

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN

ESCUELA DE POST GRADO



**DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR
DAÑOS DERIVADOS DE LA COLISIÓN DE VEHÍCULOS
AUTOMOTORES EN EL PERÚ**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGISTER
EN DERECHO**

MENCIÓN EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL

BLANCA EUMELIA MONSALVE SILVA

**HUÁNUCO – PERÚ
2015**

DEDICATORIA

A mis padres Blanca y Marcos, y a
Monseñor Gaetano, por el amor y
tiempo que siempre me brindan.

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a mi madre Blanca Silva Salas, por su ejemplo de perseverancia, responsabilidad y honestidad, así como por su apoyo incondicional en todos los momentos de mi vida.

Hago extensivo mi más sincero agradecimiento a todas aquellas personas que hicieron posible el desarrollo de esta investigación, de manera especial a los doctores César Gonzales y Pravia Guerrero, quienes con sus conocimientos y su valioso tiempo coadyuvaron en la culminación de esta investigación.

RESUMEN

En la presente investigación se ha analizado los fundamentos teóricos empleados por los operadores jurídicos al momento de atribuir responsabilidad civil por daños derivados de accidentes de tránsito causados por la colisión de vehículos automotores; al respecto se ha verificado que no obstante estar establecido taxativamente que se debe aplicar el factor de atribución objetivo cuando los daños indemnizables provienen de accidentes de tránsito, los operadores jurídicos aplican en su mayoría los fundamentos teóricos del sistema de responsabilidad civil subjetivo.

En tal sentido, se ha planteado la necesidad imperiosa de concordar la jurisprudencia no sólo en la Corte Superior de Justicia de Ucayali, ámbito en donde se han analizado las sentencias y los escritos de demanda y contestación de demandas correspondientes a los procesos de indemnización por daños y perjuicios producto de una colisión vehicular, sino también a nivel de la Corte Suprema de Justicia de la República, por cuanto se ha detectado la existencia de pronunciamientos contradictorios al respecto.

Asimismo, se ha sugerido introducir en la legislación nacional una norma que establezca expresamente que en estos casos la responsabilidad civil es subjetiva, pues tratándose de accidentes bilaterales, el factor de atribución subjetivo es el más eficiente, conforme a los criterios del análisis económico del derecho.

SUMMARY

In this research has analyzed the theoretical founded by employees when attributing legal liability for damages caused by car accidents caused by motor vehicle collision operators; the matter was verified that despite being established specifically that factor should be applied when the target allocation compensable damages come from accidents, legal operators apply mostly theoretical foundations of the system of subjective liability.

In this regard, it has raised the urgent need to agree the law not only in the Superior Court of Ucayali, an area where we have analyzed and written statements of claim and defense lawsuits related to the processes of damages and damages product of a vehicular collision but also at the level of the Supreme Court of the Republic, as it has been detected the existence of contradictory pronouncements about.

Also, it has been suggested to introduce into national law a provision expressly provides that in these cases the liability is subjective, as in the case of bilateral accidents, the factor of subjective allocation is the most efficient, according to the criteria of the economic analysis of law

INTRODUCCIÓN

Esta investigación ha buscado determinar la correspondencia entre el derecho objetivo y su aplicación en los casos concretos, en tal sentido, se ha analizado si los operadores jurídicos vienen aplicando la responsabilidad civil objetiva para atribuir responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, conforme está establecido expresamente en la legislación nacional.

La realidad, a través del análisis de los argumentos plasmados en los instrumentos jurídicos de abogados y jueces de distinta jerarquía, nos muestra que existe una aplicación desordenada y confusa de la norma al momento de fundamentar la razones por las cuales se considera responsable a una persona por los daños derivados de una colisión de vehículos automotores, pues se utiliza en su mayoría los criterios del sistema subjetivo, lo cual en principio colisiona con el texto expreso de la norma, y por otro lado, se invoca al mismo tiempo la norma que regula la responsabilidad objetiva, mientras que en otros casos al lado del sistema subjetivo se hace alusión a los fundamentos teóricos del sistema objetivo.

Esta situación hace palpable la urgencia de uniformizar la jurisprudencia en todos los niveles de la administración de justicia, a efectos de hacer realidad el Principio de Predictibilidad de las resoluciones judiciales al momento de resolver las demandas de indemnización por daños y perjuicios producidos como consecuencia de un accidente de tránsito donde las partes intervinientes hayan participado haciendo uso de un bien riesgoso o peligroso como lo es un vehículo automotor, hecho particular que determina que el factor atribución

VII

objetivo no sea el más eficiente para decidir a quién se le imputa responsabilidad civil.

En ese sentido, la presente investigación adquiere relevancia al constituir un estudio que ha permitido comprobar la problemática existente a lo largo de los años, cuando se trata de fundamentar la atribución de responsabilidad civil por daños causados a raíz de una colisión vehicular, evidenciándose serias contradicciones entre la norma expresa y su aplicación por los operadores jurídicos, problemática que ha llegado hasta el máximo entre del Poder Judicial, por lo que es necesario tomar las medidas adecuadas para garantizar la seguridad jurídica a través del Principio de Predictibilidad de las resoluciones judiciales.

ÍNDICE

DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
RESUMEN	IV
SUMMARY	V
INTRODUCCIÓN	VI
ÍNDICE	VIII

CAPÍTULO I**PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

1.1. Descripción del problema	1
1.2. Formulación del problema	9
1.2.1. Problema general	9
1.2.2. Problemas específicos	9
1.3. Objetivos	10
1.3.1. Objetivo general	10
1.3.2. Objetivos específicos	10
1.4. Hipótesis	11
1.4.1. Hipótesis general	11
1.4.2. Hipótesis específicas	12
1.5. Variables	13
1.6. Justificación e importancia	15
1.7. Viabilidad	16
1.8. Limitaciones	16

CAPÍTULO II**MARCO TEÓRICO**

2.1. Antecedentes	17
-------------------	----

2.1.1. A nivel nacional	17
2.1.2. A nivel extranjero	18
2.2. Bases teóricas	20
2.2.1. Poder Judicial	20
2.2.1.1. Corte Suprema de Justicia de la República	21
2.2.1.2. Cortes Superiores de Justicia	22
2.2.1.3. Juzgados Especializados y Mixtos	23
2.2.1.4. Juzgados de Paz Letrados	24
2.2.1.5. Juzgados de Paz	24
2.2.2. Elementos de la responsabilidad civil	25
2.2.2.1. Antijuridicidad	25
2.2.2.2. El daño causado	26
A. Daños patrimoniales	28
A.1. Daño emergente	28
A.2. Lucro cesante	28
B. Daños extra patrimoniales	29
B.1. Daño moral	29
B.2. Daño a la persona	29
2.2.2.3. Relación de causalidad	31
A. Fracturas causales	34
A.1. Caso fortuito o fuerza mayor	36
A.2. Hecho determinante de un tercero	36
A.3. Hecho propio de la víctima	36
B. Concausa	37
C. Pluralidad de causas	37
2.2.2.4. Factores de atribución	38
A. Factor de atribución subjetivo	38
B. Factor de atribución objetivo	40

2.2.3. Accidentes de tránsito	41
2.2.3.1. Tipos de accidentes de tránsito	42
2.3. Definiciones conceptuales	45
2.4. Bases epistémicos	46

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de investigación	47
3.2. Diseño y esquema de investigación	48
3.3. Universo y muestra	48
3.3.1. Universo	48
3.3.2. Muestra	49
3.4. Instrumentos de recolección de datos	50
3.4.1. Ficha de análisis documental	50
3.4.2. Ficha de investigación	50
3.5. Técnicas de recojo, procesamiento y presentación de datos	50
3.5.1. Análisis documental	50
3.5.2. Fichaje de información doctrinaria	51
3.5.3. Estadística	51

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. Resultados del trabajo de campo con aplicación estadística, mediante distribuciones de frecuencias, gráficos.	52
4.1.1. Cuadros del total de expedientes revisados	53
4.1.2. Cuadros de la información materia de la presente investigación	57
4.2. Contratación de las hipótesis secundarias	73
4.3. Prueba de hipótesis	77

CAPÍTULO V**DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

5.1. Contrastación de los resultados del trabajo de campo con los referentes bibliográficos de las bases teóricas	81
5.2. Contrastación de la hipótesis general en base a la prueba de hipótesis	82
5.3. Aporte científico de la investigación	84
CONCLUSIONES	86
SUGERENCIAS	89
BIBLIOGRAFÍA	91
ANEXOS	100

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

En el Perú se ha regulado la responsabilidad civil extracontractual estableciendo dos cláusulas generales interpretativas de naturaleza normativa, es decir, existe una “concepción bipolar de la responsabilidad civil que emplea dos principios generales: la culpa como criterio de imputación de responsabilidad subjetiva, de un lado; y el riesgo como factor atributivo de responsabilidad objetiva, de otro.”¹

El sistema subjetivo se encuentra previsto en el artículo 1969 del Código Civil y estipula: “Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro, está obligado a indemnizarlo. El descargo por la falta de dolo o culpa corresponde a su autor”; mientras que el sistema objetivo está contemplado en el artículo 1970 del mismo Código y prescribe: “Aquel

¹FERNÁNDEZ DE LA CRUZ, Gastón. “Comentario al artículo 1969 del Código Civil”. GUTIERREZ CAMACHO, Walter

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.”; esto a diferencia del Código Civil peruano de 1936 que contemplaba únicamente el sistema subjetivo.

Históricamente, si nos remontamos a los albores de la responsabilidad civil, uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad civil extracontractual fue la culpa. Esta fue la época del reinado del Principio “ninguna responsabilidad sin culpa”, Principio que respondía a las exigencias de una sociedad, principalmente, agrícola. Sin embargo, con la natural evolución de la sociedad, la realidad se fue transformando, así como los diversos supuestos de hecho en los cuales se podrían producir daños. La sociedad industrial, con la locomotora y la máquina a vapor, trajo consigo los primeros accidentes, tanto a los transeúntes como a los trabajadores.²

En este punto, es importante destacar que, “No hay primacía de un tipo de responsabilidad sobre otro, ni relación regla general - excepción, sino la aplicación del modelo jurídico (cada uno con sus propios Principios y características) adecuado al caso concreto.”³

En este contexto, la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de accidentes de tránsito en general, se resuelve, según nuestra actual legislación, bajo las normas del sistema objetivo (artículo 1970 del Código Civil), el mismo que se fundamenta en el “riesgo” como factor de atribución, por lo que, siendo los vehículos

²ESPINOZA ESPINOZA, Juan. “Derecho de la responsabilidad civil”. Editorial Rodhas, 6ta. edición, Lima, 2011. pp 150 y 151.

³Ídem. pp. 157 y 158.

automotores "bienes riesgosos por naturaleza"⁴, pues su uso significa un riesgo adicional para la vida de relación social, es de aplicación este sistema de responsabilidad civil, conforme se ha establecido expresamente en el artículo 29 del la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N^a 27181⁵.

No obstante, en el ámbito de la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de accidentes de tránsito, la problemática surge cuando los daños derivan de la colisión de vehículos automotores, en donde cada una de las partes involucradas en el accidente de tránsito ha ejecutado una actividad riesgosa o peligrosa (conducción de un vehículo automotor); pudiéndose suscitar supuestos donde por ejemplo, i) no se haya podido probar la culpa de los conductores, la relación de causalidad o el grado de incidencia causal en la producción del accidente; o, ii) que sólo se haya probado la culpa de uno de los conductores y que ambos hayan causado el accidente y sufrido daños personales y/o materiales; supuestos que no han recibido una solución adecuada en nuestro sistema jurídico, conforme se precisará a continuación.

Conforme se expuso precedentemente, nuestra legislación sólo se ha limitado a establecer genéricamente que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, en tal sentido, se debería aplicar el sistema de responsabilidad civil objetivo fundamentado en el riesgo creado por la

⁴ En Cas. N° 2034-2002-ICA de fecha 2 de junio de 2003.

⁵ Artículo 29 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros.-"La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados."

conducción de un vehículo automotor, como factor de atribución para resolver todos los casos de accidentes de tránsito sin hacer distinción entre accidentes causados por colisiones vehiculares o por atropello, en consecuencia, no corresponde analizar la culpabilidad de ninguno de los intervinientes para determinar la responsabilidad civil en cualquier tipo de accidente de tránsito.

Sin embargo, como señala Roger MERINO ACUÑA, los órganos jurisdiccionales, en diversas Resoluciones Judiciales, alegan responsabilidad objetiva pero analizan la imprudencia del conductor por contravenir normas de tránsito (culpa objetiva).⁶ Así, dicho autor cita los siguientes casos: “Encontrándonos frente a un caso de responsabilidad extracontractual objetiva, en la cual el daño causado, ha sido producido en razón del no acatamiento por parte del conductor del vehículo de las reglas de tránsito.”⁷; “... al encontrarse próxima a un cruce, la demandada de haber actuado con la diligencia necesaria para la actividad que realizaba, hubiese podido evitar el accidente, pues como aparece de las referidas conclusiones del atestado policial, esta conducía su vehículo sin valorar los riesgos y el peligro que significaba cruzar una intersección donde no existía semáforo.”⁸; por lo que, la culpa del conductor ha sido casi siempre, objeto de análisis en las sentencias.

En similar situación, la Corte Suprema de Justicia de la República ha emitido pronunciamientos diversos al analizar el factor de atribución que debe aplicarse en casos de responsabilidad civil por daños

⁶ En “Análisis Crítico del Régimen de Responsabilidad Civil por Accidentes Automovilísticos. Los costos de los accidentes (teóricos).”, por MERINO ACUÑA, Roger, En Diálogo con la Jurisprudencia N° 143, p. 118.

⁷ Expediente N° 13-2001, 4ta. Sala Civil de Lima, 02/08/2001.

⁸ Resolución N° 4229-99, Corte Superior de Justicia de Lima, 24/04/2000.

derivados de colisión de vehículos automotores, puesto que, por un lado, mediante Casación N° 2034-2002-ICA de fecha 2 de junio de 2003, la Sala Civil Transitoria en un caso de choque frontal entre un camión y un remolcador, determinó que le es de aplicación la responsabilidad extracontractual subjetiva a que se refiere el artículo mil novecientos sesentinueve del Código Civil, puesto que, como se ha glosado precedentemente y se ha establecido por las instancias de mérito, el accidente sub materia fue motivado por la excesiva velocidad impuesta al vehículo causante del evento y la pinchadura de uno de sus neumáticos, evidenciándose así el supuesto de culpa o negligencia, mas no la hipótesis de la responsabilidad objetiva por uso de bien riesgoso o peligroso a que se refiere el artículo mil novecientos setenta del acotado Código sustantivo, toda vez que, conforme se ha establecido en diversas ejecutorias, cuando los actos atribuidos como dañosos se producen entre vehículos automotores, bienes riesgosos o peligrosos por naturaleza, tiene que evaluarse la culpa o el dolo como componentes imprescindibles del daño, ya que no se da uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad objetiva, esto es la desproporción entre el causante del daño y la víctima; sin embargo, mediante Casación N° 630-2004-CAJAMARCA de fecha 14 de junio de 2005, la Sala Civil Transitoria, en un caso de accidente de tránsito entre un ómnibus y un camión volquete, señaló que las diferencias se resuelven, -no atendiendo a la culpa o dolo del conductor, como lo señala el recurrente-, sino, que debe aplicarse el Principio General de Responsabilidad Objetiva que se funda en el riesgo creado, previsto en el artículo veintinueve de la Ley número veintisiete mil ciento ochentiuono

-Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre-, concordante con el art. mil novecientos setenta del Código Civil; en virtud, a que los hechos sucedieron como consecuencia de haberse puesto en actividad dos vehículos automotores, el transporte terrestre y el camión volquete, que al ser puestos en marcha constituyen bienes riesgosos y en tal caso, los resultados se miden objetivamente por el daño causado, independientemente de la conducta de la víctima, cuya concurrencia en la producción del daño sólo sirve para graduar equitativamente el monto reparador, tal como lo establece el artículo mil novecientos setenta y tres del Código Civil, normatividad que ha sido tomada en cuenta por las instancias de mérito para la reducción del monto indemnizatorio.

Así las cosas, y a pesar que legislativamente se ha establecido categóricamente la responsabilidad objetiva como criterio de imputación en los casos de daños derivados de accidentes de tránsito en cualquiera de sus modalidades (colisión de vehículos o atropello), jurisprudencialmente, cuando el accidente se produce por la colisión de vehículos automotores, existen casos en los que la jurisdicción ordinaria alega responsabilidad objetiva pero recurre al análisis del factor de atribución subjetivo; mientras que la Corte Suprema, "... a veces ha aplicado explícitamente la culpa, y en otra ocasión recurre a la responsabilidad objetiva, pero alegando la reducción equitativa de la indemnización por culpa de la víctima." ⁹

Habiéndose regulado de forma genérica la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito, sin haber establecido ni legal ni

⁹MERINO ACUÑA, op. cit. p. 120.

jurisprudencialmente reglas específicas para el caso particular que representa una colisión de vehículos automotores, por cuanto en estos casos la actividad de ambas partes implicadas en la colisión vehicular resulta relevante, pues cada una de ellas puede influir considerablemente en la producción del accidente; se podrían suscitar supuestos donde una colisión con daños recíprocos se deba a la negligencia de uno de los conductores pero con la participación causal de ambos, entonces, aplicando nuestro régimen normativo (sistema objetivo), no se debería analizar la culpabilidad, por lo que ambos tendrían que resarcirse, solución que sería ineficiente en términos de disuasión para el que obró negligentemente.

Asimismo, se pueden suscitar casos donde no se haya podido probar a cuál de los dos conductores le corresponde la eficiencia causal en la producción del accidente, por lo que, aplicando estrictamente nuestra normativa, no cabría imputar responsabilidad civil a ninguno de los conductores por no haberse acreditado la relación de causalidad; podría también acontecer que no se haya podido probar el grado de participación causal de cada uno de los conductores implicados en el accidente, entonces, nos preguntamos, cuál sería el criterio para determinar el porcentaje en que cada uno deberá resarcir a la otra parte por los daños causados en un supuesto de daños recíprocos.

Problemas como éstos, en un tema de gran relevancia social debido al número elevado de accidentes de tránsito causados por colisiones vehiculares que se registran a nivel nacional, obedece justamente a que legislativamente no se ha regulado adecuadamente la

determinación de la responsabilidad civil en estos casos particulares de accidentes de tránsito, en donde las partes implicadas son dos o más conductores de vehículos automotores, por lo que cada uno se encuentra en la misma situación de poder influir decisivamente en la producción del accidente, situación que determina que la regla de responsabilidad por culpa sea más ventajosa, conforme al análisis económico del derecho que parte de los criterios de prevención bilateral y unilateral a fin de determinar en términos de eficiencia, cuál de los dos sistemas de responsabilidad civil se debe aplicar a situaciones concretas.

Finalmente, se debe destacar que el problema descrito sobre la determinación de la responsabilidad civil en los casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, por su misma naturaleza, comprende a todo el parque automotor del país, en tal sentido, la solución que se proponga tendrá efectos generales en todo el espacio geográfico del país. Para efectos de la presente investigación, se recogerá información a través del análisis de las demandas, contestación de demandas y sentencias emitidas por los señores jueces de primera y segunda instancia del distrito de Callería – provincia de Coronel Portillo – departamento de Ucayali entre el periodo de 1994 al 2013, así como las Resoluciones Casatorias que se expidieron en el mismo periodo.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema general

¿Será eficiente el sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil, para atribuir responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

1.2.2. Problemas específicos

- A)** ¿Cuáles son los fundamentos teóricos empleados en las demandas y contestación de demandas sobre responsabilidad civil extracontractual por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, presentadas por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013?
- B)** ¿Cuáles son los fundamentos teóricos utilizados en las sentencias expedidas por los Jueces Especializados en lo Civil y Jueces de segunda instancia del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, para imputar responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores?
- C)** ¿Qué criterios teóricos empleados en las Casaciones emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República entre los años 1994 y 2013, en los casos de determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, hacen que éstas sean contradictorias?

D) ¿Cómo podemos terminar con la aplicación contradictoria de los sistemas de responsabilidad civil subjetivo y objetivo al momento de resolver los casos de responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo general

Determinar si el sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil es eficiente para atribuir responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores.

1.3.2. Objetivos específicos

A) Verificar si los fundamentos teóricos empleados en las demandas y contestación de demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, presentadas por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, corresponden al sistema de responsabilidad civil objetivo o subjetivo.

B) Verificar si los fundamentos teóricos utilizados en las sentencias expedidas por los Jueces Especializados en lo Civil y Jueces de segunda instancia del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, para imputar responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos

automotores, corresponden al sistema de responsabilidad civil objetivo o subjetivo.

- C)** Analizar los criterios teóricos empleados en las Resoluciones Casatorias expedidas entre los años 1994 y 2013 en los casos de determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, a fin de determinar si existe contradicción entre ellas.

- D)** Determinar la posibilidad de establecer el sistema subjetivo para atribuir responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, como elemento que contribuya a terminar con la aplicación contradictoria de los sistemas subjetivo y objetivo y que permita encontrar una solución adecuada en estos casos particulares de accidentes de tránsito.

1.4. HIPÓTESIS

1.4.1. Hipótesis general

La aplicación del sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil, no es eficiente para determinar la responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, por cuanto al resolver este tipo de casos, los Magistrados fundamentan sus decisiones analizando la culpa de los intervinientes, los señores abogados invocan indistintamente la culpa y el riesgo al interponer y contestar demandas, y porque no se ha establecido reglas

específicas ni legal ni jurisprudencialmente para resolver los distintos supuestos que podrían presentarse en un accidente por colisión de vehículos automotores.

1.4.2. Hipótesis específicas

- A)** Los fundamentos teóricos utilizados en las demandas y contestación de demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, presentadas por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, corresponden tanto al sistema de responsabilidad civil objetivo como subjetivo.
- B)** Los fundamentos teóricos utilizados en las sentencias expedidas por los Jueces Especializados en lo Civil y Jueces de segunda instancia del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, para imputar responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, son los criterios del sistema de responsabilidad civil subjetivo, sin dejar de mencionar la norma que regula el sistema objetivo.
- C)** Los criterios teóricos empleados en las Casaciones emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República en los casos de determinación de la responsabilidad civil por daños derivados la colisión de vehículos automotores que hacen que éstas sean contradictorias, son la falta de adopción de reglas específicas para imputar responsabilidad civil en estos casos particulares.

D) La aplicación del sistema de responsabilidad subjetivo terminaría con la aplicación contradictoria de los sistemas subjetivo y objetivo al momento de resolver los casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores y permitiría encontrar una solución adecuada para estos casos particulares de accidentes de tránsito.

1.5. VARIABLES

- Variable independiente: Aplicación del sistema de responsabilidad civil objetivo en los casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores.

- Variable dependiente: Falta de eficiencia en la determinación de la responsabilidad civil en los casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores.

OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES
<u>Independiente:</u> Aplicación del Sistema de responsabilidad civil objetivo	Teórica	Sistema objetivo
		Sistema subjetivo
<u>Dependiente:</u> Falta de eficiencia en la determinación de la responsabilidad civil en los casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores.	Petitoria	Demandas sobre responsabilidad civil derivada de la colisión de vehículos automotores que invocan uno u otro sistema.
		Contestación de demandas sobre responsabilidad civil derivada de la colisión de vehículos automotores que invocan uno u otro sistema.
	Resolutiva	Sentencias de primera instancia que aplican al caso concreto el sistema objetivo y/o subjetivo
		Sentencias de segunda instancia que aplican al caso concreto el sistema objetivo y/o subjetivo
		Casaciones que aplican al caso concreto el sistema objetivo y/o subjetivo

1.6. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

La presente investigación fue planteada porque se advirtió que existía una discordancia entre lo dispuesto por la ley como criterio de imputación de responsabilidad civil por daños derivados de accidentes de tránsito, y los fundamentos teóricos utilizados por los operadores jurídicos (jueces y abogados) al momento de sustentar la atribución de responsabilidad civil cuando los daños eran causados por una colisión de vehículos automotores; así también, porque se verificó la existencia de Resoluciones Casatorias que al analizar estos supuestos establecían, por un lado, la aplicación del sistema objetivo, y por otro la aplicación el sistema subjetivo, a pesar que ambos casos versaban sobre daños derivados de colisión de vehículos automotores.

En tal sentido, era necesario verificar esta discordancia entre la norma legal y su aplicación mediante el estudio de expedientes judiciales, a fin de establecer la eficiencia o no del sistema de responsabilidad civil objetivo como criterio de imputación en estos casos particulares de accidentes de tránsito para, de ser el caso, plantear la necesidad de establecer un sistema de responsabilidad civil adecuado o desarrollar legal o jurisprudencialmente reglas específicas para la atribución de responsabilidad civil en los supuestos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, lo que coadyuvaría a sentar una posición clara, coherente y eficiente para la solución práctica de estos casos.

1.7. VIABILIDAD

Existió viabilidad de llevar a cabo la presente investigación toda vez que fue factible el acceso a los expedientes y Resoluciones Casatorias objeto de estudio; asimismo, se dispuso del material bibliográfico suficiente para analizar el problema planteado y conducir la investigación con la metodología seleccionada.

1.8. LIMITACIONES

El factor tiempo fue una limitación que se encontró en la realización de la presente investigación, toda vez que las actividades laborales impidieron poder dedicar mayores horas a la investigación. Esta limitación se superó dedicando el mayor tiempo posible para la consecución de los objetivos de la investigación.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES

2.1.1. A nivel nacional

PÁUCAR GÓMEZ, Amelio, en su trabajo “*Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito.*” desarrollado en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, 2013. Tiene como principales conclusiones:

“(…) **B)** Los casos examinados en muestra investigación, nos muestran con claridad que los agentes causantes de accidentes de tránsito, no sólo han creado riesgo, sino que además los han incrementado. Nadie ignora que el transporte de vehículos

motorizados implica riesgo, que tomando las debidas precauciones y diligencias del caso, pueden evitar o disminuir los accidentes, pero resulta que en los accidentes estudiados (excepto los escasos accidentes donde la participación de la víctima jugó un 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.

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

2.1.2. A nivel extranjero

CABELLOS MOLANO, Raquel, en su investigación “La responsabilidad civil automovilística, su aseguramiento obligatorio y voluntario: Un estudio en el derecho colombiano y español.” Getafe – Madrid, marzo 2012, presenta efectiva relación con el tema materia del presente estudio por lo cual se han transcrito sus principales conclusiones:

“**SEGUNDA: 1.** La responsabilidad civil automovilística del ordenamiento español, es un sistema de responsabilidad, asentado en la teoría del riesgo, cuasi objetivado, con exoneración de responsabilidad por una causa ajena, fuerza mayor extraña a la conducción del vehículo o culpa única de la víctima. (...) **3.** En Colombia, es sustancialmente distinto, el

sistema se rige por las normas del Código Civil, bajo la teoría de responsabilidad “por actividades peligrosas” del art. 2356, con inversión de la carga de la prueba, presunción de culpabilidad y dos concretas causas de exoneración de responsabilidad por fuerza mayor o caso fortuito y culpa exclusiva de la víctima o de un tercero, que en nuestra hipótesis y de acuerdo a su construcción jurisprudencial se comporta como una responsabilidad cuasi objetivada, con exoneración de responsabilidad por una causa extraña o ajena, propias de la teoría del riesgo, como en el derecho español que vincula al directamente responsable el conductor, y solidariamente al propietario o responsable (ya sea como poseedor, tenedor, usufructuario, comisario, empresario, etc.) como guardianes del vehículos o del que derivan beneficio, por lo cual quedará también liberados, de ser éste absuelto por una causa exoneratoria, de fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima o de un tercero.

OCTAVA. (...) las principales notas obtenidas de este estudio, nos permite afirmar que la institución de responsabilidad civil automovilística en el derecho colombiano, conjuga un sistema de responsabilidad “por actividades peligrosas” con inversión de la carga de la prueba y presunción de responsabilidad, que se comporta como una responsabilidad cuasi objetivada, con exoneración de responsabilidad por una causa extraña, de fuerza mayor o caso fortuito, culpa de la víctima o de un tercero, similar a un sistema de responsabilidad por riesgo con un mecanismo de

garantía a través del aseguramiento obligatorio, que socializa a favor de los perjudicados parte de las pérdidas, con cargo a todos los propietarios de vehículos.”

2.2. BASES TEÓRICAS

2.2.1. Poder Judicial

Es el órgano del Estado encargado de administrar justicia a través de sus órganos jurisdiccionales, esta función emana de la Constitución Política del Estado que en su artículo 138 prescribe que, "La potestad de administrar justicia emana del pueblo y se ejerce por el Poder Judicial a través de sus órganos jerárquicos, con arreglo a la Constitución y a las Leyes."

En tal sentido, el Poder Judicial tiene a su cargo la función jurisdiccional del Estado que consiste en decir Derecho, es decir, se encarga de establecer qué dice el Derecho en los casos sometidos a su resolución, esto lo realiza mediante resoluciones judiciales, dentro de ellas, las más conocidas son las sentencias.¹⁰

Este órgano del Estado está conformado por órganos jurisdiccionales que administran justicia en nombre de la Nación, y por órganos que ejercen su gobierno y administración. Los órganos jurisdiccionales que lo integran son los siguientes: **i)** La Corte Suprema de Justicia de la República, **ii)** las Cortes

¹⁰RUBIO CORREA, Marcial, "El Sistema Jurídico-Introducción al Derecho", Editorial Jurista Editores, 8va edición, pp. 56 y 57.

Superiores de Justicia, en los respectivos Distritos Judiciales, *iii)* Los Juzgados Especializados y Mixtos, en las Provincias respectivas, *iv)* Los Juzgados de Paz Letrados, en la ciudad o población de su sede; y, *v)* Los Juzgados de Paz.

2.2.1.1. Corte Suprema de Justicia de la República

La Corte Suprema tiene jurisdicción en todo el territorio del Estado peruano y está compuesta por el presidente de la Corte Suprema, un juez supremo jefe de la Oficina de Control de la Magistratura, dos jueces supremos integrantes del Consejo Ejecutivo del Poder Judicial, un juez supremo representante de la Corte Suprema ante el Jurado Nacional de Elecciones, y los demás jueces supremos integrantes de las salas jurisdiccionales.

Las salas jurisdiccionales que integran la Corte Suprema de Justicia de la República está conformada por cinco vocales cada una, y son las siguientes: *i)* Sala Penal Permanente, *ii)* Sala Penal Transitoria, *iii)* Sala Civil Permanente, *iv)* Sala Civil Transitoria, *v)* Sala Constitucional Permanente, *vi)* Primera Sala Constitucional Transitoria, y, *vii)* Segunda Sala Constitucional Transitoria.

Las Salas Supremas son competentes para conocer los recursos de Casación con arreglo a la ley

procesal respectiva, las contiendas de competencia entre jueces de distritos judiciales distintos, las consultas cuando un órgano jurisdiccional resuelve ejerciendo el control difuso, y demás materias que señala la ley orgánica del Poder Judicial.

2.2.1.2. Cortes Superiores de Justicia

Se organizan en Salas Superiores en sus respectivos Distritos Judiciales y su competencia comprende el Distrito Judicial correspondiente. Las Cortes Superiores están conformadas por el Presidente de la Corte Superior y por tres Vocales por cada una de las Salas que la integran.

Cada Corte Superior cuenta con las Salas Especializadas o Mixtas que señala el Consejo Ejecutivo del Poder Judicial, según las necesidades judiciales de cada Distrito. Dichas Salas pueden funcionar en ciudad o provincia distinta de la sede de la Corte Superior.

Las Cortes Superiores de Justicia existentes en el Perú son, Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Callao, Cañete, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Huaura, Ica, Junín, La Libertad, Lambayeque, Lima, Lima Este, Lima Norte, Lima Sur, Loreto, Madre de Dios, Moquegua, Pasco, Piura, Puno, San Martín, Santa, Sullana, Tacna, Tumbes, Ventanilla y la Corte Superior de Justicia de Ucayali.

Las Salas de las Cortes Superiores resuelven en segunda y última instancia, con las excepciones que establece la ley. Así, las Salas Civiles conocen los recursos de apelación de su competencia conforme a ley.

2.2.1.3. Juzgados Especializados o Mixtos

Los Juzgados especializados pueden ser Juzgados civiles, penales, de trabajo, agrarios y juzgados de familia; asimismo, la Corte Suprema, atendiendo a las necesidades del serbio y a la carga procesal podrá otros juzgados de distinta especialidad a los antes señalados, definiendo su competencia.

Los lugares en donde no hay Juzgados Especializados, el despacho es atendido por un Juez mixto, con la competencia que señale el Consejo Ejecutivo del Poder Judicial.

La competencia de los Juzgados Civiles están establecidas en el artículo 49 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, dentro de ellas tenemos que son competentes para conocer de los asuntos en materia civil que no sean competencias de otros Juzgados Especializados como sería el caso de las demandas de indemnización por daños y perjuicios.

2.2.1.4. Juzgados de Paz Letrados

Funcionan en la ciudad o población de su sede, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 54 del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-93-JUS, “Hay Juzgados de Paz Letrados para conocer asuntos civiles, penales y laborales en los Distritos que solos o unidos a otros, alcancen los volúmenes demográficos rurales y urbanos y reúnan los requisitos que establezca el Consejo Ejecutivo del Poder Judicial. La sede del Juzgado es determinada por el Consejo Ejecutivo Distrital respectivo.”

Conforme al artículo 57 inciso 6 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, los Juzgados de Paz Letrados conocen los asuntos relativos a indemnizaciones derivadas de accidentes de tránsito, siempre que estén dentro de la cuantía que establece el Consejo Ejecutivo del Poder Judicial.

2.2.1.5. Los Juzgados de Paz

La Justicia de Paz es un órgano jurisdiccional del Poder Judicial, cuya elección, atribuciones, deberes, derechos y demás aspectos vinculados a esta institución son regulados por la ley especial de la materia, así lo establece el artículo 61 del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

2.2.2. Elementos de la responsabilidad civil

La responsabilidad civil es un sistema de solución de conflictos entre particulares que se produce a consecuencia de los daños ocasionados por una conducta antijurídica, y tiene como aspecto medular la indemnización de tales daños.

En nuestro ordenamiento jurídico se ha regulado la responsabilidad civil extracontractual y contractual, la primera, se produce cuando el daño es consecuencia del incumplimiento del deber genérico de no causar daño a otro; y, la segunda, denominada en por el Código Civil, responsabilidad derivada de la inejecución de obligaciones, se genera cuando el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria.

En ambos sistemas de responsabilidad civil se requiere la concurrencia de ciertos elementos para determinar la existencia de responsabilidad civil, estos son, i) la antijuridicidad, ii) la relación de causalidad, iii) el daño causado, y, iv) el factor de atribución.

2.2.2.1. La antijuridicidad

En la responsabilidad civil extracontractual se habla de una antijuridicidad genérica porque “viola el sistema jurídico en su totalidad, en el sentido de afectar valores o principios sobre los cuales ha sido construido el sistema jurídico.”¹¹, se trata de una antijuridicidad

¹¹TABOADA CÓRDOVA, Lizardo.” Elementos de la responsabilidad civil”. Editorial Grijley, 2da edición, p. 32.

atípica porque no requiere que la conducta esté específicamente prohibida por alguna norma jurídica.

La antijuridicidad es típica cuando la conducta prohibida está prevista en abstracto por el ordenamiento jurídico, son conductas tipificadas legalmente, y se presentan en la responsabilidad civil contractual.

En el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual, la antijuridicidad puede consistir ya sea en conductas prohibidas genéricamente (antijuridicidad atípica o genérica) o en conductas prohibidas por alguna norma jurídica específica (antijuridicidad típica).

2.2.2.2. El daño causado

“El daño es todo menoscabo a los intereses de los individuos en su vida de relación social, que el derecho ha considerado merecedoras de tutela legal.”¹² Constituye un daño jurídicamente indemnizable “toda lesión a un interés jurídicamente indemnizable, bien se trate de un derecho patrimonial o extra patrimonial.”¹³

La determinación del monto indemnizatorio dependerá si nos encontramos ante una responsabilidad civil contractual o extracontractual.

¹²Ibidem, p 34.

¹³Ibidem, p. 62.

Así, en el ámbito de la responsabilidad civil contractual el monto indemnizatorio dependerá de la culpa del autor, esto quiere decir que la indemnización será mayor o menor dependiendo del grado de culpabilidad del autor. Asimismo, se indemnizarán los daños patrimoniales y el daño moral siempre y cuando sean consecuencia inmediata y directa del incumplimiento obligacional por parte del deudor.

De esta forma, en el campo contractual el monto indemnizatorio no depende exclusivamente de la relación de causalidad, sino también de un factor de atribución subjetivo, es decir del grado de culpabilidad del autor.

Respecto a la responsabilidad civil extracontractual, el artículo 1985¹⁴ del Código Civil ha establecido el criterio de la reparación integral.

El principio de reparación integral “significa que se indemnizan todos los daños y no interesa la calificación de previsibles e imprevisibles, como tampoco el que sean consecuencia inmediata y directa o no de la conducta antijurídica.”¹⁵; por lo que, el monto indemnizatorio no depende del grado de culpabilidad del

¹⁴“La indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u omisión generador de daño, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral, debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido. El monto de la indemnización devenga intereses legales desde la fecha en que se produjo el daño.”

¹⁵TABOADA CÓRDOVA, Op. cit, p. 71.

autor del daño, sino de la existencia de una relación de causalidad adecuada.

El daño causado puede consistir en daños patrimoniales o extra patrimoniales.

A. Daños patrimoniales

El daño patrimonial constituye toda lesión a un derecho patrimonial y es aplicable tanto en la responsabilidad civil contractual como en la responsabilidad civil extracontractual, y está constituido por las siguientes categorías:

A.1. Daño emergente

Es la pérdida patrimonial efectivamente sufrida. Por ejemplo, en el caso de un accidente de tránsito donde se haya impactado la parte posterior de un automóvil, el daño emergente será el costo de la reparación de dicho vehículo.

A.2. Lucro cesante

Constituye la ganancia frustrada o dejada de percibir, “se manifiesta en el no incremento del patrimonio del dañado.”¹⁶

¹⁶ ESPINOZA ESPINOZA, Op. cit. p. 247.

B. Daños extra patrimoniales

El daño extra patrimonial se configura cuando existe una lesión a algún derecho extra patrimonial, y se clasifica en:

B.1. Daño moral

Es la lesión a los sentimientos considerados socialmente dignos o legítimos y por ende merecedores de tutela legal porque son aprobados por la conciencia social, en el sentido de la opinión predominante en una determinada sociedad en un momento histórico determinado.¹⁷

Cuando acontece este tipo de lesión, se ocasiona un gran dolor, aflicción o sufrimiento en de las víctimas, que merece ser indemnizada mediante una compensación pecunaria.

B.2. Daño a la persona

Es aplicable únicamente en el campo de la responsabilidad civil extracontractual, según lo dispuesto por el artículo 1322 del Código Civil que regula la responsabilidad civil contractual, el mismo que sólo se hace referencia al daño moral.

¹⁷ TABOADA CÓRDOVA, Op. cit, pp. 64 y 65.

Existen distintas opiniones doctrinales para definir lo que se entiende por daño a la persona, así, para un sector de la doctrina el daño a la persona consiste en la lesión a la integridad física o psicológica de un sujeto; y para otro sector, el daño a la persona constituye la frustración al proyecto de vida.

Lizardo Taboada Córdova brinda una fórmula integral para entender el daño a la persona que comprenda todos los aspectos antes mencionados, esto es, el daño a la integridad física y psicológica y la frustración del proyecto de vida, sosteniendo que la persona no es únicamente un cuerpo sino también mente y en muchos casos supone un proyecto de vida evidenciado por hechos y conductas concretas.

En relación a la frustración del proyecto de vida indica que, “no se trata de cualquier posibilidad de desarrollo de una persona, que puede ser incierta, sino que deberá tratarse de la frustración de un proyecto evidenciado y en proceso de ejecución y desarrollo que se frustra de un momento a otro. No se debe confundir proyecto de vida con cualquier posibilidad respecto de la cual no exista ningún tipo de evidencia comprobada. Como tampoco se debe

confundir proyecto de vida con simples motivaciones de los sujetos.”¹⁸

2.2.2.3. La relación de causalidad

Consiste en la relación de causa a efecto entre la conducta antijurídica y el daño producido a la víctima; permite afirmar si una persona es autor material de una conducta dañosa y qué daños debe indemnizar.

Existen diversas teorías que intentan explicar el problema de la autoría material de una conducta y las consecuencias de ese actuar. Según cuál teoría adopte un determinado sistema jurídico, distinta será la responsabilidad de los agentes involucrados.¹⁹

Nuestra legislación ha establecido que en el campo extracontractual la relación de causalidad debe entenderse según el criterio de la causa adecuada (artículo 1985 del Código Civil), mientras que en la responsabilidad civil contractual debe entenderse bajo la óptica de la causa inmediata y directa.

Dentro de las teorías tendientes a explicar la autoría material, tenemos las siguientes:

¹⁸TABOADA CÓRDOVA, Op. cit, p. 69.

¹⁹LÓPEZ HERRERA, Edgardo. “Teoría general de la responsabilidad civil”. Editorial, Lexis Nexis .Argentina. p. 199.

i) Teoría de la equivalencia de condiciones

Es también llamada teoría de la *conditio sine qua non*, y establece que la causa es aquella conducta que suprimida mentalmente, lleva a que el resultado, en su configuración concreta, no se habría producido jamás²⁰, en tal sentido, si el evento (consecuencia) hubiera ocurrido aún sin la intervención de la conducta analizada como posible causa, significa que esta conducta no es causa del evento.

ii) Teoría de la causa próxima

Para esta teoría llamada también causa inmediata, la causa es aquel suceso más próximo en el tiempo, es decir, la causa sería la última o más próxima al resultado, el último acontecimiento en la cadena causal; siendo justamente uno de sus inconvenientes, el hecho que no siempre el último acontecimiento es el determinante.

iii) Teoría de la condición preponderante y causa eficiente

La condición preponderante es aquella que rompe el equilibrio entre los factores favorables y contrarios a la producción del daño, influyendo decisivamente en el resultado. La causa eficiente, establece que algunas

²⁰LÓPEZ HERRERA, Op. cit. p. 201.

causas son más eficientes que otras para producir el resultado, y para saberlo se utilizan dos criterios, el cuantitativo, según el cual es más eficiente aquella que en mayor medida o con mayor fuerza ha contribuido al resultado; y, el criterio cualitativo, que afirma que lo decisivo es la mayor o menor eficacia interna en el proceso causal, según el curso normal de los sucesos.²¹

iv) Teoría de la causa adecuada

Una conducta es causa adecuada de un determinado daño cuando concurren los siguientes factores: “un factor in concreto y un factor in abstracto. El 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 el daño, es decir, el daño causado debe ser consecuencia fáctica o material de la conducta antijurídica del autor. Sin embargo, no basta la existencia de este factor, pues es necesaria la concurrencia del factor in abstracto para la existencia de una relación de causalidad adecuada. Este segundo factor debe entenderse en los términos siguientes: la conducta antijurídica abstractamente considerada, de acuerdo a la experiencia normal y cotidiana, es decir, según el curso normal y ordinario de

²¹ Idem, p. 202.

los acontecimientos debe ser capaz o adecuada para producir el daño causado.”²²

De esta manera, se sostiene que lo que permite diferenciar una causa de otra es lo que sucede en la generalidad de los casos.

A. Fracturas causales

Existen supuestos que permiten determinar la inexistencia de una relación de causalidad entre la conducta antijurídica y el daño causado, a estos supuestos se les denomina fracturas causales porque son factores que interrumpen un nexo causal y por ende excluyen la causalidad; por lo que el autor de la conducta antijurídica no estará obligado a indemnizar.

Así, las fracturas causales se producen cuando se verifica un conflicto entre dos conductas o causas sobre la realización de un daño, una que no causó el daño y otra que sí lo produjo, por lo que corresponderá determinar cuál de las conductas ha sido la que originó el daño, pues éste es resultado de una sola conducta o causa; se denomina “causa inicial” a la conducta que no ha llegado a causar el daño, mientras que la conducta que sí llegó a causar el daño se denomina “causa ajena”; como es de

²²TABOADA CÓRDOVA. Ob. cit. pp. 84 y 85.

verse, todo supuesto de fractura causal implica un conflicto entre una causa ajena y una causal inicial.

La causa ajena es un mecanismo jurídico para establecer que no existe responsabilidad civil a cargo del autor de la causa inicial, justamente porque el daño ha sido consecuencia del autor de la causa ajena, la misma que puede estar constituida por una conducta humana o un evento de la naturaleza. Los supuestos de causa ajena, de acuerdo al artículo 1972²³ del Código Civil son el caso fortuito, fuerza mayor, hecho determinante de un tercero, o hecho propio de la víctima.

Cuando se realiza el análisis de la causa ajena y la causa inicial, debe dejarse de lado el aspecto subjetivo del autor de la causa inicial, toda vez que no tiene relevancia que éste haya actuado con dolo o culpa, es decir que haya o no querido producir un daño a sabiendas del mismo o que lo haya producido por negligencia; se trata de un asunto meramente objetivo que responde a la pregunta ¿qué conducta o evento ha causado el daño?

Procederá invocar el mecanismo de la fractura causal cuando se atribuya responsabilidad

²³“En los casos del artículo 1970, el autor no está obligado a la reparación cuando el daño fue consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de hecho determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño”

civil a un sujeto por un daño que no ha causado, por cuanto el daño se ha producido a consecuencia de un evento o conducta ajena. Las fracturas causales son las siguientes:

A.1. Caso fortuito o fuerza mayor

Ambos son eventos extraordinarios, imprevisibles e irresistibles y deben ser entendidos objetivamente; diferenciándose tradicionalmente en su origen, ya que el caso fortuito constituye fenómenos de la naturaleza, y la fuerza mayor hechos del hombre.

A.2. Hecho determinante de un tercero

En materia de responsabilidad civil extracontractual únicamente generará la ruptura del nexo causa, pero en supuestos de responsabilidad civil contractual no sólo extingue la obligación del deudor sino que existe la posibilidad que el acreedor se dirija por vía extra contractual al tercero por haber éste lesionado su derecho de crédito.²⁴

A.3. Hecho propio de la víctima

No existe daño indemnizable si la víctima lo ha sufrido por su culpa exclusiva; en estos casos es la propia víctima quien como consecuencia de su

²⁴ESPINOZA ESPINOZA, Op. cit, p. 235.

propia conducta, se ha causado el daño a sí misma, por cuanto, de no haber sido por dicha conducta, el autor de la causa inicial no hubiera producido materialmente el daño.

B. Concausa

Se configura un supuesto de concausa “cuando la víctima contribuye con su propio comportamiento con la conducta del autor a la realización del daño. 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”²⁵; en este caso el daño siempre es consecuencia de la conducta del autor, pero con la contribución o participación de la propia víctima, a diferencia de la fractura causal donde la causa ajena es suficiente por sí misma para causar el daño.

C. Pluralidad de causas

Se produce cuando el daño es producido por dos o más personas, ya sea mediante una conducta común o mediante conductas singulares que concurren en la producción de un mismo daño.

²⁵TABOADA CÓRDOVA, Op. cit, p. 90 y 91.

Al verificarse una pluralidad de autores, éstos serán responsables solidariamente en relación a la víctima, conforme a lo establecido en el artículo 1983²⁶ del Código Civil.

2.2.2.4. Factores de atribución

En la doctrina y legislación comparada se distingue entre el sistema de responsabilidad civil extracontractual subjetivo y el objetivo, cada uno se construye o se fundamenta en factores de atribución subjetivos u objetivos, respectivamente.

A. Factor de atribución subjetivo

Los factores de atribución del sistema subjetivo de responsabilidad civil extracontractual son la culpa y el dolo.

La culpa, debe ser entendida como una ruptura o contravención a un estándar de conducta. “Para un sector de la doctrina italiana, la culpa no debe ser entendida como un juicio de reproche subjetivo del comportamiento (y por consiguiente del examen del comportamiento psicológico del agente y de sus dotes personales de inteligencia y prudencia), sino como la relación entre el comportamiento

²⁶“Si varios son responsables del daño, responden solidariamente. Empero aquel que pagó la totalidad de la indemnización puede repetir contra los otros, correspondiendo al juez fijar la proporción según la gravedad de la falta de cada uno de los participantes. Cuando no sea posible discriminar el grado de responsabilidad de cada uno, la reparación se hará por partes iguales.”

dañino y aquel querido por el ordenamiento, en las mismas circunstancias concretas, con el fin de evitar la lesión de intereses ajenos. En efecto, debemos abandonar la concepción psicológica y moralista de la culpa, heredera de la noción religiosa del pecado y abordar un concepto que no se limite a la transgresión de una norma o de un deber jurídico, sino que sea el fiel reflejo de la conciencia social.

Desde otra perspectiva, se entiende por culpa, la creación de un riesgo injustificado y para evaluar si ese riesgo sea justificado o no, se necesitaría confrontarlo con la utilidad social de la actividad a la cuál éste se refiere, teniendo en cuenta el costo de la remoción de éste: cuanto más grande son la utilidad social y el costo de remoción, tanto más grande es el riesgo justificado.”²⁷

La culpa debe entenderse en sentido amplio, pues “comprende tanto la negligencia o imprudencia y el dolo, es decir, el ánimo deliberado de causar daño a la víctima.”²⁸, por lo que, para atribuir responsabilidad civil extracontractual al autor de un daño, además de acreditarse la relación de causalidad entre la conducta antijurídica y el daño,

²⁷ESPINOZA ESPINOZA, Opcit, p. 160.

²⁸TABOADA CÓRDOVA, Opcit, p. 97.

deberá corroborarse que el autor de ese daño actuó con culpa.

Debido a la dificultad en acreditar la culpa del autor, el sistema jurídico peruano ha optado por establecer una presunción de culpabilidad, invirtiendo la carga de la prueba, de modo tal que la víctima ya no estará obligada a demostrar la culpa del autor, sino que éste es quien deberá demostrar su ausencia de culpa (artículo 1969 del Código Civil).

B. Factor de atribución objetivo

Sobre base de los factores de atribución objetivos se construye el sistema de responsabilidad civil objetivo, el mismo que tiene como fin presionar para eliminar el riesgo socialmente injustificado.

El Código Civil en su artículo 1970 que consagra este sistema de responsabilidad civil, hace referencia a actividades riesgosas o peligrosas y a bienes riesgosos o peligrosos como factores de atribución objetivos. Estos términos adoptados por nuestra legislación tienen sus antecedentes en el Código Civil italiano que prevé la responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas, y el Código Civil francés que prevé la responsabilidad por el hecho de las cosas.

Se entiende por actividad peligrosa, aquella en la que el riesgo es particularmente evidente, por lo que causará daños relevantes para terceros atendiendo a su frecuencia y entidad, es decir, una conducta será peligrosa si representa una potencialidad dañosa superior a la normal, atendiendo a la continuidad de los daños habitualmente causados y a la gravedad de esos daños. Mientras el “riesgo” implica proximidad de un daño, el “peligro” comporta un riesgo inminente de que suceda algún mal.

Mediante Casación N° 2034-2002-ICA de fecha 2 de junio de 2003, se señaló que los vehículos automotores constituyen bienes riesgosos por naturaleza.

2.2.3. Accidentes de tránsito

Un accidente, es un suceso eventual o acción del que involuntariamente resulta un daño para las personas o las cosas.

Un accidente de tránsito, “es aquel que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o

lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros.”²⁹

Según nuestra legislación un accidente de tránsito es un evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta.³⁰

Para que se produzca un accidente de tránsito debe presentarse necesariamente dos circunstancias, la primera, que participe un vehículo automotor y que dicho vehículo esté en circulación, aunque se encuentre momentáneamente detenido en la calle.³¹

2.2.3.1. Tipos de accidentes de tránsito

a) Colisión: Comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento.

b) Atropello: Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento.

Los términos colisión y atropello, atropello y vuelco y colisión y vuelco: Se usan para definir una serie de accidentes relacionados entre sí, considerándose para la

²⁹<http://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>.

³⁰Art. 5 del D.S. N° 024-2002-MTC, T.U.O. del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

³¹LÓPEZ HERRERA, Op. cit, p. 654.

elaboración estadística, como un solo accidente, de acuerdo al orden de ocurrencia.

c) Caída de persona o cosa del vehículo en marcha:

Se refiere al caso en que una persona o cosa cae de un vehículo en marcha y esa caída ocasiona daños personales o a la propiedad.

d) Accidentes de tránsito fatales: Es todo aquel en el cual una o más personas resultan muertas.³²

La siguiente tabla muestra la cantidad de accidentes de tránsito según clase que se registraron a nivel nacional entre los años 2001 al 2012. Esta información se basa en los accidentes de tránsito declarados en las unidades de la Policía Nacional del Perú.

**PERÚ: NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES Y NO FATALES
POR AÑO, SEGÚN CLASE 2001 - 2012**

CLASE	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TOTAL	76545	74221	74612	74672	75012	77840	79972
%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Atropello	14997	15 773	17 139	19 459	20,975	22,624	22 778
%	19,6	21,3	23,0	26,2	28,0	29,1	28,5
Choque	55 920	52 102	50 685	46 513	43 845	44 531	45 656
%	73,1	70,2	67,9	62,3	58,5	57,2	57,1
Volcadura	1 516	1 567	1 573	1 984	1 994	2 268	2 424
%	2,0	2,1	2,1	2,7	2,7	2,9	3,0
Caída de pasajero	1 469	1 518	1 729	2121	2390	2750	3 021
%	1,9	2,0	2,3	2,8	3,2	3,5	3,8

³²<http://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

Incendio	250	121	169	357	340	425	459
%	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,5	0,6
Otros	2 393	3 140	3 317	4 128	5 468	5 242	5 634
%	3,1	4,2	4,4	5,5	7,3	6,7	7,0

Cobertura: Nacional

FUENTE: Accidentes declarados en las Unidades de la PNP

ELABORACIÓN: EMG-PNP/OFITEL Y MTC/OGPP – Oficina de Estadística

CLASE	2008	2009	2010	2011	2012	VARIACIÓN (%) 2011-2012
TOTAL	85 337	86 026	83 653	84 495	95 692	13,13
%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Atropello	23 357	22 267	19 673	18 475	19 859	7,5
%	27,4	25,9	23,5	21,9	20,8	
Choque	48 592	50 941	51,679	52 200	57 555	10,3
%	56,9	59,2	61,8	61,8	60,1	
Volcadura	2 623	2,216	1 847	2 076	2 390	15,1
%	3,1	2,6	2,2	2,5	2,5	
Caída de pasajero	3 011	2 636	2 641	2 515	2 707	7,6
%	3,5	3,1	3,2	3,0	2,8	
Incendio	395	225	180	369	643	74,3
%	0,5	0,3	0,2	0,4	0,7	
Otros	7 359	7 741	7 633	8 860	12 538	41,5
%	8,6	9,0	9,1	10,5	13,1	

De la tabla anterior se advierte que entre todos los tipos de accidentes de tránsito, los accidentes por choque o colisión son los que registran anualmente el mayor número de casos a nivel nacional, por cuanto durante el periodo 2001 al 2012 (12 años) se ha logrado verificar que del total de accidentes de tránsitos registrados cada año, los accidentes de tránsito por

colisión son los que registran un porcentaje considerablemente mayor en comparación con las otras modalidades de accidentes de tránsito.

Asimismo, se tiene que los accidentes por colisión han ido en aumento entre los años 2005 al 2012, mientras que entre los años 2001 al 2005 se registró una leve disminución en su producción.

2.3. DEFINICIONES CONCEPTUALES

Se han precisado los siguientes términos conceptuales:

- **Responsabilidad civil.**- Sistema de solución de conflictos que tiene por finalidad indemnizar los daños que se producen en la vida de relación.
- **Sistema de responsabilidad civil objetiva.**- Aquel que se sustenta en factores de atribución objetivos.
- **Sistema de responsabilidad civil subjetivo.**- Aquel que se estructura sobre la base de factores de atribución subjetivos.
- **Indemnización.**- Compensación pecuniaria a cargo de la persona a quien se le ha imputado responsabilidad civil por los daños causados a la víctima.
- **Accidente de tránsito.**- evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor.
- **Vehículo automotor.**- Aquel que se desplaza por vías de uso público terrestres con propulsión propia.

- **Vía de uso público.-** Carretera, camino o calle abierta al tránsito de peatones y vehículos automotores.
- **Colisión de vehículos automotores.-** Encuentro violento entre dos o más vehículos en movimiento.
- **Daños.-** Es todo menoscabo o lesión a los intereses de los individuos en su vida de relación social.

2.4. BASES EPISTÉMICOS

En los casos de la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, se viene aplicando erróneamente los fundamentos teóricos del sistema subjetivo, cuando la legislación peruana establece que en estos casos debe aplicarse el sistema objetivo, a pesar que en realidad dicho sistema es deficiente por tratarse de un supuesto de prevención bilateral, ya que ambas partes pueden y deben tomar las medidas de prevención correspondientes a fin de evitar los daños, tal como lo establece el enfoque del análisis económico del derecho.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo consistió en una investigación básica, pues tuvo por finalidad analizar hechos ocurridos contenidos en expedientes sobre procesos de responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, específicamente en los escritos de demanda, contestación de demandas, en sentencias de primera y segunda instancia, así como en Resoluciones Casatorias.

Asimismo, se trató de un nivel descriptivo explicativo, por cuanto se describió los criterios o fundamentos teóricos que originaron que los letrados aplicaran uno u otro sistema de responsabilidad civil en los casos de colisión de vehículos automotores, así como las consecuencias jurídicas patrimoniales para las partes involucradas.

3.2. DISEÑO Y ESQUEMA DE INVESTIGACIÓN

Se empleó un diseño no experimental, toda vez que no se manipuló ninguna de las variables que intervienen en el fenómeno materia de estudio.

En ese orden, tratándose de un estudio ex post facto, el esquema que se utilizó fue el siguiente:

M-----O₁

Dónde:

M = Conjunto de elementos que conforman muestra.

O₁ = Información materia de estudio.

3.3. UNIVERSO Y MUESTRA

3.3.1. Universo

La presente investigación tuvo como objeto de estudio dos estratos distintos y relacionados entre sí:

A) Quince (15) expedientes seguidos por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Calería entre los años 1994 y 2013, referidos a procesos sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores; de donde se analizaron las demandas, contestaciones de demandas y sentencias de primera y segunda instancia.

B) Dos (2) Resoluciones Casatorias expedidas por la Corte Suprema de Justicia de la República entre los años 1994 y 2013, respecto a procesos sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores.

3.3.2. Muestra

A) Debido a la poca cantidad que conformó el universo, nuestro universo equivalió a la muestra, ya que se tuvo acceso al total de los quince (15) expedientes materia de estudio, de los cuales se analizaron todas las demandas, contestaciones de demandas y sentencias de primera y segunda instancia que contenían, conforme al siguiente detalle:

Expedientes	Demandas	Contestaciones de demanda	Sentencias 1º instancia	Sentencias 2º instancia
1995-346	1	1	2	2
1996-141	1	2	0	0
1996-441	1	2	1	0
1997-114	1	0	0	0
1998-150	1	0	0	0
1998-148	1	1	2	1
1999-35	1	1	1	1
2000-19	1	2	0	0
2000-114	1	0	0	0
2001-371	1	2	0	0
2001-245	1	0	0	0
2002-324	1	0	0	0
2002-499	1	2	1	0

2004-238	1	1	0	0
2008-1296	1	2	1	0
TOTAL	15	16	8	4

B) Respecto a las Resoluciones Casatorias se aplicó el mismo criterio anteriormente indicado, analizándose las Resoluciones Casatorias N° 2034-2002-ICA y 630-2004-CAJAMARCA.

3.4. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

3.4.1. Ficha de análisis documental

Este instrumento consistió en una sábana donde se estratificó el tipo de documento (demanda, contestación de demanda, sentencias y Resoluciones Casatorias), y el sistema de responsabilidad (subjetivo y objetivo) empleado en cada caso.

3.4.2. Ficha de investigación

Este instrumento consistió en una hoja A4 dividida en cuatro secciones donde se almacenó los extractos de libros, revistas y otras publicaciones relacionados al tema de investigación, a fin de ir estructurando nuestro marco teórico y conceptual.

3.5. TÉCNICAS DE RECOJO, PROCESAMIENTO Y PRESENTACIÓN DE DATOS

3.5.1. Análisis documental

Esta técnica de investigación fue útil para realizar el análisis de las demandas, contestación de demandas, sentencias

de primera y segunda instancia y Resoluciones Casatorias relacionadas a procesos de responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores que conformaron la muestra objeto de estudio, a fin de verificar si los fundamentos teóricos utilizados en citados documentos, corresponden al sistema de responsabilidad civil objetivo o subjetivo.

3.5.2. Fichaje de información doctrinaria

Esta técnica de investigación permitió registrar la información obtenida de diversos libros, revistas y demás publicaciones relacionados al tema de investigación, para luego analizarla, procesarla, interpretarla e incorporarla al informe de tesis.

3.5.3. Estadística

Fue útil para tabular los datos obtenidos que luego han sido presentados a través de cuadros y gráficos que nos sirvieron para contrastar las hipótesis formuladas.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO CON APLICACIÓN ESTADÍSTICA, MEDIANTE DISTRIBUCIONES DE FRECUENCIAS Y GRÁFICOS

En este apartado presentaremos los resultados obtenidos a través de las fichas de análisis documental utilizadas en la presente investigación para analizar las demandas, contestaciones de demandas, sentencias de primera y segunda instancia de los expedientes sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, tramitados por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería en el periodo 1994 al 2013, así como las Resoluciones Casatorias expedidas por la Corte Suprema de Justicia de la República en el mismo periodo, en tal sentido, el procesamiento de los datos contenidos en dichos documentos se realizaron en base a técnicas estadísticas e instrumentos informáticos, lo que nos ha permitido su

respectiva tabulación y organización en cuadros, gráficos y porcentajes debidamente interpretados y analizados.

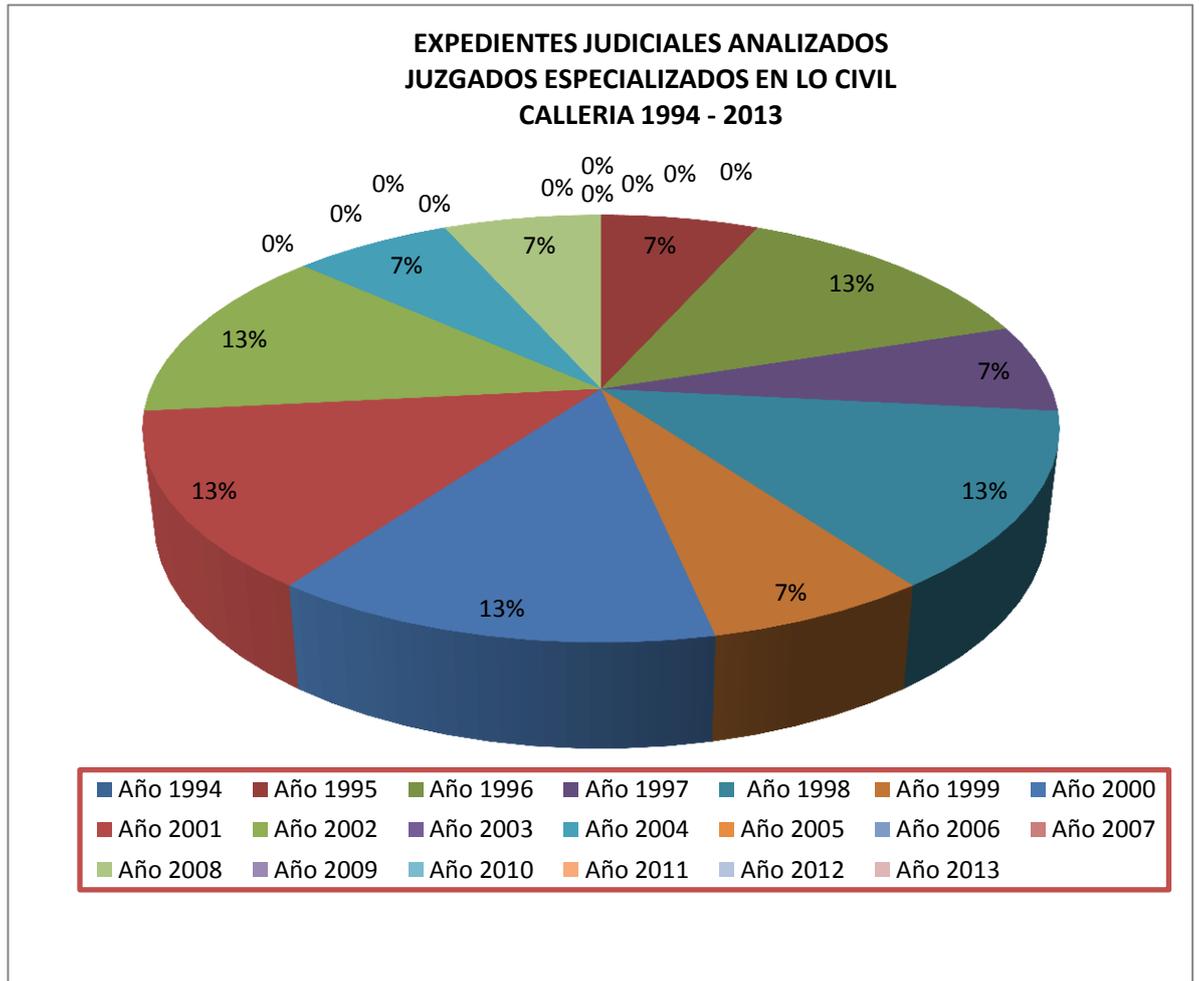
4.1.1. Cuadros del total de expedientes revisados

CUADRO Nº 01

EXPEDIENTES JUDICIALES ANALIZADOS JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL

CALLERIA 1994 – 2013

AÑOS	EXPEDIENTES	Nº	%
1994	-	0	0%
1995	346	1	7%
1996	141, 441	2	13%
1997	114	1	7%
1998	150, 148	2	13%
1999	35	1	7%
2000	19, 114	2	13%
2001	371, 245	2	13%
2002	324, 499	2	13%
2003	-	0	0%
2004	238	1	7%
2005	-	0	0%
2006	-	0	0%
2007	-	0	0%
2008	1296	1	7%
2009	-	0	0%
2010	-	0	0%
2011	-	0	0%
2012	-	0	0%
2013	-	0	0%
TOTAL		15	100

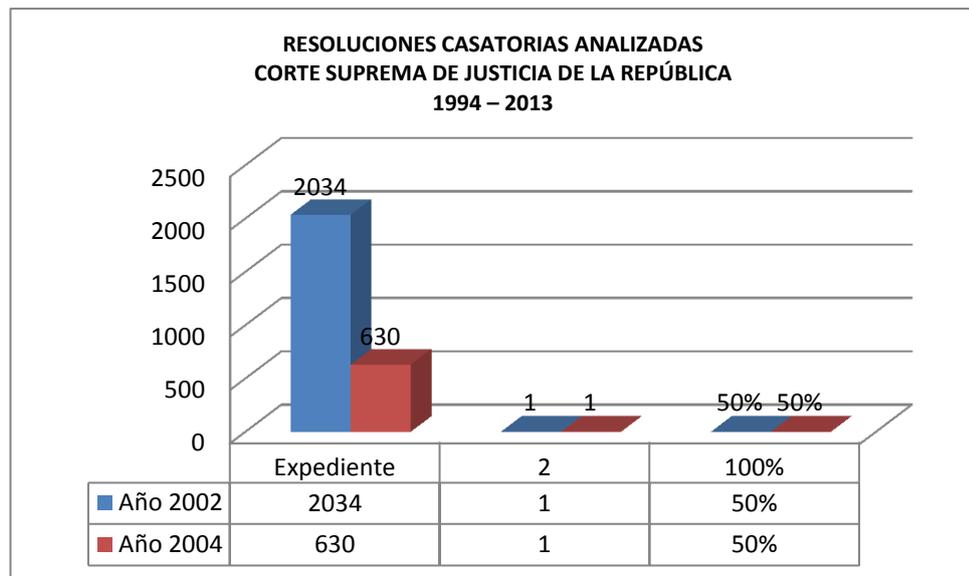
GRÁFICO 01**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO N° 01**

Durante los años 1994 al 2013 se han tramitado en los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería un total de quince expedientes judiciales relacionados a procesos sobre responsabilidad civil extracontractual por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, universo que constituye nuestra muestra y que ha permitido el desarrollo de la presente investigación.

CUADRO N° 02

**RESOLUCIONES CASATORIAS ANALIZADAS
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA
1994 – 2013**

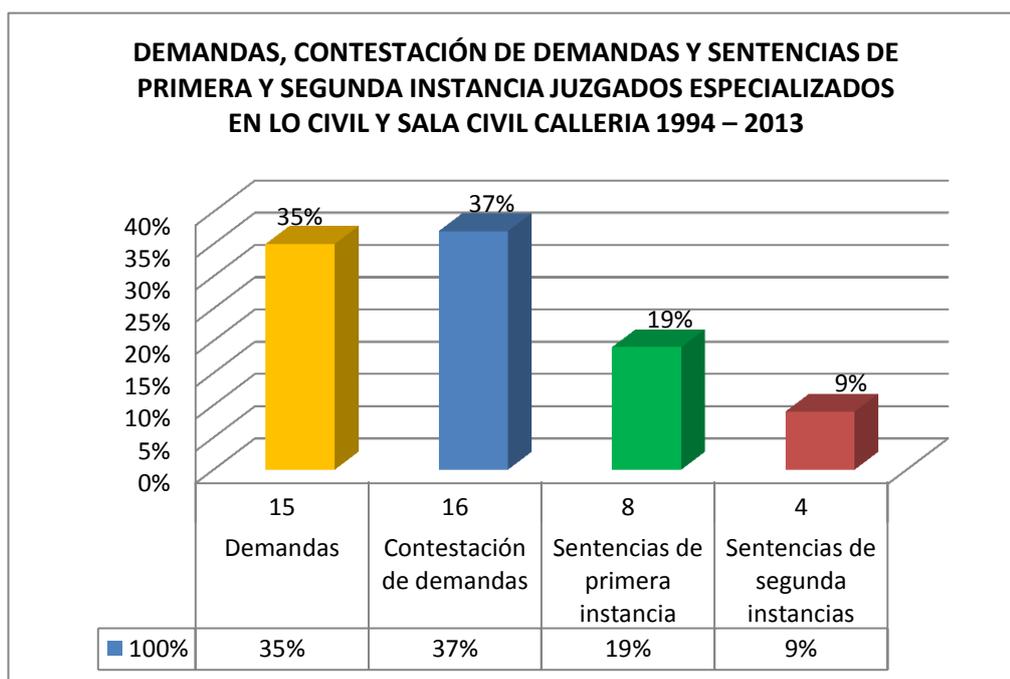
AÑOS	EXPEDIENTES	Nº	%
2002	2034	1	50%
2004	630	1	50%
TOTAL		2	100

GRÁFICO 02**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO N° 02**

Durante los años 1994 al 2013 la Corte Suprema de Justicia de la República ha expedido dos Resoluciones Casatorias en donde se ha pronunciado sobre el fondo de los recursos de Casación interpuestos en dos procesos judiciales de responsabilidad civil extracontractual por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, las mismas que equivalen a nuestra muestra y han permitido el desarrollo de la presente investigación.

CUADRO Nº 03**DEMANDAS, CONTESTACIÓN DE DEMANDAS Y SENTENCIAS DE PRIMERA Y SEGUNDA INSTANCIA****JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL Y SALA CIVIL****CALLERIA 1994 – 2013**

EXPEDIENTES									
Demandas		Contestación de demandas		Sentencias de primera instancia		Sentencias de segunda instancia		TOTAL	
Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
15	35%	16	37%	8	19%	4	9%	43	100%

GRÁFICO Nº 03**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 03**

De los quince expedientes judiciales que constituyeron nuestro universo – muestra, se han analizado todos los escritos de demandas (16), contestación de demandas (16), sentencias de primera instancia (8), y sentencias de segunda instancia (4) que contenían los mismos.

4.1.2. Cuadros de la información materia de la presente investigación

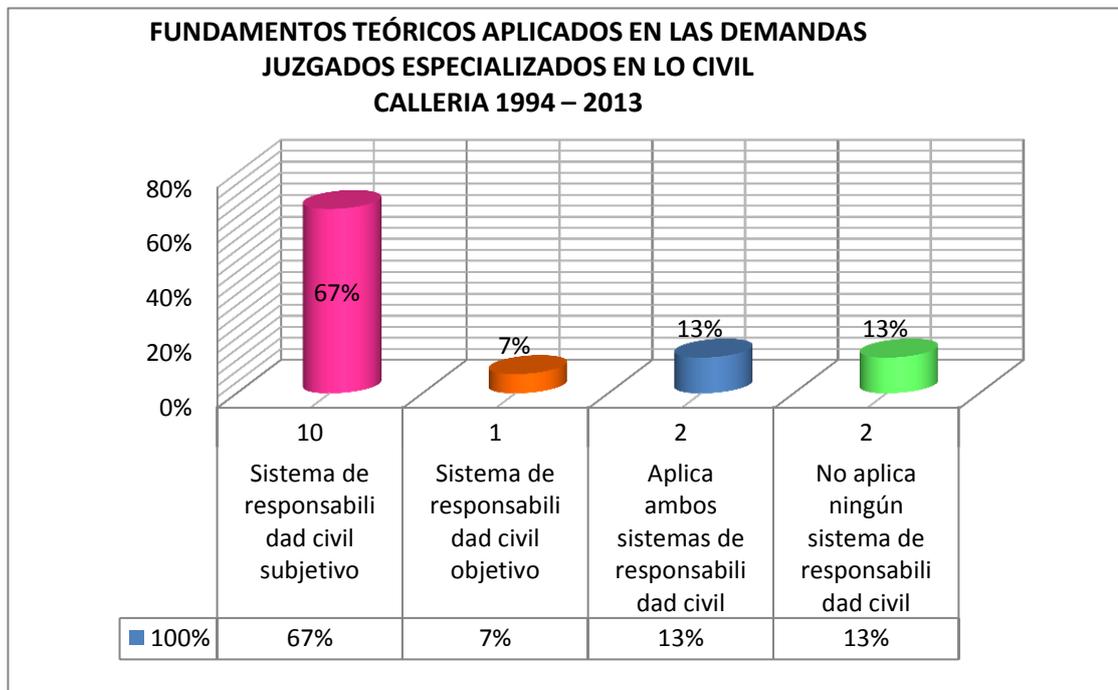
CUADRO N°04

**FUNDAMENTOS TEÓRICOS APLICADOS EN LAS DEMANDAS
JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL**

CALLERIA 1994 – 2013

FUNDAMENTOS TEÓRICOS	DEMANDAS	
	Nº	%
Sistema de responsabilidad civil subjetivo	10	67%
Sistema de responsabilidad civil objetivo	1	7%
Aplica ambos sistemas de responsabilidad civil	2	13%
No aplica ningún sistema de responsabilidad civil	2	13%
TOTAL	15	100%

GRÁFICO N° 04

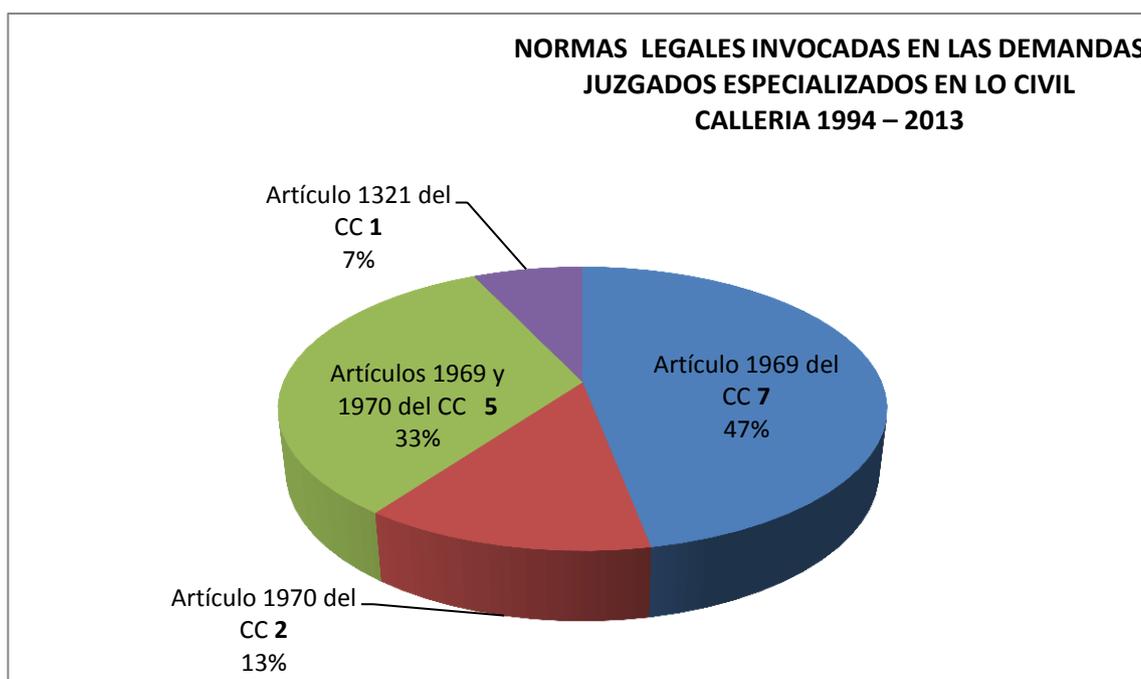


ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO N° 04

Se observa que de las quince demandas analizadas, diez fundamentan su petitorio en el sistema de responsabilidad civil extracontractual subjetivo, argumentando la culpa como factor de atribución; una lo fundamenta en el sistema de responsabilidad civil extracontractual objetivo; dos sustentan la presencia tanto del sistema de responsabilidad civil objetivo como subjetivo; y dos no argumentan su petitorio en ningún sistema de responsabilidad civil, puesto que se limitan a señalar que los daños se produjeron producto de un accidente de tránsito sin hacer mención del factor de atribución en que sustenta la responsabilidad civil demandada.

CUADRO N° 05**NORMAS LEGALES INVOCADAS EN LAS DEMANDAS****JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL****CALLERIA 1994 – 2013**

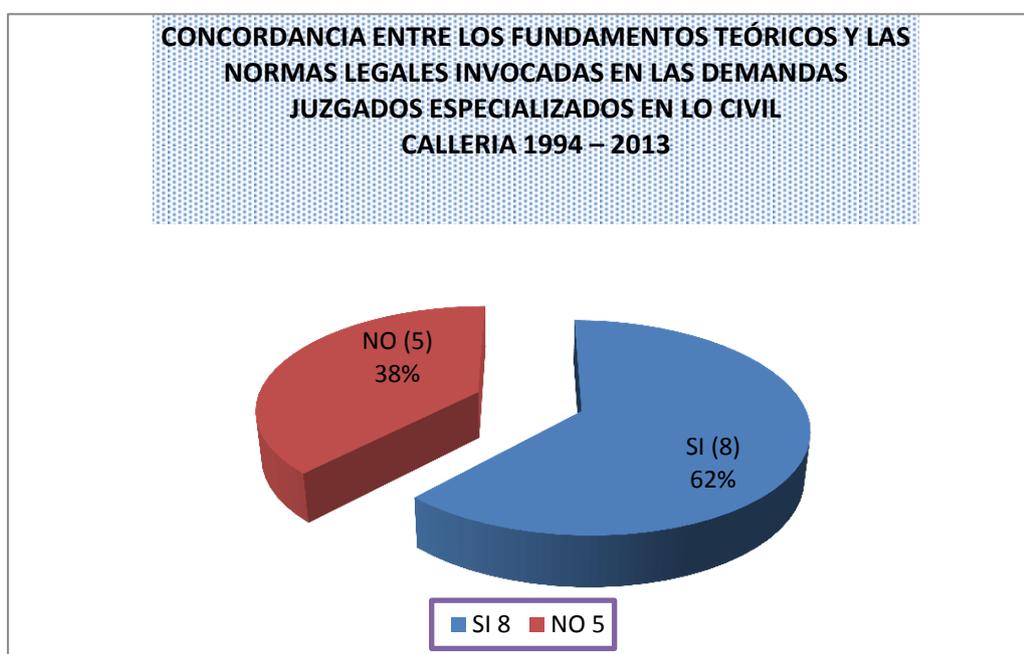
NORMAS LEGALES	DEMANDAS	
	Nº	%
Artículo 1969 del CC	7	47%
Artículo 1970 del CC	2	13%
Artículos 1969 y 1970 del CC	5	33%
Artículo 1321 del CC	1	7%
TOTAL	15	100%

GRÁFICO N° 05**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO N° 05**

Para fundamentar sus petitorios, siete de las demandas analizadas invocaron el artículo 1969 que regula la responsabilidad civil subjetiva; dos el artículo 1970 que regula la responsabilidad civil objetiva; cinco invocaron tanto el artículo 1969 como el 1970, y una invocó el artículo 1321 referido a la responsabilidad civil contractual.

CUADRO N° 06**CONCORDANCIA ENTRE LOS FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y LAS NORMAS LEGALES INVOCADAS EN LAS DEMANDAS JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL CALLERIA 1994 – 2013**

CONCORDANCIA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y NORMAS LEGALES	DEMANDAS	
	Cantidad	%
SI	8	62%
NO	5	38%
TOTAL	13	100%

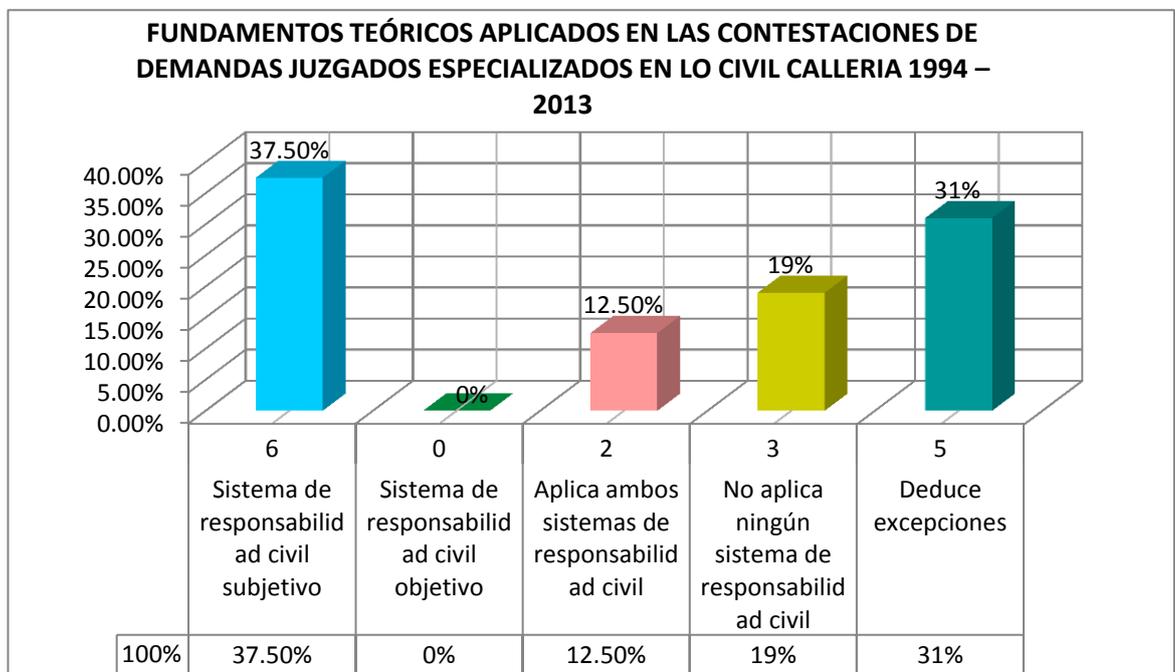
GRÁFICO N° 06**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO N° 06**

De las trece demandas que sustentaron sus petitorios en alguno de los sistemas de responsabilidad civil extracontractual, en ocho se advierte que existe correspondencia entre el sistema de responsabilidad civil utilizado y la norma legal invocada; mientras que en cinco se verifica que no existe tal correspondencia, por cuanto por ejemplo, sustentan su petitorio en un sistema de responsabilidad civil e invocan la norma que corresponde a ambos sistemas de responsabilidad civil.

CUADRO N° 07
FUNDAMENTOS TEÓRICOS APLICADOS EN LAS CONTESTACIONES DE
DEMANDAS
JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL
CALLERIA 1994 – 2013

FUNDAMENTOS TEÓRICOS	CONTESTACIONES DE DEMANDAS	
	Nº	%
Sistema de responsabilidad civil subjetivo	6	37.5%
Sistema de responsabilidad civil objetivo	0	0%
Aplica ambos sistemas de responsabilidad civil	2	12.5%
No aplica ningún sistema de responsabilidad civil	3	19%
Deduce excepciones	5	31%
TOTAL	16	100%

GRÁFICO N°07



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO N° 07

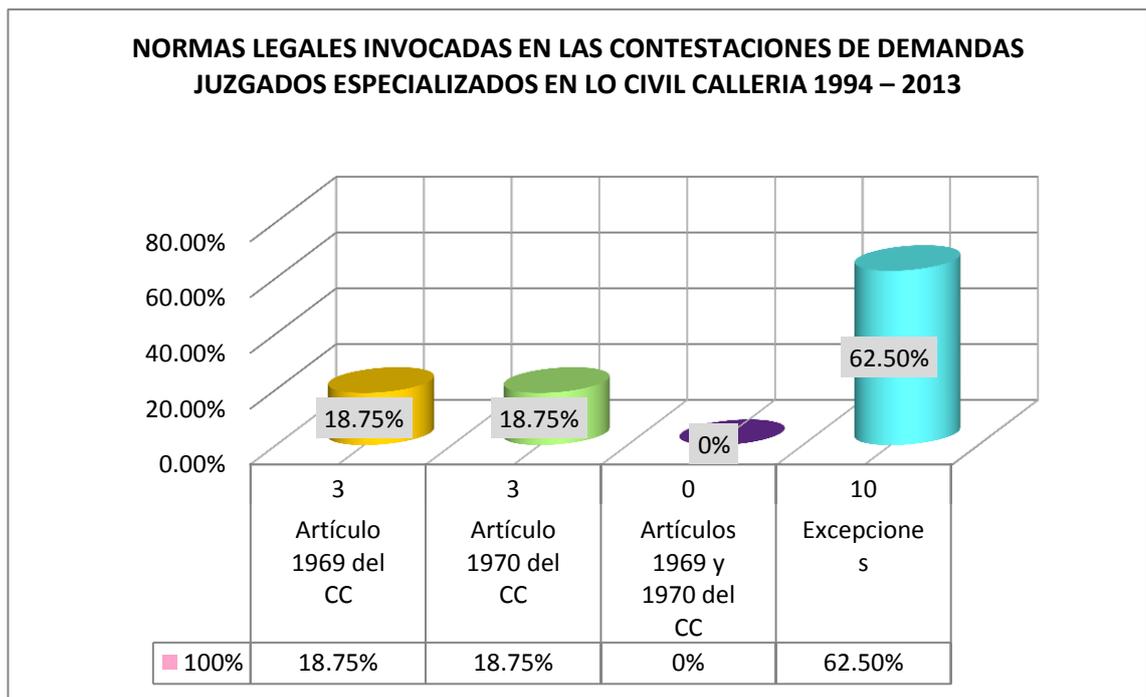
Se observa que de los dieciséis escritos de contestación de demandas que fueron analizados, seis señalan como fundamentos teóricos el sistema de responsabilidad civil subjetivo; ninguno se fundamenta en el sistema de responsabilidad civil objetivo; tres contestaciones de demandas no señalan los fundamentos teóricos de ningún tipo de responsabilidad civil a

pesar de pronunciarse sobre el fondo de la *litis*; y, finalmente, cinco plantean excepciones y no analizan el fondo de la pretensión demandada.

CUADRO N° 08
NORMAS LEGALES INVOCADAS EN LAS CONTESTACIONES DE
DEMANDAS
JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL
CALLERIA 1994 – 2013

NORMAS LEGALES	CONTESTACIONES DE DEMANDAS	
	Nº	%
Artículo 1969 del CC	3	18.75%
Artículo 1970 del CC	3	18.75%
Artículos 1969 y 1970 del CC	0	0%
Excepciones	10	62.5%
TOTAL	16	100%

GRÁFICO N° 08



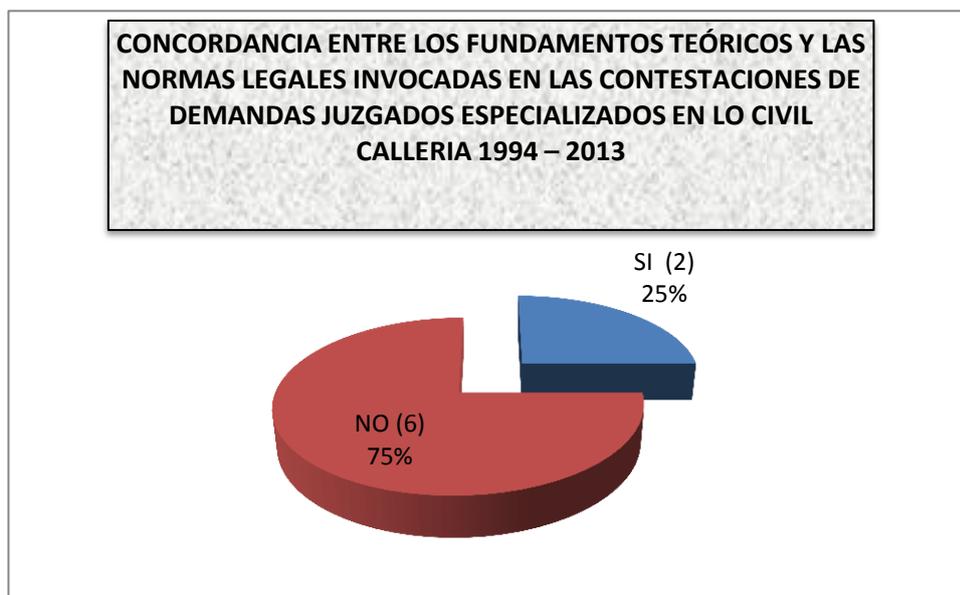
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO N° 08

Se observa que en tres contestaciones de demandas se invocó el artículo 1969, en otras tres el artículo 1970, ninguna señaló ambos artículos, en tanto que en diez no se invocaron las normas de ninguno de los sistemas de responsabilidad civil.

CUADRO N° 09

**CONCORDANCIA ENTRE LOS FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y LAS
NORMAS LEGALES INVOCADAS EN LAS CONTESTACIONES DE
DEMANDAS
JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL
CALLERIA 1994 – 2013**

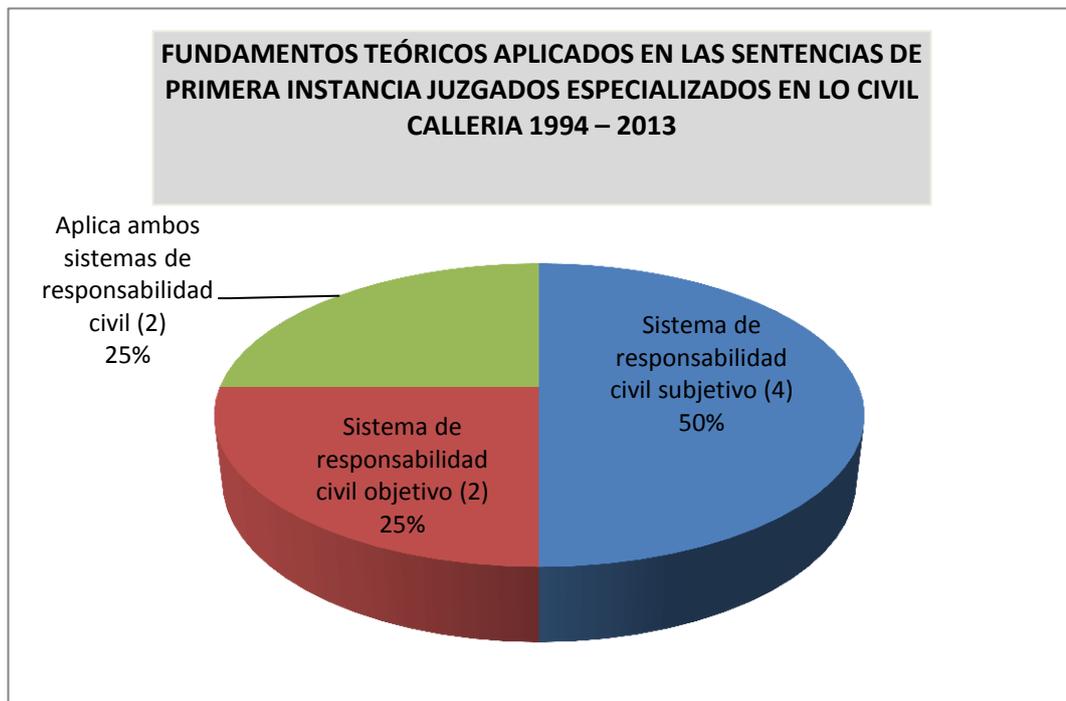
CONCORDANCIA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y NORMAS LEGALES	CONTESTACIONES DE DEMANDAS	
	Cantidad	%
SI	2	25%
NO	6	75%
TOTAL	8	100%

GRÁFICO N°09**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO N° 09**

De las ocho contestaciones de demandas que invocaron normas legales, se verificó que en sólo dos existe concordancia entre el sistema de responsabilidad civil invocado y las normas legales que señalaron en las mismas, en tanto que en las seis restantes se observa que no existe tal concordancia, puesto que en la mayoría se advierte que se sustenta un sistema de responsabilidad civil, pero se invoca el artículo 1969 o el artículo 1970 o en algunos casos se invocan los dos.

CUADRO Nº 10**FUNDAMENTOS TEÓRICOS APLICADOS EN LAS SENTENCIAS DE PRIMERA INSTANCIA****JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL
CALLERIA 1994 – 2013**

FUNDAMENTOS TEÓRICOS	SENTENCIAS DE PRIMERA INSTANCIA	
	Nº	%
Sistema de responsabilidad civil subjetivo	4	50%
Sistema de responsabilidad civil objetivo	2	25%
Aplica ambos sistemas de responsabilidad civil	2	25%
TOTAL	8	100%

GRÁFICO Nº 10**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 10**

El cuadro y el gráfico diez nos permite determinar que en las ocho sentencias de primera instancia que fueron materia de estudio, cuatro de ellas sustentaron sus decisiones en los fundamentos teóricos del sistema de responsabilidad civil extracontractual subjetivo; dos en el sistema de responsabilidad civil objetivo; y, en dos sentencias los señores jueces

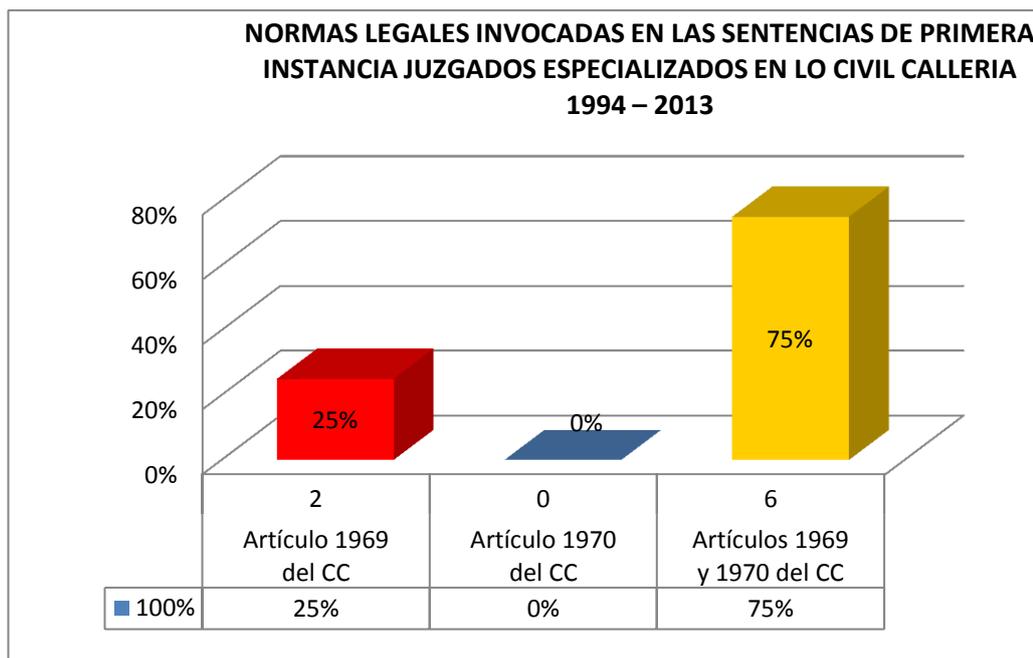
argumentaron sus decisiones utilizando los fundamentos teóricos de ambos sistemas de responsabilidad civil.

CUADRO Nº 11

NORMAS LEGALES INVOCADAS EN LAS SENTENCIAS DE PRIMERA INSTANCIA JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL CALLERIA 1994 – 2013

NORMAS LEGALES	SENTENCIAS DE PRIMERA INSTANCIA	
	Nº	%
Artículo 1969 del CC	2	25%
Artículo 1970 del CC	0	0%
Artículos 1969 y 1970 del CC	6	75%
TOTAL	8	100%

GRÁFICO Nº 11



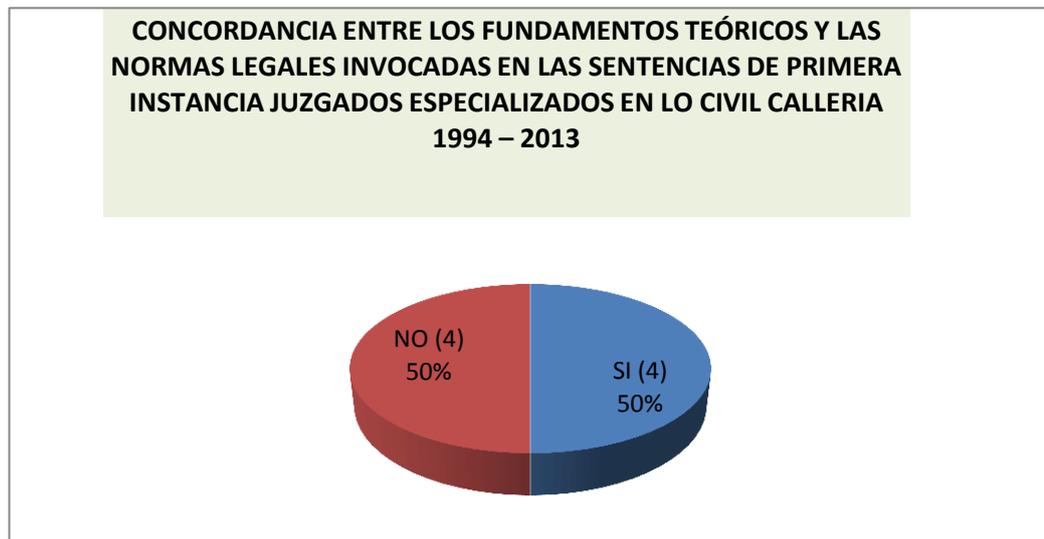
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 11

El cuadro y el gráfico once nos permiten determinar que dos sentencias de primera instancia invocaron el artículo 1969 y seis hicieron mención de los artículos 1970 y 1969, mientras que en ninguna sentencia se invocó el artículo 1970 relativo a la responsabilidad objetiva.

CUADRO Nº 12

**CONCORDANCIA ENTRE LOS FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y LAS
NORMAS LEGALES INVOCADAS EN LAS SENTENCIAS DE PRIMERA
INSTANCIA
JUZGADOS ESPECIALIZADOS EN LO CIVIL
CALLERIA 1994 – 2013**

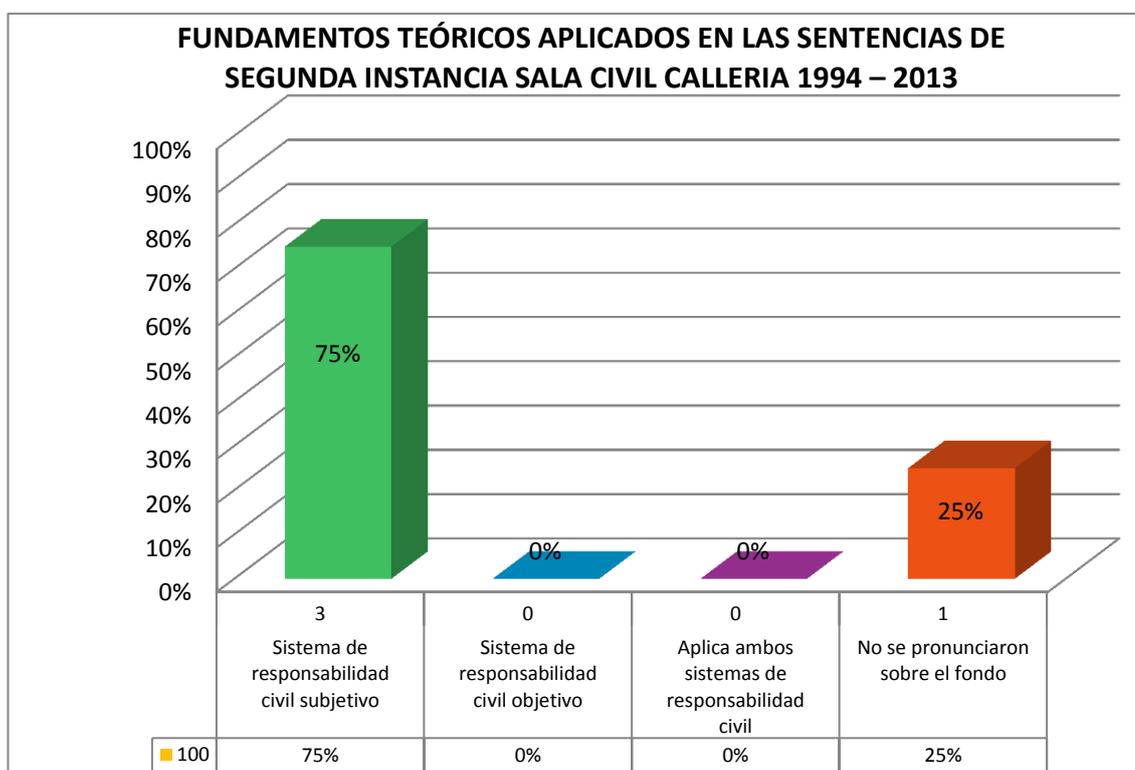
CONCORDANCIA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y NORMAS LEGALES	SENTENCIAS DE PRIMERA INSTANCIA	
	Cantidad	%
SI	4	50%
NO	4	50%
TOTAL	8	100%

GRÁFICO Nº 12**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 12**

Se advierte que de las ocho sentencias de primera instancia materia de estudio, en cuatro de ellas existe concordancia entre el sistema de responsabilidad o los sistemas de responsabilidad civil utilizados y las normas legales invocadas; en tanto que en las otras cuatro sentencias no se aprecia esta concordancia, debido a que la mayoría sustentan sus decisiones en un sistema de responsabilidad civil extracontractual, pero invocan las normas legales que regulan ambos sistemas de responsabilidad civil, esto es los artículos 1969 y 1970 del Código Civil.

CUADRO Nº 13**FUNDAMENTOS TEÓRICOS APLICADOS EN LAS SENTENCIAS DE SEGUNDA INSTANCIA SALA CIVIL CALLERIA 1994 – 2013**

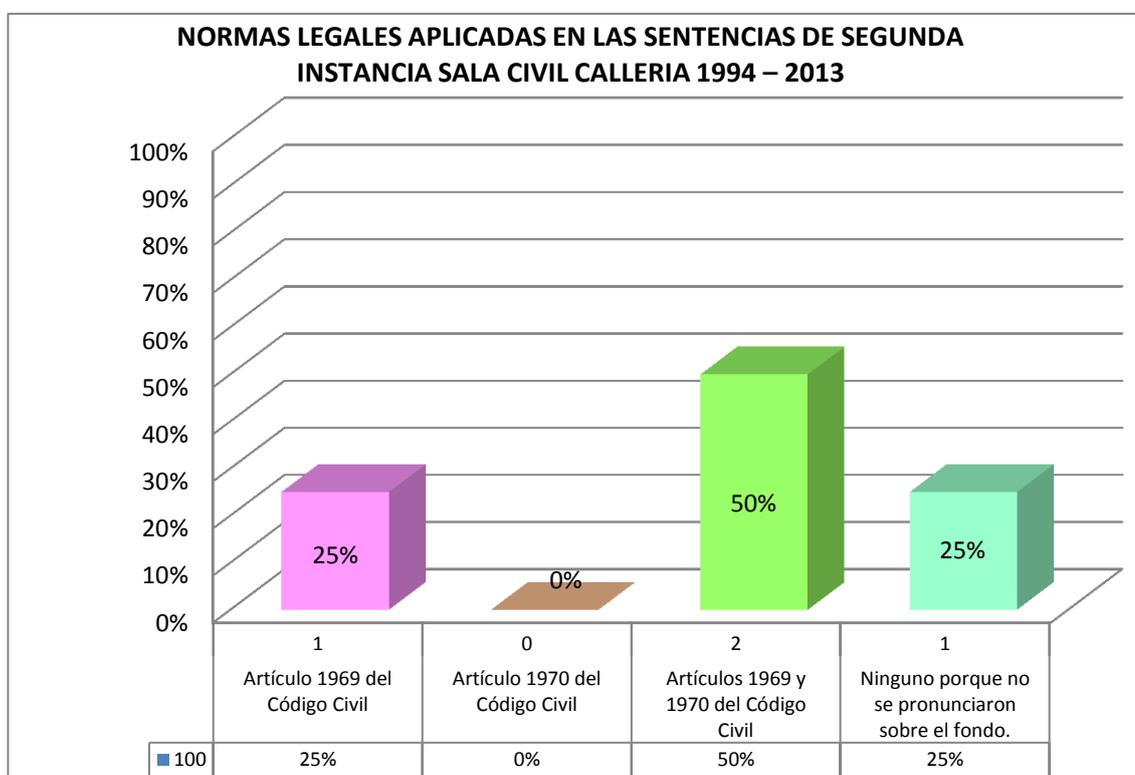
FUNDAMENTOS TEÓRICOS	SENTENCIAS DE SEGUNDA INSTANCIA	
	Nº	%
Sistema de responsabilidad civil subjetivo	3	75%
Sistema de responsabilidad civil objetivo	0	0%
Aplica ambos sistemas de responsabilidad civil	0	0%
No se pronunciaron sobre el fondo	1	25%
TOTAL	4	100%

GRÁFICO Nº 13**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 13**

El cuadro y el gráfico trece nos permite determinar que de las cuatro sentencias emitidas en segunda instancia, tres utilizaron los fundamentos teóricos del sistema de responsabilidad civil subjetivo, mientras que la otra no se pronunció sobre el fondo de la controversia, por cuanto declaró la nulidad de la sentencia de primera instancia.

CUADRO Nº 14**NORMAS LEGALES APLICADAS EN LAS SENTENCIAS DE SEGUNDA INSTANCIA SALA CIVIL CALLERIA 1994 – 2013**

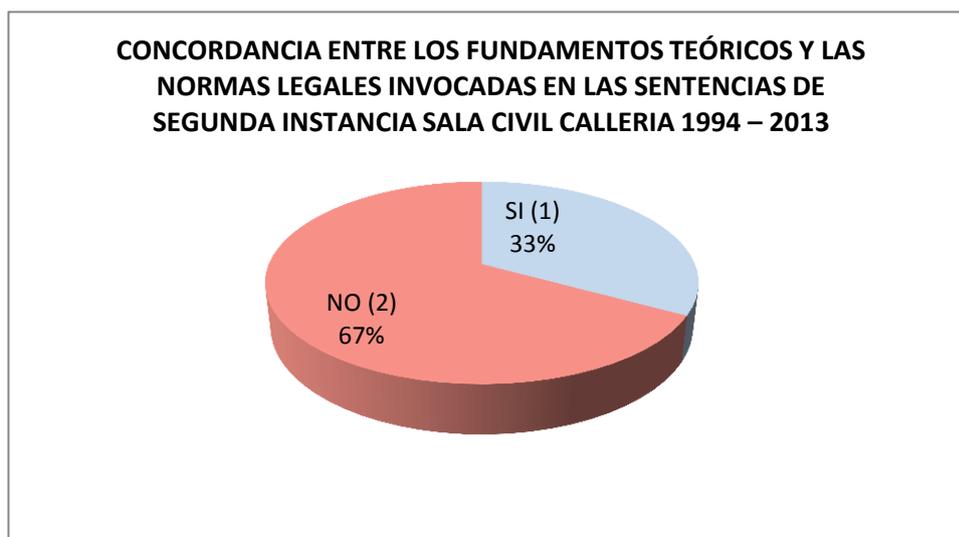
NORMAS LEGALES APLICADAS	SENTENCIAS DE SEGUNDA INSTANCIA	
	Nº	%
Artículo 1969 del Código Civil	1	25%
Artículo 1970 del Código Civil	0	0%
Artículos 1969 y 1970 del Código Civil	2	50%
Ninguno porque no se pronunciaron sobre el fondo.	1	25%
TOTAL	4	100%

GRÁFICO Nº 14**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 14**

En el cuadro y el gráfico catorce se observa que dos de las sentencias de segunda instancia invocan tanto el artículo 1969 como el 1970, mientras que una invoca el artículo 1969, y la cuarta no resolvió el fondo de la controversia, por lo que no señaló ninguno de los artículos que regulan la responsabilidad civil extracontractual.

CUADRO Nº 15**CONCORDANCIA ENTRE LOS FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y LAS
NORMAS LEGALES INVOCADAS EN LAS SENTENCIAS DE SEGUNDA
INSTANCIA****SALA CIVIL****CALLERIA 1994 – 2013**

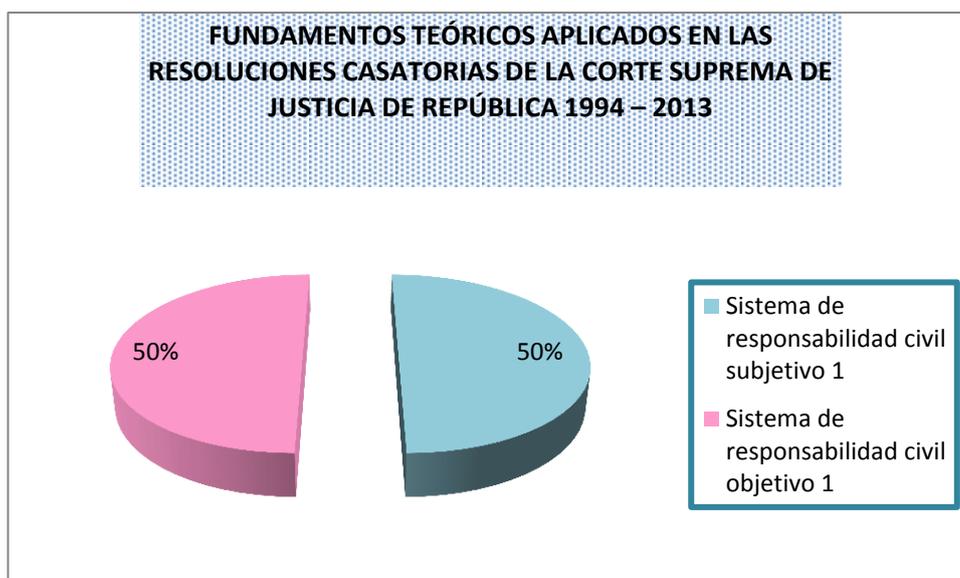
CONCORDANCIA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y NORMAS LEGALES	SENTENCIAS DE SEGUNDA INSTANCIA	
	Cantidad	%
SI	1	33%
NO	2	67%
TOTAL	3	100%

GRÁFICO Nº 15**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 15**

De las tres sentencias de segunda instancias que resolvieron el fondo de la *litis*, se advierte que sólo en una existió concordancia entre el sistema de responsabilidad civil extracontractual utilizado y la norma legal invocada, en tanto que en las otras dos se verificó que tomaron los fundamentos teóricos de la responsabilidad civil subjetiva, pero invocaron tanto el artículo 1969 como el artículo 1970 del Código Civil que regula la responsabilidad civil objetiva.

CUADRO Nº 16**FUNDAMENTOS TEÓRICOS APLICADOS EN LAS RESOLUCIONES CASATORIAS DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE REPÚBLICA****1994 – 2013**

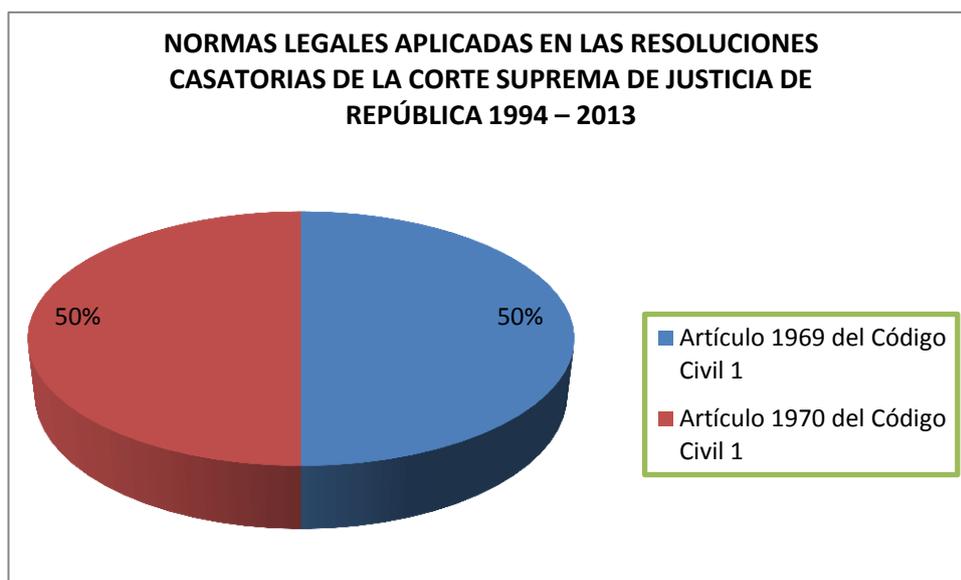
FUNDAMENTOS TEÓRICOS	RESOLUCIONES CASATORIAS	
	Nº	%
Sistema de responsabilidad civil subjetivo	1	50%
Sistema de responsabilidad civil objetivo	1	50%
TOTAL	2	100%

GRÁFICO Nº 16**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 16**

Del análisis de las dos Resoluciones Casatorias que constituyen nuestro universo- muestra, se ha podido determinar que en una se establece que el sistema de responsabilidad civil aplicable al caso de daños derivados de la colisión de vehículos automotores es el sistema de responsabilidad civil objetivo, mientras que la otra Resolución Casatoria establece que se debe aplicar el sistema de responsabilidad civil subjetivo.

CUADRO 17**NORMAS LEGALES APLICADAS EN LAS RESOLUCIONES CASATORIAS
DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE REPÚBLICA****1994 – 2013**

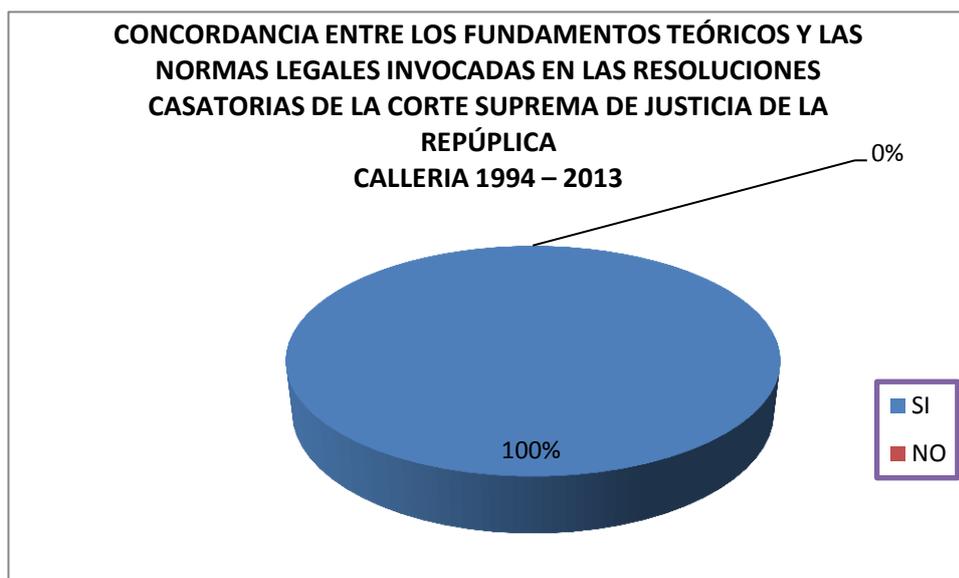
NORMAS LEGALES APLICADAS	RESOLUCIONES CASATORIAS	
	Nº	%
Artículo 1969 del Código Civil	1	50%
Artículo 1970 del Código Civil	1	50%
TOTAL	2	100%

GRÁFICO Nº 17**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 17**

Del análisis de las dos Resoluciones Casatorias, se tiene que para fundamentar jurídicamente el factor de atribución a utilizarse, una invoca el artículo 1969 y la otra el artículo 1970.

CUADRO Nº 18**CONCORDANCIA ENTRE LOS FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y LAS
NORMAS LEGALES INVOCADAS EN LAS RESOLUCIONES CASATORIAS
DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA****CALLERIA 1994 – 2013**

CONCORDANCIA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y NORMAS LEGALES	RESOLUCIONES CASTORIAS	
	Cantidad	%
SI	2	100%
NO	0	0%
TOTAL	2	100%

GRÁFICO Nº 18**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CUADRO Y GRÁFICO Nº 18**

Del análisis de las dos resoluciones casatorias, se advierte que sí existe concordancia entre el sistema de responsabilidad civil utilizado para fundamentar su decisión y la norma legal invocada.

4.2. CONTRASTACIÓN DE LAS HIPÓTESIS SECUNDARIAS

En la primera hipótesis de nuestra investigación se planteó que los fundamentos teóricos utilizados en las demandas y contestación de demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, presentadas por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, corresponden tanto al sistema de responsabilidad civil objetivo como subjetivo.

Realizado el análisis de las quince demandas se pudo verificar que los señores abogados fundamentan su petitorio de una indemnización por daños y perjuicios en contra del otro conductor interviniente en la colisión vehicular en los fundamentos teóricos que corresponden al sistema de responsabilidad civil subjetivo, existiendo sólo un caso en el que se invocó los fundamentos del sistema de responsabilidad civil objetivo; asimismo, se corroboró que únicamente fueron dos las demandas en las que se utilizó los criterios jurídicos del ambos sistemas de responsabilidad civil, es decir se invocó el factor de atribución subjetivo (culpa) y objetivo (riesgo) para atribuir responsabilidad civil a la parte demandada, con lo cual no se ha corroborado la hipótesis planteada respecto a las demandas que fueron objeto de estudio, puesto que la tendencia mayoritaria está en la aplicación de los fundamentos teóricos del sistema de responsabilidad civil subjetivo.

De igual manera, al momento de mencionar las normas legales que sustentan sus pretensiones, un 47% invocó el artículo 1969 que

regula el sistema subjetivo, y un 33% invocó tanto el artículo 1969 como el 1970 que regula el sistema objetivo, mientras que sólo un 13% hizo alusión sólo al artículo 1970.

Respecto a los escritos de contestación de demandas que se analizaron, se verificó que un 37.5 % invocó los fundamentos teóricos del sistema subjetivo, en ninguno se mencionó únicamente los criterios jurídicos del sistema objetivo, y un 12.5% mencionó los fundamentos teóricos de ambos sistemas de responsabilidad civil; con lo cual nuestra hipótesis en ese extremo tampoco se ha corroborado, puesto que la tendencia al igual que en los escritos de demandas, es la utilización de los fundamentos teóricos del sistema subjetivo.

En relación a las normas legales invocadas en los escritos de contestación de demandas, se verificó que sólo seis demandas invocan expresamente normas legales, de las cuales un 18.75% invocó el artículo 1969 del Código Civil y otro 18.75% invocó el artículo 1970 del mismo cuerpo de leyes, mientras que ninguno invocó ambos artículos.

En la segunda hipótesis se planteó que los fundamentos teóricos utilizados en las sentencias expedidas por los Jueces Especializados en lo Civil y Jueces de segunda instancia del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, para imputar responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, son los criterios del sistema de responsabilidad civil subjetivo, sin dejar de mencionar la norma que regula el sistema objetivo.

Del análisis de las sentencias de primera instancia se pudo constatar que un 50% sustentó su decisión en los fundamentos teóricos

de la responsabilidad civil subjetiva, en tanto que un 25% se fundamentó el sistema objetivo, y otro 25% utilizó criterios jurídicos de ambos sistemas de responsabilidad, con lo cual se corrobora nuestra hipótesis planteada en ese extremo.

Asimismo, se pudo determinar que un 75% invoca normas legales correspondientes al sistema subjetivo y objetivo, y ninguno invocó únicamente el artículo 1970 del Código Civil que regula el sistema objetivo.

En lo que respecta a las sentencias de segunda instancia, todas aquellas que se pronunciaron sobre el fondo de la controversia fundamentaron su decisión en los criterios jurídicos del sistema de responsabilidad civil subjetivo, de las cuales un 75% invocó normas legales de ambos sistemas de responsabilidad civil, y sólo un 20% invocó únicamente el artículo 1969 relativo al sistema subjetivo.

En tal sentido, se verificó que tanto en primera como en segunda instancia no se invocó la norma legal que regula el sistema objetivo (artículo 1970 del Código Civil), siendo que la tendencia mayoritaria, esto es un 75% de las sentencias de primera instancia y un 40% de las sentencias de segunda instancia invocan tanto el artículo 1970 (sistema objetivo) como el artículo 1969 (sistema subjetivo).

En la tercera hipótesis secundaria de nuestra investigación se planteó que los criterios teóricos empleados en las Resoluciones Casatorias objeto de análisis que hacían que éstas sean contradictorias, eran la falta de adopción de reglas específicas para imputar responsabilidad civil en estos casos particulares de accidentes de

tránsito por colisión de vehículos automotores, lo cual se ha podido corroborar por cuanto cada una de estas Casaciones ha empleado fundamentos teóricos distintos para fundamentar la imputación de responsabilidad civil, no habiendo establecido de manera coherente reglas específicas para resolver los casos particulares de responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores.

Finalmente, en la cuarta hipótesis secundaria se señaló que la aplicación del sistema subjetivo terminaría con la aplicación contradictoria de los sistemas objetivo y subjetivo en los casos de determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, permitiendo encontrar una solución adecuada para estos supuestos; lo cual ha sido corroborado por cuanto del análisis de los fundamentos teóricos empleados por los operadores jurídicos en el ámbito objeto de estudio, se ha establecido que la mayoría de ellos ha fundamentado sus pretensiones (abogados) y decisiones (jueces), en los criterios que fundamentan el sistema de responsabilidad civil subjetivo y no en el sistema objetivo, conforme lo regula el artículo 29 de la Ley N° 27181, posición que es acorde con el análisis económico del derecho que en base al análisis de las capacidades de prevención, postula que en los casos de colisiones de vehículos automotores, la solución más eficiente es la responsabilidad civil subjetiva, por tratarse de supuestos de prevención bilateral.

4.3. PRUEBA DE HIPÓTESIS

Con la finalidad de profundizar el análisis e interpretación de los resultados, se sometió a prueba la siguiente hipótesis: *“La aplicación del sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil, no es eficiente para determinar la responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, por cuanto al resolver este tipo de casos, los Magistrados fundamentan sus decisiones analizando la culpa de los intervinientes, los señores abogados invocan indistintamente la culpa y el riesgo al interponer y contestar demandas, y porque no se ha establecido reglas específicas ni legal ni jurisprudencialmente para resolver los distintos supuestos que podrían presentarse en un accidente por colisión de vehículos automotores”*. Para el efecto se ha considerado los siguientes pasos:

a) **Formulación de la hipótesis nula (H_0) y la hipótesis alterna (H_a)**

H_0 : “La aplicación del sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil es eficiente para determinar la responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores.”

H_a : “La aplicación del sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil no es eficiente para determinar la responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores”

b) Determinación si la prueba es unilateral o bilateral

La hipótesis alterna indica que la prueba es unilateral de una cola, porque se trata de verificar una probabilidad.

$$\mu_e > \mu_c \quad \text{ó} \quad \mu_e - \mu_c > 0$$

c) Determinación del nivel de significancia de la prueba

Asumimos el nivel de significación de 5%, en consecuencia el nivel de confiabilidad es de 95%.

d) Determinación de la distribución de muestral de la prueba

La distribución de probabilidades adecuada para la prueba es la distribución muestral de la "t" de Student. Además, utilizaremos la prueba de diferencia de medias.

e) Determinación del valor de los coeficientes críticos

Necesitamos determinar el valor crítico de la "t" de Student:

$$gl = n_1 + n_2 - 2 = 22 + 22 - 2 = 42.$$

Para la prueba de una cola con $\alpha=5\%=0,05$ en la tabla de la distribución de t Student, tenemos para el lado derecho: $t_c = 1,68$.

f) Cálculo del estadístico de la prueba.

Calculamos el estadístico de la prueba con los datos que se tiene

mediante la siguiente fórmula: $t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}}$ fórmula que utiliza el

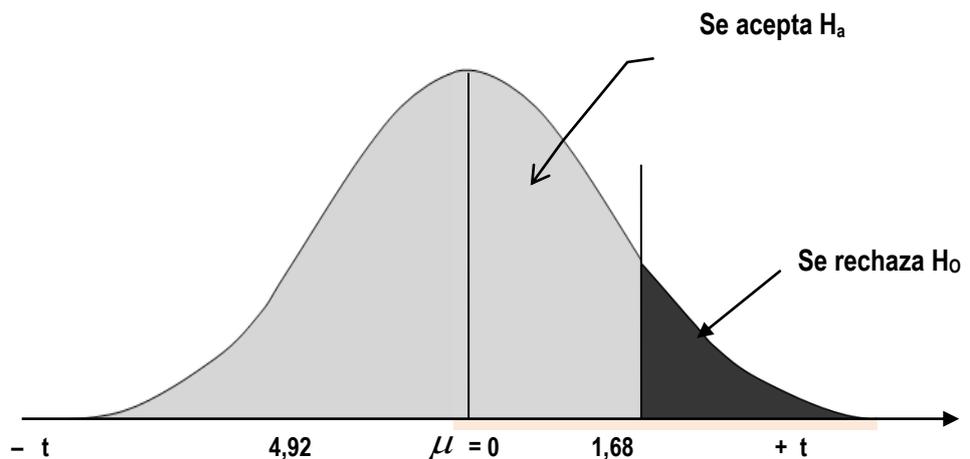
programa Excel para el cálculo respectivo.

Prueba t para dos muestras suponiendo
varianzas iguales

	GE	GC
Media	93.1	76.9
Varianza	143.0	97.9
Observaciones	22	22
Varianza agrupada	120.5	
Diferencia hipotética de las medias	0	
Grados de libertad	42	
Estadístico t	4.92	
P(T<=t) una cola	0.00	
Valor crítico de t (una cola)	1.68	
P(T<=t) dos colas	0.00	
Valor crítico de t (dos colas)	2.02	

Por lo que aplicando el programa Excel el valor obtenido es **t = 4,92**

g) Esquema de prueba



El valor de **t = 4,92** se ubica a la derecha de **t = 1,68** que es la zona de rechazo, por lo tanto se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se mantiene la

hipótesis alterna (H_a); es decir tenemos indicios suficientes que nos prueban que: “La aplicación del sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil no es eficiente para determinar la responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores.”

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1. CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO CON LOS REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS DE LAS BASES TEÓRICAS

Los resultados del presente trabajo de investigación llevan a determinar que las demandas presentadas por los señores abogados ante los órganos jurisdiccionales del distrito de Callería, para atribuir responsabilidad civil extracontractual por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, y consecuentemente requerir el pago de una indemnización por daños y perjuicios, se hacen en base a los argumentos del sistema de responsabilidad civil subjetivo, por lo que, las razones que fundamentan la existencia de responsabilidad civil en los conductores demandados es el factor de atribución subjetivo (la culpa).

Del mismo modo se logrado corroborar en los casos de las contestaciones de demandas y de las sentencias de primera y segunda instancia, en donde el mayor porcentaje ha fundamentado la atribución de responsabilidad civil en los criterios jurídicos del sistema subjetivo.

Este criterio es concordante con la teoría expuesta por el análisis económico del derecho, que parte de los criterios de prevención bilateral y unilateral a fin de determinar en términos de eficiencia, cuál de los dos sistemas de responsabilidad civil se debe aplicar a situaciones concretas.

Así, el caso concreto de la indemnización de los daños derivados de una colisión de vehículos automotores se trata de accidentes bilaterales, por cuanto su posibilidad de acaecimiento depende tanto del dañante como de la víctima, es decir, cada uno de los intervinientes toma un nivel de cuidado y de actividad que puede incidir en la producción del daño, por ello, es necesario tomar en cuenta el nivel de cuidado adoptado por las partes involucradas, es decir valorar el comportamiento de ambos, pues el comportamiento de cada una de las partes es relevante ya que puede influir mucho en la producción del accidente de tránsito, por tal motivo, la regla de la responsabilidad por culpa es la más ventajosa.

5.2. CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS GENERAL EN BASE A LA PRUEBA DE HIPÓTESIS

Mediante la hipótesis general se indicó que los señores jueces analizaban la culpa (factor de atribución subjetivo) para fundamentar sus decisiones en los casos de determinación de la responsabilidad civil por

daños derivados de la colisión de vehículos automotores, y que los señores abogados, invocaban indistintamente, la culpa y el riesgo en sus escritos de demandas y contestación de demandas para imputar responsabilidad civil extracontractual por daños derivados de una colisión vehicular.

Luego de la contrastación de los resultados de la investigación con la hipótesis general, se ha podido determinar que los señores jueces de primera y segunda instancia en las sentencias que expidieron, así como los señores abogados en las demandas y contestaciones de demandas formuladas en el lugar y periodo objeto de estudio, invocan los fundamentos teóricos de la responsabilidad civil subjetiva.

En cuanto a las normas legales invocadas se verificó que la mayoría de sentencias de primera y segunda instancia invocaron las normas legales que regulan los sistemas de responsabilidad civil subjetivo y objetivo, es decir, no existe concordancia entre los fundamentos teóricos utilizados y la norma legal aludida, pues mientras se sustenta la existencia de culpa como factor de atribución para atribuir responsabilidad civil y justificar el pago de una reparación civil, se invoca la normas que regulan tanto la responsabilidad objetiva y subjetiva.

En relación a las normas legales invocadas en las demandas y contestaciones de demanda, se obtuvo que la mayoría invocó la norma de prescribe la responsabilidad subjetiva, lo que es concordante con los fundamentos teóricos utilizados.

5.3. APOORTE CIENTÍFICO DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación aporta al conocimiento científico, por cuanto para los casos de colisión de vehículos automotores, se ha podido determinar la no vigencia de la norma que establece que la responsabilidad derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva³³, sistema de responsabilidad que se encuentra regulado en el artículo 1970 del Código Civil, que estipula la aplicación de la responsabilidad civil objetiva en los casos de bienes o actividades riesgosas o peligrosas, como sería el caso de la conducción de vehículos automotores.

Sin embargo, los operadores jurídicos al momento de fundamentar, ya sea en las demandas, contestaciones de demandas o en las sentencias emitidas para resolver las controversias nacidas a raíz de una solicitud de indemnización por daños y perjuicios derivados de la colisión de vehículos automotores, aplican en su mayoría los fundamentos teóricos que corresponden a la responsabilidad civil subjetiva, y sólo un grupo minoritario aplica el sistema objetivo, pese a estar regulado taxativamente la aplicación de este sistema para los casos de accidentes de tránsito, este hecho evidencia que no existe concordancia entre lo regulado por la ley y su aplicación, fenómeno que ocasiona a su vez inseguridad jurídica, por cuanto se vulnera el Principio de Predictibilidad de las Resoluciones Judiciales.

Este problema se agudiza aún más cuando es la propia Corte Suprema de Justicia, máximo órgano del Poder Judicial, quien ha

³³ Artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181.

emitido dos pronunciamientos diversos y contradictorios al respecto, toda vez que mediante Casación N° 2034-2002-Ica de fecha 2 de junio de 2003 ha indicado que debe aplicarse el sistema de responsabilidad civil subjetivo, y en la Casación N° 630-2004-Cajamarca de fecha 14 de junio de 2005 ha señalado que es de aplicación el sistema de responsabilidad civil objetivo; no obstante, la realidad muestra que antes y después de tales pronunciamientos de este Supremo Tribunal, los señores Magistrados del distrito de Calleria – Distrito judicial de Ucayali, siguen fundamentando sus decisiones en base a los criterios jurídicos de la responsabilidad civil subjetiva, así también lo hacen los señores abogados, existiendo un considerable porcentaje que invoca las normas legales de ambos sistemas de responsabilidad civil.

CONCLUSIONES

- El sistema de responsabilidad civil objetivo no es eficiente para determinar la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, por cuanto, pese a que la ley establece taxativamente que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito es objetiva, los operadores jurídicos, jueces y abogados, aplican en la mayoría de los casos, los fundamentos teóricos del sistema de responsabilidad subjetivo para fundamentar sus decisiones y pretensiones, y en otras ocasiones invocan al mismo tiempo las normas legales que regulan el sistema objetivo y subjetivo; de tal manera que las decisiones así emitidas por los órganos de la jurisdicción ordinaria, genera inseguridad jurídica.
- Los fundamentos teóricos empleados en las demandas y contestaciones de demandas respecto a los casos de determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, corresponden al sistema de responsabilidad civil subjetivo, existiendo un 13% y 12.5% que invocan los fundamentos teóricos de ambos sistemas de responsabilidad civil, evidenciándose con ello la discordancia entre lo regulado por la ley respecto a la aplicación del sistema objetivo en estos supuestos y lo que efectivamente se aplica en la realidad.
- Los fundamentos teóricos empleados en las sentencias de primera y segunda instancia para resolver las controversias sobre determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, corresponden en la mayoría de los casos al sistema de responsabilidad civil subjetivo, existiendo sólo un 25% de sentencias de

primera y segunda instancia que aplicaron el sistema objetivo, sin embargo, un 75% de las sentencias de primera instancia y un 40% de las sentencias de segunda instancia, invocaron tanto las normas legales que regulan la responsabilidad subjetiva como objetiva, decisiones jurisdiccionales que generan inseguridad jurídica por vulnerar el Principio de predictibilidad de las Resoluciones Judiciales.

- Los fundamentos teóricos para determinar responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores empleados en las Resoluciones Casatorias son contradictorios, por cuanto, de los dos casos existentes donde la Corte Suprema de Justicia de la república emitió pronunciamientos al respecto, en uno empleó los criterios jurídicos del sistema de responsabilidad civil subjetivo y en el otro los del sistema objetivo, hecho que agudiza la inseguridad jurídica advertida en la jurisdicción ordinaria al respecto, confirmando la vulneración al Principio de Predictibilidad de las Resoluciones Judiciales.
- La aplicación del sistema de responsabilidad civil subjetivo en los casos de determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, sí permitiría terminar con la aplicación contradictoria entre lo regulado por la norma y lo aplicado en la realidad, por cuanto este sistema es el que está más acorde con el criterio asumido por los operadores jurídicos de la jurisdicción ordinaria, y responde a la necesidad de evaluar el comportamiento de cada uno de los intervinientes en la producción de un accidentes de tránsito por colisión de vehículos automotores, los mismos que al tratarse de accidentes bilaterales, en donde ambas partes han realizado la conducta riesgosa de conducir un vehículo

automotor y por ende el comportamiento de cada una puede influir decisivamente en la producción del accidente, la regla más ventajosa a aplicar, conforme al análisis económico del derecho, es la responsabilidad subjetiva.

SUGERENCIAS

- Habiendo corroborado que en las sentencias de primera y segunda instancia emitidas por los Juzgados y por la Sala Especializada en lo Civil de la Corte Superior de Justicia de Ucayali, no existe uniformidad en cuanto a los fundamentos teóricos y jurídicos utilizados para imputar responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, es necesario que los miembros de la Sala Especializada en lo Civil de la citada Corte Superior de Justicia se reúna en un Pleno Jurisdiccional Distrital a fin de concordar su jurisprudencia al respecto.
- Es preciso que el Ilustre Colegio de Abogados de Ucayali organice seminarios, conferencias magistrales, talleres u otras actividades académicas a fin de abordar la problemática de la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, por cuanto se ha constatado que existe confusión en relación al sistema de responsabilidad civil a aplicarse en estos supuestos, hecho que se verifica luego de haber analizado las demandas y contestaciones de demandas planteadas por ante los juzgados especializados en lo civil del distrito de Calleria de la Corte Superior de Justicia de Ucayali.
- Ante la presencia de decisiones contradictorias emitidas por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia de la República respecto a la determinación de la responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, es imperioso que en la primera oportunidad posible se convoque a un Pleno Casatorio en materia civil con fines de uniformizar la jurisprudencia sobre este caso particular, estableciendo criterios

jurisprudenciales que constituyan precedente judicial y así se dé cumplimiento al Principio de Predictibilidad.

- El Congreso de la República debe emitir una ley que incorpore en la sección sexta del libro VII del Código Civil una norma que establezca que la responsabilidad es subjetiva en los casos de daños indemnizables derivados de la colisión de vehículos automotores; por tanto, esta ley deberá además modificar el artículo 29 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros, aprobado por D.S. N° 024-2002-MTC, señalando que en los casos de accidentes de tránsitos causados por la colisión de vehículos automotores, la responsabilidad es subjetiva.

BIBLIOGRAFÍA

1. TABOADA CÓRDOVA, Lizardo. “Elementos de la responsabilidad civil”

2da edición, Lima 2003, Editora Jurídica Grijley.

2. LEYSER L. LEÓN. “La Responsabilidad Civil - Líneas fundamentales y nuevas perspectivas”.2da edición, Lima 2007, Jurista Editores.

3. ESPINOZA ESPINOZA, Juan. “Derecho de la Responsabilidad Civil”.6ta edición, Lima julio 2011, Editorial Rodhas.

4. JORGE FABRA y SANTIAGO ORTEGA. “Hacia una nueva Teoría de la Responsabilidad Extracontractual” .Edición: Lima marzo 2012, Jurista Editores.

5. CALABRESI, Guido. “Un vistazo a la Catedral” Cuando el Derecho se encuentra con la Economía.Primer edición, Lima abril 2011, Palestra editores.

6. GUTIERREZ CAMACHO, Walter (Director General). “Código Civil Comentado”

Tomo X.2da edición, agosto 2007, Gaceta Jurídica.

7. LÓPEZ HERRERA, Edgardo. “Teoría General de la Responsabilidad Civil”

1era edición, Buenos Aires 2006, LexisNexis.

8. VEGA MERE, Yuri. “Derecho Privado”.Tomo I.Lima 1996, Editorial Grijlley.

9. VALENZUELA GÓMEZ, Humberto. “Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y Seguro Obligatorio”.1era edición, Lima 2007, Ara Editores.

10. RUBIO CORREA, Marcial. “El Sistema Jurídico-Introducción al Derecho”

8va edición, Jurista editores.

NORMAS LEGALES

1. LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE N° 27181.
Publicada el 8 de octubre de 1999 en el Diario Oficial El Peruano.

2. TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.Publicado el 22 de abril de 2009 en el Diario Oficial El Peruano.

3. CÓDIGO CIVIL. Decreto Legislativo N° 295.Publicado el 25 de julio de 1984 en el Diario Oficial El Peruano.

4. TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER JUDICIAL. Decreto Supremo N° 017-93-JUS.Publicado el 3 de junio de 1993 en el Diario Oficial El Peruano.

WEBGRAFÍA

1. http://www.academia.edu/1079681/_Analisis_critico_del_regimen_de_responsabilidad_civil_por_accidentes_automovilisticos._Los_costos_de_los_accidentes_teoricos_
2. <http://www.rae.es/rae/gestores/gespub000018.nsf/voTodosporId/651DD2E435FC3039C12571F8003AAE85?OpenDocument>
3. <https://www.mtc.gob.pe/estadisticas/indicadores-OTROS.html>

ANEXOS

ANEXO 1
INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS
Ficha de análisis documental

Juzgado:

Expediente N°

Fecha:

1) ¿Cuáles fueron los fundamentos teóricos que se usaron en las demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

- A) Sistema de responsabilidad civil subjetivo
- B) Sistema de responsabilidad civil objetivo
- C) Aplica ambos sistemas de responsabilidad civil
- D) No aplica ningún sistema de responsabilidad civil

2) ¿Cuáles fueron las normas legales invocadas en las demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

- A) Artículo 1969 del Código Civil
- B) Artículo 1970 del Código Civil
- C) Artículo 1969 y 1970 del Código Civil
- D) Artículo 1321 del Código Civil

3) Existe concordancia entre los fundamentos teóricos y las normas legales invocadas en las demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

- A) Sí
- B) No

4) ¿Cuáles fueron los fundamentos teóricos que se emplearon en las contestaciones de demandas sobre procesos de responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

- A) Sistema de responsabilidad civil subjetivo
- B) Sistema de responsabilidad civil objetivo
- C) Aplica ambos sistemas de responsabilidad civil
- D) No aplica ningún sistema de responsabilidad civil
- E) Deduce excepciones

5) ¿Cuáles fueron las normas legales invocadas en las contestaciones de demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

- A) Artículo 1969 del Código Civil
- B) Artículo 1970 del Código Civil
- C) Artículo 1969 y 1970 del Código Civil
- D) Normas que regulan las excepciones

6) Existe concordancia entre los fundamentos teóricos y las normas legales invocadas en las contestaciones de demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

- A) Sí
- B) No

7) ¿Cuáles fueron los fundamentos teóricos que se esgrimieron en las sentencias de primera instancia para determinar la existencia o no de responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

- A) Sistema de responsabilidad civil subjetivo
- B) Sistema de responsabilidad civil objetivo
- C) Aplica ambos sistemas de responsabilidad civil

8) ¿Cuáles fueron las normas legales invocadas en las sentencias de primera instancia que resolvieron controversias sobre la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

- A) Artículo 1969 del Código Civil

B) Artículo 1970 del Código Civil

C) Artículo 1969 y 1970 del Código Civil

9) Existe concordancia entre los fundamentos teóricos y las normas legales invocadas en las sentencias de primera instancia que resolvieron controversias sobre la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

A) Sí

B) No

10) ¿Cuáles fueron los fundamentos teóricos que se esgrimieron en las sentencias de segunda instancia para determinar la existencia o no de responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

A) Sistema de responsabilidad civil subjetivo

B) Sistema de responsabilidad civil objetivo

C) Aplica ambos sistemas de responsabilidad civil

D) No se pronunciaron sobre el fondo

11) ¿Cuáles fueron las normas legales invocadas en las sentencias de segunda instancia que resolvieron controversias sobre la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

A) Artículo 1969 del Código Civil

B) Artículo 1970 del Código Civil

C) Artículo 1969 y 1970 del Código Civil

D) Ninguno porque no se pronunciaron sobre el fondo

12) Existe concordancia entre los fundamentos teóricos y las normas legales invocadas en las sentencias de segunda instancia que resolvieron controversias sobre la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

A) Sí

B) No

13) ¿Cuáles fueron los fundamentos teóricos que se utilizaron en las Resoluciones Casatorias para establecer la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

A) Artículo 1969 del Código Civil

B) Artículo 1970 del Código Civil

14) ¿Cuáles fueron las normas legales invocadas en las Resoluciones Casatorias respecto a la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

A) Artículo 1969 del Código Civil

B) Artículo 1970 del Código Civil

15) Existe concordancia entre los fundamentos teóricos y las normas legales invocadas en las Resoluciones Casatorias que resolvieron controversias sobre la determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?

A) Sí

B) No

ANEXO 2

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA (1)	OBJETIVOS (2)	HIPÓTESIS (3)	Variables (4)
<p>1. PROBLEMA GENERAL:</p> <p><i>¿Será eficiente el sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil, para atribuir responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores?</i></p> <p>2. Problemas específicos:</p> <p>SP₁: ¿Cuáles son los fundamentos teóricos empleados en las demandas y contestación de demandas sobre responsabilidad civil extracontractual por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, presentadas por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013?</p> <p>SP₂: ¿Cuáles son los fundamentos teóricos utilizados en las sentencias expedidas por los Jueces Especializados en lo Civil y Jueces de segunda instancia del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, para imputar responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores?</p> <p>SP₃: ¿Qué criterios teóricos empleados en las Casaciones emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República entre los años 1994 y 2013, en los casos de determinación de la</p>	<p>1. OBJETIVO GENERAL:</p> <p>Determinar si el sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil es eficiente para atribuir responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>OE₁: Verificar si los fundamentos teóricos empleados en las demandas y contestación de demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, presentadas por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, corresponden al sistema de responsabilidad civil objetivo o subjetivo.</p> <p>OE₂: Verificar si los fundamentos teóricos utilizados en las sentencias expedidas por los Jueces Especializados en lo Civil y Jueces de segunda instancia del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, para imputar responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, corresponden al sistema de responsabilidad civil objetivo o subjetivo.</p> <p>OE₃: Analizar los criterios teóricos empleados en las Resoluciones Casatorias expedidas entre los años 1994 y 2013 en los casos de determinación de la responsabilidad civil por daños derivados de</p>	<p>1. HIPÓTESIS PRINCIPAL</p> <p><i>La aplicación del sistema de responsabilidad civil objetivo regulado en el artículo 1970 del Código Civil, no es eficiente para determinar la responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, por cuanto al resolver este tipo de casos, los Magistrados fundamentan sus decisiones analizando la culpa de los intervinientes, los señores abogados invocan indistintamente la culpa y el riesgo al interponer y contestar demandas, y porque no se ha establecido reglas específicas ni legal ni jurisprudencialmente para resolver los distintos supuestos que podrían presentarse en un accidente por colisión de vehículos automotores.</i></p> <p>Hipótesis Específicas</p> <p>Sh₁: Los fundamentos teóricos utilizados en las demandas y contestación de demandas sobre responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, presentadas por ante los Juzgados Especializados en lo Civil del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, corresponden tanto al sistema de responsabilidad civil objetivo como subjetivo.</p> <p>Sh₂: Los fundamentos teóricos utilizados en las sentencias expedidas por los Jueces Especializados en lo Civil y Jueces de segunda instancia del distrito de Callería entre los años 1994 y 2013, para imputar responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, son los criterios del sistema de responsabilidad civil subjetivo, sin dejar de mencionar la norma que regula el sistema objetivo.</p> <p>Sh₃: Los criterios teóricos empleados en las Casaciones emitidas por la Corte Suprema de Justicia de la República en los casos de determinación de la responsabilidad civil por daños derivados la colisión de vehículos automotores que hacen que éstas sean contradictorias, son la falta de adopción de reglas específicas para imputar responsabilidad civil en estos casos particulares.</p>	<p>V. Independiente</p> <p>Aplicación del sistema de responsabilidad civil objetivo en los casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores</p> <p>V. Dependiente</p> <p>Falta de eficiencia en la determinación de la responsabilidad civil en los casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores.</p>

<p>responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores, hacen que éstas sean contradictorias?</p> <p>SP₃:₂ ¿Cómo podemos terminar con la aplicación contradictoria de los sistemas de responsabilidad civil subjetivo y objetivo al momento de resolver los casos de responsabilidad civil por daños derivados de la colisión de vehículos automotores?</p>	<p>la colisión de vehículos automotores, a fin de determinar si existe contradicción entre ellas.</p> <p>OE₄: Determinar la posibilidad de establecer el sistema subjetivo para atribuir responsabilidad civil en casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores, como elemento que contribuya a terminar con la aplicación contradictoria de los sistemas subjetivo y objetivo y que permita encontrar una solución adecuada en estos casos particulares de accidentes de tránsito.</p>	<p>Sh4: La aplicación del sistema de responsabilidad subjetivo terminaría con la aplicación contradictoria de los sistemas subjetivo y objetivo al momento de resolver los casos de daños derivados de la colisión de vehículos automotores y permitiría encontrar una solución adecuada para estos casos particulares de accidentes de tránsito.</p>	
--	--	---	--