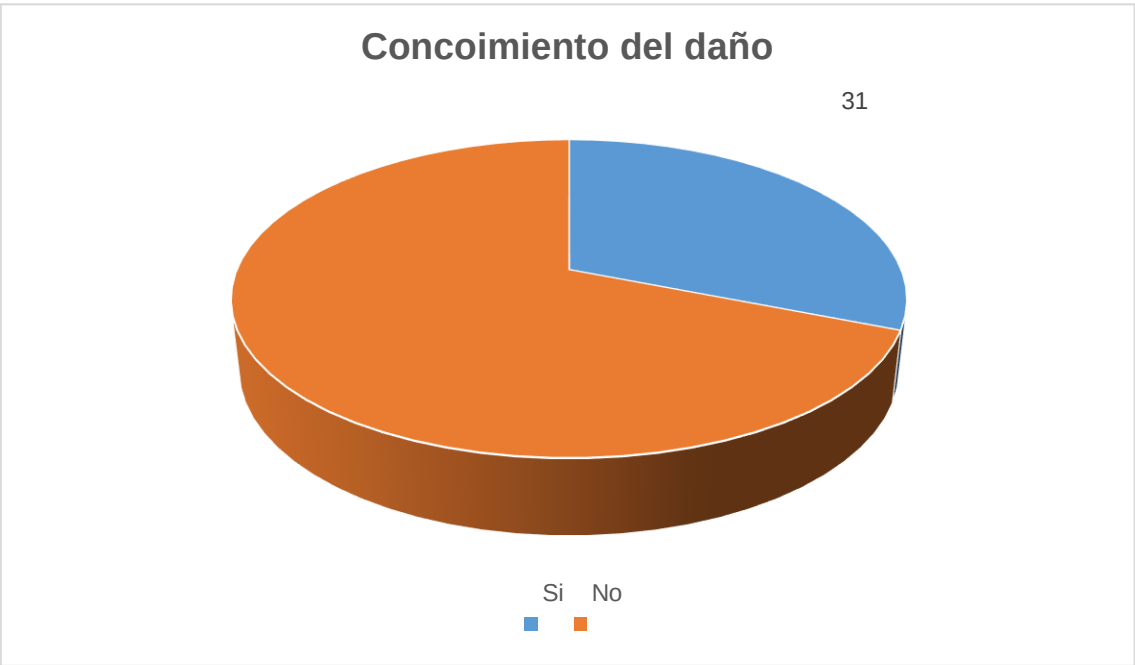


Fuente: Propia

Como ya lo precisamos líneas arriba, si no se ofrecen los medios probatorios adecuados y en la etapa correspondiente del proceso, no será posible llevarlos a juicio oral, fase en la que debe de acreditarse la pretensión propuesta. A respecto, el gráfico de la encuesta arroja que el 71% de los abogados encuestados desconocen aún que dicha pretensión debe de sustentarse con documentos o testigos a ser actuados en el juicio oral.

Pregunta 5: ¿Ud. tiene conocimiento en qué consiste el daño moral, el lucro cesante, el daño emergente y el daño al proyecto de vida; podría darnos un ejemplo de cada uno de ellos?

CUADRO 05



Fuente:

Propia Al advertir el resultado de la pregunta planteada podemos colegir, que solo el 31% de los abogados encuestados conocen en qué consisten el daño moral, el lucro cesante, el daño emergente y el proyecto de vida; a diferencia del 69% que carecen de dicha información, lo que revela, que muchos abogados no toman en consideración a las normas del Código Civil y/o a las instituciones del Derecho Civil, siendo así, es natural que se encuentren con dificultades al momento de cuantificar, ofrecer pruebas y sustentar el monto de la reparación civil durante el juicio oral, en los procesos penales.

4.2. Discusión de resultados.

1. El 85% de los abogados encuestados han respondido afirmativamente, frente al 15% de ellos que refieren que no solicitan el pago por concepto de reparación civil en los procesos penales; esto refleja, que casi todos los abogados que patrocinan a los actores civiles sí solicitan el pago de la reparación civil; no obstante, más adelante veremos las contradicciones y/o deficiencias para cuantificar el monto de dicha pretensión.
2. En contraste con el gráfico anterior en el que el 85 % de los encuestados manifestó que exigía el pago de la reparación civil en los procesos penales; en el presente gráfico se puede apreciar que solo el 60% ofrecen pruebas, se entiende para poder probar su pretensión económica, es decir probar la reparación civil, de allí, a que dicha prueba sea actuada aún existe mucha distancia; ya que como es sabido, solo después de su actuación los jueces de juzgamiento se encontrarán en la posibilidad de sustentar un monto adecuado por concepto de resarcimiento y/o indemnización.
3. Propia Sobre el particular, el gráfico refleja que el 55% de los abogados encuestados carecen de conocimiento que con el nuevo sistema procesal penal regulado por el Código Procesal Penal de 2004, se ha establecido que cada pretensión tiene que ser debidamente probado; lo que implica que, si la reparación civil es una pretensión dicha pretensión tiene que ser probada, correspondiéndole esta tarea a la defensa del actor civil constituido al proceso.
4. Como ya lo precisamos líneas arriba, si no se ofrecen los medios probatorios adecuados y en la etapa correspondiente del proceso, no será posible llevarlos a juicio oral, fase en la que debe de acreditarse la pretensión propuesta. A respecto, el gráfico de la encuesta arroja que el 71% de los abogados encuestados desconocen aún que dicha pretensión debe de sustentarse con documentos o testigos a ser actuados en el juicio oral.
5. Propia Al advertir el resultado de la pregunta planteada podemos colegir, que solo el 31% de los abogados encuestados conocen en qué consisten el daño moral, el lucro cesante, el daño emergente y el proyecto de vida; a diferencia del 69% que carecen de dicha información, lo que revela, que muchos abogados no

toman en consideración a las normas del Código Civil y/o a las instituciones del Derecho Civil, siendo así, es natural que se encuentren con dificultades al momento de cuantificar, ofrecer pruebas y sustentar el monto de la reparación civil durante el juicio oral, en los procesos penales.

CAPÍTULO V: PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN.

CONCLUSIONES.

1. **LA REPARACIÓN CIVIL** proveniente del delito, surge a consecuencia del **DAÑO** causado, sin que entre las partes haya existido una vinculación jurídica o relación previa; por tanto, derivada de **responsabilidad civil extracontractual**, regulada por lo dispuesto en el artículo 1969 y ss. del Código Civil.
2. **LA RESPONSABILIDAD CIVIL** procedente del delito, tiene **naturaleza privada**. En tal virtud, es renunciable, objeto de desistimiento y transmisible (mortis causa o Ínter vivos); es más, su pago puede quedar a cargo de un tercero, al no tratarse de un obligación personalísima como la obligación de afrontar la pena.
3. Se ha podido concluir que el no pago de la reparación civil afecta considerablemente a los agraviados que han sufrido accidentes de tránsito por delitos culposos en el distrito judicial de Lambayeque; las víctimas posteriormente al no pago tienen que continuar con el traslado del expediente al Ministerio Público a fin de tratar de efectivizar el pago, lo cual demora más de un año en promedio.
4. En país no existe un registro de peatones infractores para que el sistema los reconozca apenas suceda un evento parecido, así como el pago de multa al peatón infractor de las normas peatonales, Así mismo el conductor o quien sea el responsable por un accidente de tránsito no es sancionado con el rigor que corresponde siendo la vida y la integridad física y Psicológica derecho fundamental de las personas.
5. Se han dedicado solo seis artículos del Código Procesal Penal para establecer los mecanismos de juzgamiento de las faltas, destacándose que el ejercicio de la acción penal le corresponde, facultativamente al agraviado como querellante particular excluyendo la intervención del ministerio público, dicha regulación vulnera el principio acusatorio, el principio de imparcialidad, el derecho a la defensa, el debido proceso y la tutela

jurisdiccional efectiva, cómo manifestaciones de los bloques de garantías procesales genéricas y específicas.

RECOMENDACIONES.

1. La naturaleza jurídica de la reparación civil proveniente del delito es de carácter privado, se rige por normas civiles, siendo más específicos, ante la comisión de un ilícito penal surge la llamada responsabilidad extracontractual del deber genérico de no causar daño a nadie; por ende, al momento de pretender imponer el pago de una reparación civil, se tiene que analizar cada uno de los elementos de la responsabilidad extracontractual que son: daño causado, Antijuricidad, nexo de causalidad y factores de atribución, fecho ello, correspondería la imposición de una sanción civil.
2. Se recomienda incluir para dicho pago de la reparación civil a los terceros civilmente responsables hasta el embargo de sus bienes a fin de poder realizar el pago en forma oportuna a fin de no desamparar aún más a la víctima y que de alguna manera se le pueda resarcir el daño ocasionado.
3. Se propone una reforma procesal fin de que el Ministerio Público, ejerza la acción penal y formule acusación en el caso de faltas, sobre todo cuando se trate de faltas que protegen bienes jurídicos de interés público, con la finalidad de garantizar el pago de la reparación civil, los principios acusatorios y de imparcialidad y la tutela jurisdiccional efectiva.
4. Por último las deficiencias e incoherencias observadas en la regulación del proceso por faltas en el código procesal penal del 2004, deben motivar la realización de eventos académicos, plenos jurisdiccionales a nivel de distritos judiciales, para uniformizar criterios e incluso, la realización de un acuerdo plenario a nivel de Corte Suprema; todo ello con mira a la reforma procesal en la regulación y aplicación del proceso penal por faltas, donde se respeten las garantías del debido proceso y la tutela judicial efectiva. En todas sus dimensiones.

Bibliografía

1. ACEVEDO DÍAZ, C. (2015). *RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DEL ESTADO POR ACCIDENTES DEBIDOS AL MAL ESTADO DE LA VÍA PÚBLICA Y/O A LA FALTA DE O A UNA INADECUADA SEÑALIZACIÓN*. SANTIAGO: UNIVERSIDAD DE CHILE.
2. ÁVALOS, R. (2006). «El delito de conducir, operar o maniobrar en estado de ebriedad y drogadicción». cit., pp. 113 y ss.; MUÑOZ CONDE, Derecho penal. Parte especial, cit., p. 653.
3. BERNAL, C. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Pearson, página 112.
4. BERNAL, C. A. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Perason página 176.
5. BOTERO, M. (2008). “*El Sistema Procesal Acusatorio*” . Bogota: Ediciones Jurídicas Andrés Morales. p 265.
6. CEBALLOS MOLANO, R. (2010). *Criterios de cuantificación indemnizatoria en accidentalidad vial: una propuesta de política judicial*. BOGOTA: uNIVERSIDAD DEL vALLE.
7. DE CUPIS, A. (1996). El daño. , . En *Teoría general de la responsabilidad civil* (pág. 574). Barcelona: Bosch (Barcelona), Imprenta universitaria de Bogotá.
8. DE TRAZEGNIES, G. (1989). *Responsabilidad extracontractual Bustamante Alsina, Teoría general de la responsabilidad civil*, cit., 1989. Lima: cit., 1988.
9. ESTRELLA RUIZ, F. (2015). *LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL POR LO 1/2015 APLICADA AL TRATAMIENTO LEGAL DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN*. Madrid.
10. MORAN, C. (2016). *La reparación civil como regla de conducta y los delitos culposos por accidente de tránsito en el distrito de Independencia*. Lima: Universidad Cesar Vallejo.
11. MORI, J. (2014). TESIS . “*El Derecho de resarcimiento del daño sufrido por las víctimas del delito y el Código Procesal Penal Peruano*”. Lima, Lima, Perú: Universidad Nacional de Trujillo.
12. MORÍ, J. (2016). *El Derecho de Resarcimiento del Daño Sufrido por Las Víctimas de Delitos y El Código Procesal Penal Peruano*. Lambayeque: Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.

13. PANTALEÓN, F. (2000). *“Cómo repensar la responsabilidad civil extracontractual”*. Madrid: Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, N.º 4, Madrid, 2000, p. 169.
14. PAUCAR, A. (2013). *CRITERIOS JURÍDICOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO*. Lima: Universidad Mayor de San Marcos.
15. PÉREZ, V. (s.f.). *“La tendencia expansiva del derecho de daños. Perspectiva de unidad latinoamericana”*. cit., p. 196.
16. PÉREZ, V. V. (2006). *“La tendencia expansiva del derecho de daños Perspectiva de unidad latinoamericana” en Responsabilidad civil. Derecho de daños. Teoría general de la responsabilidad civil*. Lima: Grijley.
17. PIZARRO, R. (2000). *Daño moral*. Buenos Aires: Ed. Hammurabi, p. 341.
18. REYES, M. (julio de 2016). *Análisis de los aspectos Penales contenidos en la Ley 20 770 Ley Emilia*. Santiago, Santiago, Chile: Universida de Chile.
19. TIEDEMANN, K. (2003). *“Constitución y Derecho Penal”*. Lima: Palestra, p. 181.
20. TORRADO ALVAREZ, A. (2002). *PRINCIPALES DE LA ACCION CIVIL DENTRO DEL PROCESO PENAL*. BOGOTA: UNIVERSIDAD JAVERIANA.
21. TRIGO REPRESAS, & LÓPEZ MESA. (2004). *Tratado de la responsabilidad civil* . En K. P. Alsina, *El derecho de daños en la actualidad* (pág. 557). Buenos Aires: La Ley.
22. ZAGREBELSKY, G. (2001). *¿Derecho procesal Constitucional?* Lima 2001. *Revista Peruana de Derecho Procesal IV. Estudio Monroy abogados*.
23. ZAVALA DE GONZÁLEZ, M., & GONZÁLEZ ZAVALA, R. (1997). *“Indemnización punitiva”*, en *Responsabilidad por daños en el tercer milenio* . Buenos Aires: Libro Homenaje a Atilio Aníbal Alterini, Abeledo Perrot, , p. 191.

ANEXOS

VALORACION 01

"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Chiclayo, 11 de febrero del 2019.

Carta N°001-2019-JDOD.

Señor: Dr.

ROBERT CARLOS SÁNCHEZ CHUQUICUZMA

Presente.-

Asunto: Solicito Validación de Instrumento de Investigación.

De mi especial consideración:

Me es sumamente grato dirigirme a Usted; para saludarlo cordialmente y, al mismo tiempo hacer de su conocimiento lo siguiente.

Que en mi condición de egresado de la Maestría de Derecho Penal y Procesal Penal de la Escuela de Pos grado de la Universidad Particular de Chiclayo vengo desarrollando una investigación de tesis de maestría titulada "LA REPARACIÓN CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO DE CHICLAYO, 2018."

Para tal efecto solicito la "validación del instrumento" de Investigación en la modalidad juicio de experto, toda vez que constituye requisito indispensable para su aplicación, procedimiento y "la redacción de Informe."

Sin otro particular, es propicia la ocasión para reiterarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente.



Abg. Luis Alberto Baron Pechón

41302368.

174

ANEXO N°. 2 Formato de Evaluación para Jueces



UNIVERSIDAD PARTICULAR DE CHICLAYO ESCUELA DE POSGRADO ALTÁGORA FORMATO DE VALIDACION POR EXPERTOS



INFORME DE OPINION DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION

I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del informante (Experto): Sánchez Chugvicasma Robert C.
- 1.2. Grado Académico: Magister
- 1.3. Profesión: Abogado
- 1.4. Institución donde labora: Ministerio Público
- 1.5. Cargo que desempeña: Fiscal Adjunto Provincial (T)
- 1.6. Denominación del instrumento: La Reparación Civil en los Procesos
- 1.7. Autor del Instrumento: José Alberto Barón Pachón
- 1.8. Programa de Post grado: Maestría Derecho Penal y Procedimiento Penal

II. VALIDACION:

INDICADORES DE EVALUACION DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS Sobre los ítems de los Instrumentos	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado que facilita su comprensión					X
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					X
3. CONSISTENCIA	Existe una organización lógica en los contenidos y relacion con la teoría					X
4. coherencia	Existe relacion de los contenidos con los indicadores de las variables					X
5. Pertinencia	Las categorías de repuestas y sus valores son apropiados					X
6. Suficiencia	Son suficientes la cantidad y calidad de tema presentados en el instrumento					X
Promedio de Valorización						95%

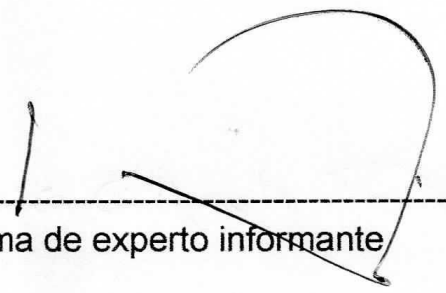
III. OPINION DE LA APLICACION:

¿Qué, aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumento de Investigación?

IV. PROMEDIO DE VALORACION:

95%

Chiclayo.....18.....de.....Febrero.....del 2019


Firma de experto informante

DNI: 41302369

Teléfono: 950 438 478

ANEXO N°.1. CUESTIONARIO

**LA REPARACION CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR
ACCIDENTES DE TRANSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO DE
CHICLAYO, 2018**

OBJETIVO: La presente encuesta tiene por finalidad determinar mediante una escala de estimación LA REPARACION CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO DE- CHICLAYO, 2018, con el objeto de analizarlos y explicarlos de una manera comparativa con las otras leyes, y proponer recomendaciones y/o correcciones a la normatividad jurídica existente.

NOMBRES Y APELLIDOS: Sánchez chugvicasma Robert C.

SEXO Masculino ☒ Femenino ()

EDAD: 33

AREA DE TRABAJO: Ministerio Público. Fiscal Adjunto Provincial (T)

TIEMPO DE SERVICIOS: 3 años

GRADO DE INSTRUCCIÓN: 5

Instrucción básica () Instrucción secundaria () Instrucción Técnica
Instrucción Universitaria ☒

Para cada pregunta deben asignar uno de los cinco niveles de valoración de La Reparación Civil en los Procesos de Faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrados de Chiclayo, 2018. Pertenece ponga una (X) dentro del cuadro correspondiente al valor que elija teniendo en cuenta:

- (1) TOTALMENTE DE ACUERDO
- (2) DE ACUERDO
- (3) NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO
- (4) EN DESACUERDO
- (5) TOTALMENTE EN DESACUERDO

III. ENCUESTA

1	2	3	4	5		
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo Ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo		
Nº.	ITEMS	VALORACIÓN				
		1	2	3	4	5
01	Estás de acuerdo que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrado estén debidamente autorizados y sustentados.	X				
02	Estás de acuerdo que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito cumple un rol efectivo según la norma.		X			
03	Cree usted o está de acuerdo que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de tránsito cumplen con los requisitos de resarcimiento del daño causado.	X				
04	Considera usted que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrado de están debidamente autorizados por la autoridad competente.	X				
05	Conoce o está de acuerdo que la Reparación Civil por Accidentes de Tránsito, sean llevados a cabo en los juzgados de Paz Letrados o en comisaria.			X		
06	Considera usted que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de tránsito según los casos registrados cumplen con los procedimientos de acuerdo a ley. Necesario en nuestra provincia de Chiclayo.	X				
07	Los factores jurídicos que sancionan los Accidentes de Tránsito y que son registrados en los Juzgados por estas faltas son especialistas en la materia, Cumplen con los procedimientos de acuerdo a ley.		X			
08	Está de acuerdo que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de Tránsito según los casos registrados son controlados de acuerdo a ley.	X				

09	En su criterio es necesario analizar expedientes judiciales respecto a los accidentes de tránsito.		X			
10	Considera que los expedientes judicializados registrados en los juzgados de Paz Letrados por faltas se lleven siempre en las provincias.	X				
11	Considera que los Accidentes de Tránsito según los casos registrados en los Juzgados cumplen su rol de control.		X			
12	Cree Usted o está de acuerdo que los expedientes judicializados registrados en los juzgados son importantes debe llevarlas otras instituciones judiciales como por ejemplo el Ministerio Publico.		X			

VALORACION 02

"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Chiclayo, 11 de febrero del 2019.

Carta f*001-2019-JDOO.

Señor: Dr.

ROLANDO TRINIDAD FALGOS LLACTA

Asunto: Solicito la validación del Instrumento de Investigación.

De mi especial consideración:

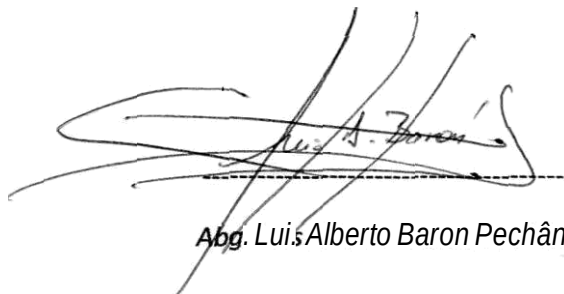
Me es sumamente grato dirigirme a Usted; para saludarlo cordialmente y, al mismo tiempo hacer de su conocimiento la siguiente.

Que en mi condición de egresado de la Maestría de Derecho Penal y Procesos Penal de la Escuela de Posgrado de la Universidad Particular de Chiclayo vengo desarrollando una investigación de tesis de maestría titulada "LA REPARACIÓN CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR ACCIONES DE TIENDAS EN LOS JUZGADOS DE PAZ DE CHICLAYO, 2018."

Para tal efecto solicito la "validación del instrumento" de Investigación en la modalidad juicio de experto, todo vez que constituye requisito indispensable para su aplicación, procedimiento y la redacción de Informe.

Sin otro particular, es propicia la ocasión para reiterarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente.



Abg. Luis Alberto Baron Pechan

ANEXO N°. 2 Formato de Evaluación para Jueces



UNIVERSIDAD PARTICULAR DE CHICLAYO ESCUELA DE POSGRADO ALTÁGORA

FORMATO DE VALIDACION POR EXPERTOS



INFORME DE OPINION DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION

I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del informante (Experto): Gallegos Llocta Rolando
 1.2. Grado Académico: Magister
 1.3. Profesión: Abogado
 1.4. Institución donde labora: Ministerio Público
 1.5. Cargo que desempeña: Fiscal Superior Penal
 1.6. Denominación del instrumento: Cuestionario, (validación)
 1.7. Autor del Instrumento: Luis Alberto Barrón Pachón
 1.8. Programa de Post grado: Maestría Penal y Procesal Penal

II. VALIDACION:

INDICADORES DE EVALUACION DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS Sobre los ítems de los Instrumentos	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado que facilita su comprensión					X
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					X
3. CONSISTENCIA	Existe una organización lógica en los contenidos y relacion con la teoría					X
4. coherencia	Existe relacion de los contenidos con los indicadores de las variables					X
5. Pertinencia	Las categorías de repuestas y sus valores son apropiados					X
6. Suficiencia	Son suficientes la cantidad y calidad de tema presentados en el instrumento					X
Promedio de Valorización						98%

III. OPINION DE LA APLICION:

¿Qué, aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumentos de Investigación?

IV. PROMEDIO DE VALORACION:

98%

Chiclayo...27...de...Febrero...del 2019



Firma de experto informante

DNI: 07330772

Teléfono: 27/02/2019.

ANEXO N°.1. CUESTIONARIO

LA REPARACION CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO DE CHICLAYO, 2018

OBJETIVO: La presente encuesta tiene por finalidad determinar mediante una escala de estimación LA REPARACION CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO DE- CHICLAYO, 2018, con el objeto de analizarlos y explicarlos de una manera comparativa con las otras leyes, y proponer recomendaciones y/o correcciones a la normatividad jurídica existente.

NOMBRES Y APELLIDOS: Rolando Trinidad Gallegos Hueta

SEXO Masculino (X) Femenino ()

EDAD: 56

AREA DE TRABAJO: Ministerio Público

TIEMPO DE SERVICIOS: 23

GRADO DE INSTRUCCIÓN:

Instrucción básica () Instrucción secundaria () Instrucción Técnica
Instrucción Universitaria (X)

Para cada pregunta deben asignar uno de los cinco niveles de valoración de La Reparación Civil en los Procesos de Faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrados de Chiclayo, 2018. Pertenece ponga una (X) dentro del cuadro correspondiente al valor que elija teniendo en cuenta:

- (1) TOTALMENTE DE ACUERDO
- (2) DE ACUERDO
- (3) NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO
- (4) EN DESACUERDO
- (5) TOTALMENTE EN DESACUERDO

III. ENCUESTA

1	2	3	4	5		
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo Ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo		
N°.	ITEMS	VALORACIÓN				
		1	2	3	4	5
01	Estás de acuerdo que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrado estén debidamente autorizados y sustentados.	X				
02	Estás de acuerdo que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito cumple un rol efectivo según la norma.		X			
03	Cree usted o está de acuerdo que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de tránsito cumplen con los requisitos de resarcimiento del daño causado.			X		
04	Considera usted que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrado de están debidamente autorizados por la autoridad competente.		X			
05	Conoce o está de acuerdo que la Reparación Civil por Accidentes de Tránsito, sean llevados a cabo en los juzgados de Paz Letrados o en comisaría.		X			
06	Considera usted que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de tránsito según los casos registrados cumplen con los procedimientos de acuerdo a ley. Necesario en nuestra provincia de Chiclayo.		X			
07	Los factores jurídicos que sancionan los Accidentes de Tránsito y que son registrados en los Juzgados por estas faltas son especialistas en la materia, Cumplen con los procedimientos de acuerdo a ley.		X			
08	Está de acuerdo que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de Tránsito según los casos registrados son controlados de acuerdo a ley.		X			

09	En su criterio es necesario analizar expedientes judiciales respecto a los accidentes de tránsito.	X				
10	Considera que los expedientes judicializados registrados en los juzgados de Paz Letrados por faltas se lleven siempre en las provincias.			X		
11	Considera que los Accidentes de Tránsito según los casos registrados en los Juzgados cumplen su rol de control.		X			
12	Cree Usted o está de acuerdo que los expedientes judicializados registrados en los juzgados son importantes debe llevarlas otras instituciones judiciales como por ejemplo el Ministerio Público.		X			

VALORACION 03

Chiclayo, 11 de febrero del 2019.

Carta N°001-2019-JDOD.

Señor: Dr.

RENE SANTOS ZELADA FLORES.

Presente.-

Asunto: Solicito Validación de Instrumento de Investigación.

De mi especial consideración:

Me es sumamente grato dirigirme a Usted; para saludarlo cordialmente y, al mismo tiempo hacer de su conocimiento lo siguiente.

Que en mi condición de egresado de la Maestría de Derecho Penal y Procesal Penal de la Escuela de Pos grado de la Universidad Particular de Chiclayo vengo desarrollando una investigación de tesis de maestría titulada **"LA REPARACIÓN CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO DE CHICLAYO, 2018."**

Para tal efecto solicito la "validación del instrumento" de Investigación en la modalidad juicio de experto, toda vez que constituye requisito indispensable para su aplicación, procedimiento y "la redacción de Informe."

Sin otro particular, es propicia la ocasión para reiterarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente.


08/03/19


Abg. Luis Alberto Baron Pechón

ANEXO N°. 2 Formato de Evaluación para Jueces



UNIVERSIDAD PARTICULAR DE CHICLAYO

ESCUELA DE POSGRADO ALTÁGORA

FORMATO DE VALIDACION POR EXPERTOS

INFORME DE OPINION DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION



I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del informante (Experto): Zelmar Flores Rivas
1.2. Grado Académico: Magister
1.3. Profesión: Abogado
1.4. Institución donde labora: Poder Judicial
1.5. Cargo que desempeña: Juez
1.6. Denominación del instrumento: Cuestionario (Validación)
1.7. Autor del Instrumento: José Alberto Barón Pedraza
1.8. Programa de Post grado: Maestría Derecho Penal, Procedimiento Penal

II. VALIDACION:

INDICADORES DE EVALUACION DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS Sobre los ítems de los Instrumentos	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
		1	2	3	4	5
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado que facilita su comprensión					X
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado de manera coherente y lógica					X
3. CONSISTENCIA	Existe una organización lógica en los contenidos y relacion con la teoría					X
4. coherencia	Existe relacion de los contenidos con los indicadores de las variables					X
5. Pertinencia	Las categorías de repuestas y sus valores son apropiados					X
6. Suficiencia	Son suficientes la cantidad y calidad de tema presentados en el instrumento					X
Promedio de Valorización						857.

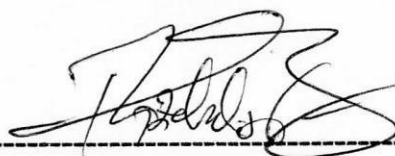
III. OPINION DE LA APLICACION:

¿Qué, aspectos tendría que modificar, incrementar o suprimir en los instrumento de Investigación?

IV. PROMEDIO DE VALORACION:

95%

Chiclayo...08...de...Marzo...del 2019



Firma de experto informante

DNI: 1076228

Teléfono: 972858100

ANEXO N°.1. CUESTIONARIO

[LA REPARACION CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO DE CHICLAYO, 2018, CON EL OBJETO DE ANALIZARLOS Y EXPLICARLOS DE UNA MANERA COMPARATIVA CON LAS OTRAS LEYES, Y PROPONER RECOMENDACIONES Y/O CORRECCIONES A LA NORMATIVIDAD JURÍDICA EXISTENTE.]

OBJETIVO: La presente encuesta tiene por finalidad determinar mediante una escala de estimación LA REPARACION CIVIL EN LOS PROCESOS DE FALTAS POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO DE- CHICLAYO, 2018, con el objeto de analizarlos y explicarlos de una manera comparativa con las otras leyes, y proponer recomendaciones y/o correcciones a la normatividad jurídica existente.

NOMBRES Y APELLIDOS: Rene Delgado Flores

SEXO **Masculino** (✓) **Femenino** ()

EDAD: 41

AREA DE TRABAJO: Poder Judicial

TIEMPO DE SERVICIOS: 15 años

GRADO DE INSTRUCCIÓN:

Instrucción básica () Instrucción secundaria () Instrucción Técnica
Instrucción Universitaria ()

Para cada pregunta deben asignar uno de los cinco niveles de valoración de La Reparación Civil en los Procesos de Faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrados de Chiclayo, 2018. Pertenece ponga una (X) dentro del cuadro correspondiente al valor que elija teniendo en cuenta:

- (1) TOTALMENTE DE ACUERDO
- (2) DE ACUERDO
- (3) NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO
- (4) EN DESACUERDO
- (5) TOTALMENTE EN DESACUERDO

III. ENCUESTA

1	2	3	4	5		
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo Ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo		
Nº.	ITEMS	VALORACIÓN				
		1	2	3	4	5
01	Estás de acuerdo que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrado estén debidamente autorizados y sustentados.				X	
02	Estás de acuerdo que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito cumple un rol efectivo según la norma.				X	
03	Cree usted o está de acuerdo que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de tránsito cumplen con los requisitos de resarcimiento del daño causado.		X			
04	Considera usted que la Reparación Civil en los Procesos de faltas por Accidentes de Tránsito en los Juzgados de Paz Letrado de están debidamente autorizados por la autoridad competente.		X			
05	Conoce o está de acuerdo que la Reparación Civil por Accidentes de Tránsito, sean llevados a cabo en los juzgados de Paz Letrados o en comisaria.		X			
06	Considera usted que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de tránsito según los casos registrados cumplen con los procedimientos de acuerdo a ley. Necesario en nuestra provincia de Chiclayo.			X		
07	Los factores jurídicos que sancionan los Accidentes de Tránsito y que son registrados en los Juzgados por estas faltas son especialistas en la materia, Cumplen con los procedimientos de acuerdo a ley.				X	
08	Está de acuerdo que los factores jurídicos que sancionan los accidentes de Tránsito según los casos registrados son controlados de acuerdo a ley.				X	

09	En su criterio es necesario analizar expedientes judiciales respecto a los accidentes de tránsito.	X				
10	Considera que los expedientes judicializados registrados en los juzgados de Paz Letrados por faltas se lleven siempre en las provincias.			X		
11	Considera que los Accidentes de Tránsito según los casos registrados en los Juzgados cumplen su rol de control.				X	
12	Cree Usted o está de acuerdo que los expedientes judicializados registrados en los juzgados son importantes debe llevarlas otras instituciones judiciales como por ejemplo el Ministerio Público.					X