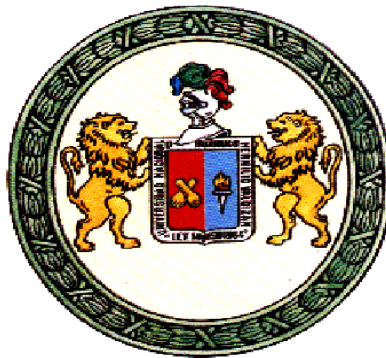


**UNIVERSIDAD NACIONAL “HERMILIO VALDIZÁN”
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
E.A.P. DE DERECHO**



TESIS

**“LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS
ACCIDENTES DE TRANSITO: PERCEPCION DE LOS JUECES
COMPETENTES DE LA PROVINCIA DE HUANUCO SOBRE SU
NATURALEZA JURIDICA; AÑO 2012-2016”**

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

TESISTA : ENMA LUZ SHAPIAMA NIÑO.

ASESOR : MG. VICTOR CIRO TORRES SALCEDO

**HUÁNUCO – PERÚ
2017**

INDICE

DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTO	VI
RESUMEN	VII
ABSTRACT	IX
INTRODUCCIÓN	XI
CAPITULO I	14
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	14
1.1) DESCRIPCION EMPIRICA DEL PROBLEMA:.....	14
1.2) FORMULACION DEL PROBLEMA:	19
1.2.1. PROBLEMA GENERAL:	19
1.2.2. PROBLEMAS ESPECIFICOS:	20
1.3. FORMULACION DE OBJETIVOS:	20
1.3.1. OBJETIVOS GENERALES:	20
1.3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS:	20
1.4. HIPOTESIS Y VARIABLES:	21
1.4.1.- HIPÓTESIS GENERAL:	21
1.4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICA:	21
1.5 VARIABLES:	22
a) Independientes:.....	22
b) Dependientes:	22
1.6. JUSTIFICACION DEL PROBLEMA PARA EL DERECHO:.....	22
1.7.- IMPORTANCIA:	23
1.8. VIABILIDAD:	23
1.9. LIMITACIONES:	24
CAPITULO II	25
MARCO TEORICO	25
2.1. ANTECEDENTES:	25
2.2. BASES TEORICAS	27
2.2.1.- LA RESPONSABILIDAD CIVIL	27

2.2.2.- CONCEPTO Y DEFINICION	31
2.3.- FUNCIONES:	33
2.4. TEORIAS CAUSALES:	40
a.- Conditio sine qua non o teoría de la equivalencia	40
b.- Teoría de la causa próxima.....	41
C. Teoría de la causa adecuada	42
d. Causalidad probabilística.....	43
e. Teoría de la condición preponderante.....	45
f. Teoría de la causa eficiente	46
2.5.- ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD:	47
a) Antijuricidad:	47
b) Daño Causado:.....	50
c) Relación o nexo de causalidad:.....	52
d) Factores de atribución:	53
2.6. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL	55
2.7. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL	58
2.8. RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO	61
2.8.1 El accidente de tránsito como elemento determinante en la existencia del daño:.....	62
2.9. DEFINICIONES CONCEPTUALES:	98
2.10. BASES EPISTÉMICAS:	103
CAPITULO III	104
MARCO METODOLOGICO	104
3.1. METODOLOGIA:	104
3.1.1. Métodos de investigación:	104
3.1.2. Tipo de investigación:	105
3.1.3 Diseño y esquema de investigación:	106
3.2. POBLACION Y MUESTRA:	106
3.2.1. Universo	106
3.2.2 Muestra.	106
3.3. UNIDAD DE ANALISIS:	107
3.4. AMBITO GEOGRAFICO TEMPORAL:	107

3.5. DEFINICION OPERATIVA DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS.....	107
EL CUESTIONARIO.....	107
LA ENTREVISTA.....	108
ANALISIS DOCUMENTAL.....	108
3.6. TECNICA DE RECOJO, PROCESAMIENTO Y REPRESENTACION DE DATOS:.....	108
CAPITULO IV.....	109
RESULTADOS	109
4.1. CONTRASTACIÓN Y PRUEBA DE HIPÓTESIS.....	148
4.2 DISCUSION DE RESULTADOS	149
4.3 APORTE CIENTÍFICO:	160
4.4 CONCLUSIONES:	162
4.5 SUGERENCIAS:.....	163
BIBLIOGRAFIA:.....	165
ANEXOS	168

DEDICATORIA

A Julio Shapiama Guerra

**Por ser la fortaleza que necesito para continuar cada día porque sé que
desde el cielo cuida cada uno de mis pasos**

A Lucila Niño Ventura

Por su apoyo y su amor incondicional

AGRADECIMIENTO

Mi más profundo agradecimiento:

A los docentes de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Hermilio Valdizan de Huánuco, por haber compartido conmigo sus amplios conocimientos, por haberme acogido en las aulas durante todo el pregrado y haber permitido mi desarrollo profesional.

A mi asesor, mi agradecimiento infinito por brindarme sus conocimientos, su tiempo y sobre todo su paciencia.

RESUMEN

Esta tesis tiene por objetivo general, demostrar que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores de la provincia de Huánuco erróneamente coinciden en afirmar que la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de los accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros es extracontractual.

El alto nivel de crecimiento de la población en el área periurbana, la proliferación de barrios periféricos y el incremento del parque automotor, están íntimamente relacionados con los accidentes de tránsito en la vía pública, dentro de nuestra vida de relación, que indudablemente genera responsabilidad penal y civil.

La responsabilidad civil contractual en el transporte de pasajeros, es la nacida de las obligaciones que contraen de una parte la empresa de transporte, y de la otra el usuario o pasajero que necesita el servicio. Existen en el transporte de pasajeros ciertas obligaciones por parte de la empresa de transporte que son importantes conocer cuando se es usuario del servicio, como es el de la obligación de trasladar el usuario del servicio al lugar de destino pactado por las partes. Esto porque el transporte de personas es una obligación de resultado, donde no cumplido el trayecto pactado a destino origina la responsabilidad civil contractual en virtud del contrato de transporte. Es ésta, la relación obligacional que no tienen en consideración los magistrados de los órganos jurisdiccionales de la provincia de Huánuco al resolver los procesos sobre indemnización por daños y

perjuicios derivados de los accidentes de tránsito cuando la víctima es pasajero, aplicando sin mayor análisis las normas de la responsabilidad civil extracontractual, tesis que no compartimos, razón por la cual postulamos que en estos caso debe aplicarse concurrentemente las normas de la responsabilidad civil contractual y extracontractual en cuanto sea favorable para la víctima. El 80% de abogados especialistas en materia civil concluyen que cuando se trata de daños causados como consecuencia de accidentes de tránsito de naturaleza contractual, ese mismo porcentaje considera que en estos casos deben resolverse aplicando las normas de responsabilidad contractual, además de opinar favorablemente por nuestra posición de aplicación de las normas de manera concurrentemente cuando sea favorable a la víctima. .

Palabras clave: Accidente de tránsito, Daño, Responsabilidad Civil contractual y extracontractual.

ABSTRACT

This thesis has the general objective of demonstrating that the Judges of Legal Peace, Civil and Superior Judges of the province of Huanuco mistakenly agree that the legal nature of damages caused by traffic accidents, when dealing with passengers, is non contractual.

The high level of population growth in the peri-urban area, the proliferation of peripheral neighborhoods and the increase in the automotive fleet are closely related to traffic accidents in the public highway, within our relationship life, which undoubtedly generates civil liability and penal.

The contractual civil responsibility in the transport of passengers, is the one born of the obligations contracted by one party the transport Company, and another the user or passenger who needs the service. There are certain obligations on the part of the transport Company that are important to know when it is used, such as the obligation to transfer the user of the service to the place of destination agreed by the parties. This is because the transport of people is an obligation of result where not fulfilled the agreed route to destination, originates contractual civil liability under the contract of transport. It is this, the obligation relationship that does not have to consider the magistrates of the jurisdictional organs of the province of Huanuco in resolving the proceedings on compensation for damages and losses derived from traffic accidents. Also when the victim is a passenger. Applying without further analysis the rules of civil liability tort, which we do not share, reason why we postulate that in these cases should be applied concurrently the rules

of contractual and extra-contractual civil liability as long as it is favorable on the victim, 80% of lawyers, specialists in civil matters conclude that when dealing with damages caused as a result of traffic accidents is of a contractual nature, The same percentage considers that in these cases they must be solved by applying the rules of contractual liability, in addition to opting for our position of applying the rules concurrently when it is favorable to the victim.

Key words: traffic Accident, Damage, Contractual and Extracontractual liability.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación titulado “La Responsabilidad Civil derivada de accidentes de tránsito: percepción de los Jueces competentes de la provincia de Huánuco, sobre su naturaleza jurídica año 2012-2016” que presento , contiene un breve análisis acerca de la responsabilidad civil por los daños causados como consecuencia de los accidentes de tránsito, básicamente sobre la percepción de los Jueces de los órganos jurisdiccionales competentes de la provincia de Huánuco así como la percepción y criterios sobre este particular de los abogados litigantes, especialistas en materia civil.

En su desarrollo podemos advertir que no obstante haberse desarrollado teóricamente abundantes temas sobre Teoría de la Responsabilidad Civil, en doctrina no existe un criterio uniforme acerca de su naturaleza jurídica acerca de los daños causados por accidentes de tránsito fundamentalmente cuando la víctima es pasajero, aspectos sobre el cual la autora de esta tesis deja plasmado sus criterios definidos a partir del análisis de las sentencias emitidas en procesos judiciales sobre el tema materia de estudio, de la opinión de los Magistrados y de los abogados especialistas en materia civil de nuestra región.

El trabajo comprende cinco capítulos determinados de la siguiente manera: Capítulo I, el problema de investigación, Capítulo II, Marco Teórico, Capítulo III, Metodología, Capítulo IV, Resultados y Capítulo V, Discusión de Resultados.

En el **capítulo I** de esta tesis abordamos el problema de investigación iniciando con una descripción empírica breve del problema, descripciones casuísticas tomadas de los expedientes considerados en la muestra de estudio, la formulación del problema, los objetivos generales y específicos, la hipótesis general de investigación, las variables; así como la justificación, importancia, viabilidad y limitaciones del estudio.

En el **capítulo II**, el Marco Teórico, partimos revisando los antecedentes de los trabajos de investigación efectuados en el pre grado y postgrado de las universidades de nuestra provincia (UNHEVAL, UDH, Alas Peruanas), habiendo advertido la existencia de trabajos de investigación que se relaciona con la Responsabilidad Civil Extracontractual en diferentes áreas del derecho

En las Bases Teóricas, estudiamos la Teoría General de la Responsabilidad Civil y los aspectos generales de la responsabilidad civil: Antecedentes, concepto, funciones, teorías causales, elementos, así como su clasificación.

También estudiamos La Responsabilidad Civil derivada de los accidentes de tránsito, resaltado el carácter de la víctima, es decir, si trata de pasajero o peatones; la responsabilidad civil por accidentes de tránsito y el código civil peruano. Asimismo abordamos acerca de la responsabilidad de las Personas Jurídicas: nociones generales, la persona jurídica en el derecho peruano, la responsabilidad de las personas jurídicas, resaltando

las principales teorías, responsabilidad civil de la persona jurídica en el transporte, finalmente las definiciones conceptuales.

En el **capítulo III**, consideramos el Marco Metodológico, diferenciando el significado de tipo y nivel de investigación, el diseño y esquema de Investigación, la población y muestra, las unidades de análisis, el ámbito geográfico temporal y la definición conceptual del instrumento de recolección de datos empleado en la investigación.

En el **capítulo IV y V**, consideramos la presentación tabular, presentación gráfica y la interpretación descriptiva de los resultados.

En el capítulo V, la discusión de resultados, en la que desarrollamos teóricamente el trabajo de campo la contratación de la hipótesis general en base a la prueba de hipótesis, las conclusiones en base la prueba de hipótesis, análisis de los expedientes y las encuestas, bibliografía, anexos.

CAPITULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1) DESCRIPCION EMPIRICA DEL PROBLEMA:

El hombre como ser social vive en estrecha relación con sus semejantes, constituyendo familias, colectivos humanos, sociedades, naciones organizadas jurídicamente; es decir, constituyendo los grandes Estados con las características que hoy conocemos; realizando una serie de actividades: económicas, sociales, culturales, políticas, etc., sean estas en forma individual o grupal,

Para el desarrollo de dichas actividades los hombres se sirven del desarrollo científico y tecnológico desarrollado en diversas esferas del conocimiento humano.

El desarrollo de los transportes ha permitido una mayor movilidad de las personas en el ámbito intraurbano e interurbano, por motivos labores, de viaje de fin de semana, vacaciones, etc., concentrados en hora picos o tiempos determinados. Esos frecuentes y abundantes desplazamientos incrementan el riesgo de accidentes generados por la utilización de los diversos medios de transporte.

El alto nivel de crecimiento de la población en el área periurbana, la proliferación de barrios periféricos y el incremento del parque automotor están íntimamente relacionados con los accidentes de tránsito en la vía pública, dentro de nuestra vida de relación. La ola constante de accidentes de tránsito con víctimas con daños personales y materiales, nos sugieren por

lo menos teóricamente una víctima, un autor y un conflicto de intereses que han sido solucionados por los órganos jurisdiccionales, conforme a su naturaleza (civil, laboral, penal.) y a la legislación de los Estados en cuyo escenario surgieron.

La sumas irrisorias del pago de la reparación civil en los procesos penales o simplemente el deseo de no participar en ellos, ha llevado a las víctimas a solicitar la indemnización por daños causado como consecuencia de accidentes de tránsito en procesos de naturaleza civil, con el propósito de percibir un monto mayor por concepto de indemnización

Con el propósito de describir y determinar el problema materia de investigación se realizado el trabajo preliminar de campo consistente en la revisión de dos expediente de naturaleza civil sobre indemnización por daños y perjuicios por accidente de tránsito, en la que un caso la víctima es un peatón y en otro caso donde la víctima es un pasajero las mismas que han sido resuelto bajo las mismas normas jurídicas, conforme paso a detallar:

1.- Expediente N° 02 del 2012. Proceso seguidos por Vidal Baylón Acosta sobre Pago de Indemnización de Daños y Perjuicios por Responsabilidad Extracontractual contra Miria Sonia Salazar Ruíz, Edwin Cruz Sánchez Huarauya y AFOCAT Regional Bella Durmiente, a efectos de que cumpla con pagarle la suma de veinte mil nuevos soles (Quince mil nuevos soles por concepto de daño a la persona y cinco mil nuevos soles por lucro cesante). En el presente caso, la víctima es un peatón (demandante), quien señala

que el día 30 de junio del 2012, siendo las 3.30 p.m. en circunstancias que conducía su bicicleta por la cuadra uno de prolongación Alameda de la República de esta ciudad, fue atropellado por el vehículo automóvil tico de placa de rodaje AM-4784, de propiedad de Miria Sonia Salazar Ruíz, conducido por el demandante Edwin Cruz Sánchez Huarauya vehículo que contaba con el SOAT de AFOCAT REGIONAL HUANUCO.

La sentencia se fundamenta jurídicamente en las normas de Responsabilidad Civil Extra-contractual, artículos 1970, 1972, 1981 y 1985 del Código Civil, así como el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

2.- Expediente N° 139-2012. Proceso seguido por Percy Saulo Rivera Mejía contra Eddison Campos Luna y Edsel Tommy Campos Luna conductor y propietario del vehículo de placa de rodaje N° AOD-578 sobre Indemnización de Pago de Daños y Perjuicios, a efectos de que cumplan con pagarle la suma de S/ 50,000.00 (Cincuenta mil y 00/100 nuevos soles), por los siguientes conceptos daños a la persona: S/ 30,000.00; Daño emergente: S/ 5,000.00 y Lucro cesante: S/. 15,000.00 más intereses legales, costas y costos. En el presente caso la víctima (demandante) es un pasajero, quién el 24 de abril del 2010 por motivos de trabajo viajó a la ciudad de Baños en la Empresa de Transportes Marañón y regresar el mismo día, para lo cual también compro el pasaje de retorno a la ciudad de Huánuco, ya en el retorno sufrió un accidente de tránsito (despiste del vehículo) sufriendo los daños demandados.

El Juzgado de Amarilis comprendió que se trata de Responsabilidad Civil Extracontractual, por lo que resolvió el caso aplicando el artículo 1969, 1970, 1985.

Como se puede advertir de los citados expediente, los Órganos Jurisdiccionales que conocieron el caso por su competencia, no diferenciaron ni deslindaron si las víctimas de los accidentes de tránsito fueron pasajeros o peatones que transitaban libremente por las vías de tránsito público, aplicando en todos los casos las normas de Responsabilidad Civil Extracontractual, específicamente el artículo 1970 del Código Civil que establece taxativamente: ***Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo***; y lo dispuesto por el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Si bien es cierto que un vehículo automotor es un bien riesgoso, tal como lo reconoce las ejecutorias supremas sobre el particular, expresando que: *“Debe tenerse presente que el vehículo como tal constituye un bien riesgoso o peligroso y su conducción una actividad que tiene las mismas características, lo que conlleva a la obligación de parte del conductor a reparar el daño causado”*. Asimismo el transporte es considerado como una actividad peligrosa: *“Por el solo hecho de haberse encontrado el vehículo automotor en movimiento o en su uso ordinario, constituye este un peligro potencial; es criterio aceptado y reconocido uniformemente tanto por la*

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

Considero que los criterios citados precedentemente son aplicables válidamente cuando el accidente se produce en agravio de peatones, empero no de pasajeros. No comparto el criterio asumido por los jueces de los órganos jurisdiccionales de Huánuco, cuando aplican la misma normatividad para resolver demandas de indemnización de daños y perjuicios derivados de los accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros y peatones, sobre todo en su naturaleza contractual o extracontractual, dado que los pasajeros con respecto a las empresas de transporte de pasajeros, taxis, colectivos, empresas interprovinciales, etc, tienen una relación contractual derivada de un contrato de transporte, mientras que con los peatones no los vincula ningún contrato, criterio que es

asumido por la demandante en el Expediente N° 764-2015, que se ventila por ante el Primer Juzgado Civil de Huánuco, cuando expresa “**Convengo con los doctrinarios estudiosos del derecho y la jurisprudencia que sostiene que los daños sufridos por los pasajeros por accidente de tránsito, es de naturaleza contractual, por cuanto el daño causado tiene un fuente en el incumplimiento de las obligaciones contenidas en el contrato de transportes...**” Consideramos que la diferenciación de los accidentes de tránsito respecto de peatones y pasajeros a nivel de la doctrina y la jurisprudencia internacional es de suma importancia, que deben ser verificados por los órganos Jurisdiccionales nacionales a efectos de determinarse los daños resarcibles, el nexo de causalidad, el plazo prescriptorio etc., lo que permitirá una solución más adecuada a derecho. Las situaciones expuestas nos motivan a realizar la presente investigación, para cuyo efecto delimitamos nuestro problema conforme se detalla a continuación

1.2) FORMULACION DEL PROBLEMA:

Para los efectos de la presente investigación nos planteamos los siguientes problemas:

1.2.1. PROBLEMA GENERAL:

¿Es correcta la aplicación de las normas de responsabilidad civil para resolver los procesos sobre indemnización por daños y perjuicios causados a los pasajeros y peatones, derivados de los accidentes de tránsito,

conforme lo hacen los Jueces de Paz Letrados, Civiles y Jueces Superiores de la Provincia de Huánuco?

1.2.2. PROBLEMAS ESPECIFICOS:

-Cuál es la percepción de los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores sobre la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros.

-Cuál es la percepción de los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores sobre la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros.

1.3. FORMULACION DE OBJETIVOS:

1.3.1. OBJETIVOS GENERALES:

a) Demostrar que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Superiores competentes, de la Provincia de Huánuco incurren en error cuando resuelven los procesos sobre indemnización por daños y perjuicios causados por accidentes de tránsito a pasajeros y peatones, aplicando las normas de responsabilidad extracontractual..

1.3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS:

a) Demostrar que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores erróneamente coinciden en afirmar que la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros, es extracontractual.

b) Demostrar que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores coinciden en afirmar que la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de accidentes de tránsito, cuando se trata de peatones es extracontractual.

1.4. HIPOTESIS Y VARIABLES:

1.4.1.- HIPÓTESIS GENERAL:

- Cuando los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Superiores Competente de la Provincia de Huánuco, aplican las normas de responsabilidad civil extracontractual a los procesos sobre indemnización de daños y perjuicios, derivados a los accidentes de tránsito, causados a los pasajeros y peatones sin diferenciar, tales condiciones, incurren en error de aplicación de la norma sustantiva, en el caso de pasajeros que no permite determinar correctamente los daños indemnizables, el plazo prescriptorio y la relación de causalidad..

1.4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICA:

1.4.2.1. –Si un prestador de servicios de transporte de pasajero causa daños a sus pasajeros como consecuencia de un accidente de tránsito que sufre, entonces, los daños derivados son de naturaleza contractual.

2.4.2.2.- Si un prestador de servicios de transporte de pasajero causa daños a un peatón como consecuencia de un accidente de tránsito, entonces, los daños derivados son de naturaleza extracontractual.

1.5 VARIABLES:

a) Independientes:

- aplicación de las normas de responsabilidad civil a los procesos sobre indemnización de daños y perjuicios, derivados a los accidentes de tránsito, causados a los pasajeros y peatones sin diferenciar, tales condiciones.

b) Dependientes:

- error de aplicación de las normas sustantivas en el caso de pasajeros
- Determinación de los daños indemnizables.
- Plazo Prescriptorio.
- Relación de causalidad.

1.6. JUSTIFICACION DEL PROBLEMA PARA EL DERECHO:

Que, conforme lo sostiene Juan Espinoza Espinoza, cuando aborda el tema de Responsabilidad Civil, el Código Civil vigente adopta un sistema binario: Tenemos Regulado la Responsabilidad Civil Contractual en el Libro VI; Las Obligaciones, Sección Segunda, Efectos de La Obligaciones, Título IX, Inejecución de Las Obligaciones y la Responsabilidad Extracontractual, en el Libro VII, Fuentes de Las Obligaciones, Sección Sexta¹.; en tal virtud, es necesario que los daños causados, deben ser resueltos atendiendo a su naturaleza, ,es decir, si los daños causados derivan de una relación

¹ESPINOZA ESPINOZA, Juan. "Derecho de la Responsabilidad Civil . Segunda Edic. Gaceta Jurídica. Lima 2002.

contractual, éstas deben ser resueltas aplicándose las normas de responsabilidad contractual, y en el caso que los daños derivaran de una responsabilidad extracontractual, éstas deben ser resueltas aplicándose las normas de la responsabilidad civil extracontractual, de aplicarse las normas sin hacerse dicha discriminación afectaría el sistema jurídico así como la seguridad jurídica.

En el caso concreto del problema materia de investigación al haberse advertido de la exploración de campo, que los jueces de Paz Letrado y Jueces Civiles de Huánuco, aplican las normas de responsabilidad extracontractual sin hacer la discriminación correspondiente, denota a todas luces que la presente investigación es necesaria. .

1.7.- IMPORTANCIA:

La importancia de la investigación, radica fundamentalmente, en que permitirá deslindar doctrinaria y normativamente la naturaleza jurídica de los daños causados a los pasajeros y peatones, derivados de los accidentes de tránsito, para aplicar el derecho positivo que corresponda, contribuyendo a superar el error en la aplicación de normas sustantivas al caso concreto y al mismo tiempo a la vigencia del Estado de Derecho.

1.8. VIABILIDAD:

El desarrollo del presente trabajo es bastante viable en razón de contar físicamente con los objetos materia de análisis; es decir, con los expedientes sobre indemnización de daños y perjuicios derivados de los accidentes de tránsito que obran por ante los Juzgados de Paz Letrado y

Juzgados Civiles de Huánuco, Además de existir bibliografía que abordan temas relacionados con la investigación propuesta.

1.9. LIMITACIONES:

Como limitaciones para el desarrollo de la presente investigación podremos señalar: falta de experiencia de la investigadora en realizar trabajos de investigación; falta de profesionales especialista en el tema dentro de nuestro medio, que puedan asesorar respecto al tema de investigación, falta de bibliotecas especializada, escasa bibliografía sobre el tema específico; falta de personal de apoyo, así como la falta de disponibilidad de tiempo oportuno por cuestiones de trabajo.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1. ANTECEDENTES:

De la revisión en las Bibliotecas de nuestra localidad (Bibliotecas de la UHEVAL, así como de la Universidad de Huánuco) de los trabajos de investigación efectuados en el pre grado y posgrado de ambas universidades no he encontrado trabajos de investigación sobre el tema propuesto ni que tengan relación directa con el mismo; sin embargo, existen trabajos de investigación que se relaciona con la Responsabilidad Civil Extracontractual en otras área del derecho como las que paso a detallar:
Titulo de tesis:

- 1.- “Daños y perjuicios causados por plazo prescriptorio en pensiones alimenticias devengadas en la sede del distrito judicial Huánuco- Pasco, 2000-2004”, realizado por la tesista: Ibáñez Zavala Nora Raquel.
- 2.- “Responsabilidad civil derivada del no reconocimiento del hijo extramatrimonial” realizado por el tesista: Echevarría Aguirre Dilmer Adilio.
- 3.- “Responsabilidad civil por omisión de reconocimiento voluntario de la paternidad extramatrimonial en la provincia de Huánuco 2014”, realizado por la tesista: Salazar Mendoza Silvia.
- 4.- “Responsabilidad extracontractual por ignorancia inexcusable de los jueces del distrito judicial de Coronel Portillo”, realizado por el tesista: Rojas Quintana William Roosevelt.

5.- “Responsabilidad civil por falta de reconocimiento del hijo en el Perú en el 2014”, realizado por la tesista: Huarcaya Rodríguez Susan Jaqueline.

6.- “La determinación del quantum indemnizatorio en la responsabilidad civil por accidentes de tránsito, 2002-2005”, realizado por la tesista Lara Espinoza Carito María, quien llegó a las siguientes conclusiones:

a) Que, en nuestro sistema jurídico no existe ninguna norma legal que determine criterios objetivos para determinar el quantum indemnizatorio en la responsabilidad extracontractual en accidentes de tránsito,

b) La judicatura se limita a cuantificar de manera discrecional y bajo criterios subjetivos irradiados por ejecutorias carentes de predictibilidad de tal manera que las sentencias emitidas por el órgano jurisdiccional resultan inadecuadas y no responden a la magnitud del derecho subjetivo visionado.

c) Las sentencias sobre responsabilidad civil por accidentes de tránsito emitidas bajo dichos criterios no traducen acertadamente las funciones de responsabilidad civil originando decisiones injustas en perjuicio de las víctimas. D) No existen verdaderos sistemas de responsabilidad civil por accidentes de tránsito ajustados a nuestra realidad de modo que la desincentivación como una forma de control social de los conductores orientados a la reducción del índice de accidentes no cumple ninguna función preventiva.

De otro lado de la Revisión Histórica de la Legislación Nacional, la doctrina Nacional e Internacional encontramos que existen trabajos

desarrollados con amplitud sobre Temas de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual en diferentes áreas del derecho, sin embargo ninguno trabajo específico como los planteados en el presente caso; no obstante ello, los trabajos sea como tratados o bibliografías específicas constituyen los fundamentos teóricos de la presente investigación.

Lo expresado precedentemente me lleva a concluir que el trabajo de investigación propuesto es inédito, que formará parte del debate teórico y en un futuro no muy lejano constituya tema eje para resolver en el campo jurisdiccional la incertidumbre descrita en el planteamiento del problema.

2.2. BASES TEORICAS

Para comprender mejor nuestro objeto de estudio tenemos que partir de las bases teóricas – científicas planteadas por la doctrina, el derecho positivo y la filosofía del derecho. Para ello postulamos el siguiente desarrollo teórico:

2.2.1.- LA RESPONSABILIDAD CIVIL

2.2.1.1.- ANTECEDENTES HISTORICOS.

La responsabilidad civil, como fenómeno jurídico, se remonta a las primeras manifestaciones de la actividad humana, con esta visión histórica, los estudios de la responsabilidad civil trazan su evolución partiendo del natural instinto de venganza de quien era víctima de un daño, siendo esta etapa la de la venganza privada, para luego, de ésta, pasar a la etapa de la

composición o del resarcimiento o de la reparación del daño, cuando en la organización social comienza a hacer su aparición el Estado.

La responsabilidad civil se comenzó a perfilar desde que la autoridad comenzó a calificar el hecho que causaba el daño para los fines de su resarcimiento o reparación, pero sin tratar de establecer si el *eventos damni* amenazaba o no el orden social, aunque siempre de alguna manera lo afectara.

En las Institutas de Gayo, las fuentes de las obligaciones se reducían a dos especies, o nacen de un contrato o nacen del delito; con Justiniano se amplió esta división a una cuadripartición, las obligaciones nacen de un contrato o de un cuasi contrato o de un delito o de un cuasi delito. Ahora bien esta clasificación de Gayo, había resultado insuficiente porque marginaba una serie de hechos generadores de obligaciones que no encajaban en la categoría de los contratos ni en el de los delitos. En el ámbito de las “*variae causarum figuris*” insertaron todos aquellos hechos ilícitos que por vía pretoriana habían sido sancionados con una *actio* que obligaba a su autor a pagar una pena pecuniaria.²

Sin embargo, FERNANDO DE TRAZEGNIES, citado por ESTRELLA CAMA Yrma Flor³. Señala que el Derecho Romano no conoció propiamente una teoría de responsabilidad extracontractual. Es recién a fines de la

²TOPASIO FERRETTI, Aldo, Derecho Romano Patrimonial, Universidad Nacional Autónoma de México, Primera Edición 1992, págs. 130.

³ESTRELLA CAMA Yrma Flor. El Nexos Causal en los Procesos por Responsabilidad Civil Extracontractual”. Tesis para optar grado de magister UNMS; Lima 2009.

república que juristas como QUINTUS MUCIUS SCAEVOLA iniciaron un cierto desarrollo a lo que hoy llamamos culpa aquiliana. Por su parte REGLERO CAMPOS confirma la perspectiva histórica señalando que la importancia de la Lex Aquiliae reside en el hecho que derogó todas las leyes anteriores sobre “*damn i iniuriae*” introduciendo por vez primera la posibilidad de sustituir la pena de daños por su reparación y de allí su evolución de ser bien conocida.

Continuando con los MAZEAUD mencionado por De Trazegnies⁴ nos dice que es el jurista francés DOMAT enuncia por primera vez el principio general de responsabilidad, “aquel que causa un daño está obligado a repararlo”; no formulado como tal en la *actio Lex Aquiliae*, colocando la noción de culpa como centro de su teoría de la responsabilidad extracontractual.

Berman citado por De Trazegnies, opina que en el derecho romano los conceptos, no eran tratados como ideas que subyacen a las reglas y determinan su aplicabilidad. No eran considerados filosóficamente. Los conceptos del derecho romano, con sus numerosas reglas jurídicas, estaban vinculados a situaciones específicas⁵.

En la edad media a partir del derecho canónico comienza a esbozarse una concepción más moralista de la responsabilidad, que se modela sobre la idea del pecado. Durante este periodo se admite que con mayor intensidad

⁴ DE TRAZEGNIES, Fernando, “La responsabilidad extracontractual” tomo I, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo editorial 1990.

⁵ DE TRAZEGNIES, Fernando, Op. Cit.

la apreciación de la culpa subjetiva como causal de responsabilidad de la gente; vale decir la falta de culpa como defensa válida.

Los alemanes de la Escuela Clásica, o sea DOMAT precisan, lo importante es que existe acuerdo en los autores en señalar al siglo XVII como la época en que la responsabilidad extracontractual adquiere personalidad propia, y la adquiere dentro del cuadro del individualismo liberal⁶

ENCARNA ROCA, señala que en efecto parecidos planteamientos se deducen de POTHIER (siglo XVIII), quien volvió a la antigua clasificación romana entre delitos y cuasi delitos como fuentes de las obligaciones considerando que el cuasi delito era el hecho por el que una persona, sin intención directa de delinquir, causaba daño a otra con imprudencia no excusable, de ahí derivará POTHIER los caracteres del acto ilícito que han de dar lugar a la responsabilidad, el elemento subjetivo (dolo o culpa), el daño como elemento objetivo, la intención que implica la imputabilidad y el nexo causal entre la conducta y el daño causado.⁷

La responsabilidad extracontractual moderna es un mecanismo que persigue ante todo reparar económicamente un daño. El derecho quiere que los aspectos materiales de este daño le sean aliviados mediante el traslado de su carga económica al causante o a los causantes del daño.

⁶DE TRAZEGNIES, Fernando, Op. Cit.

⁷ENCARNA ROCA "Derecho de Daños" Editorial Tirand Lo Blanch 2000. 3era. Edición Valencia España.

Lo que nos quieren decir los autores, es que la responsabilidad extracontractual y la forma de responsabilidad civil en general, tal como la conocemos hoy en día es una solución nueva para un problema viejo⁸.

En el Perú, Manuel Augusto Olaechea, decía que el problema de la responsabilidad no puede ser una simple cuestión de conciencia, sino también de orden económico, siendo regulada la responsabilidad civil en el Código de 1936 y 1984.⁹

2.2.2.- CONCEPTO Y DEFINICION

2.2.2.1 CONCEPTO:

Muchos tratadistas, al analizar el tema de la responsabilidad, comienzan sus estudios definiendo o expresando lo que se entiende por la noción de responsabilidad civil, y la mayoría de ellos concuerda en señalar que **La responsabilidad civil** consiste en la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, (normalmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios). La responsabilidad civil está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados en la vida de relación a los particulares, bien se trate de daños producidos como consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, principalmente contractual, o bien se trate de daños que sean resultado de una conducta sin que exista entre los sujetos ningún vínculo de orden obligacional. Cuando el daño es

⁸ESTRELLA CAMA Yrma Flor. Op. Cit.

⁹ DE TRAZEGNIES, Fernando, Op. Cit.

consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, se habla en términos doctrinarios de responsabilidad civil contractual. Por el contrario cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño al otro nos encontramos en el ámbito de la denominada responsabilidad civil extracontractual.¹⁰

El concepto de responsabilidad, según Rafael De Pina, “en su acepción jurídica, significa tanto como obligación que una persona tiene con respecto a otra de reparar los daños y resarcir los perjuicios que haya ocasionado como consecuencia de un acto propio o ajeno, o por el efecto de las cosas u objetos inanimados o de los animales”¹¹.

El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo. La responsabilidad civil puede ser contractual o extracontractual. Cuando la norma jurídica violada es una ley (en sentido amplio), hablamos de responsabilidad extracontractual, la cual, a su vez, puede ser delictual o penal (si el daño causado fue debido a una acción tipificada como delito), o cuasi-delictual o no dolosa (si el perjuicio se originó en una falta involuntaria).

¹⁰TABOADA CORDOVA, Lizardo, Elementos de la Responsabilidad Civil, Editora y distribuidora Grjley. Peru. 2008.

¹¹DE PINA, Rafael, Derecho Civil Mexicano, México, Editorial Porrúa. 8va. Edición 1993, Vol. III. P.232. Citado por: VALLE PIEDRA, Julieta. La responsabilidad civil por productos en México, Canadá y Estados Unidos. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Serie DOCTRINA JURÍDICA, Núm. 48. Universidad Nacional Autónoma de México, 2001.

Según Bustamante Alsina la Responsabilidad Civil, es definida como “el conjunto de las consecuencias jurídicas a las que los particulares se someten por el hecho de haber asumido una situación jurídica pasiva sea de forma voluntaria o por efectos de la ley”¹²

2.3.- FUNCIONES:

La función primaria de todo sistema de responsabilidad civil es de naturaleza reparatoria o compensatoria, proporcionar a quien sufre un daño injusto los medios jurídicos necesarios para obtener una reparación o una compensación¹³

De acuerdo a la teoría contemporánea de la Responsabilidad Civil esta cumple un conjunto de funciones que son agrupadas teniendo en cuenta dos perspectivas: una perspectiva diática y una perspectiva sistémica.

“La función sistémica, es aquella que reconoce a la responsabilidad civil como un fenómeno que no solo interesa a la víctima que persigue ser satisfecha, sino también, a la sociedad en su conjunto”, mientras que, desde el punto de vista diático “la teoría clásica al referirse a la Responsabilidad Civil, establece que esta debe ser enfocada desde la óptica del sujeto responsable del daño lo que la lleva a postular una función reparatoria del daño, limitada por la conducta de este sujeto”¹⁴

¹²Beltrán Pacheco Jorge, Responsabilidad Civil, Academia Nacional de la Magistratura.

¹³ REGLERO CAMPOS, Fernando L, Tratado de Responsabilidad Civil, tomo I, Editorial Aranzadi S.A.2003, España.

¹⁴BELTRAN PACHECO Jorge, Responsabilidad Civil, Academia Nacional de la Magistratura.

A continuación, pasaremos a detallar las diversas funciones de la Responsabilidad civil:

FUNCION DEMARCATORIA:

Permite dar a conocer a las personas cuales son los límites de sus derechos respecto de los derechos de los demás. Para Suzanne Carval, citado por López Herrera¹⁵, la función demarcatoria -que ella denomina *normativa*-, sería la función originaria de la responsabilidad civil porque precisamente es la que permite la elaboración de reglas de conducta sin las cuales la vida en sociedad sería imposible; en consecuencia estimamos que esta función cumple un deber general, es decir como regla general del Derecho busca encausar o delimitar las conductas de los hombres con la finalidad que estas no causen daño a otras.

FUNCIÓN COMPENSATORIA.-

También llamada resarcitoria. La función resarcitorio o reparadora es para algunos autores la única función de la Responsabilidad civil que busca restituir íntegramente el daño generado.

Tradicionalmente esta función tiene dos alcances: compensar o resarcir para algunos e indemnizar con el resarcimiento para otros. En tal sentido resulta importante. En nuestro medio se ha definido estas categorías de la siguiente manera:

¹⁵LOPEZ HERRERA, Edgardo. “Introducción a la responsabilidad civil”. Edición digital, p. 23

Resarcir, según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española¹⁶, es “Indemnizar, compensar, reparar un daño, perjuicio o agravio”; mientras que **indemnizar**, para el mismo diccionario, es “resarcir de un daño o perjuicio”¹⁷

Nótese que desde una conceptualización general estaríamos ante términos similares, empero jurídicamente – y propiamente en el campo de la responsabilidad civil- indemnización y resarcimiento vendrían a ser conceptos totalmente distintos.

En efecto, *indemnizar* constituye un remedio jurídico ante un perjuicio que debe soportar una persona, debido a una expresa autorización legal, que incluso impone a una persona soportar una conducta dañosa. Se identifica generalmente con la afectación a intereses patrimoniales y no a daños¹⁸.

En efecto un supuesto de indemnización proviene regularmente de una autorización legal, en donde a pesar de no concurrir los supuestos para que opere la responsabilidad civil (Evento dañoso, antijurídica, daño, causalidad y criterio de imputación), por mandato expreso de la Ley, quien padece algún perjuicio, le asiste recibir una retribución generalmente económica – a título de indemnización- que no constituye estrictamente un resarcimiento u reparación integral del daño sufrido, sino, una suma económica – por equidad – que permita en cierto grado paliar de alguna

¹⁶DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. 22 Ed. Madrid 2001 – T-9 p. 1326

¹⁷CHANG HERNANDEZ, Guillermo Andrés. “Las funciones de la Responsabilidad Civil: Delimitación de la Función de Responsabilidad Civil Extracontractual en el Código Civil Peruano. En <http://elderechoenlaactualidad.blogspot.pe/2010/>

¹⁸ CHANG HERNANDEZ, Guillermo Andrés. Op, Cit.

forma el daño generado. Ahora, es estos casos, la razón de ser que solo se busque aminorar o hacer menos gravoso el daño, se sustenta en que tal situación proviene de una autorización legal e incluso de actos o conductas realizadas en pro del interés general y por ello – en algunos casos- queda autorizado causar un perjuicio a otro y de igual forma ese otro tiene la obligación de soportar el perjuicio, empero a pesar de ello no puede dejarse de mitigar dicho perjuicio, esto por razones de justicia y equidad.

Resarcimiento por su parte si es propio de la responsabilidad civil y como tal para su procedencia se exige la concurrencia de sus elementos constitutivos, cuyo concepto si abarca la restitución integra del daño producido, esto es comprende la reparación integra del daño y no solo por razones de equidad sino en busca de la restitución o reparación integra del daño

Ambos términos o conceptos son distintos no solo por sus alcances sino – fundamentalmente- por su estructura, en la indemnización, por ejemplo, no se presenta la antijurídica del daño o la conducta contraria a derecho, mientras que en el resarcimientos– al ser un supuesto de Responsabilidad civil – si debe concurrir – necesariamente- la antijurídica como conducta reprochable como supuesto de su procedencia.

FUNCIÓN DISTRIBUTIVA.-

La función distributiva - expresa López Herrera¹⁹- tiene lugar cuando la sociedad toma la decisión, mediante el establecimiento de una regla de responsabilidad objetiva, de permitir ciertas actividades lícitas, pero riesgosas o peligrosas y lesivas sin que deba demostrarse en todos los casos la existencia de culpa.

En nuestro país vemos un esbozo de este fin, cuando se instauro en año 2002, la obligatoriedad del Seguro de Accidentes de tránsito – SOAT, a través de la Ley 27181 (Ley General de Transporte y Transito Terrestres) para todas aquellos propietarios de vehículos automotores.

FUNCIÓN PREVENTIVA.

La función preventiva de la responsabilidad civil, ha sido puesta de relieve sobre todo por los autores que se han ocupado del análisis económico del derecho. El origen y el desarrollo de esta corriente metodológica se remontan a los años 60 en los Estados Unidos. Sostiene que la finalidad que debe perseguirse con un sistema de responsabilidad civil, es la de limitar en lo posible el llamado, “coste de los accidentes” al objeto de alcanzar la máxima eficiencia económica.²⁰

Según Fernando Reglero Campos²¹ los postulados fundamentales serían los siguientes:

¹⁹LOPEZ HERRERA, Edgardo. Óp. Cit.

²⁰ REGLERO CAMPOS, Fernando L, Óp. Cit.

²¹ REGLERO CAMPOS, Fernando L, “Lecciones de responsabilidad civil” Aranzadi S.A. España 2002.

1. La responsabilidad civil debe cumplir también una función preventiva de carácter primario, esto es la destinada a la reducción del número de accidentes mediante medidas de prevención.
2. Las medidas de prevención que deben adoptarse en una actividad dada alcanzan el coste óptimo cuando su coste sumado al de los daños resultantes con posterioridad a la adopción de tales medidas sea el mínimo posible. En este sentido, la diligencia exigible está constituida por la adopción de todas las medidas de seguridad cuyo coste sea inferior al del daño en sí, multiplicado por la probabilidad de que se produzca.
3. Como consecuencia del principio anterior, resulta el siguiente: en la producción contra un daño solo debe gastarse una unidad complementaria de recursos cuando su coste sea inferior al del daño evitado.

FUNCIÓN ADMONITORIA.

El que amonesta o aconseja; Esta función de la responsabilidad civil normalmente no aparece en los tratados de la materia. Sí aparece mencionada por algunos autores del *commonlaw*, si bien duda que esta función sea importante en el derecho de daños, admite que en algunos casos se da el efecto admonitorio de la responsabilidad civil, como sería por ejemplo el caso de mala praxis profesional, o daños por difamación, sobre todo agregamos, si se ordena la publicación de la sentencia.²²

²² CHANG HERNANDEZ, Guillermo Andrés. Óp. Cit.

FUNCIÓN SANCIONATORIA.-

Es aquella que no solo busca el resarcimiento o reparación del daño sino que además sancionar al autor de la conducta por la realización del ilícito. Esta función es propia de los sistemas anglosajones y con mayores brillos en los Estados Unidos, como se dio en el sonado caso Mc Donald. Esta función prepondera el grado de intencionalidad del causante del daño, los daños que genera así como el impacto que dicha conducta y el daño mismo podría generar en la sociedad; en tal sentido en caso de existir dolo, un daño significado y dicha conducta fuese impactante para la sociedad, el monto resarcitorio contendría, además del monto resarcitorio una suma adicional a especie de sanción por dicha conducta.²³

|Según Juan Espinoza Espinoza, un sector de la doctrina italiana, ah sistematizado las nuevas y antiguas funciones de la responsabilidad Civil bajo dos enfoques:

A) Microsistemático, Que permite verificar el modo de actualización de los distintos elementos de la figura, en relación con las específicas categorías de hechos ilícitos.

B) Macrosistemático, que permite identificar la función de la responsabilidad civil en el modelo económico que se tome como referencia.

Desde su punto de vista, las funciones de responsabilidad civil, tienen que ser vistas a partir de sus protagonistas:

²³ CHANG HERNANDEZ, Guillermo Andrés. Óp. Cit.

- a) con respecto a la víctima es satisfactiva.
- b) Con respecto al agresor es sancionadora.
- c) Con respecto a la sociedad es disuasiva o incentivadora de actividades.
- d) Común respecto a las tres anteriores es la función distributiva de los costos de los daños ocasionados²⁴

2.4. TEORIAS CAUSALES:

a.- Conditio sine qua non o teoría de la equivalencia

Esta teoría sostiene que la causa de un determinado suceso es la suma de las condiciones necesarias para producirlo; estas condiciones son todas equivalentes, desde que faltando cualquiera el curso no se habría producido. Todas las condiciones positivas y negativas concurrirían necesariamente a producir el resultado de manera tal que, suprimida una sola de ellas, el resultado no se daba.²⁵

La Teoría de la Equivalencia de las Condiciones establece que todo resultado o efecto es consecuencia de una multitud de condiciones, siendo todas igualmente necesarias y por tanto equivalentes.

Causa de un resultado, es la suma de todas las condiciones o fuerzas que contribuyen a su producción y atribuir a continuación el carácter de causa a cada una de las condiciones.²⁶

²⁴ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Óp. Cit.

²⁵BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. Teoría General de la Responsabilidad Civil. 9ª Ed., 1997..

²⁶ESTRELLA CAMA Yrma Flor. Op. Cit.

b.- Teoría de la causa próxima

La Teoría de la Causa Próxima: se considera a aquella que temporalmente se haya más próxima al resultado, por haberse "asociado última" a las restantes; condenan a resarcir las consecuencias que se manifiestan inmediatamente en el momento del hecho dañoso. La idea básica fue formulada por Francis Bacon, en un pasaje que siempre se recuerda: "Sería para el derecho una tarea infinita juzgar las causas de las causas y las acciones de unas sobre las otras"; ello conduce a mantener la responsabilidad si el hecho considerado es la causa próxima y a descartar los que son remotos.

Bacon citado por Espinoza Espinoza²⁷, al referirse a ésta teoría solo considera aquella causa entre las diversas que establece la condición necesaria para dar un resultado que se halla temporalmente más próxima a este; las otras son simplemente condiciones...y por ello se contenta con la causa inmediata y juega las acciones por esta última sin remontar a un grado más lejano.

Juan Espinoza Espinoza, considera dos aspectos de la causalidad:

- La causalidad de hecho que vincula el supuesto ilícito al daño ocasionado, como elemento constitutivo de la responsabilidad civil.
- La causalidad jurídica que corresponde a la determinación del quantum resarcitorio donde se establece los montos por los daños ocasionados.

²⁷ ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Óp. Cit.

De manera que, la causa sería el antecedente a favor temporalmente inmediato de un resultado. Los demás hechos que influyen más lejanamente en la producción de ese resultado, son sus “condiciones” no su causa. De tal suerte, que, sólo la causa más próxima es relevante y excluye de por sí a las más remotas por el sólo hecho de haberse asociado la última a la cadena de condiciones. Para ésta Teoría de la Causa Próxima, de todos los antecedentes causales, será causa jurídicamente relevante el hecho que haya tenido una eficacia decisiva o preponderante en la producción del daño. El daño directo viene a ser el que se produce como consecuencia necesaria del acto del agente. La simpleza de su análisis le ha merecido pocos adeptos; se basa en la idea según la cual el factor que provoca directamente un daño, lleva en sí toda la virtualidad nociva suficiente, lo que permite prescindir de otras averiguaciones; lo cual no necesariamente es así, si consideramos que tal nocividad puede residir en otro factor que le precede, o se presenten dichos factores en forma confusa o simultánea.

Se afirma que no siempre la última condición es la verdadera causante del daño, pues la última circunstancia actuante puede presentarse de manera simultánea o en forma compleja.

C. Teoría de la causa adecuada

Para la Teoría de la Causalidad Adecuada, causa es aquélla que generalmente es adecuada para producir un resultado. Para Espinoza Espinoza “Es aquélla que considera como causa de un evento, aquella conducta que en un análisis ex ante, resulta la causa adecuada para

determinar el efecto, de manera que la relevancia jurídica de la condición está en función del incremento, producida por ésta, de la objetiva posibilidad de un evento del tipo de aquél efectivamente verificado”²⁸. De acuerdo a lo indicado, habrá causalidad adecuada cuando entre un acto o actividad y un daño, concluimos que su recurrencia de ese acto o actividad incrementará las posibilidades de que el daño también ocurra.

Bustamante Alsina citado por Espinoza Espinoza, sostiene “para establecer cuál es la causa de un daño conforme a esta teoría es necesario formular un juicio de probabilidad, o sea considerar si tal acción u omisión del presunto responsable era idónea para producir regular o normalmente un resultado; y ese juicio de probabilidad no puede hacerse sino en función de lo que un hombre de mentalidad normal, juzgada ella en abstracto, hubiese podido prever como resultado de su acto”²⁹

En la actualidad predomina en la doctrina el criterio de la causalidad adecuada, ya que para los fines de imputación de responsabilidad sólo es relevante lo que aparece como normalmente regular en el curso habitual de los acontecimientos.

d. Causalidad probabilística

Espinoza Espinoza, señala que “El fundamento de la causalidad probabilística reside en desplazar la carga probatoria del nexo causal al

²⁸ ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Óp. Cit.

²⁹ ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Óp. Cit.

demandado como agente dañante, frente a casos excepcionales en los cuales la víctima se encuentra en imposibilidad de probar el nexo causal”.

La determinación del quantum resarcitorio se puede dar de manera solidaria, si es que no hay un criterio para delimitar la responsabilidad de cada uno, individualmente considerada. Se puede dar el caso, que la víctima no pueda probar la relación de causalidad entre la acción del demandado y el daño resultante, ni siquiera recurriendo al principio de “causa adecuada”; ¿debemos condicionarlo, en tal sentido a la probabilidad? Al respecto, ROMEO CASABONA ha señalado que la comprobación de causalidad entre el resultado dañoso y la conducta negligente es especialmente compleja cuando se trata de sectores de actividad estrechamente vinculados con el desarrollo científico o tecnológico: “...pues en ocasiones se desconoce cómo se desenvuelven con exactitud los procesos causales de las aplicaciones científicas y tecnológicas”.

Sobre este particular RICARDO DE ÁNGEL YÁGÜEZ precisa “... una tendencia considerable a afirmar que cuando sea imposible esperar certeza o exactitud en materia de relación de causalidad, el juez puede contentarse con la probabilidad de su existencia³⁰”.

La convicción de que la víctima deba probar con toda certeza, de que, si el autor del daño hubiese actuado de una determinada manera (distinta de aquella en que lo hizo) no se habría ocasionado el resultado dañoso, ello implica un entendimiento riguroso e inflexible de la relación de causalidad;

³⁰DE ANGEL YAGUEZ, Ricardo “Tratado de Responsabilidad Civil”. Editorial Civitas. Madrid.2003

concepción que ya no responde a las nuevas tendencias jurisprudenciales ya arraigadas en muchos países, según las cuales cabe resolver en contra del demandado, probando la relación de causalidad si los elementos de juicio permiten establecer un grado suficiente de probabilidad.

Espinoza Espinoza señala que la jurisprudencia mayoritaria considera a la causa como un concepto funcional que desplaza la carga probatoria del nexo causal al demandado como agente donante, frente a casos excepcionales en los cuales la víctima se encuentra imposibilitada de probar el nexo causal, “debe haber una vinculación funcional o instrumental, entre el desarrollo del encargo”

En la doctrina es concebible hablar de presunción de causalidad, es decir, en aquellas hipótesis en que desconociéndose la causa exacta del daño, exista una razonable probabilidad de que provenga de la conducta o actividad del demandado. Se trataría siempre, de una presunción iuris tantum, en cuanto aquél puede acreditar que existió otra causa determinante que le era totalmente ajena, o que no le era objetivamente imputable. Se debe resaltar, también, la corriente jurisprudencial italiana, por la cual, el criterio de certeza de los efectos de la conducta puede ser sustituido por el de la probabilidad, aunque limitada, de tales efectos y de la idoneidad de la conducta para producirlos.

e. Teoría de la condición preponderante

Esta teoría sostiene que la causa sería la condición última que dentro de las equivalentes positivas y negativas tenga una mayor posibilidad de

arribar al resultado. Fue expuesta por BINDING Y OERTMAN. De acuerdo a dichos autores alemanes, la causa resulta ser aquella condición que rompe el equilibrio entre los factores favorables y contrarios a la producción del daño, influyendo decisivamente en el resultado. Es ciertamente una condición sine qua non, pero no cualquiera, sino la que entre todas las que concurren, la que ha influido en la dirección del resultado operado ” BOFFI BOGGERO, analiza críticamente esta teoría señalando que examina más el problema de la autoría que el de la causación, puesto que al otorgar al hombre la posibilidad de causar la mutación del resultado mediante su obrar en dirección hacía un fin, y así querer el todo del tipo delictivo, se nos aparece más la idea de “autor” que la de relación causal.

f. Teoría de la causa eficiente

Parte de la base de que no todas las condiciones tienen la misma eficiencia en la producción del resultado. De esta forma, se trata de salvar ciertas dificultades, sosteniéndose que debe considerarse causa a aquella de mayor eficiencia en la producción del daño; pues ellas no son equivalentes, ya que algunas resultan más eficaces que otras.

Desde un punto de vista cuantitativo, es eficiente la condición que ha contribuido en mayor medida a la producción del resultado, vale decir la más eficaz o activa. Según LLAMBÍAS, no basta comprobar que un hecho ha sido antecedente de otro para que sea su causa eficiente: para ello es necesario que tenga, por sí, la virtualidad de producir semejante resultado"; y por ello, debe sujetarse a la rectificación que le impone el legislador, orientado por el

prisma de la justicia. Desde un punto de vista cualitativo, causa sería aquel antecedente en que desde el principio está virtualmente contenido el efecto, por su mayor eficacia interna en el proceso causal.

Se critica a esta teoría la imposibilidad de establecer mayor eficiencia de una condición sobre otra. Similarmente, BORDA, considera que no se gana mucho con esta teoría, porque no hace sino trasladar la dificultad: ¿En base a qué criterio se distinguirá entre las distintas causas y se decidirá que una es más eficiente que la otra? Y otros aprecian la eficiencia de la causa con un criterio cualitativo y elevan a la categoría de causa a la condición de mayor eficacia interna en el proceso causal.

Esta teoría ha sido recogida por parte de la Jurisprudencia Española. Puntualiza la necesidad de una cumplida acreditación del nexo causal, dice “el cómo y el por qué se produjo el accidente”, constituyen elementos indispensables en el examen de la causa eficiente del evento dañoso.

2.5.- ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD:

a) Antijuricidad:

La antijuricidad, o una conducta antijurídica, es cuando contraviene una norma prohibitiva, y cuando la conducta viola el sistema jurídico en su totalidad, en el sentido de afectar los valores o principios sobre los cuales ha sido construido el sistema jurídico.

Esto ha llevado a la doctrina a señalar que en el ámbito de la responsabilidad civil no rige el criterio de la tipicidad en materia de conductas

que pueden causar daños y dar lugar a la obligación legal de indemnizar, sino que dichas conductas pueden ser típicas, en cuanto previstas en abstracto en supuestos de hecho normativos y atípicas en cuanto, a pesar de no estar reguladas en esquemas legales, la realización de las mismas viole o contravenga el ordenamiento jurídico.

Sin embargo, este concepto de la antijuricidad en el sentido amplio, no se acepta sino el ámbito de la responsabilidad extracontractual, por cuanto en el lado contractual se acepta que la antijuricidad es siempre exclusivamente típica y no atípica, pues ella resulta del incumplimiento total de una obligación cumplimiento parcial cumplimiento defectuoso, o cumplimiento tardío o moroso. Esto significa en consecuencia, que en la responsabilidad contractual las conductas que pueden dar lugar a la obligación legal de indemnizar son siempre conductas tipificadas legalmente.

La antijuricidad típica contractual se encuentra expresamente prevista en el artículo 1321' del Código Civil, mientras que la antijuricidad típica y atípica, es decir, antijuricidad en sentido amplio y material (no formal), fluye de los artículos 1969" y 1970" del mismo Código Civil, pues en ambos se hace referencia únicamente a la producción de un daño. Sin especificar el origen del mismo o la conducta que lo hubiera podido ocasionar o causar; entendiéndose que cualquier conducta, con tal que cause un daño, siempre que sea antijurídica, da lugar a la obligación legal del pago de una indemnización.

Esto es evidente, por cuanto si se presenta en : el ámbito contractual (al estar tipificadas y determinadas las conductas ilícitas o antijurídicas), la obligación de indemnizar nacerá siempre que se cause un daño al acreedor como consecuencia de haber incumplido absoluta o relativamente una obligación el ámbito extracontractual (al no estar predeterminadas dichas conductas), debe entenderse que cualquier conducta será susceptible de dar lugar a una responsabilidad civil, en la medida que se trate de una conducta antijurídica en sentido amplio .

Según Mosset Iturraspe³¹, la antijuricidad tiene las siguientes especies:

- A) Antijuricidad formal: considera que un daño es injusto cuando es producto de la violación de una norma jurídica imperativa o prohibitiva.
- B) Antijuricidad material: se llega a este estadio, cuando se comprende que el derecho no se agota en la legalidad. Cuando se integra al ordenamiento jurídico o plexo normativo, dando cabida a las otras fuentes del derecho, a las buenas costumbres, la moral social, y los principios generales del derecho.
- C) Antijuricidad subjetiva: Se encuentra en la culpa. Las culpas o los errores de conducta no aparecen, claro está tipificados, son los jueces los encargados de juzgar de acuerdo con modelos de conducta por ellos construidos.

³¹ MOSSET ITURRASPE, Jorge, óp. Cit.

D) Antijuricidad objetiva: La antijuricidad no mira a la gente sino a la víctima; de allí que haya daño injusto aun cuando medie involuntariedad en el obrar o bien falte la culpabilidad.

b) Daño Causado:

En sentido amplio, se entiende por daño la lesión a todo derecho subjetivo en el sentido de interés jurídicamente protegido del individuo en su vida de relación, que en cuanto protegido por el ordenamiento jurídico, se convierte justamente en derecho subjetivo, esto es un derecho en el sentido formal y técnico de la expresión ³²

En este sentido, podemos concluir que ante la ausencia de daño no hay nada que reparar o indemnizar y por ende no hay ningún problema de responsabilidad civil.

Delimitado en términos amplios el concepto del daño y habiendo precisado el aspecto social de los derechos subjetivos, puede definirse el daño en los siguiente términos: Daño es todo menoscabo a los intereses de los individuos en su vida de relación social que el derecho ha considerado merecedores de la tutela legal.

En la doctrina existe unanimidad que el daño puede ser de dos clases:

a) Daño patrimonial: Es aquel que recae sobre el patrimonio sea directamente en las cosas o bienes que lo componen sean indirectamente como consecuencia o reflejo de un daño causado a la

³² TABOADA CORDOVA, Lizardo, Elementos de la Responsabilidad Civil, Editora y distribuidora Grjley. Perú. 2008.

persona misma en sus derechos o facultades³³ Esta a su vez comprende: i) Daño emergente.- Pérdida patrimonial efectivamente sufrida ii) Lucro cesante.- Ganancia frustrada o dejada de percibir,

b) Daño extrapatrimonial: Son las lesiones a los daños de dicha naturaleza, como en el caso específico de los sentimientos considerados socialmente dignos o legítimos y por ende merecedores de la tutela legal, cuya lesión origina un supuesto de daño moral, del mismo modo, las lesiones a la integridad física de la persona, a su integridad psicológica y a sus proyectos de vida³⁴.

El daño en cualquiera de sus acepciones constituye elemento de la responsabilidad civil contractual o extracontractual.

LA DOBLE ACEPCION DEL DAÑO:

Del daño puede hablarse en dos sentidos diferentes: a) en uno amplio , se identifica simplemente con la lesión de un derecho o de un bien jurídico cualquiera y es claro que con esta acepción todo acto ilícito por definición , debe producirlo: la acción u omisión ilícitas extrañan siempre una invasión en la esfera jurídica de otra persona y en ese sentido general puede decirse que esta persona sufre un daño, aunque el hecho no haya lesionado sus valores económicos ni afectado su honor o sus afecciones íntimas tuteladas por la ley, b) Pero el código da al daño, relativamente a la responsabilidad civil, una significación mas precisa y limitada: significa el

³³ ORGAZ Alfredo “el daño resarcible” Modulo III_ Derecho Civil, material de estudio. Academia de la Magistratura, Lima 2003.

³⁴ TABOADA CORDOVA, Lizardo, óp. Cit.

menoscabo de valores económicos o patrimoniales, en ciertas condiciones (daño material, art.1068), o bien, en hipótesis particulares, la lesión al honor o a las afecciones legítimas (daño moral, art. 1078).³⁵

c) Relación o nexo de causalidad:

Es la relación o vínculo que debe existir entre el hecho y el correspondiente daño, si no hay nexo de causalidad no surge la responsabilidad civil, porque el daño no puede imputarse a que ejecuto el hecho.³⁶

Para los partidarios de la teoría subjetivista que consagra la culpa como elemento determinante de la responsabilidad, el nexo de causalidad debe darse entre la culpa y el daño. Para los partidarios de las teorías objetivas, o de las de riesgo, el nexo de causalidad debe darse entre el hecho y el daño.³⁷

El nexo de causalidad cumple diversas funciones: No solo sirve para reconstruir los eventos y la coligación entre el daño y responsabilidad, sino también para seleccionar el área de los daños resarcibles.³⁸

El problema jurídico de la conexión causal consiste en determinar, de conformidad a ley, cuando o con qué criterio un resultado debe ser atribuido a una persona determinada.³⁹

³⁵ ORGAZ, Alfredo, El daño resarcible, Actos Ilícitos; editorial Bibliográfica Argentina SRL. Pg. 38

³⁶ MARTINEZ RAVE, Gilberto, Responsabilidad Civil Extracontractual, editorial Temis, Colombia 1998.

³⁷ MARTINEZ RAVE, Gilberto, Óp. Cit.

³⁸ GUIDO ALPA, Nuevo tratado de responsabilidad civil, Jurista Editores. Lima 2006.

³⁹ ORGAZ, Alfredo, El Op. Cit.

En el Código Civil Peruano, existe diferencia de regulación legal ya que en el campo extracontractual se ha consagrado en artículo 1985 la teoría de la causa adecuada, mientras que en el contractual en el artículo 1321 la teoría de la causa inmediata y directa, diferencia que no se advierte con mucha frecuencia en la legislación comparada.

En ambas clases de responsabilidad civil existen las figuras de:

a) La concausa: Se presenta cuando dos conductas o acontecimientos contribuyen a la producción del daño.

b) La fractura causal.- Se da cuando existe un conflicto de causas o conductas o conductas, una de las cuales llega a producir efectivamente el daño, haciendo imposible que la otra hubiera llegado a producirlo, a la conducta que si ha producido el daño efectivamente, fracturando el eventual nexo de causalidad de la otra conducta se le llama **fractura causal**. Las fracturas causales en el ámbito extracontractual son cuatro: el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho de la víctima y el hecho de un tercero⁴⁰.

d) Factores de atribución:

Se entiende como factor de atribución de la responsabilidad civil al “justificativo teórico del traspaso del peso económico del daño de la víctima al sujeto responsable⁴¹”

⁴⁰TABOADA CORDOVA, Lizardo, óp. Cit.

⁴¹ BELTRAN PACHECO, Jorge , Responsabilidad Civil en curso a distancia para magistrados, , Academia Nacional de la Magistratura. Lima. 2002.

Son aquellos que finalmente determinan la existencia de la responsabilidad civil, una vez que se han presentado, en un supuesto concreto de un conflicto social, los requisitos antes mencionados de la antijuricidad, el daño producido y la relación de causalidad.⁴²

El factor de atribución depende del tipo de responsabilidad:

En la responsabilidad contractual, es la culpa, clasificado en tres grados: la culpa leve, la culpa grave o inexcusable y el dolo

En la responsabilidad extracontractual, son la culpa y el riesgo creado, clasificado en: el dolo: Si la culpa, el riesgo creado. Estos dos factores de atribución se encuentran consagrados independientemente en los artículos 1969" y 1970" respectivamente. Aun cuando debe destacarse que al haber invertido la carga de la prueba en el artículo 1969", se ha llegado a objetivar el sistema subjetivo de la responsabilidad civil por culpa, en el ámbito extracontractual. No obstante lo cual, debe destacarse la bondad del Código Civil peruano al haberse consagrado en el artículo 1970" el sistema objetiva basado en la idea del riesgo, como factor de atribución distinto, pero coexistente con el factor subjetivo de la culpa.

La diferencia entre ambos factores de atribución es evidente, y apunta principalmente a que en el sistema subjetivo el autor de una conducta antijurídica que ha causado un daño, debe responder únicamente si ha actuado con culpa, entiéndase dolo o culpa, mientras que en el sistema

⁴²TABOADA CORDOVA, Lizardo, óp. Cit.

objetivo del riesgo además de las tres condiciones lógicamente necesarias, sólo se debe probar fehacientemente que la conducta que ha causado el daño es una peligrosa o riesgosa, sin necesidad de acreditar ninguna culpabilidad.⁴³

Teóricamente se entiende por bienes riesgosos todos los que significan un riesgo adicional para nuestra vida de relación social, pero que sin embargo de acuerdo a la experiencia normal de una determinada sociedad, son absolutamente indispensables para el desarrollo social y la satisfacción de necesidades consideradas social y jurídicamente merecedoras de tutela legal.

2.6. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL

2.6.1.- Concepto:

Se habla de responsabilidad civil contractual, cuando el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria. Supone la transgresión de un deber de conducta impuesto en un contrato.⁴⁴

Nace del incumplimiento total o parcial de un contrato, en el caso peruano se rige por el artículo 1314 y siguientes del Código Civil. Cuando una parte no cumple con sus obligaciones incurre en responsabilidad contractual, también cuando cumple mal (llamado prestación parcial, tardío o defectuoso, conforme se denota del artículo 1315 del acotado código), todo

⁴³TABOADA CORDOVA, Lizardo, óp. Cit.

⁴⁴ DIEZ PICAZO, Luis y GULLON Antonio, Sistema de Derecho Civil volumen II, editorial Tecnos, Madrid 2002.

esto a menos que haya causa de exoneración. Las causas de exoneración son generalmente el caso fortuito, la fuerza mayor y el hecho de un tercero

2.6.2.- Requisitos:

- La existencia de un contrato
- Que el contrato sea válido,
- Que el contrato sea entre el responsable y la víctima.

Estos se pueden comprimir y tendremos 3 nuevos requisitos de la Responsabilidad contractual:

- La existencia de un contrato válido entre el responsable y la víctima
- Que la víctima haya sufrido un daño directo por la inexecución del contrato

Que tal inexecución nazca de una falta.

2.2.1.- Elementos del tercer requisito de la responsabilidad civil contractual:

a) Debe existir una relación de causalidad entre el daño y la falta contractual

b) Hay que determinar qué tipo de obligación se ha incumplido, si era de medios o resultado.

c) El incumplimiento o falta se evalúa in concreto, sobre el caso concreto en específico, no se puede aplicar la teoría general sobre la falta que es in abstracta, ni siquiera puede aplicarse la misma falta a dos contratos aunque sean de la misma naturaleza (Metro Tours no es lo mismo que una voladora).

d) El incumplimiento puede ser sobre obligaciones accesorias. Por ejemplo, en un contrato de venta había una cláusula accesoria de cancelar una hipoteca y no se hizo. Lo complicado es a la hora de determinar si la obligación era de medios o resultado. La jurisprudencia ha insertado cláusulas accesorias tácitas para beneficiar a la víctima en los contratos de adhesión. En los contratos de transporte de pasajeros, por ejemplo, no sólo debe transportarse al pasajero, sino llevarlo sano y salvo, es una obligación de resultados.

e) El incumplimiento debe darse dentro de la vigencia del contrato. Si un contratante hace creer al otro que el contrato estaba vigente, pero no es cierto, la responsabilidad será delictual.

2.6.3.-Tipos de daños contractuales:

Existen dos tipos de daños contractuales, compensatorios y moratorios:

1) *Compensatorios*: Nacen de la inejecución de las obligaciones en general. 1) Los daños deben ser causados al acreedor. 2) Debe haber, existir, una falta contractual imputable al deudor. Estos daños siempre tienen

una evolución pecuniaria. Solo existen en las obligaciones de hacer, no hacer o entregar una cosa distinta al dinero.

2) Moratorios: Nacen del art. 1246 del Código Civil que taxativamente establece: Si no se ha convertido el interés moratorio, el deudor sólo está obligado a pagar por causa de mora el interés compensatorio pactado y en su defecto el interés legal.

2.7. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

Surge cuando el daño se produce sin que exista una relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño a otro. La responsabilidad civil extracontractual es consecuencia entonces del incumplimiento de un deber jurídico genérico⁴⁵.

En la sección sexta del libro VII denominado fuentes de la obligaciones se advierte que la responsabilidad extracontractual o aquiliana existe cuando una persona causa, ya sea por sí misma, por medio de otra de la que responde o por una cosa de su propiedad o que posee, un daño a otra persona respecto de la cual no estaba ligada por un vínculo obligatorio anterior relacionado con el daño producido. Esta área del derecho civil también se conoce como delitos y cuasidelitos civiles (fuentes de las obligaciones). Asimismo la responsabilidad extracontractual es el que puede surgir por los daños y perjuicios causados a terceros como consecuencia de

⁴⁵ TABOADA CORDOVA, Lizardo, óp. Cit.

actividades que crean riesgos a personas ajenas a las mismas, como la conducción de un automóvil o el desarrollo de una actividad industrial.

2.7.1. Requisitos de la responsabilidad extracontractual:

Cuando el daño se produce

- El hecho, comportamiento causante del daño, incluidas las acciones y omisiones. Frecuentemente es un comportamiento humano, aunque la ley extiende la responsabilidad a hechos de las cosas (animales y objetos de propiedad del responsable). Este comportamiento debe ser antijurídico y puede o no ser su origen ilícito. Se entiende por antijurídico aquel comportamiento que contraviene el principio *alterum non laedere* que comprende una serie de deberes que obligan a seguir un comportamiento con corrección y prudencia respecto a terceros, para que la convivencia sea posible.
- El daño o agresión ilegítima a bienes, derechos o a la propia persona. El daño indemnizable o reparable tiene que ser cierto, esto es, realmente existente. Se excluyen los daños hipotéticos o eventuales. Además el daño tiene que ser actual pero pueden incluirse los daños futuros cuando éstos surgirán con posterioridad según racional certidumbre. Se entienden incluidos tanto los daños patrimoniales como los daños morales. La prueba del daño, de su extensión y alcance corresponde al perjudicado.
- La relación de causalidad o nexo causal entre el comportamiento causante del daño y el daño. En el caso en que concurra

una pluralidad de causas causantes del daño, habrá que determinar si todas ellas son concausas (teoría de la equivalencia) o si una de esas causas es la única que merece dicho papel por ser la determinante del daño. Se utilizan distintos criterios para calificar a la causa como determinante de dicho resultado: que dicha causa sea posible o probablemente la que haya ocasionado el daño (teoría de la causa adecuada), que el hecho sea el más próximo al daño (teoría de la causa próxima) o que el hecho sea el más eficiente o con más fuerza determinante del daño (teoría de la causa eficiente).

- El criterio de imputación de la responsabilidad. En principio, el Código Civil exigía exclusivamente un criterio basado en la culpa o negligencia del agente (teoría subjetiva o por culpa), pero en la actualidad se aceptan criterios distintos a la culpa, como el dolo o consciencia de que el comportamiento causa el daño, el riesgo o creación de una situación de peligro (teoría del riesgo) y supuestos de atribución automática o ex lege de responsabilidad (teoría objetiva o estricta).

TEORÍA DEL RIESGO Y RESPONSABILIDAD OBJETIVA:

Como lo describe una ejecutoria suprema relativa a la teoría del riesgo: “Los progresos materiales han traído como contrapartida el crecimiento de los riesgos que deben sufrir las personas y sus bienes, dando lugar a la doctrina de la responsabilidad por cosas riesgosas o actividades, en cuyo caso no es necesario determinar la culpa o el dolo del agente, el que responde solo por daños causados por cosas o actividades que se

consideran como tales (...) la teoría del riesgo se funda en el principio qui sentit commodum sentire debet et incommodum: “El que aprovecha de los medios que han causado un daño y obtiene sus ventajas, es de equidad que también sufra las consecuencias de tales daños”. No será justo que uno se llevara los beneficios y otro los daños”. El artículo 1970 del Código Civil establece un supuesto de responsabilidad objetiva:

“Artículo 1970.- Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”. Es evidente que un vehículo automotor es un bien riesgoso, tal como lo reconoce una ejecutoria suprema: “Debe tenerse presente que el vehículo como tal constituye un bien riesgoso o peligroso y su conducción una actividad que tiene las mismas características, lo que conlleva a la obligación de parte del conductor a reparar el daño causado”. Asimismo el transporte es considerado como una actividad peligrosa: “Por el solo hecho de haberse encontrado el vehículo automotor en movimiento o en su uso ordinario, constituye este un peligro potencial; es criterio aceptado y reconocido uniformemente tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, que se entiende por actividades peligrosas

2.8. RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

En los últimos años es evidente el incremento de vehículos de transporte público y privado, con el consiguiente crecimiento desmedido del

parque automotor, lo cual implica muchos riesgos para la vida, la integridad y la salud de los usuarios, acrecentándose la posibilidad de sufrir daños.

2.8.1 El accidente de tránsito como elemento determinante en la existencia del daño:

Para precisar el concepto de la responsabilidad civil causada por un accidente de tránsito, y comprender su extensión y alcance, así como ubicar al daño dentro de esta idea general, será menester estudiar qué se entiende, desde el punto de vista jurídico, por accidente de tránsito.

La interpretación de los significados que integran un concepto nos ubica en diversos niveles de percepción en relación al concepto en sí. En ese sentido, cuando internalizamos el concepto de accidente, inmediatamente iniciamos un ejercicio reflexivo que nos conecta directamente con la eventualidad y la imprevisibilidad y en ocasiones con lo fortuito, y para el caso del accidente de tránsito se suman a las nociones anteriores otras categorías conceptuales como el daño y la responsabilidad derivada del daño causado.

Previamente al estudio del concepto jurídico de accidente de tránsito revisaremos la idea común de accidente. En el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española, año 2000, página 20, se le define como...". Suceso eventual que altera el curso regular de las cosas. ".Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daños para las personas o las cosas".

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC, define al Accidente como “Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”.

Ya en el medio forense, Manuel Ossorio en su Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociológicas, nos ofrece el siguiente concepto de accidente de tránsito: “Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello por ellos de los peatones...”

De los conceptos expresados hasta ahora observamos que existe un elemento connatural al accidente que la doctrina y la jurisprudencia nacional no ha analizado en profundidad. Nos referimos al carácter involuntario del mismo. La palabra “accidente” repulsa la de voluntariedad.

En tal sentido el autor Jaime Ferreto Mellafe en su obra “El Procedimiento Civil de Tránsito” nos explica: “accidente de tránsito: Es todo suceso eventual, o acción de la cual se derivan involuntariamente daños en las cosas o en las personas, cuando el factor contribuyente de este hecho es la circulación de por lo menos un vehículo”. Como se observa el profesor Ferreto coloca como un elemento del concepto la involuntariedad. En la realidad forense, y a despecho del concepto lego, en el mundo jurídico la responsabilidad de tránsito incluiría también el daño causado de manera

voluntaria. La razón estriba en que el procedimiento de tránsito consigue su fundamento en la necesidad de proteger a la sociedad de un riesgo cotidiano, ante el cual debemos proveer a la víctima (acreedor) de un sistema jurídico que le permita hacer efectivo su acreencia (indemnización) ante su deudor (victimario) de un modo rápido y efectivo.

Si entendiéramos que la voluntariedad excluye al accidente de tránsito y de este modo se le elimina a la víctima la protección de un sistema sustantivo y procesal tuitivo, estaríamos beneficiando al causante del daño y entorpeciendo los derechos del justiciable que acude al Estado en busca de una tutela judicial efectiva. Ya hemos manifestado el deseo del Estado de procurar un sistema protector que permita la rápida consecución de la indemnización por parte de la víctima frente al victimario. Por ello el concepto de accidente de tránsito debe incluir al daño causado de modo voluntario o involuntario. Lógicamente nos referimos a la responsabilidad civil, la diferencia en este factor si toma una importancia radical en materia de responsabilidad penal.

El Dr. Ricardo Henríquez La Roche, diseñó un concepto de accidente de tránsito según el cual “El accidente de tránsito es un hecho ilícito causado por un vehículo en el sentido legal de la palabra, con motivo de su circulación”. La selección de este concepto nos conduce a conocer detalladamente los elementos que le sirven para su estructuración. Nos indica que existen tres elementos que caracterizan al accidente de tránsito, a

saber, el hecho ilícito, el vehículo y la circulación. Hagamos su estudio particularizado.

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC define al Accidente de Tránsito como Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta.

RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS:

La responsabilidad civil contractual en el transporte de pasajeros, es la nacida de las obligaciones que contraen una parte que es la empresa de transporte, y otra el usuario o pasajero que necesita el servicio. Existen en el transporte de pasajeros ciertas obligaciones por parte de la empresa de transporte que son importantes conocer cuando se es usuario del servicio, como es la de la obligación de trasladar el usuario del servicio al lugar de destino pactado por las partes. Esto porque el transporte de personas es una obligación de resultado donde no cumplido el trayecto pactado a destino origina la responsabilidad civil contractual en virtud del contrato de transporte.

Cuando se produce el incumplimiento nace la obligación de responder en función del daño. El incumplimiento puede surgir de varios factores como es de los factores de los accidentes de tránsito, los retrasos en los trayectos o en los inicios de trayecto por falta de ejecución, entre otras. En los casos de los accidentes de tránsito el usuario del servicio debe saber que existen otros contratos que cubren ciertos aspectos como son los riesgos del transporte; es así que en este orden de ideas se suscriben otro tipo de contratos, como es el contrato de seguro de responsabilidad civil contractual, y el contrato de seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que son importantes para los eventos de accidentalidad o siniestros, donde el pasajero se ve afectado por el incumplimiento del servicio, por accidentes de tránsito, que afecta al pasajero y que agrede la integridad física y moral del mismo. Puesto que el pasajero no puede soportar dicho daño es que surge la necesidad de exigir ante el transportador o ante quien cubra dicho daño por medio del seguro, los costos del daño producido por los accidentes de tránsito. Estos son, muerte, lesiones personales, y los que surgen de los daños patrimoniales y extra patrimoniales.

Producto de lo anterior y ante la necesidad de exigir el resarcir el daño, los usuarios del transporte de pasajeros deben conocer otros factores importantes para la exigibilidad de los costos de los daños causados por el transportador, y en especial los relacionados con las reclamaciones a las Aseguradoras, empresas de transportes y autoridades en algunos casos, por los perjuicios sufridos como consecuencia del accidente.

Las cuantificaciones de perjuicios son producto de estudios técnicos especiales que tienen en cuenta las condiciones de las víctimas, sus ingresos, daños fisiológicos, morales y de la vida en relación que han venidos siendo reconocidos en Colombia y el mundo. Las víctimas requieren en todo caso la asistencia de apoderados que representen sus intereses ante las distintas empresas obligadas al resarcimiento del daño.

El Contrato de Transporte es el único caso en que uno puede demandar por Responsabilidad contractual deriva del contrato de Transporte y por responsabilidad Civil Extracontractual, si hay culpa del transportador. Ejemplo: Un bus de transporte de pasajeros tiene un percance, se lesionan las personas, la ley mercantil establece unas indemnizaciones a favor de los pasajeros lesionados, ellas son Contractuales, pero si se prueba además que hubo culpa del conductor se generará una responsabilidad civil extracontractual. (Alexander Rioja Bermúdez).

RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL TRANSPORTE DE PEATONES:

La introducción del automotor como situación de riesgo social hace que el peatón se encuentre indefenso ante el peligro potencial del daño.

El accidente pudo producirse por un desperfecto mecánico (por ej., el automóvil se quedó sin frenos o estallo un neumático); en este caso , no hay dudas que se trata de un daño derivado del vicio de la cosa y rige contra el dueño o guardián del auto la presunción de responsabilidad prevista en el

art.1113,2º párr., 2da parte (daño producido por el vicio de la cosa). Pero aun cuando así no fuese el perjuicio causado por el automotor debe tipificarse como daño derivado del riesgo de la cosa , pues un vehículo en movimiento , por ese solo hecho , crea un “consumo de seguridad social”.(solo un sector muy minoritario de la jurisprudencia entendió que se trata de un daño producido por la cosa y consecuentemente, que solo existe una presunción de culpabilidad contra el dueño o guardián que se invierte con la prueba de la no culpa).Como dice Gabriel Stiglitz , cuando se producen este tipo de daños , el establecimiento del equilibrio violado necesita que se omita la consideración del elemento psicológico y particular (la noción de culpa) para pensar simplemente si el interés social exige su reparación .

Si el daño peatón es el resultado de la intervención de dos o más vehículos, al presunción de responsabilidad pesa sobre los dueños o guardianes de todas las cosas participantes ; todos pueden ser demandados por el total , sin perjuicio de las acciones recursorias .En otros , el peatón no está obligado a investigar la mecánica del accidente ; son los diversos demandados quienes deben probar que su intervención no ha sido la causa adecuada del daño (por ej. Probara que su vehículo fue violentamente despedido por la fuerza arrolladora del otro, siendo un mero instrumento de este).

La culpa de la víctima, eximente de la responsabilidad del dueño o guardián y del conductor, presenta algunas particularidades en esta materia

.En primer lugar cabe destacar que la sola presencia de un peatón distraído no excluye la culpa del conductor de un automotor, pues la jurisprudencia unánimemente establece que tal aparición es un riesgo normal del tránsito que debe ser previsto por todo conductor diligente.

Los peatones ciegos, sordos, ancianos, reños, etc., presentan dificultades específicas, por tanto debieran tener mayor cuidado de aquellos que no sufren estas minusvalías, pero al mismo tiempo, el conductor que puede percibirlos y preverlos debe extremar las precauciones a su cargo

Otro problema presentan los peatones ebrios, en general la ebriedad configurara causa del daño y este deberá ser soportado por la víctima. Sin embargo algunos fallos no excluyen la culpa concurrente del conductor si ella puede inferir de la prueba producida (por ej. No disminuyo, la velocidad, no tuvo dominio sobre el vehículo, etcétera).

¿Qué ocurre con los peatones que no cumplen las disposiciones de tránsito? (por ej. Circulan por el asfalto en autopistas, cruzan por lugar distinto a la senda peatonal en las ciudades, o en forma sorpresiva por delante de un vehículo estacionado, etc.) Algunos fallos entienden que el conductor debe dominar su máquina, pero no al punto de responsabilizárselo de las manifiestas y graves imprudencias cometidas por los peatones. Nosotros creemos que en todos estos supuestos deben estarse a las especiales circunstancias del caso; la liberación total del conductor o del dueño y el guardián, solo procederá cuando, excepcionalmente se pruebe que la causa exclusiva del daño ha sido el hecho del peatón; en caso

contrario, la conducta de la víctima podrá o no ser concausa que disminuya los montos indemnizatorios.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EL CÓDIGO CIVIL PERUANO.

1. En nuestra legislación se han recogido dos criterios en materia de responsabilidad civil (subjetiva y objetiva) aplicables a nivel contractual y extracontractual, a fin de procurar el resarcimiento de la víctima del daño causado por la conducta lesiva.

2. Así, en materia de responsabilidad civil contractual, el criterio subjetivo de responsabilidad (culpa) se encuentra regulado en el artículo 1321 del Código Civil, ligado a la inejecución de las obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve; mientras que en materia de responsabilidad civil extracontractual, se encuentra regulado en el artículo 1969 del mismo cuerpo legal, conforme al cual, todo daño producido por dolo o culpa resulta pasible de indemnización. Es así que en cada caso, el juzgador analiza – dentro de cada criterio– los elementos de la responsabilidad civil a fin de establecer el monto indemnizatorio correspondiente.

3. De otro lado, el criterio objetivo de responsabilidad (artículo 1970 del Código Civil) resulta aplicable a supuestos de responsabilidad extracontractual sobre la base del riesgo creado, que se constituye como el factor objetivo de atribución de responsabilidad, mediante el cual “(...) basta acreditar el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de

un daño producido mediante un bien o actividad que supone un riesgo adicional al ordinario y común y que por ello mismo merecen la calificación de riesgosos”.⁴⁶

4. En los últimos años es evidente el incremento de vehículos de transporte público y privado, con el consiguiente crecimiento desmedido del parque automotor, lo cual implica muchos riesgos para la vida, la integridad y la salud de los usuarios, acrecentándose la posibilidad de sufrir daños. Por tales razones es que resultó conveniente favorecer la situación de las víctimas, estableciéndose un supuesto de responsabilidad civil extracontractual basado en la noción de riesgo creado consagrada en el numeral 1970º del Código Civil.⁴⁷

5. La noción de riesgo creado alude a la idea de que todos los bienes que se utilizan en la vida moderna para la satisfacción de las necesidades suponen un riesgo común u ordinario; empero, también hay actividades que suponen un riesgo adicional, como es el caso de los vehículos automotores, para lo cual no es necesario examinar la culpabilidad del autor, pues bastará con acreditarse el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o actividad riesgosa.⁴⁸

⁴⁶ Taboada Córdova, Lizardo, Elementos de la Responsabilidad Civil, Editorial Grijley, primera edición, junio 2001, pp 25 y 26.

⁴⁷ En efecto, el número de víctimas de accidentes de tránsito fatales o no fatales, así como de accidentes de tránsito se ha visto incrementado en forma alarmante en los últimos años. Así por ejemplo, en el año 2001 se registraron 30,955 víctimas, mientras que en el año 2005 dicha cifra llegó a 43,814 víctimas. De igual manera, en el año 2002 se registraron 74,221 accidentes de tránsito fatales y no fatales, mientras que en el año 2005 dicha cifra llegó a los 75,012 accidentes de tránsito. Al respecto, puede verificarse dicha información en www.mtc.gob.pe/portal/estadísticas/circulación.asp.

⁴⁸ Sobre el tema pareciera no existir consenso y, por el contrario, hay un amplio debate a nivel doctrinario. Puede revisarse el texto de Gastón Fernández Cruz y Leysser León Hilario, La

6. En estos términos, queda claro que en nuestro ordenamiento jurídico existen dos criterios de responsabilidad civil bajo los cuales toda acción o conducta que genera daños y perjuicios, dependiendo de la existencia de una obligación o sin ella, así como del cumplimiento de cada uno de los elementos de la responsabilidad civil (antijurídica, daño causado, relación de causalidad y factores de atribución), trae como consecuencia el resarcimiento indemnizatorio a favor de la víctima, por lo que solo bajo estos criterios se desarrollan fórmulas indemnizatorias.

7. Consecuentemente, el Tribunal Constitucional estima que el artículo 29 de la Ley N° 27181, que establece que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, conforme al Código Civil, no resulta inconstitucional toda vez que, por un lado, la Constitución no ha reservado a favor de las municipalidades la facultad de establecer un sistema de responsabilidad civil por accidentes de tránsito; y, por otro, en nuestro ordenamiento jurídico subsisten dos criterios de responsabilidad civil –objetivo y subjetivo– bajo los cuales se genera el resarcimiento de los daños ocasionados, siendo incluso que de no haberse efectuado dicha mención en el cuestionado artículo 29, y por el solo hecho de encontrarnos frente al uso de un bien riesgoso (vehículos automotores), opera en forma automática el criterio de responsabilidad objetiva consagrado en el artículo 1970 del Código Civil frente al perjudicado, a fin de lograr el resarcimiento correspondiente de acuerdo al daño causado.

reedificación conceptual de la responsabilidad extracontractual objetiva. En, Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú– N° 58, Fondo Editorial PUCP, Lima, 2006, pp. 9 a 75.

8. En efecto, entiende este Tribunal que en situaciones en que ocurre un accidente de tránsito que causa un daño a la vida, la integridad o la salud de la persona resulta, por decir lo menos, conveniente indemnizarla, lo cual está plenamente justificado cuando un sujeto causa un daño de tal naturaleza. Si algo de constitucional se encuentra en el artículo 1970 del Código Civil es, precisamente, la reparación del daño, en la medida que con dicha protección se otorga dispensa a los derechos a la vida e integridad y a la salud, reconocidos por los artículos 2.1 y 7, respectivamente, de la Norma Fundamental. De esta forma, sin duda, es posible cumplir con el objetivo primordial de la responsabilidad civil, cual es, auxiliar o beneficiar a la víctima a través de la reparación del daño que hubiere sufrido.

RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA PERSONA JURÍDICA

NOCIONES GENERALES.

Las personas jurídicas son entidades abstractas, a las cuales el derecho les reconoce una personalidad, susceptible de adquirir derechos y de contraer obligaciones, su capacidad es limitada frente a los derechos que se le reconoce a las personas naturales, sin embargo se caracterizan porque cumplen finalidades de mayor amplitud que éstas.

La persona jurídica es aquella organización de personas que se agrupan en la búsqueda de un fin valioso y que cumple con la formalidad de la inscripción en el registro, surgen dos centro de imputación de derechos y

deberes distintos: el de la persona jurídica y el de los miembros que la integran, considerados individualmente.

Cossio rebela que la persona jurídica no tiene más existencia que aquella de los miembros que la componen, sentado las bases para la aproximación tridimensional del concepto de persona jurídica que elaboro Fernández Cessarego; es dable señalar que la regulación de las personas jurídicas en el Código Civil de 1984, responde a una concepción tridimensional del derecho la que, en términos generales, subyace a través del articulado de todo el libro primero. La aplicación de esta peculiar y comprensiva visión del fenómeno jurídico, permite distinguir en la persona jurídica - en cualquier persona jurídica - la presencia necesaria, simultánea y en reciproca exigencia, de tres niveles integrados por el dato formal derivado del aparato normativo, por las conductas humanas intersubjetivas que constituyen la dimensión sociológico-existencial de las personas jurídicas y por los fines valiosos que la caracterizan y la otorgan sentido.

Como expone Fernández Cessarego, no se ha dicho qué es una persona Jurídica, siempre hemos desviado nuestra orientación a preguntarnos lo que no es. Analizando lo prescrito en el Artículo 78° del Código Civil concluye que estamos ante un objeto Ideal; pues la persona jurídica es un objeto irreal, que no está en la experiencia, y es neutro al valor.

LAS PERSONAS JURÍDICAS EN EL DERECHO PERUANO.

Dentro del esquema esbozado por De Castro y Bravo, el derecho peruano se adscribe en un sistema *numerus clausus* de la persona jurídica, es decir que solamente pueden ser personas jurídicas aquellas formas a las que el ordenamiento les confiere tal calidad. Por la separación de los patrimonios tanto de la persona jurídica como la del miembro de la misma se le considera a la persona Jurídica como sujeto de derechos y obligaciones. Dentro de la teoría tridimensional del derecho, así se desprende de una lectura de los artículos 80°, 99°, 111°, 134°.

RESPONSABILIDAD DE LAS PERSONAS JURÍDICAS.

Cuando se estudia las personas jurídicas es necesario distinguir tres responsabilidades que son las siguientes: Responsabilidad de los Socios, Responsabilidad de las Personas Jurídicas y Responsabilidad de los Representantes Legales.

Estos tres tipos de responsabilidad son muy confundidas sobre todo en el Código Penal Peruano de 1991. También dentro de la responsabilidad es necesario distinguir entre las siguientes responsabilidades: Responsabilidad civil, Responsabilidad penal, Responsabilidad administrativa y Responsabilidad política. De estos cuatro tipos de responsabilidades los que se encuentran mas desarrollados son la responsabilidad civil y la responsabilidad penal.

La responsabilidad civil es estudiada por el Código Civil principalmente y la responsabilidad penal es estudiada por el Código Penal principalmente.

La responsabilidad civil consiste en una reparación civil o en un resarcimiento. La responsabilidad civil es de las siguientes clases: Responsabilidad que deriva de obligaciones que surgen de una promesa unilateral, Responsabilidad precontractual, Responsabilidad postcontractual, Responsabilidad por actos jurídicos unilaterales, Responsabilidad contractual pura y Responsabilidad extracontractual.

Para muchos autores la responsabilidad civil es de dos clases que son las siguientes: Responsabilidad contractual y Responsabilidad extracontractual. Es decir, estos dos tipos de responsabilidades civiles son los más conocidos en nuestro medio y en el extranjero. En tal sentido no hemos tenido a la vista trabajos sobre otros tipos de responsabilidad. A excepción de la responsabilidad precontractual que si ha sido desarrollada por parte de los autores tanto nacionales como extranjeros.

La responsabilidad penal consiste en una sanción al haber cometido la persona jurídica un delito o una falta, consiste la responsabilidad penal en una sanción penal que es una pena. El Código Penal Peruano de 1991 regula la responsabilidad penal de las personas jurídicas, que es una novedad legislativa respecto del Código Penal Peruano de 1924.

La responsabilidad administrativa consiste en una sanción pecuniaria u otro tipo de sanción por incumplir normas establecidas, las entidades que en el Estado Peruano que generalmente imponen sanciones a las personas jurídicas son la Superintendencia de Banca y Seguros, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, el Ministerio de Trabajo, y el INDECOPI principalmente. Dentro de estas sanciones las más estudiadas son las sanciones impuestas por el INDECOPI.

Dentro del esquema esbozado por De Castro y Bravo, el derecho peruano se adscribe en un sistema *numerus clausus* de la persona jurídica, es decir que solamente pueden ser personas jurídicas aquellas formas a las que el ordenamiento les confiere tal calidad.

CAPACIDAD DE LA PERSONA JURÍDICA Y VALIDEZ DE SUS ACTOS

Sabemos que la persona jurídica es sujeto de derecho, posee la llamada capacidad de goce. A nivel de la doctrina, se puede distinguir la capacidad general (capacidad de goce), como en el sistema germánico; y una capacidad limitada establecida estatutariamente, como en el sistema angloamericano es por ello que todo acto que exceda del estatuto será nulo. El primer sistema corresponde a un capitalismo avanzado, en el cual un tercero contratante de buena fe no asume el riesgo del tráfico de la persona jurídica en el mercado, supuesto asumido por La ley General de Sociedades en su Artículo 12º.

Según Espinoza Espinoza, Juan , la persona jurídica es titular de derechos y obligaciones que le corresponde de acuerdo a su naturaleza, la misma requiere ejercitarlos a través de sus representantes; el Código civil en su artículo 93 establece que para el caso de asociaciones (que se hace extensivo para las demás personas jurídicas), los miembros que desempeñen cargos directivos" son responsables ante la asociación conforme a las reglas de la representación". En atención a ello, "las personas jurídicas solo pueden ser representadas por aquellos órganos a los cuales la estructura interna del ente les atribuye expresamente facultades al efecto. Entonces, ¿que disposiciones se tienen que aplicar en este tipo de situaciones? En principio, se aplicaran las correspondientes a la representación en los actos jurídicos. Así por ejemplo, si el representante actúa dentro del ejercicio de sus funciones, el acto jurídico celebrado produce efectos directamente respecto de la persona jurídica representada (Art. 160, C.C). Si no actúa dentro del ejercicio de sus funciones, dicho acto será ineficaz (Art. 161, C.C); salvo que se ratifique (Art. 162º, C.C). Estas mismas reglas se aplican para el caso de los dependientes que actúan en los establecimiento del as personas jurídicas abiertas al público (Art. 165, C.C). Nótese que las disposiciones correspondientes al libro del acto jurídico, se centran en la eficacia o ineficiencia de los actos celebrados con los representantes, no así respecto de la responsabilidad civil que pudiese surgir cuando se ocasione daño a terceros.

Hay que tener en cuenta sobre la representación orgánica que corresponde a los directivos de la persona jurídica y en la cual los poderes se confieren al cargo (u órgano), por ejemplo al gerente, al director o al presidente del consejo directivo, de la representación voluntaria, en la cual se confiere el poder a una persona, independientemente de su relación con dicha persona jurídica. Teniendo estos tipos de representación nos permite entender si efectivamente la persona jurídica tiene capacidad de ejercicio; si el representante actúa dentro del ejercicio de sus funciones, el acto (o negocio) celebrado- en materia de validez y eficacia- es como si no hubiera ejercido la propia persona jurídica. Si, caso contrario, el representante se excede en el ejercicio de sus funciones, dicho acto o negocio, no puede imputarse a la persona jurídica. Galgano, citado por Espinoza Espinoza Juan, "el hombre se convierte en esclavo de su propia creación: desde el punto de vista formal ha creado un sujeto al cual a dotado de capacidad (tanto en su aspecto estático como dinámico). Este modelo jurídico _ guste o no _ permite afirmar desde un plano formal que la persona jurídica tiene tanta capacidad de goce como de ejercicio".

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA PERSONA JURÍDICA EN EL CÓDIGO CIVIL PERUANO

En el caso que el órgano, representante o dependiente genere un daño en ejercicio de sus funciones o con ocasión de sus funciones, en materia de responsabilidad se presentan dos supuestos que hay que tener en cuenta:

5.1. En el supuesto de responsabilidad contractual, se aplica el Artículo 1325 del Código Civil, y responde frente al daño solo la persona jurídica. Sin perjuicio que esta repita posteriormente en contra del autor directo.

Una vez establecida la aptitud legal de la persona jurídica para obligarse como parte necesaria e inseparable de su actuación en el campo de las relaciones jurídicas, su responsabilidad contractual se fundamenta en la misma capacidad, de la cual es un correlato necesario, sino observemos el Artículo 1321 del Código Civil, en caso de que la persona jurídica a través de su representante incumpla con sus obligaciones quedara sujeto a "indemnización por dolo; culpa leve e inexcusable"

Sobre este particular la Jurisprudencia señala que "en nuestro sistema de responsabilidad civil, rige la regla según el daño, definido este como el menoscabo que sufre el sujeto dentro de su esfera jurídica patrimonial o extramatrimonial, debe ser reparado o indemnizado, teniendo como datos patrimoniales: al daño emergente y a la lucro cesante, y daño extramatrimoniales: al daño moral y al daño a la persona"

5.2. En caso de responsabilidad extracontractual, se aplica el Artículo 1981 del Código Civil, que genera responsabilidad directa del agente y al mismo tiempo de la persona jurídica (solidaria). El ámbito de la responsabilidad civil extracontractual, se establece tras determinar la relación de causalidad adecuada existente entre el hecho y el daño producido, pero además alcanza a aquellos que tengan a otros bajo sus órdenes, siempre que el sujeto subordinado cause daño en el ejercicio del cargo que desempeña o

en cumplimiento de un servicio, convirtiéndose también en centro de imputación de resultado lesivo.

Sobre este particular la jurisprudencia nacional ha expresado "el artículo 1981 del Código civil, prevé la llamada la llamada responsabilidad vicaria, alternativa o substituta, que más bien es un tipo de responsabilidad acumulativa que encuentra parte de su sustento en la culpa in eligiendo e in vigilando de la parte principal; este tipo de la responsabilidad atañe solo a quien sin ser el autor directo del hecho, responde objetivamente por el daño producido por este, en virtud de haber existido entre ambos una relación de dependencia, presupuesto que constituye una condición sin la cual no es posible establecer un nexo causal hipotético entre el resultado lesivo y el autor indirecto"

Como sabemos toda persona jurídica lucrativa o no lucrativa realiza una serie de actividades económicas y no económicas. En atención a ello, si la persona jurídica, a través de sus órganos, representantes, o dependientes, ocasiona daños, esta no es mas o menos responsable si es o no es de naturaleza lucrativa y se beneficia o no económicamente con el acto generador del daño. La interrogante es ¿Qué criterios aplicar en el caso de persona jurídicas si fines de lucro que, no necesariamente, se ciñen a estos criterios? El valor agregado que tiene toda persona jurídica es el de ser un instrumento conceptual. En efecto, la organización de personas que se agrupan para la consecución de fines valiosos económicos o no y que cumple con la formalidad de inscripción en los Registros públicos, a través

de este sujeto de derecho (persona jurídica) o instrumento conceptual, realiza una serie de actividades económicas o no, las cuales pueden generar daños. En caso de que ello ocurra, no cabe aplicar los criterios de la responsabilidad subjetiva (dolo o culpa), por cuanto no se puede encontrar en la persona jurídica, por su propia naturaleza, una voluntad (o negligencia o impericia) productora de daños, atribuible a esta.

Entonces la persona jurídica es responsable bajo los criterios de responsabilidad objetiva, por el hecho que las personas que la conforman, a través de esta (voluntaria o involuntaria) han ocasionado daños: y si se ha actuado por intermedio de otro sujeto de derecho (persona jurídica) o instrumento conceptual, resulta justo y evidente, en línea de principio, que se responda de igual manera.

SUPUESTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA PERSONAJURIDICA

Los supuestos en que se enmarca la responsabilidad de la persona jurídica son las siguientes:

a) La responsabilidad ultra vires de la persona jurídica.

Esto quiere decir, cuando se realiza actos que exceden su objeto social; el artículo 12 de la Ley General de Sociedades, establece que la sociedad está obligada con respecto a las personas con las cuales ha contratado y frente a los terceros de buena fe por los actos de su representantes dentro de los límites de sus facultades que les haya conferido, aun que tales actos

comprometan a la sociedad en negocios u operaciones no comprendidas dentro de su objeto social. Debe tenerse en cuenta que el Código Civil no regula la responsabilidad ultra vires de las personas jurídicas si fines de lucro: a efectos de evitar discrepancias interpretativas, es imperativo entender de la misma manera este supuesto de hecho.

b) La responsabilidad civil dentro del ejercicio de las funciones del órgano, representante o dependiente.

Aquí la responsabilidad civil extracontractual es atribuible, en vía solidaria, a la persona jurídica y al autor directo. Es en este caso, que se toma prestado el supuesto de hecho de la responsabilidad principal por los hechos del dependiente. Según el Artículo 1981 del C.C. la relación de interpretación se tiende a identificar el elemento de subordinación y "con referencia a la empresa, puede considerarse suficiente la inserción del autor del daño en la organización del interponerte, y la sumisión, al menos en la esfera del denominado control gerencial. Al hacer una interpretación literal de este modelo jurídico legislativo solo estaría comprendida la responsabilidad civil del dependiente de la persona jurídica: es por el resultado de una interpretación lógico-extensiva que se amplía su radio de acción por los hechos de los órganos y de los representantes de la persona jurídica (que no tiene relación, necesariamente, de subordinación con ella).

El artículo 1981 del Código Civil responsabiliza al principal por "el ejercicio del cargo o en cumplimiento del servicio respectivo", sin ningún juicio de valor. Es decir que existe responsabilidad del principal (frente al

sujeto dañado), tanto por el buen como por el mal ejercicio del cargo que, dicho sea de paso, es frecuentemente en el mal ejercicio de las funciones del órgano representante o dependiente cuando se presentan los supuesto de la responsabilidad civil de los principales (en este caso personas jurídicas).

Si el dependiente maneja un automóvil de la persona jurídica-principal y ocasiona daños, estos serán por responsabilidad extracontractual (aplicándose los arts. 1970 y 1981 C.C) del mismo modo, si un operario en una construcción, por descuido, deja caer un ladrillo y lesiona a un transeúnte, responderá el empleador-persona jurídica (ex art.1981 C.C). Otro caso es el de una heredera de cincuenta por ciento de un paquete accionario de telefónica del Perú, que el reclamar por este, se dio con la sorpresa que las acciones fueron retiradas por persona desconocidas, quien se identificaba como sus propietarios.

La jurisprudencia nacional ha expresado : Resulta infundada el recurso de casación, toda vez que de los medios probatorios actuados, no se ha acreditado que el viaje realizado, donde perdiera la vida don Carlos Gonzáles del Águila, se haya producido en cumplimiento de las funciones o labores que desarrollaba normalmente la empresa demandada, sino más bien, obedeció a un acto unilateral del mencionado Gonzáles del Águila, quien realizó un viaje personal a la ciudad de Tacna, suscitándose el evento dañoso y que el accidente se produjo fuera del ámbito al que circunscribía la actividad demandada y específicamente del proyecto a su cargo y el horario

diferente establecido para el ejercicio de las funciones de la empresa demandada y que el uso de la camioneta prestaba servicios de lunes a viernes y el día sábado hasta las trece horas, siendo que el día domingo no se trabaja y que además su manejo estaba a cargo de un chofer asignado a la empresa demandada, por lo que concluyo confirmando la sentencia apelada que declaro infundada la demanda .

Se puede percibir que puede haber tanto responsabilidad contractual como extracontractual de la persona jurídica por los actos en ejercicio de las funciones de sus titulares de los órganos, representantes o dependientes, con la respectiva aplicación de los artículos correspondientes. En efecto, si en un taller una persona va arreglar su auto y por error de un independiente, que está manejando un automóvil de otro cliente, lo choca, o si una señora va a echarle a su auto gasolina de 97 octanos y la dependiente le pone petróleo diesel, los daños (ocasionados en mal ejercicio de las funciones) son contractuales y se aplicara el Artículo 1325º del Código Civil, con responsabilidad de la persona jurídica titular de un taller y del grifo, respectivamente. Debe tenerse en cuenta que el trabajador, al ser un dependiente en un local abierto al público, asume la posición de un representante de derecho del mismo. En efecto el Artículo 165º del Código Civil establece "se presupone que el dependiente que actúa en establecimientos abiertos al público tiene poder de representación de su principal para los actos que el ordinariamente se realiza en ellos"

c) La responsabilidad civil en exceso de las funciones del órgano, representante o dependiente.

Según el Artículo 161 del Código Civil, declara ineficaz el acto del representante "excediendo los límites de las facultades que se le hubiere conferido o violándolas", ello "sin perjuicio de las responsabilidades que resulten frente a éste y a terceros". Sin embargo, esta regla general debe ser interpretada con suma cautela. Ejemplificando tenemos:

La persona jurídica D (deudora) es demandada judicialmente por la persona jurídica A (acreedora) para que cumpla con su obligación dineraria. La persona jurídica D nombra una comisión conciliadora para que negocie una transacción con la persona jurídica A. hecha las negociaciones entre la comisión y la persona jurídica A, se llega a una transacción judicial en la cual se acuerda un monto determinado, mediante pagos que serán amortizados mensualmente.- se afirma la transacción judicial y con ello termina el proceso. Vence el primer mes y se realiza el pago correspondiente; pero, pasa el segundo mes, el tercer mes y un año sin que se pague nada más. La persona jurídica A vuelve a requerir judicialmente acordado con la comisión y la persona jurídica D responde que dicha comisión se "excedió en sus funciones", por cuanto solo fue nombrada por la junta de accionistas para negociar y no para decidir ni comprometer patrimonialmente a la persona jurídica por una determinada cantidad de dinero, función que le correspondía estatutariamente a la junta de accionistas.

Se percibe la mala fe objetiva en la estrategia que pretenden utilizar los representantes de la persona jurídica D; su inercia ante el acuerdo conciliatorio, la firma de la transacción judicial e incluso, el pago parcial de lo acordado (que no fue hecho por los miembros de la comisión conciliadora. Nótese que sería inapropiado en este supuesto declara ineficaz el acuerdo de la comisión y representabilizar a sus integrantes, por cuanto, en este caso, se ha configurado una ratificación tácita. En efecto, al establecer que "el acto jurídico puede ser ratificado por el representado observando la forma prescrita para su celebración", se afirma que "la norma ha de entenderse en el sentido que la ratificación debe cumplir con los requisitos formales del poder que se hubiera requerido para el negocio celebrado que se desea ratificar.

d) Responsabilidad civil de la persona jurídica con ocasión de las funciones de sus órganos, representantes y dependientes.

La relación entre la persona natural y la persona jurídica puede darse de la siguiente manera: una persona puede actuar como miembro, órgano, representante o dependiente (incluso estas categorías no son excluyentes entre si y pueden haber sobrexposiciones. Ya se había adelantado que, en lo que a efectos jurídicos se refiere, no habría diferencia entre el que actúa como órgano y el que actúa como representante; pero según la legislación argentina refiere que "quienes las dirijan o administren" formula que si bien puede ocasionar alguna complejidad, debe entenderse que engloba a los

status de quienes actúan como órganos y como representantes, por cuanto no se justifica una disparidad de tratamiento entre ambas situaciones.

Pero sería necesario que si la persona jurídica se vale del órgano, representante o del dependiente para actuar jurídicamente relevante, debe responder en igualdad de condiciones y sin distinciones, por los daños que se causen.

La jurisprudencia argentina a respecto establece, que en atención al hecho que el acto generador del daño ha tenido origen en su particular status del agente que produjo el daño, en calidad de titular del órgano, representante o dependiente de la persona jurídica, o dicho en otras palabras, de no haber mediado tal status, tal daño no se hubiera producido.

LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LAS PERSONAS JURÍDICAS.

Al momento de reparar el daño, nos encontramos, (Art. 78º del Código Civil), con un sujeto de derecho (persona jurídica) que tiene un patrimonio propio, distinto de que corresponde a quienes lo integran. De ello deriva el principio de "responsabilidad limitada" en virtud del cual, para cualquier tipo de obligaciones la persona jurídica responde hasta el límite de su patrimonio. Lo descrito constituye otro gran problema para el operador jurídico, la frecuente situación en la cual la pretensión resarcitoria supera el patrimonio de la persona jurídica.

Entonces frente a al problema de un patrimonio de una persona jurídica que es insuficiente para asumir su obligación de responder civilmente por los daños causados a terceros debemos tener presente lo siguiente:

- No existe un principio general de desconocimiento de subjetividad de la persona jurídica o de su atribución de limitación de la responsabilidad, toda vez que se presente un caso de insuficiencia de su patrimonio para asumir sus obligaciones derivadas de la responsabilidad civil.

De manera excepcional, el desconocimiento de la subjetividad de la persona jurídica o de su atribución de limitación de responsabilidad operará, en caso de insuficiencia de su patrimonio para asumir sus obligaciones derivadas de responsabilidad civil, solo en dos casos.

- Si la responsabilidad civil deriva de un delito (artículo 104º del Código Penal).

- Si se configura un abuso de derecho o fraude a través de la personalidad jurídica.

- Para determinar la configuración del abuso de la personalidad jurídica, el juez deberá constatar la presencia, entre otros aspectos, de un grupo de control de la persona jurídica, así como verificar si se encuentra subcapitalizada.

La Corte Suprema ha manifestado :El Colegio Superior no ha tenido en cuenta el principio de la autonomía de la personalidad jurídica consagrada en el artículo 78º del Código Civil, según el cual aquella es un

ente con personalidad jurídica autónoma que no se confunde con las personas naturales o jurídicas que la integran; en efecto, si bien es cierto que la recurrente es la propietaria del terreno donde funcionaba la sociedad y de las acciones de la misma, tal y como a quedado demostrado en al impugnada, también es que estos hechos no la obligan a satisfacer las deudas de la citada persona jurídica .

Como tenemos anotado precedentemente, en materia de responsabilidad civil es preciso distinguir diversos niveles:

- ✓ La responsabilidad civil de los administradores de las personas jurídicas, tema que analizaremos en el punto siguiente.
- ✓ La responsabilidad civil de los miembros de la persona jurídica frente al sujeto corporativo y a terceros.

La responsabilidad civil de las personas jurídicas derivada del obrar de sus administradores o sus representantes y de sus dependientes. Aquí debe tenerse en cuenta los actos o negocios de gestión y los actos ilícitos.

Todos concuerdan en que un rasgo esencial del sujeto corporativo es que su esfera jurídica es autónoma e independiente de la esfera jurídica de los individuos que la conforman. Nadie duda que desde el momento en que nace la persona jurídica surgen dos centros de imputaciones: el del ente moral y el de las personas naturales que la integran, vistas de manera individual. No obstante, diferenciar estos dos centros de imputaciones no es siempre tarea fácil para los operadores del Derecho.

Todo ello, sumado a la gran variedad de sistemas que dividen el pensamiento moderno tanto en lo que se refiere a la responsabilidad civil y sus fundamentos, como respecto de la naturaleza de estos entes jurídicos, ha llevado a plantear diversas soluciones en torno a la responsabilidad civil de la persona jurídica respecto de los hechos de sus administradores o dependientes.

Según el punto de partida que se adopte se puede llegar a soluciones distintas, con diversas consecuencias prácticas de gran relevancia en un mundo como el nuestro donde el tráfico comercial y el desarrollo económico en general hacen inevitable que surjan víctimas que requieren ser indemnizadas.

Así, por ejemplo, para un sector de la doctrina las personas jurídicas son inimputables y, por tanto, no pueden ser responsabilizadas de ningún ilícito, puesto que no existen en la realidad, por lo que la responsabilidad recae en los autores directos del hecho que causó el daño que debe ser reparado. Por otro lado, hay teorías que, basadas en diversos argumentos, aceptan la responsabilidad civil extracontractual de la persona jurídica, pero sin ponerse de acuerdo en si se trata de una responsabilidad directa o de una refleja con relación a sus administradores o dependientes.

RESPONSABILIDAD DE LAS PERSONAS JURIDICAS EN EL TRANSPORTE.

El tema de la responsabilidad del empresario del transporte por los distintos medios y en la modalidad de pasajeros ha sido, desde tiempo atrás, muy discutido en foros locales e internacionales. Se ha escrito bastante acerca de la juridicidad y conveniencia de mantener sistemas de reparación integral del daño en esta actividad; punto que ha sido de medular interés para los empresarios del transporte.

Pero el avance tecnológico y el desarrollo de la sociedad contemporánea, si bien no han variado los conceptos clásicos sobre responsabilidad y causas de exoneración, sí han variado su percepción, y en definitiva, desafiado la aplicación de dichos conceptos al caso concreto. Esto es, en la medida que evoluciona el transporte y revoluciona la tecnología aplicada al mismo, surgen nuevas interrogantes y, por cierto, nuevas perspectivas para encarar la responsabilidad que sobre el transportista puede recaer.

Por otra parte, cada vez más aparecen figuras que de forma directa o indirecta intervienen en la actividad del transporte, y que naturalmente, imponen analizar con mayor profundidad la responsabilidad que le cabe a cada una.

1.- Fenómeno del transporte:

En una visión moderna del transporte, formulada no hace mucho en Uruguay por el Dr. Ricardo Gorosito Zuluaga desde el ámbito público, y sostenida en los países desarrollados desde hace algún tiempo, nos lleva a analizar dicho fenómeno con un criterio sistémico; esto es, desde un concepto de sistema de transporte. Así pues, el Glosario de Términos de Transporte de Estados Unidos de América, en su Edición de (1) 1994, dice que sistema de transporte es a). Un sistema que provee lo necesario para la movilización de personas, de bienes o de ambos. b). un sistema coordinado compuesto por una o varias modalidades que sirve un propósito común, la movilización de personas, bienes o ambos.

El transporte está a su vez, claramente relacionado actividades productivas, y posee efectos e impactos determinantes en la fijación de precios y tarifas, y consiguientemente sobre el consumo y comercio en general. Ni que hablar sobre el turismo

Desde esa óptica, y en un mundo cada vez mas globalizado, fundamentalmente desde el punto de vista tecnológico y comunicacional, deberá analizarse los elementos que integran una relación contractual que tiene por finalidad el desplazamiento de personas y cosas de un lugar a otro del planeta.

La historia de la humanidad en cuanto a su desarrollo se ha sustentado, en los últimos quinientos años, en la evolución de los medios de transporte;

Esta visión sistémica del transporte explica la evolución de la normativa a nivel internacional, considerando los Estados la necesidad de unificar ciertas reglas relativas al Transporte internacional, considerando aspectos de derecho público y de derecho privado.

Esta forma de enfocar el fenómeno del transporte específicamente nos lleva a concluir que la realidad que se nos presenta a diario es compleja y debe analizarse cada situación considerando todos los elementos que comprenden una relación que no se agota exclusivamente en las figuras del transportista y el pasajero en el caso a estudio, sino que concurren con ellas otras que son absolutamente necesarias para dicha actividad.

Luis Recasens Siches en su Tratado General de Filosofía del Derecho afirma que las funciones del derecho en la vida social son básicamente la certeza, seguridad y resolución de conflictos de intereses. Los intercambios que son connaturales a la vida social, y que en su expresión ubicuidad espacial el transporte concreta, reclaman para su propia efectividad, de regulaciones a través de cuyo cumplimiento los hombres sepan a qué atenerse

También la certeza está determinada por una correcta aplicación de la norma por quién tiene en sus manos la posibilidad de impartir justicia. Y la

aplicación de la norma no puede descontextualizarse y no tener en cuenta la evolución tecnológica y científica que ha tenido el transporte en general, y el transporte terrestre y marítimo en particular, que ha llevado a los Estados a adoptar distintas formas de explotación de ciertos servicios, específicamente de pasajeros (servicios públicos). La irrupción en el escenario nacional e internacional de figuras que intervienen en estos servicios, y particularmente el desarrollo de la infraestructura (terminales, puertos, aeropuertos) requiere profundizar en el estudio de la responsabilidad de las partes que intervienen en el contrato de transporte-.

La infraestructura (camino, terminales, puertos, aeropuertos, etc.) cada vez asume un protagonismo mayor, en la medida que mayor son los servicios que prestan a las empresas de transporte.

Por ello, muchos autores han concebido el derecho del transporte vinculado a la infraestructura, denominando la disciplina que estudia estos fenómenos como el Derecho del Transporte e Infraestructura, definición esta que nos acerca a la visión sistémica del Transporte.

2.- Visión Sistémica del Transporte

De las características del hecho o fenómeno del Transporte en cualquiera de sus medios surge el principio básico de la regulación sistémica del transporte.

El concepto de sistema de Transporte es el concepto nuclear que en la visión que aquí se postula permitió encontrar una convergencia y un

campo de regulación que amerita fundar una disciplina propia, con toda la relatividad que hablar de ramas del Derecho, tiene.

Se entiende por sistema de Transporte el conjunto necesariamente coordinado de elementos infraestructurales y vehiculares que provee la movilización de personas, bienes, o ambos. Gorosito señala que, obviamente, es un concepto no valorativo sino fáctico, una simple calle es necesariamente un sistema porque debemos ordenar la coetaneidad del desarrollo de las conductas de los desplazamientos. Habrá obviamente buenos y malos sistemas, habrá sistemas prácticamente en estado de naturaleza, y sistemas muy regulados y con un pilotaje directo sistémico muy intervenidos, y habrá sistemas finalmente con un gran impacto de la tecnología como todo el desarrollo revolucionario del Transporte denominado inteligente.

Este concepto de sistema ha sido recibido en el Derecho uruguayo, en algunas normas que establece la política del Transporte y la desarrollan, debe procurarse la efectiva complementación de los servicios en la integración regional; de manera que es claro que hay una vocación complementaria porque hay evidentemente una destinación sistémica.

Por todo ello es profundamente trascendente reflexionar, mejorar y fortalecer la investigación y el estudio, sobre todo en orden al desafío de la planificación de ese sistema.

Las normas que conforman ese sustrato, sin perjuicio de los desarrollos privatísticos que el fenómeno da lugar, serán básicamente regulaciones del Derecho Público con un fuerte contacto con el Derecho del Tránsito que es una rama afín pero diferente, y sin duda alguna con el Derecho Ambiental, y profundamente dependiente del fenómeno tecnológico.

En el desafío de la planificación de este sistema, la ciencia jurídica tiene que tener su palabra rectora y sintética, no podemos dejar que en el equilibrio entre las disciplinas la regulación del transporte siga transitando básicamente por carriles ingenieriles y economicistas excluyentes sino que también debe hacerse jugar la especificidad de nuestra disciplina.

En el campo de la responsabilidad, la visión sistémica del transporte resulta relevante en la medida en que las consideraciones de las causas exonerativas de responsabilidad, en el ámbito fáctico, han ido variando, como también, las que hacen a las características de la vida contemporánea, vinculada justamente al desarrollo de la infraestructura y al alcance de los servicios de transporte.

3.- Transporte como servicio público

El transporte terrestre y el transporte aéreo fueron definidos por nuestra legislación como servicios públicos. Esto es, el transporte colectivo de pasajeros (servicio regular) es una actividad calificada por nuestro ordenamiento positivo como un servicio público; por tanto, dicha actividad se

diferencia de las demás actividades realizadas por particulares o por el Estado que apunta ontológicamente a la satisfacción de necesidades impostergables de los individuos, cuya prestación deberá realizarse en un régimen de derecho público.

Si consideramos la actividad del transporte imprescindible para el desarrollo de una sociedad moderna, habrá que asumir el costo que ello significa y buscar una forma equitativa de distribuir el riesgo. En ello, se habrá de analizar la responsabilidad del transportista, fundamentalmente, en cuanto al resarcimiento de los daños; y si en definitiva, por las características de la propia actividad, debe esta apartarse del sistema general de reparación integral del daño consagrado en el código civil.

2.9. DEFINICIONES CONCEPTUALES:

Responsabilidad civil.-La responsabilidad civil está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados en la vida de relación a los particulares, bien se trate de daños producidos como consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, principalmente contractual, o bien se trate de daños que sean resultado de una conducta sin que exista entre los sujetos ningún vínculo de orden obligacional

Responsabilidad civil contractual.- La responsabilidad civil obligacional o contractual es producto del incumplimiento de un deber jurídico específico denominado "relación jurídica obligatoria".

Cuando el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, se habla en términos doctrinarios de responsabilidad civil contractual,

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

Responsabilidad objetiva.- La responsabilidad objetiva es un tipo de responsabilidad civil que se produce con independencia de toda culpa por parte del responsable. Es decir, la persona que provoque un daño, aunque éste no sea intencionado ni pudo ser evitado, tiene que pagar la reparación del mismo.

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 danos y perjuicios causados.⁴⁹

⁴⁹ Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181

Responsabilidad Subjetiva.- Es un tipo de responsabilidad en que se exige que el comportamiento imprudente o culpable de la persona por parte del responsable para exigirle la reparación del daño causado.

Antijuricidad.- La antijuricidad, o una conducta antijurídica, es cuando contraviene una norma prohibitiva, y cuando la conducta viola el sistema jurídico en su totalidad, en el sentido de afectar los valores o principios sobre los cuales ha sido construido el sistema jurídico.

Daño.- Es el menoscabo o detrimento al interés jurídicamente tutelado de los particulares que se desenvuelven sobre la base de los principios orientadores de una convivencia pacífica

Daño emergente.- Es la pérdida patrimonial efectivamente sufrida.

Lucro cesante.- La renta o ganancia frustrada o dejada de percibir. Insistimos, estas dos categorías de daño se aplican con el mismo significado tanto al sistema de responsabilidad civil contractual como extracontractual.

Relación causal.- Es entendida como en nexo que existe entre el hecho determinante del daño y el daño propiamente dicho

Factor de atribución.- Son aquellos que finalmente determinan la existencia de la responsabilidad civil, una vez que se han presentado, en un supuesto concreto de un conflicto social, los requisitos antes mencionados de la antijuricidad, el daño producido y la relación de causalidad.

Transporte Terrestre.- Desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.

Servicio de Transporte.- Actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.

Tránsito Terrestre.- Conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.

Vías Terrestres.- Infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

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

Alcoholemia.- Examen o prueba para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona. (Dosaje etílico).

Autopista.- Carretera de tránsito rápido sin intersecciones y con control total de accesos.

Berma.- Parte de una carretera o camino contigua a la calzada, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención de vehículos en emergencia y circulación de peatones (Banquina).

Calzada.- Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.

Camino.- Vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones, y animales.

Carretera.- Vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales.

Carril.- Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.

Conductor.- Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

Licencia de conducir: Documento otorgado por la Autoridad competente a una persona autorizándola para conducir un tipo de vehículo.

Motocicleta: Vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión.

Paso peatonal: Parte de la calzada destinada para el cruce de peatones. (Crucero peatonal).

Peatón: Persona que circula caminando por una vía pública.

Tránsito: Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación).

Vehículo: Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

Vehículo automotor: Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Vehículo automotor menor: Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bicimoto, motoneta, motocicleta, moto taxi, triciclo motorizado y similares).

Vía: Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.

2.10. BASES EPISTÉMICAS:

La Responsabilidad civil en el Estado Liberal se configura en estrecha relación con los principios de división de poderes y de independencia judicial, así como con la garantía esencial de las instituciones vinculados con la solución de conflictos respecto de los cuales la responsabilidad ha sido considerada como complemento o consecuencia, contrapartida o contrapeso, límite, corolario o correlato, de la Función Jurisdiccional.

En los Estados modernos, la responsabilidad civil proyecta una doble dimensión: jurídica y social. La dimensión jurídica se manifiesta como una de las exigencias fundamentales del Estado de Derecho, donde todos los órganos del estado en el ejercicio de sus funciones han de estar plenamente sometidos al imperio de la ley, para cuyo fin habrá que habilitar los correspondientes mecanismos de control. La dimensión social de la conciliación se proyecta a la solución de conflictos en tiempos más breves y menos costos.

CAPITULO III

MARCO METODOLOGICO

3.1. METODOLOGIA:

3.1.1. Métodos de investigación:

La presente investigación se desarrolló utilizando métodos universales, generales y particulares. En el primer caso se utilizó el método dialéctico, por cuanto nos permitió concebir el fenómeno estudiado en movimiento y transformación. Como métodos generales se utilizó el análisis y la síntesis, el método lógico-histórico, el deductivo-inductivo, método sistemático y como métodos particulares se utilizó el método exegético o hermenéutico.

En lo que respecta al análisis y síntesis, estas permitieron la separación de las partes del fenómeno materia de estudio hasta llegar a conocer sus elementos fundamentales y las relaciones que existen entre ellos, mientras que la síntesis nos permitió la composición de partes o elementos del fenómeno estudiado. Las construcciones se pudieron realizar uniendo las partes, fusionándolas u organizándolas de diversas maneras.

En lo que respecta al método lógico e histórico, lo histórico está relacionado con el estudio de la trayectoria real de los fenómenos y acontecimientos en el decursar de una etapa o período. Lo lógico se ocupa de investigar las leyes generales del funcionamiento y desarrollo del fenómeno, estudia su esencia.

En lo que respecta al método deductivo e inductivo debemos precisar que la deducción va de lo general a lo particular. El método deductivo es

aquél que parte los datos generales aceptados como valederos, para deducir por medio del razonamiento lógico, varias suposiciones, es decir; parte de verdades previamente establecidas como principios generales, para luego aplicarlo a casos individuales y comprobar así su validez. La inducción va de lo particular a lo general. Empleamos el método inductivo cuando de la observación de los hechos particulares obtenemos proposiciones generales, o sea, es aquél que establece un principio general una vez realizado el estudio y análisis de hechos y fenómenos en particular.

Estos métodos se utilizaron para inferir de algunos casos particulares o viceversa de los fenómenos observados.

En lo que respecta al método exegético o hermeneúutico nos permitió el análisis textual de las normas jurídicas que regulan las instituciones de responsabilidad civil.

3.1.2. Tipo de investigación:

El proyecto de investigación titulado **“LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO, LA DETERMINACION DE SU NATURALEZA CONTRACTUAL O EXTRACONTRACTUAL POR LOS JUECES DE LOS JUZGADOS DE PAZ LETRADO Y CIVILES DE LA PROVINCIA DE HUANUCO, AÑO 2012 - 2016.** Es de tipo: Empírico, Jurídico Social, ya que su objeto de estudio está constituido por la interrelación que ocurre entre la Realidad Social y la Realidad Normativa.

3.1.3 Diseño y esquema de investigación:

El diseño a utilizarse el método ex post facto. Se explicará el problema de investigación a partir de la recolección de los datos in situ de la realidad.

3.2. POBLACION Y MUESTRA:

3.2.1. Universo.

La población está constituida por todas las sentencias recaídas en los procesos sobre indemnización por daños derivados de los accidentes de tránsito de los Juzgados de Paz Letrado y Civiles de la Provincia Huánuco, de los años 2012 y 2016.

De otro lado, se consideran como población a todos los Jueces de la provincia de Huánuco que son competentes para conocer las pretensiones sobre indemnización por daños derivados de accidentes de tránsito, y abogados litigantes y secretarios que traban como especialistas en el tema.

3.2.2 Muestra.

La muestra está constituida por un sub grupo de la población, sin embargo, dado la existencia de muy pocos proceso sobre el particular se trabajará con todas las sentencias que se ha emitido sobre el particular.

En lo que respecta a los jueces, se considerará a los jueces de toda jerarquía que laboran en la provincia de Huánuco y por su competencia conozcan el tema. Dado a la competencia y especialización de los magistrados se encuestará a 10 magistrados comprendidos de la siguiente

manera: 3 Jueces de Paz Letrado, 3 Jueces Especializados en Materia Civil y 4 Jueces Superiores de la Especialidad en materia civil.

En lo que respecta a los abogados se considera como muestra a 20 abogados determinados al azar considerando su especialidad de civilistas. Y que hayan litigado o tengan conocimientos sobre indemnización por daños derivados de los accidentes de tránsito, o responsabilidad civil.

3.3. UNIDAD DE ANALISIS:

Está constituido por los expedientes sobre indemnización por daños derivados de los accidentes de tránsito

- Los operadores del derecho: Jueces, Auxiliares Jurisdiccionales, Abogados, que han conocido casos como el propuesto o sobre responsabilidad civil.

3.4. AMBITO GEOGRAFICO TEMPORAL:

La investigación comprende el estudio de las sentencias recaídas en los procesos sobre indemnización por daños derivados de los accidentes de tránsito.

3.5. DEFINICION OPERATIVA DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS.

EL CUESTIONARIO.

Como técnica, es una serie de opciones o asuntos de discusión, o es el programa de examen u oposición (Dic. Larousse). Es el método que utiliza un instrumento o formulario impreso, destinado a obtener respuesta sobre el

problema de estudio y que el investigado o consultado llena por sí mismo (Francisca Hernández y Otra). A través de la entrega de un cuestionario elaborado técnicamente, el consultado previamente seleccionado, tiene el deber ético de llenar las informaciones que se les solicita. El deber ético debe distar mucho o estar cerca de la obligatoriedad jurídica de la persona seleccionada para que emita su opinión respecto a la cuestión propuesta.

LA ENTREVISTA

Se realizarán entrevistas a los operadores del derecho: Jueces y abogados que ejercen libremente la abogacía.

ANALISIS DOCUMENTAL

Se revisaron expedientes sobre indemnización por daños derivados de los accidentes de tránsito.

3.6. TECNICA DE RECOJO, PROCESAMIENTO Y REPRESENTACION DE DATOS:

Las técnicas que nos permitieron el desarrollo del presente trabajo son: La observación, fichaje, encuestamiento, entrevistas, tabulación, estadística, Análisis y síntesis, comparación e interpretación de texto.

CAPITULO IV

RESULTADOS

Presentación Tabular, Gráfica e Interpretación de resultados.

Expedientes tramitados por los Órganos Jurisdiccionales de la provincia de Huánuco sobre accidentes de tránsito.

Órgano jurisdiccional	Expediente	Pretensión	Agraviado/ Víctima	Daño causado	Normatividad aplicada	Fallo
Juz.Paz.Letra. Amarilis	139-2012	Indemniza.	Pasajero	Persona patrimonio	Resp.Extracontr. 1969,1970, 1985	Fundada en parte
Juz.Paz.Letra. Pillcomarca	151-2010	Indemniza.	Peatón	Persona	D.S.33-200-MTC. 1970, 1972	Fundada en parte
1er. J. Civil	486-2012	Indemniza	Peatón	Persona	Resp.Extracontr. 1969,1970, 1985	Fundada en parte
2do.Juz.Paz Letra. HCO.	02-2012	Indemniza.	Peatón	Persona	Resp.Extracontr. 1969,1970, 1985	Fundada en parte

INTERPRETACION:

Como se puede advertir de los citados expediente, los Órganos Jurisdiccionales que conocieron el caso por su competencia, no diferenciaron ni deslindaron si las víctimas de los accidentes de tránsito fueron pasajeros, o peatones que transitaban libremente por las vías de tránsito público, aplicando en todos los casos las normas de Responsabilidad Civil Extracontractual, específicamente el artículo 1969, 1970, 1972 y 1985 del Código Civil, así como el D.S.33-200-MTC., específicamente lo dispuesto por el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Lo grave de la aplicación de las normas de responsabilidad civil extracontractual, es el hecho de aplicar las normas de responsabilidad subjetiva (1969), no obstante explicitarse en los fundamentos como responsabilidad civil objetiva.

ENCUESTA A MAGISTRADOS DEL PODER JUDICIAL

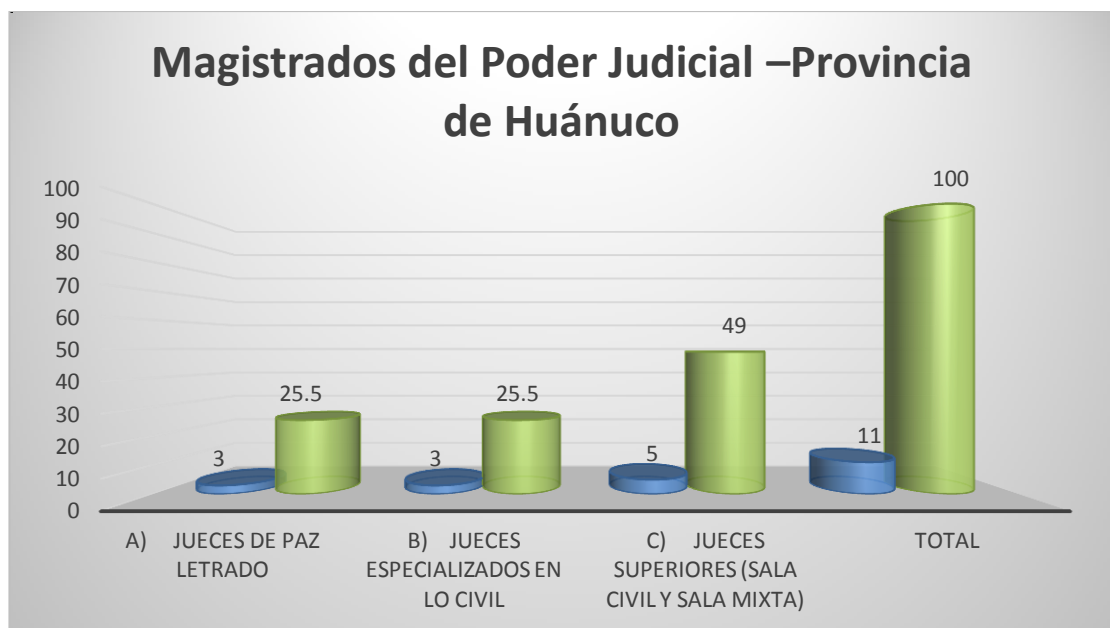
Tabla N° 01

Magistrados competentes para conocer procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de Tránsito.
Año 2012-2016.

Magistrados del Poder Judicial –Provincia de Huánuco-		
	f _i	%
a) Jueces de Paz Letrado	3	25.5
b) Jueces Especializados en lo Civil	3	25.5
c) Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta)	5	49
TOTAL	11	100

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 01



Interpretación: Para la determinación del objeto de estudio, iniciamos registrando primero al total de los recursos humanos, Magistrados del Poder Judicial y Abogados de libre ejercicio de la profesión que participaron en procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito, en el periodo de 2012 a 2016, la siguiente realidad:

Se ha realizado encuestas a 11 magistrados del Poder Judicial de la provincia de Huánuco, que por su competencia han conocido y/o conocen proceso civiles sobre Indemnización por Daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito, distribuidos en la siguiente manera: 3 Jueces de Paz Letrado que hacen el 27.27%, 3 Jueces Especializados en lo Civil (primera instancia) que hacen el 27.27% 5 Jueces Superiores integrantes de la Sala Civil y de la Sala Mixta que hacen el 45.45% del total de la muestra estudiada; por obvias razones no se precisa el número de magistrados que conocieron proceso como los que son materia de estudio.

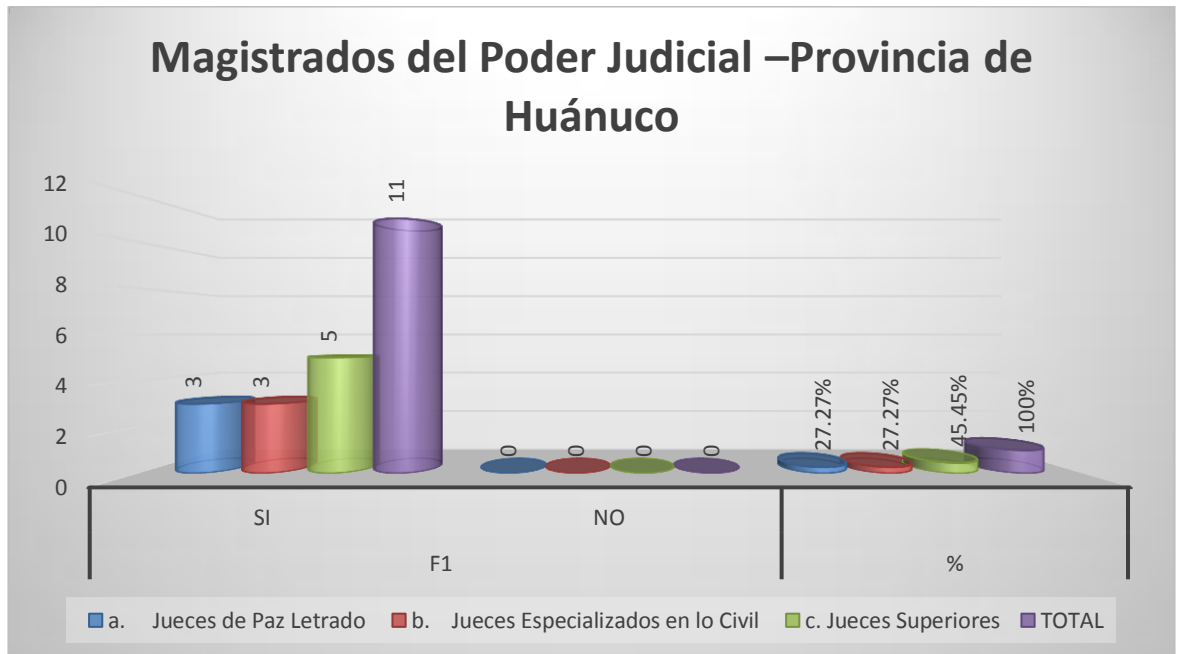
TABLA 02

Magistrados del Poder Judicial que tramitaron procesos civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios Derivados de Accidentes de Tránsito durante los años 2012 al 2016.

Magistrados del Poder Judicial –Provincia de Huánuco-	F1		%
	SI	NO	
a. Jueces de Paz Letrado	3	-	27.27%
b. Jueces Especializados en lo Civil	3	-	27.27%
c. Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta)	5	-	45.45%
Total	11	-	100

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 01



Interpretación: Del total de los jueces encuestados sobre si tramitaron o conocieron procesos civiles sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito, en el periodo de 2012 a 2016, 3 Jueces de Paz Letrado manifestaron que sí, haciendo el 25 % del total de la muestra, 3 Jueces Especializados en lo Civil (primera instancia) que hacen el 25.5% manifestaron que si conocieron y tramitaron dichos proceso; igualmente 5 Jueces Superiores integrantes de la Sala Civil y de la Sala Mixta que hacen el 49% del total de la muestra estudiada indicaron que si conocieron dichos procesos.

De lo manifestado se puede advertir que todos los jueces encuestados manifestaron haber conocido y tramitado procesos civiles sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito, en el

periodo de 2012 a 2016, sean como jueces de origen o en su condición de jueces revisores o de apelación.

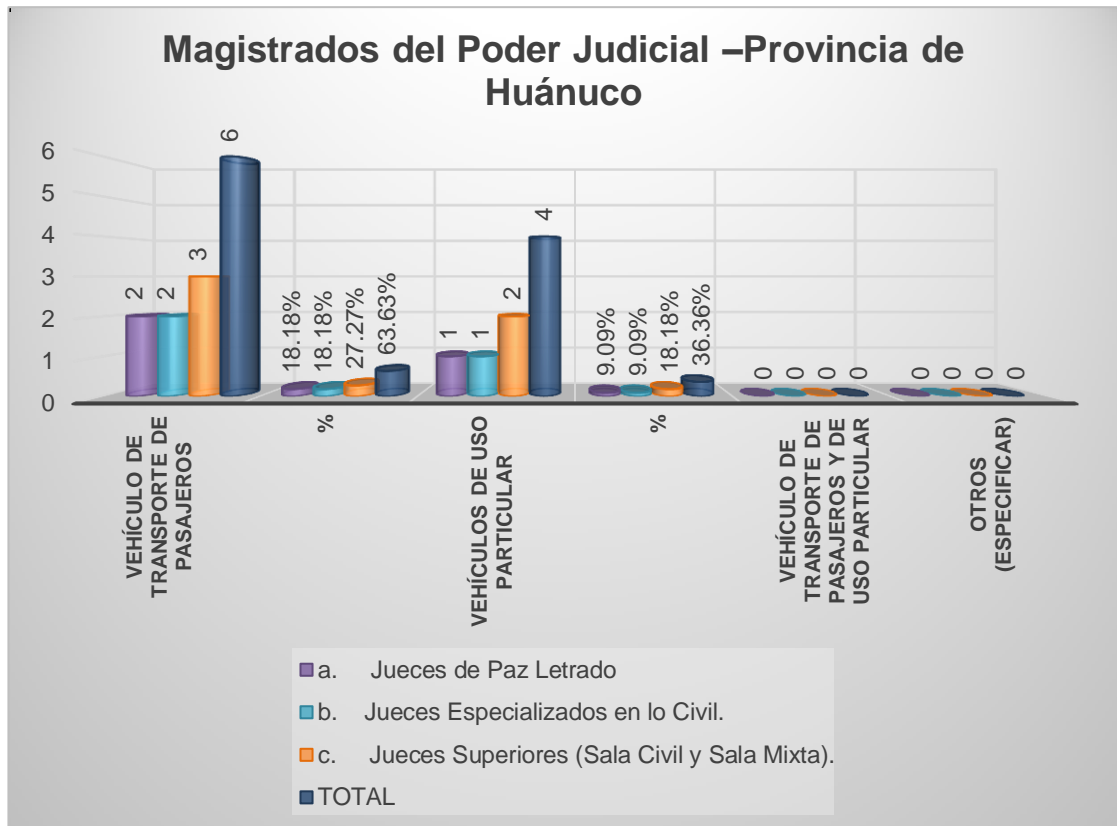
TABLA 03

Daños causados en accidentes de tránsito según vehículo utilizado durante los años 2012-2016 que fueron conocidos por magistrado de la provincia de Huánuco.

Magistrados del Poder Judicial – Provincia de Huánuco-	Vehículo de transporte de pasajeros	%	Vehículos de uso particular	%	Vehículo de transporte de pasajeros y de uso particular	Otros (especificar)
a. Jueces de Paz Letrado	2	18.18 %	1	9.09 %	--	--
b. Jueces Especializados en lo Civil.	2	18.18 %	1	9.09 %	--	--
c. Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta).	3	27.27%	2	18.18 %	--	--
TOTAL	6	63.63%	4	36.36%	--	--

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 03



Interpretación: Del total de los jueces de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, de diversos niveles encuestados sobre los procesos de indemnización por daños derivados de accidentes de tránsito que tramitaron o conocieron según el vehículo utilizado, en el periodo de 2012 a 2016, 2 Jueces de Paz Letrado manifestaron que conocieron de procesos civiles sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito producido por vehículo de transporte de pasajeros en la que el daño causado fue un vehículo de transporte de pasajeros; 1 Juez de Paz Letrado manifestó que conoció 1 proceso civil sobre Indemnización por daños y perjuicio derivado de accidente de tránsito producido por vehículo de uso particular; 2 Jueces Especializados en lo Civil manifestaron que

conocieron de procesos civiles sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito producido por vehículo de transporte de pasajeros en la que el daño causado fue un vehículo de transporte de pasajeros; 1 Juez Especializados en lo Civil manifestó que conoció de un proceso civil sobre Indemnización por daños y perjuicio derivado de accidente de tránsito en la que el daño causado fue un vehículo de uso particular; 3 Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta) manifestaron que conocieron de procesos civiles sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito en la que el daño causado fue un vehículo de transporte de pasajeros y 2 en la que el daño fue causado por un Vehículos de uso particular.

En suma, de lo manifestado se puede advertir que 6 Jueces de la Provincia de Huánuco, encuestados manifestaron haber conocido y tramitado procesos civiles sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito, en la que el daño fue causado por vehículos de transporte de pasajeros y 4 Jueces manifestaron haber conocido procesos en los que el causante del daño fue un vehículo de transporte de uso particular, pero ninguno manifestó haber conocido procesos en los que el causante del daño fue un vehículos de transporte de pasajeros y de uso particular.

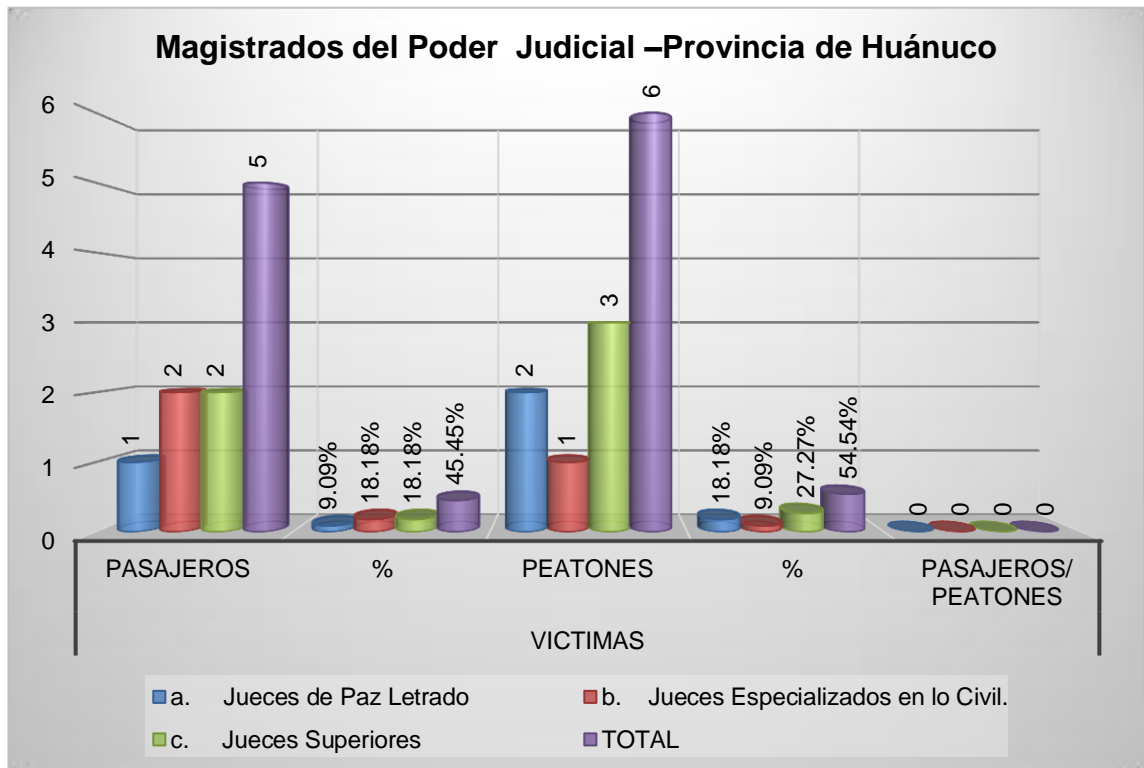
Que, los Jueces Especializados y Superiores precisaron que en algunos casos conocieron los procesos como jueces revisores o de segunda instancia.

TABLA 04

Daños causados en accidentes de tránsito según víctimas durante los años 2012-2016 que fueron conocidos por magistrado de la provincia de Huánuco.

Magistrados del Poder Judicial -Provincia de Huánuco-	VICTIMAS				
	Pasajeros	%	Peatones	%	Pasajeros/ peatones
a. Jueces de Paz Letrado	1	9.09 %	2	18.18 %	
b. Jueces Especializados en lo Civil.	2	18.18 %	1	9.09 %	
c. Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta).	2	18.18 %	3	27.27%	
TOTAL	5	45.45%	6	54.54%	

GRAFICA N° 04



Interpretación: Del total de la muestra de jueces de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, Jueces de Paz Letrados, Jueces

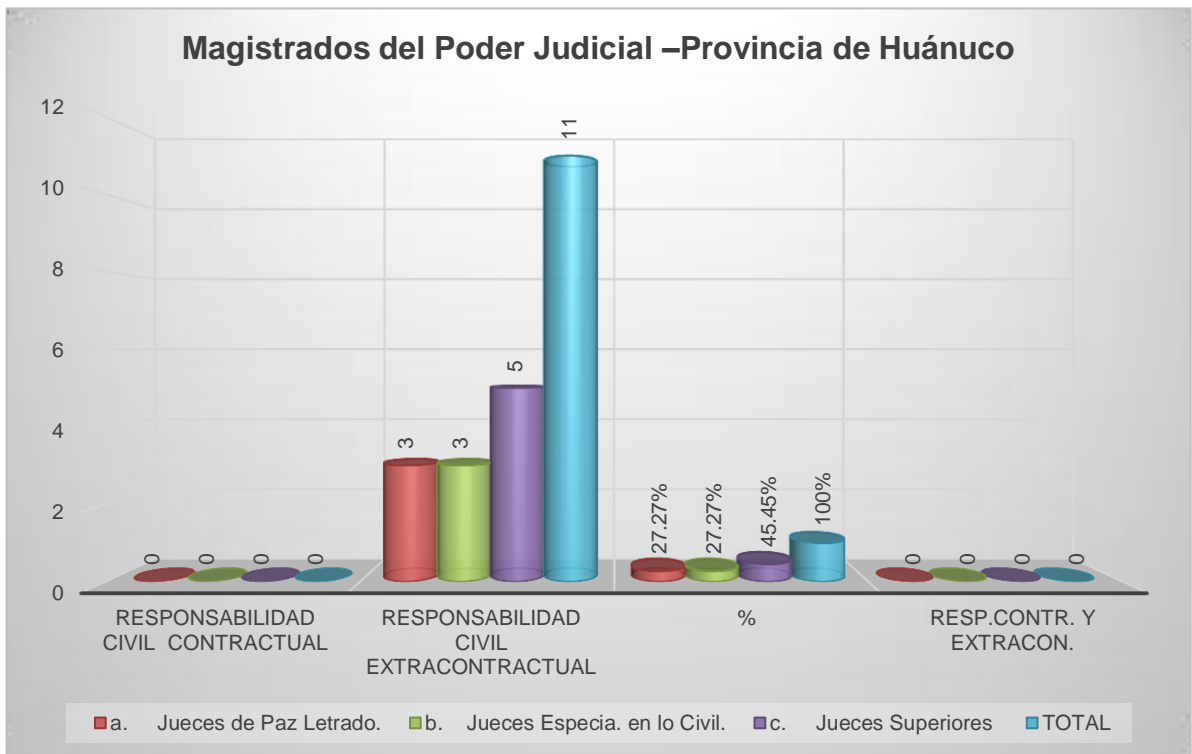
Civiles y Jueces Superiores encuestados sobre los procesos de indemnización por daños derivados de accidentes de tránsito que tramitaron o conocieron según el vehículo utilizado, en el periodo de 2012 a 2016, 1 Juez de Paz Letrado manifestó que conoció un proceso civil sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito en el que la víctima fue pasajero y dos en las que la víctima fue peatones, 2 Jueces Especializados en lo Civil manifestaron haber conocido procesos sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito en el que la víctima fue pasajero y 1 en la que la víctima fue peatón; 2 Jueces Superiores Especializados en lo Civil manifestaron haber conocido 2 procesos sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito en el que la víctima fue pasajero y tres en las que la víctima fue peatones.

Lo que resalta el cuadro es que todos los jueces que integran la muestra de estudio, es decir, el 100% conocieron procesos civiles sobre Indemnización por daños y perjuicio derivados de accidente de tránsito, con lo matices precisados en lo que respecta a la víctima.

TABLA 05

Procesos sobre Indemnización por Daños derivados de Accidentes de Tránsito en la que la víctima fue un pasajero durante los años 2012-2016 que fueron resueltos por magistrado de la provincia de Huánuco, según normatividad aplicada.

Magistrados del Poder Judicial –Provincia de Huánuco-	NORMATIVIDAD APLICABLE			
	Responsabilidad Civil Contractual	Responsabilidad Civil Extracontractual	%	Resp.Contr. y Extracon.
a. Jueces de Paz Letrado.	-----	3	27.27%	-----
b. Jueces Especia. en lo Civil.	-----	3	27.27%	-----
c. Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta).	-----	5	45.45%	-----
TOTAL		11	100%	

GRAFICA N° 05

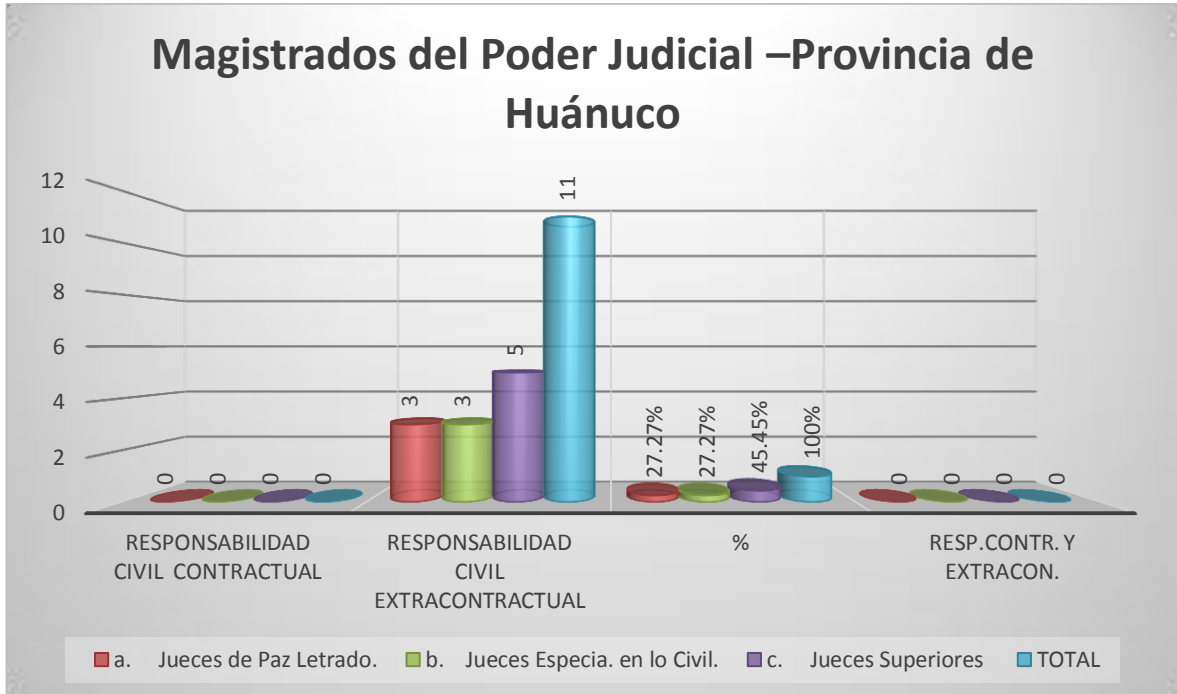
Interpretación: El cuadro nos presenta que del total de la muestra de jueces de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, Jueces de Paz Letrados, Jueces Civiles y Jueces Superiores, esto es, 3 de Jueces de Paz Letrado, 3 Jueces Especializados en lo civil y 5 Jueces Superiores Especializados en lo Civil, encuestados manifestaron que los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios, en la que las víctimas fueron pasajero, que conocieron en el ejercicio de su función, que equivalen al 100% de la muestra, fueron resuelto aplicándose las normas de responsabilidad civil extracontractual, sin hacer ninguna disquisición si las víctimas fueron pasajeros o peatones.

TABLA 06

Procesos sobre Indemnización por Daños derivados de Accidentes de Tránsito en la que la víctima fue un peatón durante los años 2012-2016 que fueron resueltos por magistrado de la provincia de Huánuco, según normatividad aplicada.

Magistrados del Poder Judicial –Provincia de Huánuco-	NORMATIVIDAD APLICABLE			
	Responsabilidad Civil Contractual	Responsabilidad Civil Extracontractual	%	Resp.Contr. y Extracon.
a. Jueces de Paz Letrado.	-----	3	27.27%	-----
b. Jueces Especia. en lo Civil.	-----	3	27.27%	-----
c. Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta).	-----	5	45.45%	-----
TOTAL		11	100%	

GRAFICA N° 06

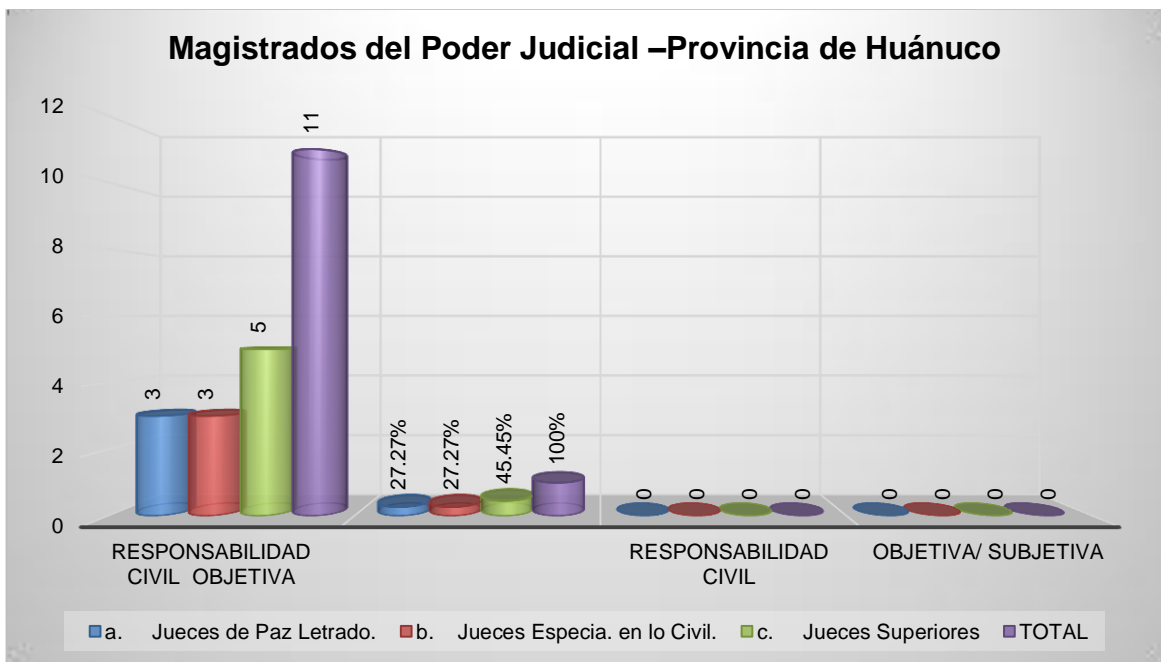


Interpretación: El cuadro nos presenta que del total de la muestra de jueces de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, Jueces de Paz Letrados, Jueces Civiles y Jueces Superiores, esto es, 3 de Jueces de Paz Letrado, 3 Jueces Especializados en lo civil y 5 Jueces Superiores Especializados en lo Civil, encuestados manifestaron que los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios, en la que las víctimas fueron peatones, que conocieron en el ejercicio de su función, que equivalen al 100% de la muestra, fueron resuelto aplicándose las normas de responsabilidad civil extracontractual, sin hacer ninguna disquisición si las víctimas fueron pasajeros o peatones.

TABLA 07

Criterios de los Magistrados del Poder Judicial –Provincia de Huánuco- para resolver Procesos sobre Indemnización por Daños derivados de Accidentes de Tránsito durante los años 2012-2016, según normatividad aplicada: responsabilidad objetiva y subjetiva.

Magistrados del Poder Judicial –Provincia de Huánuco-	NORMATIVIDAD APLICABLE			
	Responsabilidad Civil Objetiva	%	Responsabilidad Civil Subjetiva.	Objetiva/ subjetiva
a. Jueces de Paz Letrado.	3	27.27%	-----	-----
b. Jueces Especia. en lo Civil.	3	27.27%	-----	-----
c. Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta).	5	45.45%	-----	-----
TOTAL	11	100%		

GRAFICA 07

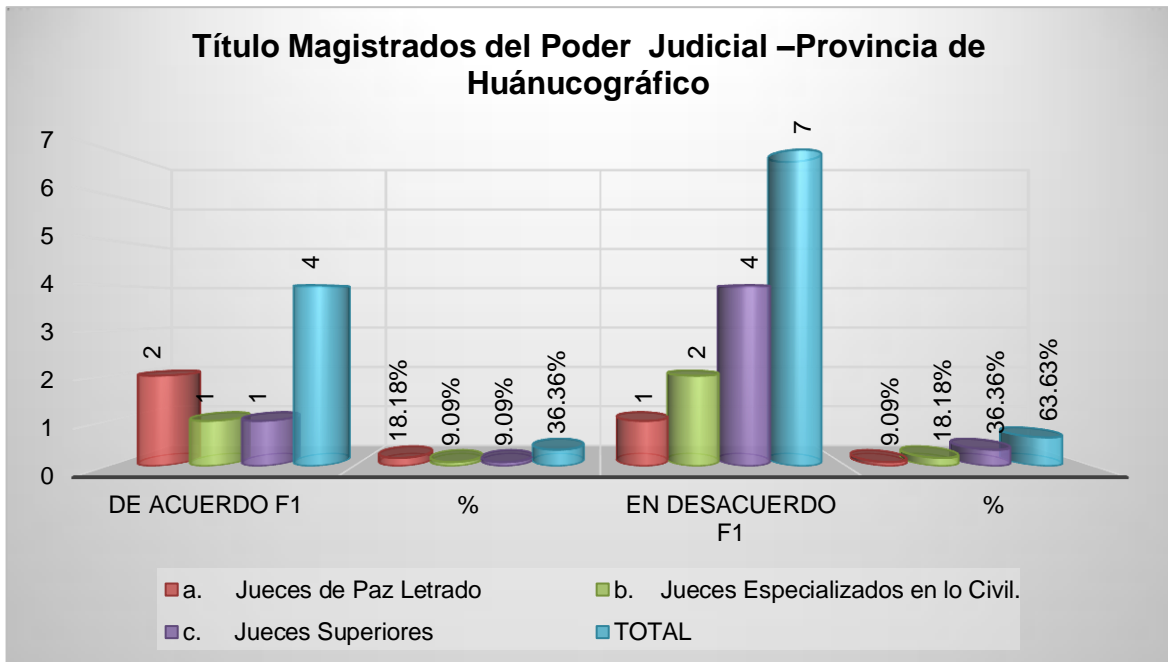
Interpretación: El cuadro nos presenta que del total de la muestra de jueces de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, Jueces de Paz Letrados, Jueces Civiles y Jueces Superiores, esto es, 3 de Jueces de Paz Letrado, 3 Jueces Especializados en lo civil y 5 Jueces Superiores Especializados en lo Civil, que equivalen al 100% de la muestra, que encuestados manifestaron que a su criterio, los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios, considerando la clasificación de la responsabilidad civil en objetiva y subjetiva, deben ser resuelto aplicándose la normas de la responsabilidad civil objetiva.

TABLA 08

Opinión de los Magistrados sobre las tesis de los juristas que postulan que la Indemnización por Daños causados en accidentes de tránsito, si las víctimas son pasajeros, deben ser resuelto aplicándose las normas de la responsabilidad civil contractual.

Magistrados del Poder Judicial – Provincia de Huánuco	OPINIONES SOBRE RESOLUCION DE CONFLICTOS				
	De acuerdo f1	%	En Desacuerdo f1	%	%
a. Jueces de Paz Letrado	2	18.18 %	1	9.09 %	
b. Jueces Especializados en lo Civil.	1	9.09 %	2	18.18 %	
c. Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta).	1	9.09 %	4	36.36%	
TOTAL	4	36.36%	7	63.63%	

GRAFICA 08



Interpretación: El cuadro nos presenta que del total de la muestra de jueces de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, Jueces de Paz Letrados, Jueces Civiles y Jueces Superiores que opinaron sobre este particular, 2 Jueces de Paz Letrado manifestaron que se encuentran de acuerdo y uno en desacuerdo, 1 Juez Especializados en lo civil manifestó estar de acuerdo y 2 que no están de acuerdo, y 1 Juez Superior manifestó en estar de acuerdo y 4 en desacuerdo. En suma, 4 magistrados que hacen el 36.36% manifestaron estar de acuerdo y 7 magistrados de la muestra que hacen un equivalente al 63.63% manifestaron estar en desacuerdo, algunos por considerar que ya se encuentra regulado en el artículo 1970 del Código Civil y artículo 29 de la ley 27181 y porque sería difícil que el pasajero acredite la relación contractual al existir informalidad de vehículos que prestan servicio de transporte.

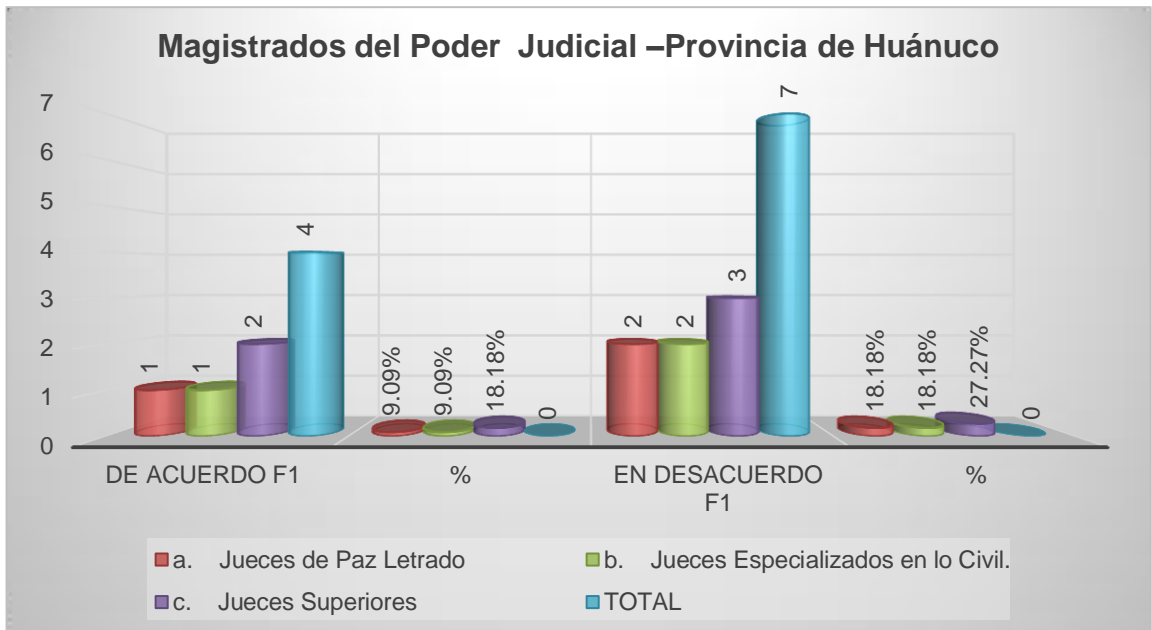
Cabe enfatizar que los magistrados que refieren estar de acuerdo, lo formulan como opinión, lo que necesariamente no se refleja cuando resuelven un caso concreto, debido a la normatividad existente.

CUADRO N° 09

Opinión de los Magistrados sobre expediente N° 4338-98 en la que la Corte Superior de Justicia de Lima, en la causa seguida por Hugo José Bernedo Menaut y otro contra Expreso Cruz del Sur y otro, sobre In Indemnización de Daños y Perjuicios, ha señalado que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito en la que el agraviado ha sido un pasajero es de naturaleza contractual, que debe ser resuelta siguiéndose las normas de la responsabilidad extracontractual:

Magistrados del Poder Judicial –Provincia de Huánuco	OPINIONES SOBRE RESOLUCION DE CONFLICTOS			
	De acuerdo f1	%	En Desacuerdo f1	%
a. Jueces de Paz Letrado	1	9.09%	2	18.18%
b. Jueces Especializados en lo Civil.	1	9.09%	2	18.18 %
c. Jueces Superiores (Sala Civil y Sala Mixta).	2	18.18%	3	27.27 %
TOTAL	4	36.36%	7	63.63/%

GRAFICO N°09



Interpretación: Sobre la posición de Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, en la causa seguida por Hugo Jose Bernedo Menaut y otro contra Expreso Cruz del Sur y otro, sobre Indemnización de Daños y Perjuicios, en la que precisan que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito en la que el agraviado ha sido un pasajero es de naturaleza contractual, que debe ser resuelta siguiéndose las normas de la responsabilidad extracontractual los jueces de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, Jueces de Paz Letrados, Jueces Civiles y Jueces Superiores: 1 Juez de Paz Letrado que está de acuerdo, mientras que dos se encuentran en desacuerdo, 1 Juez Especializado en lo civil manifestó estar de acuerdo y 2 que no están de acuerdo, y 2 Jueces Superiores manifestaron en estar de acuerdo y 3 en desacuerdo. En suma 4 magistrados que hacen el 36.36% manifestaron en estar de acuerdo, y 7

magistrados de la muestra que hacen un equivalente al 63.63% manifestaron estar en desacuerdo.

ENCUESTA A ABOGADOS QUE REALIZAN EL EJERCICIO LIBRE DE LA PROFESION

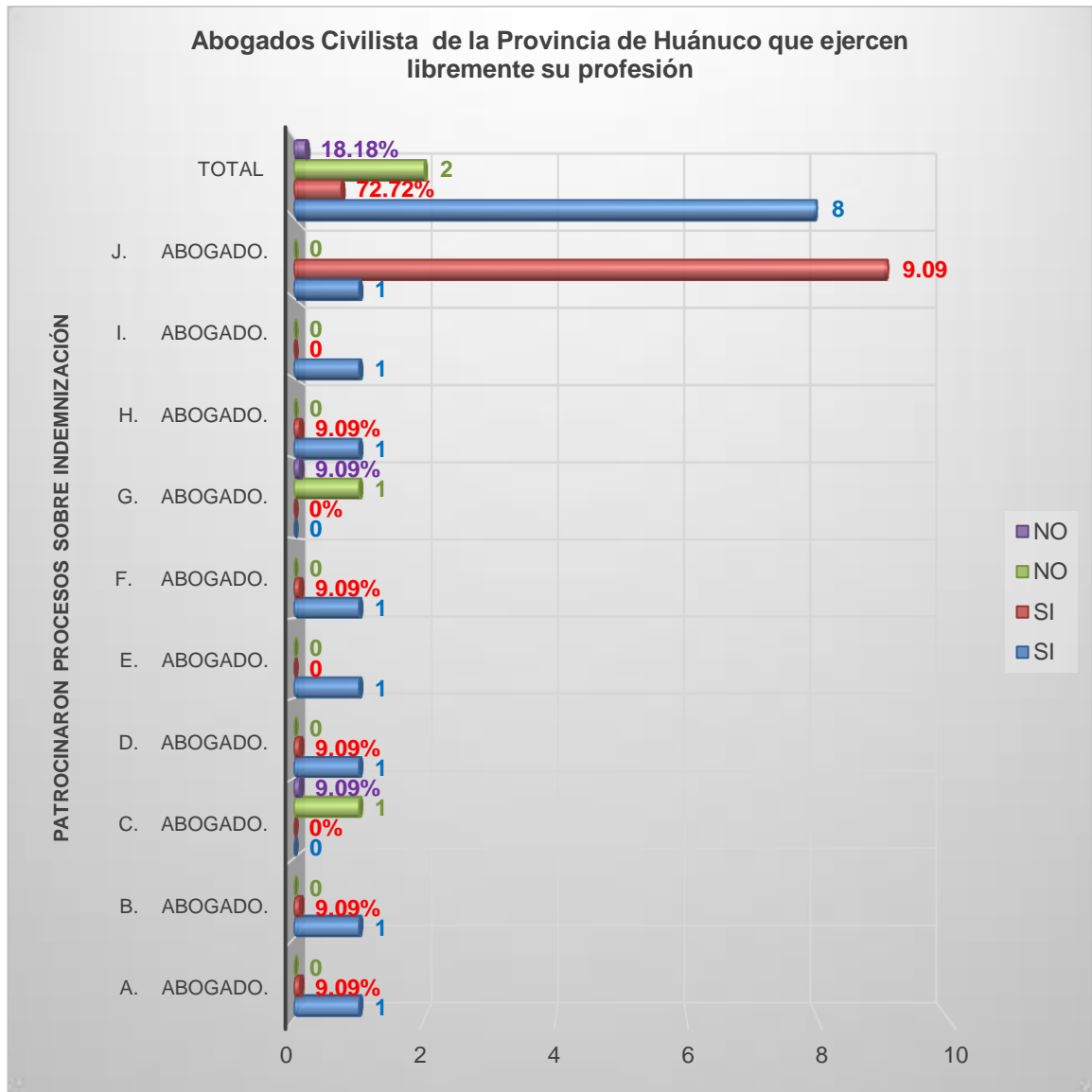
TABLA 01

Abogados Especialistas en Materia Civil que patrocinaron en procesos sobre Indemnización de Daños y Perjuicios Derivados de Accidentes de Tránsito durante los años 2012 al 2016, en la provincia de Huánuco.

Abogados Civilista de la Provincia de Huánuco que ejercen libremente su profesión.-	Patrocinaron procesos sobre indemnización.				
	fi SI	%	fi NO	%	Total
a. Abogado.	1	9.09%	0		
b. Abogado.	1	9.09%	0		
c. Abogado.	0	0%	1	9.09%	
d. Abogado.	1	9.09%	0		
e. Abogado.	1	9,09%	0		
f. Abogado.	1	9.09%	0		
g. Abogado.	0	0%	1	9.09%	
h. Abogado.	1	9.09%	0		
i. Abogado.	1	0	0		
j. Abogado.	1	9.09	0		
Total	8	72.72%	2	18.18%	

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRÁFICO N° 01



Interpretación:

Para la determinación del objeto de estudio, iniciamos registrando primero al total de los recursos humanos. Abogados de libres ejercicio de la profesión especialistas en materia civil, determinándose la especialidad en una entrevista verbal, para luego procederse con la entrega del cuestionario para los fines propuestos en la investigación.

Se ha realizado encuestas a 10 abogados especialistas en materia civil que ejercen la profesión en la provincia de Huánuco, quienes al ser preguntados, si durante el ejercicio de su profesión de abogado especialista en materia civil, ha patrocinado procesos sobre Indemnización de Daños y Perjuicios Derivados de Accidentes de Tránsito durante los años 2012 al 2016, en la provincia de Huánuco, 8 abogados que representa el 80% de la muestra manifestaron haber patrocinado procesos sobre indemnización derivado de accidentes de tránsito y 2 abogados que representan el 20% del total de la muestra dijeron no haber patrocinado procesos con dicha pretensión.

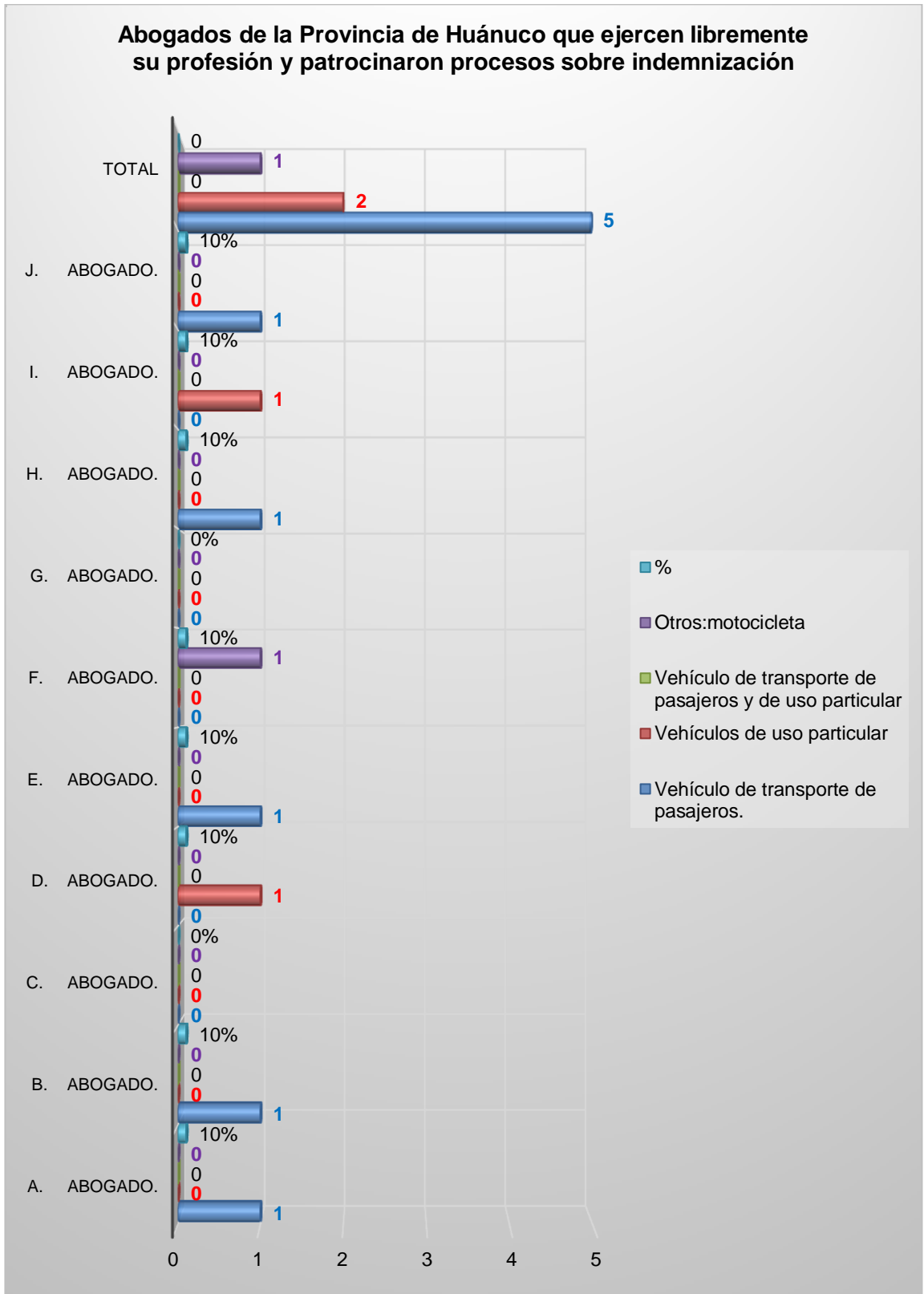
TABLA 02

Daños causados en accidentes de tránsito según vehículo utilizado durante los años 2012-2016 que fueron patrocinados por abogados especialistas en materia civil en la provincia de Huánuco

Abogados de la Provincia de Huánuco que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	Vehículo de transporte de pasajeros.	Vehículos de uso particular	Vehículo de transporte de pasajeros y de uso particular	Otros: motocicleta	%
a. Abogado.	1	0	0	0	10%
b. Abogado.	1	0	0	0	10%
c. Abogado.	0	0	0	0	0%
d. Abogado.	0	1	0	0	10%
e. Abogado.	1	0	0	0	10%
f. Abogado.	0	0	0	1	10%
g. Abogado.	0	0	0	0	0%
h. Abogado.	1	0	0	0	10%
i. Abogado.	0	1	0	0	10%
j. Abogado.	1	0	0	0	10%
TOTAL	5	2	0	1	8/80%

Fuente: Recurso Humanos encuestados

GRAFICO N° 02



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios en el periodo de 2012 a 2016, 5 abogados manifestaron que el daño fue causado por vehículo de transporte de pasajeros, 2 abogado manifestaron que fue con vehículo de uso particular, ningún abogado manifestó que el daño fuera causado por un vehículo de transporte de pasajeros y un vehículo de uso particular, y 1 abogado manifestó que el daño fue causado por otro vehículo (motocicleta).

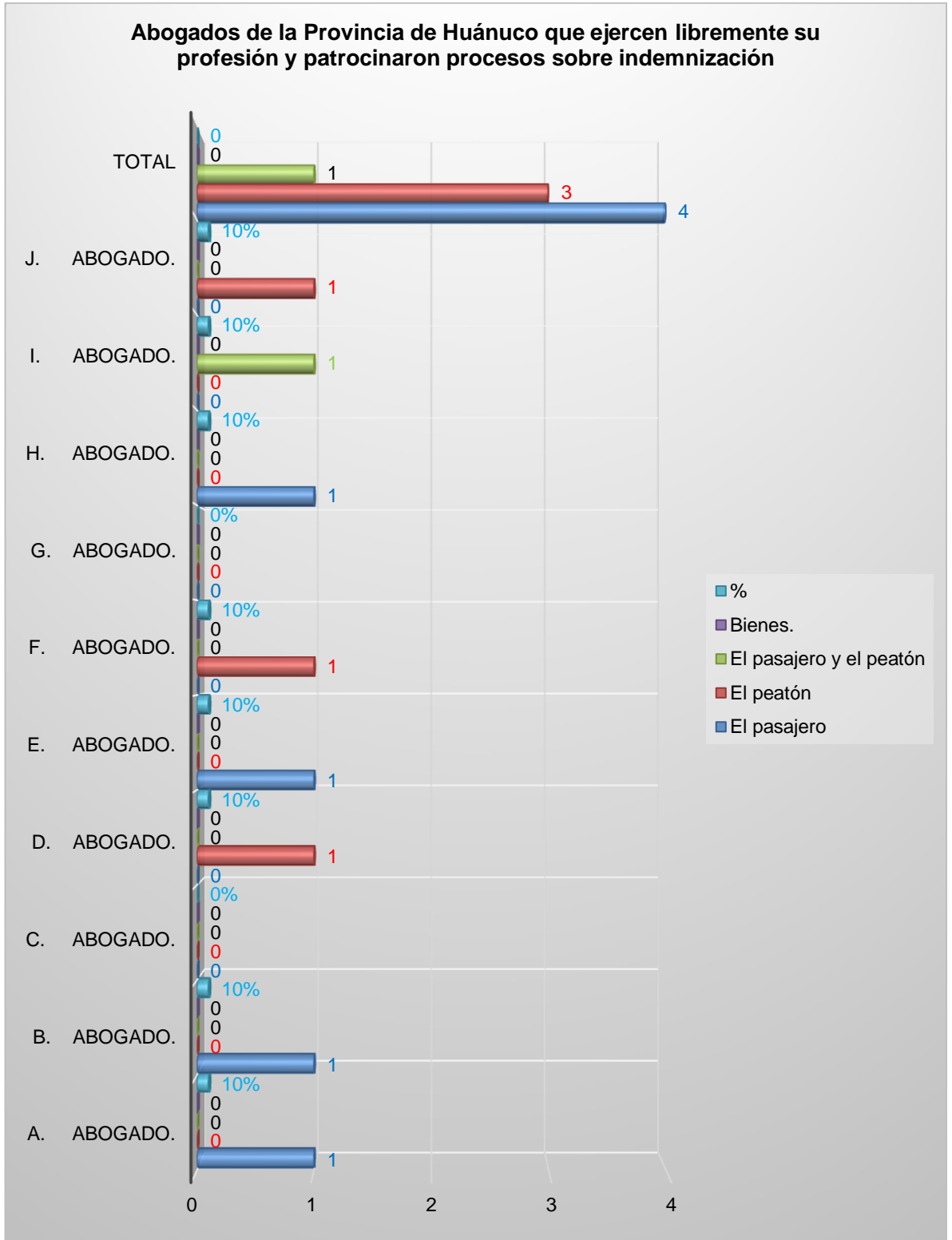
TABLA N° 03

Daños causados en accidentes de tránsito según víctima, durante los años 2012-2016 que fueron patrocinados por abogados especialistas en materia civil en la provincia de Huánuco

Abogados de la Provincia de Huánuco que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	El pasajero	El peatón	El pasajero y el peatón	Bienes.	%
a. Abogado.	1	0	0		10%
b. Abogado.	1	0	0		10%
c. Abogado.	0	0	0		0%
d. Abogado.	0	1	0		10%
e. Abogado.	1	0	0		10%
f. Abogado.	0	1	0		10%
g. Abogado.	0	0	0		0%
h. Abogado.	1	0	0		10%
i. Abogado.	0	0	1		10%
j. Abogado.	0	1	0		10%
TOTAL	4	3	1		8/100%

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 03



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios en el periodo de 2012 a 2016, 4 abogados manifestaron que la víctima del daño causado fue pasajero, 2 abogado manifestaron que la víctima del daño causado fue peatón, 1 abogado manifestó que la víctima fue pasajeros y peatón, y ninguno manifestó que se hayan causado daños a bienes materiales.

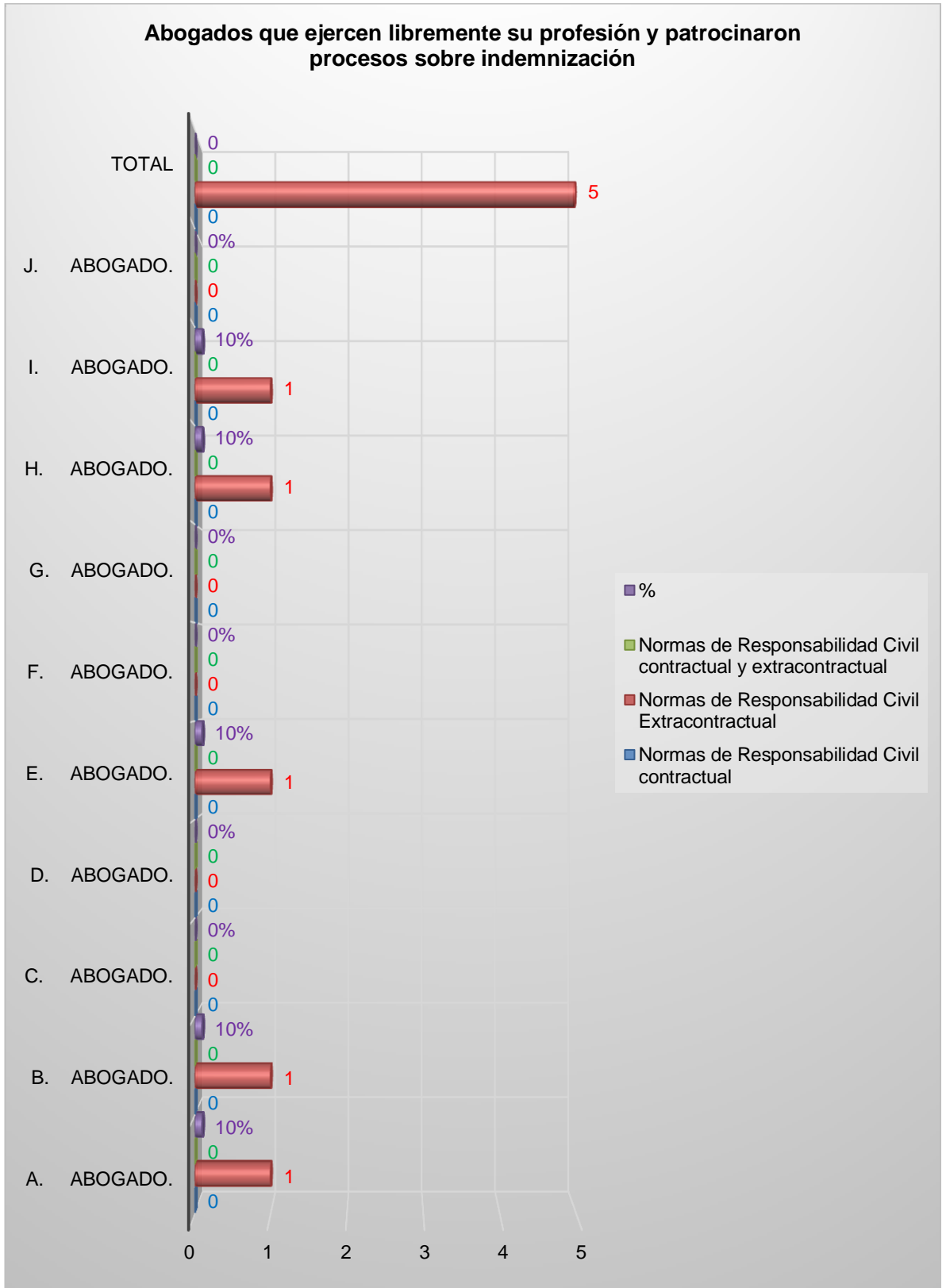
TABLA 04

Daños causados en accidentes de tránsito durante los años 2012-2016, resueltos según aplicación de normas jurídicas de responsabilidad civil, en la que la víctima fue pasajera.

Abogados que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	Normas de Responsabilidad Civil contractual	Normas de Responsabilidad Civil Extracontractual	Normas de Responsabilidad Civil contractual y extracontractual	%
a. Abogado.	0	1	0	10%
b. Abogado.	0	1	0	10%
c. Abogado.	0	0	0	0%
d. Abogado.	0	0	0	0%
e. Abogado.	0	1	0	10%
f. Abogado.	0	0	0	0%
g. Abogado.	0	0	0	0%
h. Abogado.	0	1	0	10%
i. Abogado.	0	1	0	10%
j. Abogado.	0	0	0	0%
TOTAL	0	5	0	5/100 %

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 04



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, en el periodo de 2012 a 2016, en la que la víctima fue pasajero, 5 abogados manifestaron que dichos procesos fueron resueltos aplicándose normas de responsabilidad civil extracontractual. Concluyendo que éstos son los abogados que patrocinaron procesos en la que la víctima fue un pasajero. 5 Abogados se abstuvieron a resolver dicha pregunta, lo cual es entendible porque 2 manifestaron que no patrocinaron procesos respecto de esta materia y 3 abogados manifestaron que patrocinaron procesos en la que la víctima fue peatón, 1 manifestó que patrocino procesos en la que las víctimas fue pasajero y peatón, ningún abogado manifestó que patrocino procesos en la que la víctima fueron bienes.

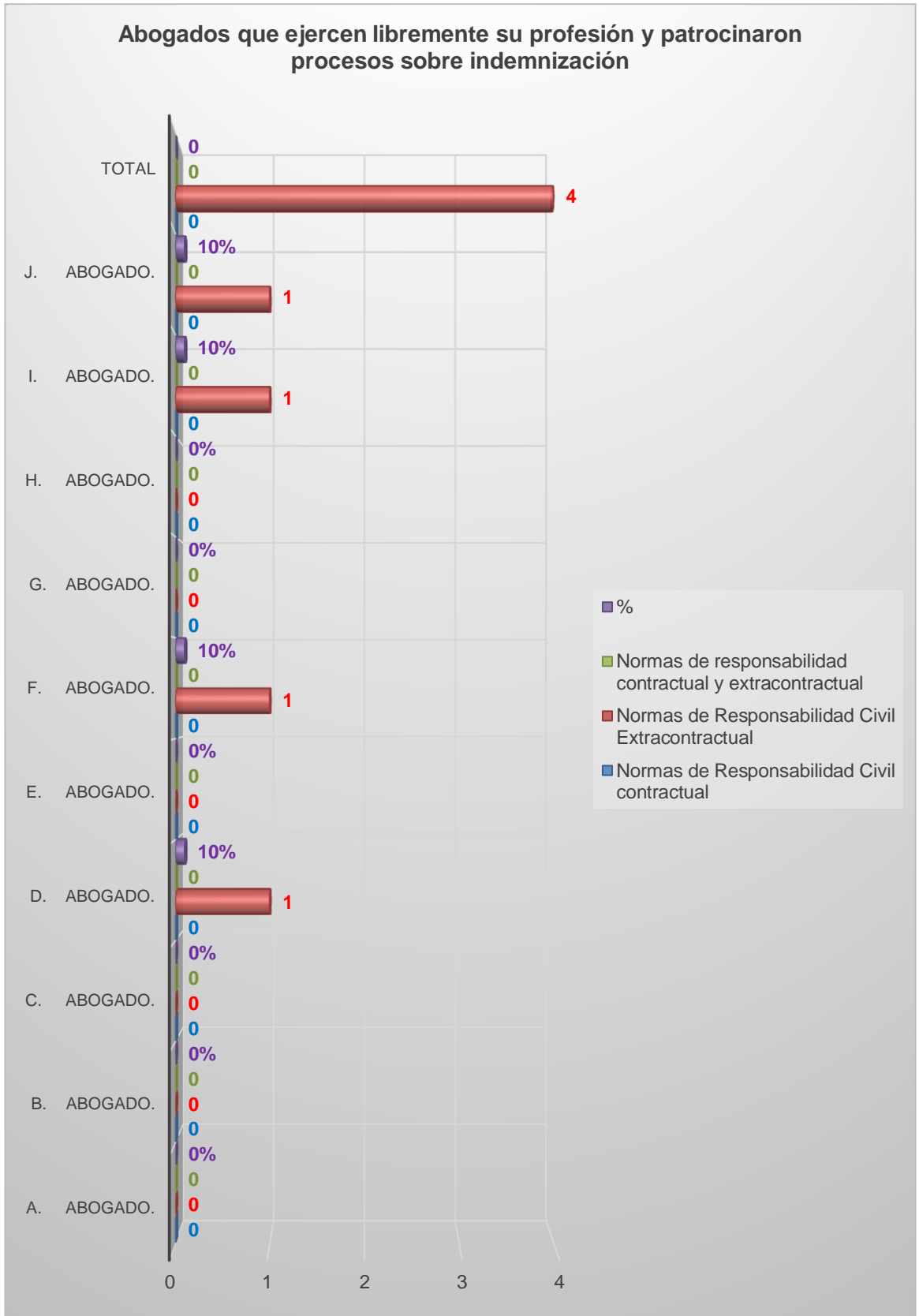
TABLA N° 05

Daños causados en accidentes de tránsito durante los años 2012-2016, resueltos según aplicación de normas jurídicas de responsabilidad civil, en la que la víctima fue peatón.

Abogados que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	Normas de Responsabilidad Civil contractual	Normas de Responsabilidad Civil Extracontractual	Normas de responsabilidad contractual y extracontractual	%
a. Abogado.	0	0	0	0%
b. Abogado.	0	0	0	0%
c. Abogado.	0	0	0	0%
d. Abogado.	0	1	0	10%
e. Abogado.	0	0	0	0%
f. Abogado.	0	1	0	10%
g. Abogado.	0	0	0	0%
h. Abogado.	0	0	0	0%
i. Abogado.	0	1	0	10%
j. Abogado.	0	1	0	10%
TOTAL	0	4	0	4/100%

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 05



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, 8 abogados que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, en el periodo de 2012 a 2016, y 2 abogados que no patrocinaron procesos sobre dicha materia, empero que son especialistas en materia civil tienen como criterio que los procesos sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito, en los que la víctima es un pasajero; debería ser resuelto aplicándose las normas de responsabilidad civil contractual, 2 abogados litigantes manifestaron que debería ser resuelto aplicándose las normas de responsabilidad extracontractual. Se puede advertir que 2 abogados que patrocinaron procesos sobre indemnización, no obstante haber sido resueltos dichos procesos aplicándose normas de responsabilidad extracontractual, son del criterio que deben ser resueltos aplicándose normas de responsabilidad contractual.

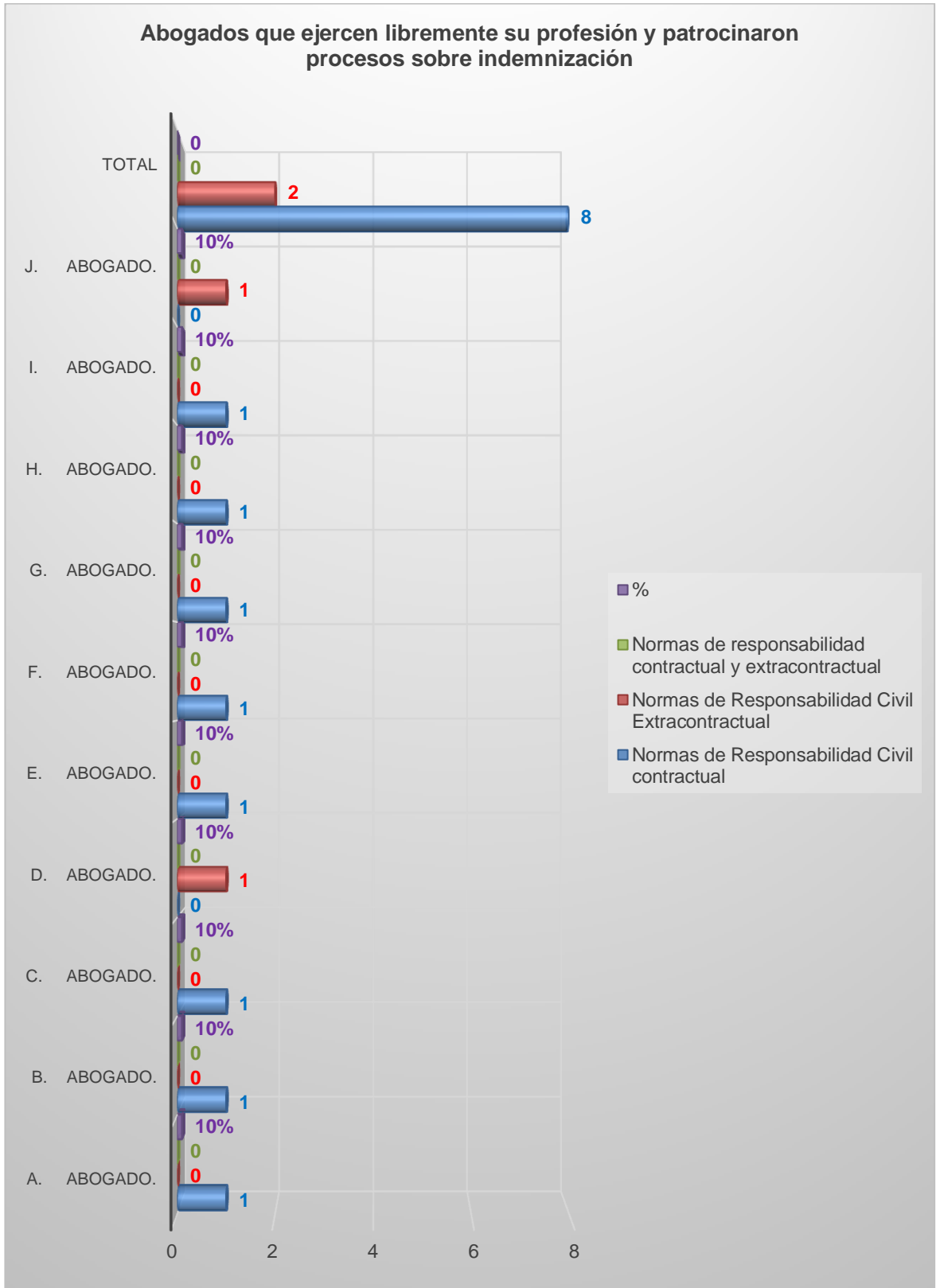
TABLA N° 06

Criterio de los abogados litigantes sobre aplicación de normas con las que se debe resolver procesos sobre La Indemnización de Daños y Perjuicios Derivados de Accidentes de Tránsito en el que la persona que sufrió el daño fue un peatón.

Abogados que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	Normas de Responsabilidad Civil contractual	Normas de Responsabilidad Civil Extracontractual	Normas de responsabilidad contractual y extracontractual	%
a. Abogado.	0	1	0	10%
b. Abogado.	0	1	0	10%
c. Abogado.	0	1	0	10%
d. Abogado.	0	1	0	10%
e. Abogado.	0	1	0	10%
f. Abogado.	0	1	0	10%
g. Abogado.	0	1	0	10%
h. Abogado.	0	1	0	10%
i. Abogado.	0	1	0	10%
j. Abogado.	0	1	0	10%
TOTAL	0	10	0	10/100 %

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 06



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, 8 abogados que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, en el periodo de 2012 a 2016 y 2 abogados que no patrocinaron procesos sobre dicha naturaleza opinaron que en el caso en que la víctima fue un peatón, debería ser resuelto aplicándose las normas de responsabilidad extracontractual; es decir, el 100% de la muestra, opinaron que en este caso debe resolverse aplicando las normas de la responsabilidad extracontractual.

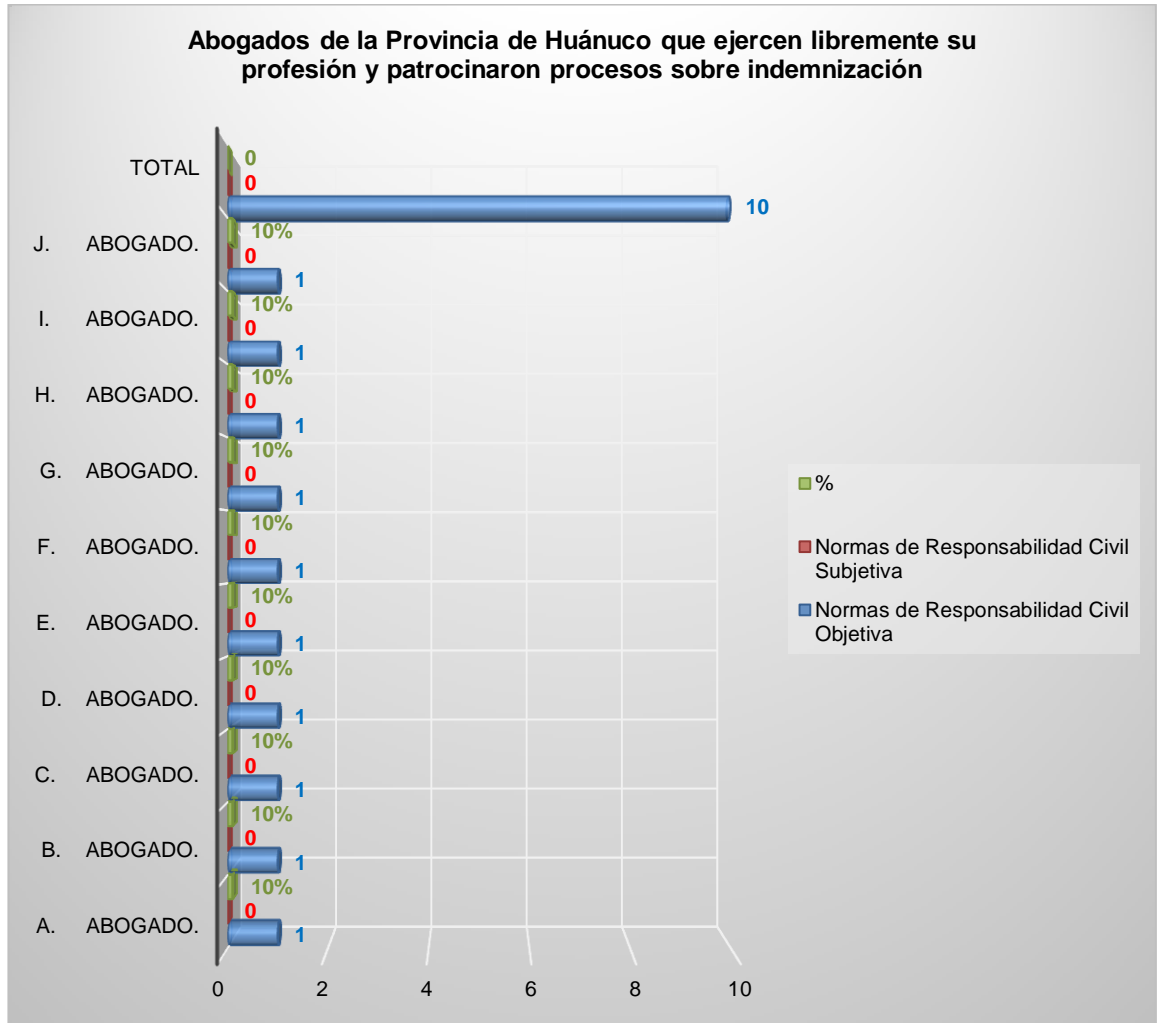
TABLA N° 07

Criterio de los abogados litigantes sobre aplicación de normas con las que se debe resolver el proceso sobre La Indemnización de Daños y Perjuicios Derivados de Accidentes de Tránsito, teniendo en consideración la clasificación de responsabilidad civil en responsabilidad objetiva y subjetiva.

Abogados de la Provincia de Huánuco que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	Normas de Responsabilidad Civil Objetiva	Normas de Responsabilidad Civil Subjetiva	%
a. Abogado.	1	0	10%
b. Abogado.	1	0	10%
c. Abogado.	1	0	10%
d. Abogado.	1	0	10%
e. Abogado.	1	0	10%
f. Abogado.	1	0	10%
g. Abogado.	1	0	10%
h. Abogado.	1	0	10%
i. Abogado.	1	0	10%
j. Abogado.	1	0	10%
TOTAL	10	0	10/100%

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 08



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, 8 abogados que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, en el periodo de 2012 a 2016, y 2 abogados litigantes que no patrocinaron procesos de dicha naturaleza, empero que son especialistas en materia civil, opinaron que los procesos sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente

de tránsito, deben ser resueltos según las normas de responsabilidad civil objetiva.

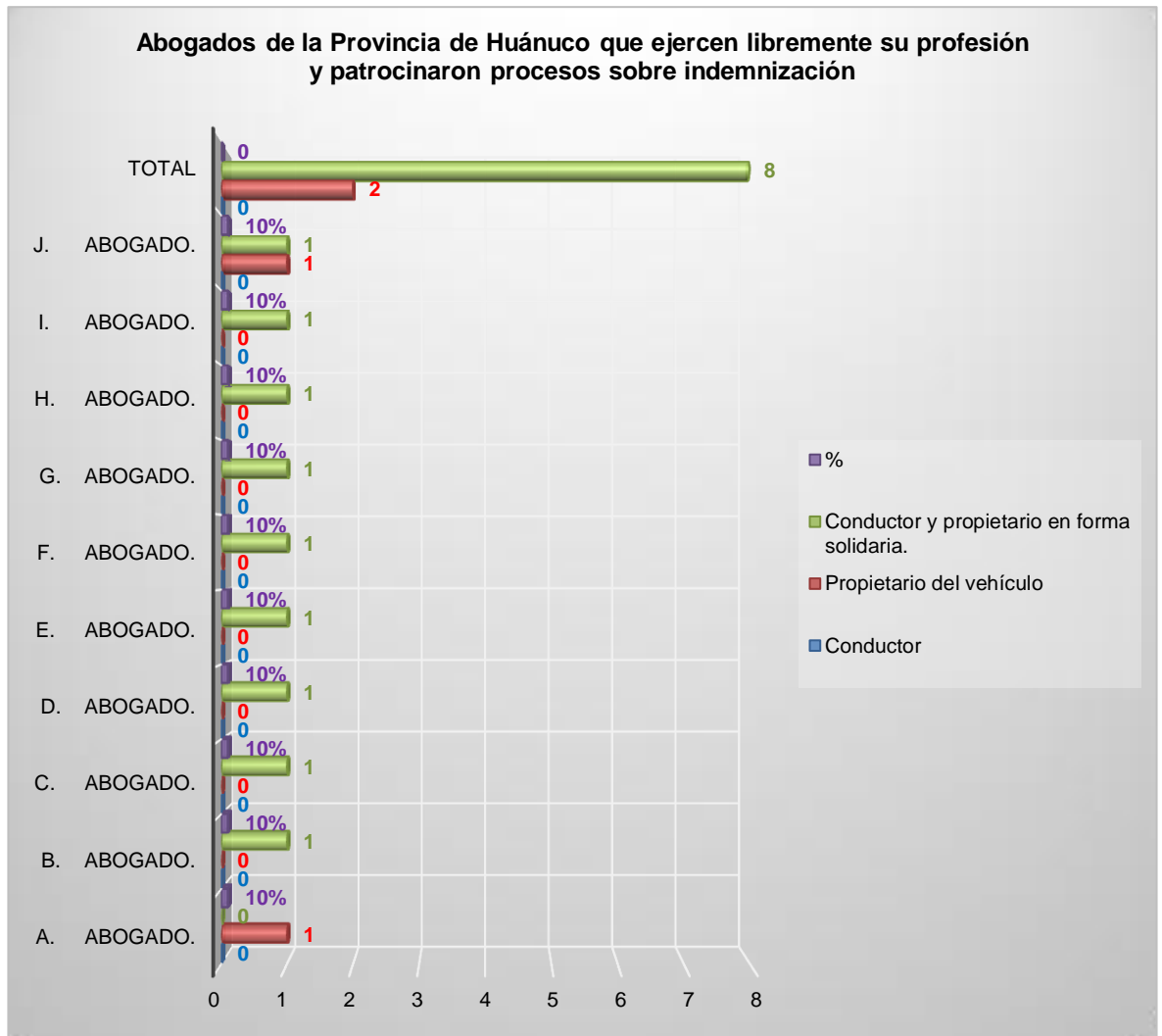
TABLA N° 08

Criterios de los abogados respecto a quién corresponde resarcir los daños causados en accidentes de tránsito.

Abogados de la Provincia de Huánuco que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	Conductor	Propietario del vehículo	Conductor y propietario En forma solidaria.	%
a. Abogado.	0	1	0	10%
b. Abogado.	0	0	1	10%
c. Abogado.	0	0	1	10%
d. Abogado.	0	0	1	10%
e. Abogado.	0	0	1	10%
f. Abogado.	0	0	1	10%
g. Abogado.	0	0	1	10%
h. Abogado.	0	0	1	10%
i. Abogado.	0	0	1	10%
j. Abogado.	0	1	1	10%
TOTAL	0	2	8	10/100%

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 09



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, 8 abogados que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, en el periodo de 2012 a 2016, manifestaron que la indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, debe ser resarcida por el conductor y propietario del vehículo en forma solidaria, 2 abogados litigantes manifestaron que la

indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, debe ser resarcida por el conductor.

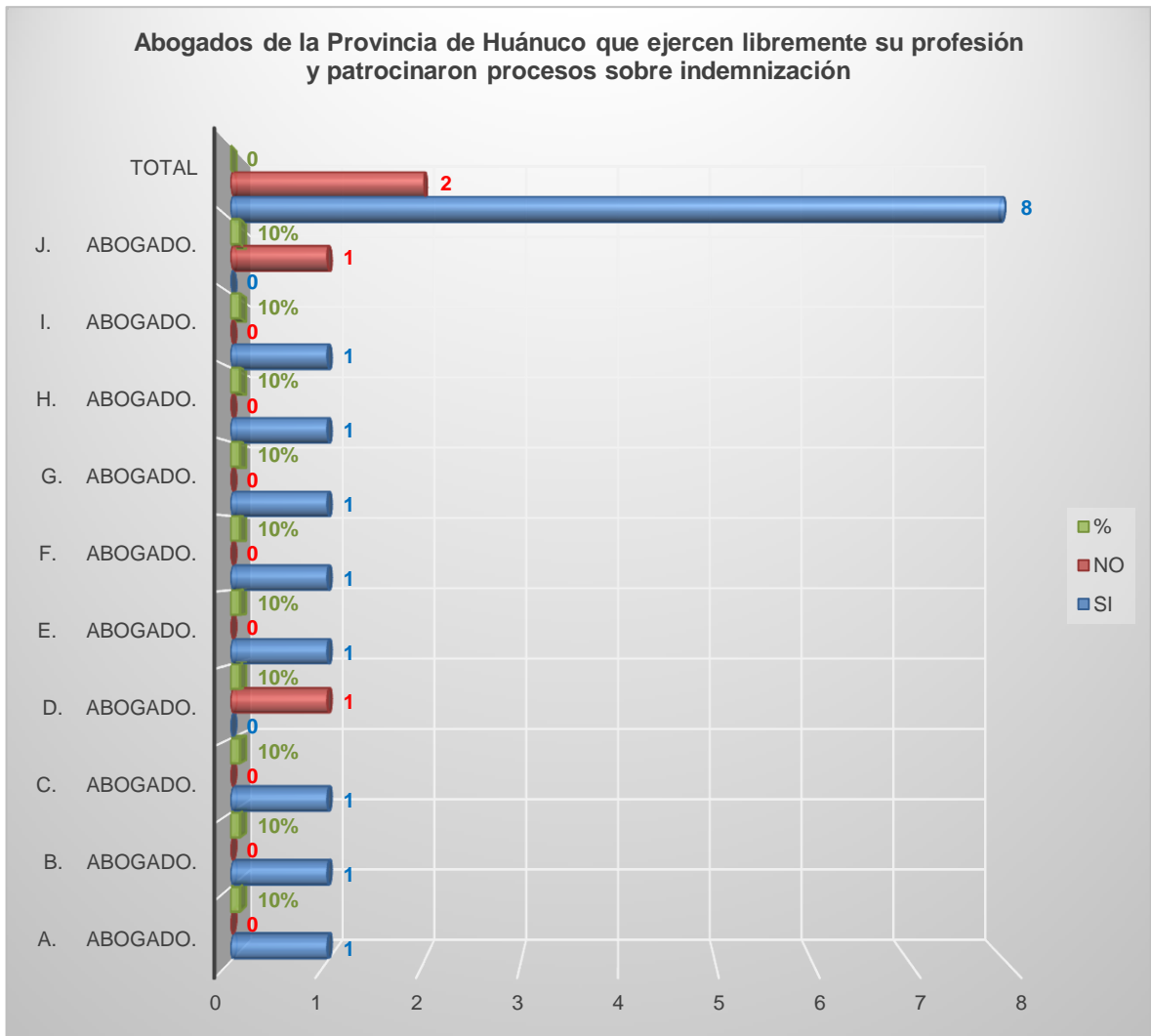
TABLA N° 10

Opinión de abogados litigantes especialistas en materia civil, sobre resolución de casos sobre indemnización por daños causados por accidentes de tránsito, aplicando las normas de responsabilidad civil extracontractual sin diferenciar si la víctima es pasajero o peatón

Abogados de la Provincia de Huánuco que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	SI	NO	%
a. Abogado.	1	0	10%
b. Abogado.	1	0	10%
c. Abogado.	1	0	10%
d. Abogado.	0	1	10%
e. Abogado.	1	0	10%
f. Abogado.	1	0	10%
g. Abogado.	1	0	10%
h. Abogado.	1	0	10%
i. Abogado.	1	0	10%
j. Abogado.	0	1	10%
TOTAL	8	2	10/100%

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 10



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, 6 abogados que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, y 2 abogados que no patrocinaron procesos sobre dicha materia, opinaron que existe un error por parte de los Jueces al aplicar las normas de responsabilidad civil extracontractual sin diferenciar si la víctima es pasajero o peatón, 2 abogado que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y

perjuicios derivados de accidente de tránsito opinaron que no existe un error por parte de los Jueces al aplicar las normas de responsabilidad civil extracontractual.

Al exponer sus razones de porque consideran que es un error, mayoritariamente coinciden que debe considerarse la naturaleza contractual del accidente de tránsito cuando la víctima es pasajero.

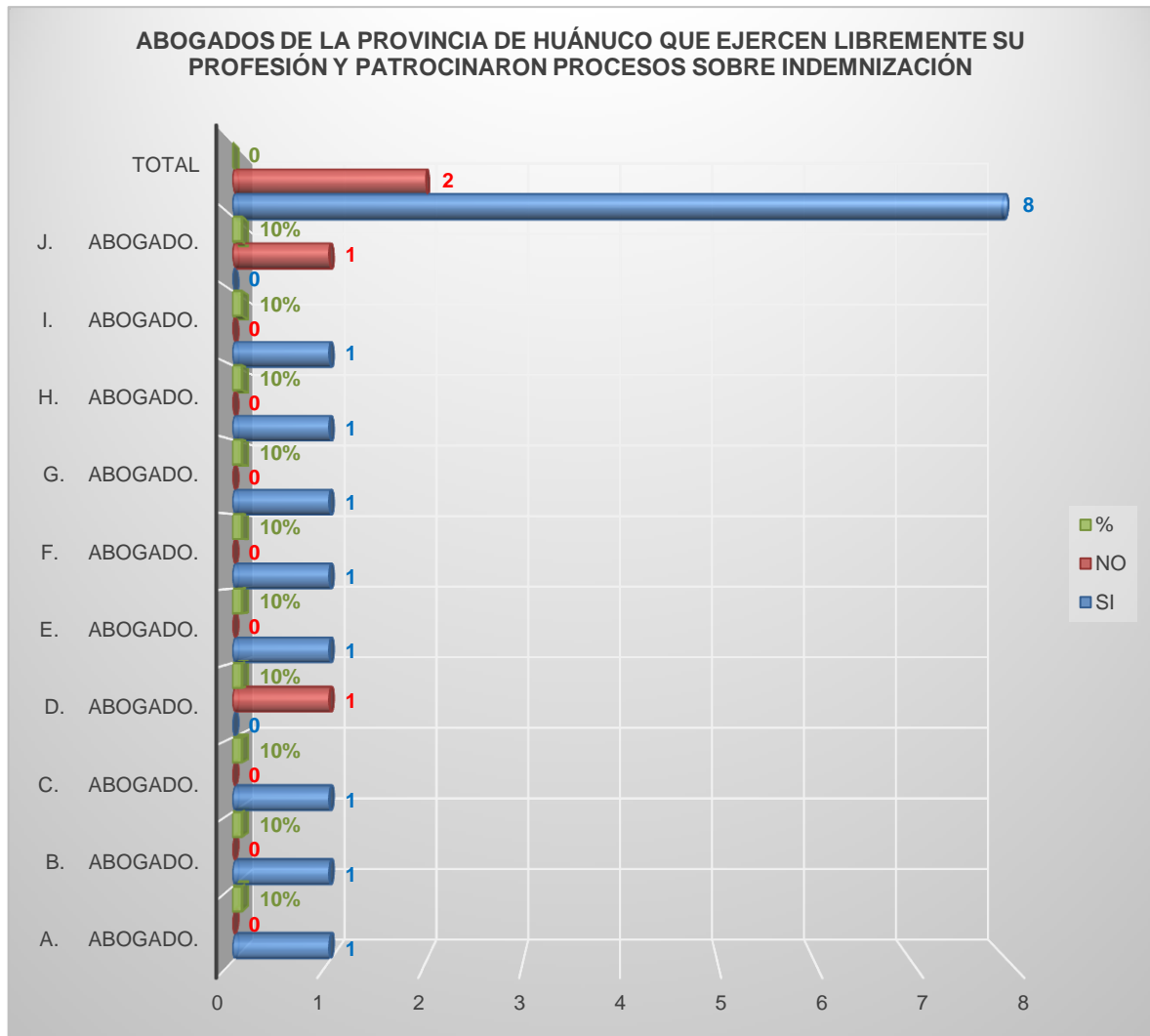
TABLA N° 11

Opinión de abogados especialistas en materia civil sobre la viabilidad de aplicarse concurrentemente las normas de responsabilidad civil contractual y extracontractual en los procesos de indemnización por daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito cuando la víctima es pasajero, siempre que dichas normas sean favorables a éste.

Abogados de la Provincia de Huánuco que ejercen libremente su profesión y patrocinaron procesos sobre indemnización	SI	NO	%
a. Abogado.	1	0	10%
b. Abogado.	1	0	10%
c. Abogado.	1	0	10%
d. Abogado.	0	1	10%
e. Abogado.	1	0	10%
f. Abogado.	1	0	10%
g. Abogado.	1	0	10%
h. Abogado.	1	0	10%
i. Abogado.	1	0	10%
j. Abogado.	0	1	10%
TOTAL	8	2	10/100%

Fuente: Recurso Humanos encuestados.

GRAFICO N° 11



Interpretación: Del total de la muestra de abogados litigantes especialista en materia civil de la provincia de Huánuco del distrito Judicial de Huánuco, 6 abogados que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito, y 2 abogados que no patrocinaron procesos sobre dicha materia, opinaron que

Si es viable la aplicación concurrente de las normas de responsabilidad civil contractual y extracontractual en los procesos de indemnización por daños y

perjuicios derivados de accidentes de tránsito cuando la víctima es pasajero, siempre que dichas normas sean favorables a éste, 2 abogados que patrocinaron procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito opinaron que no,

Al explicar sus razones los abogados opinan por la aplicación concurrente de las normas de responsabilidad civil, contractual y extracontractual coinciden en manifestar que debe considerarse a la parte débil de la relación jurídica sustantiva, mientras que los que opinan por la no aplicación concurrente de las normas fundamentan su respuesta en que en ambos casos estamos frente a un supuesto de responsabilidad extracontractual.

4.1. CONTRASTACIÓN Y PRUEBA DE HIPÓTESIS.

Como en el proyecto de investigación no se ha previsto cómo hacer la contrastación y prueba de hipótesis, optamos por hacerlo midiendo el grado de confiabilidad y validez de los instrumentos de investigación:

a. **Confiabilidad del instrumento de investigación: Encuesta.** La encuesta objetiva de Diez (10) y once (11) ítem, la sometimos a consideración de juicio de expertos (magistrados y abogados especialistas en materia civil), cuya calificación al total de preguntas supera el calificativo de muy buena. Los resultados de la encuesta se han presentado en tablas formando matrices de 3x3, 3x2 y 10x3 y 10x2, respectivamente. El grado de aproximación de la confiabilidad de la encuesta nos determinó que si se debe aplicar a los operadores de justicia, para poder diferenciar el grado de

apreciación que se tienen sobre el la naturaleza de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito cuando la víctima es pasajero y si estas deben ser resueltas aplicándose normas de responsabilidad contractual y extracontractual.

El índice de confiabilidad se determinó al grupo único de 10 magistrados y 10 abogados especialistas en materia civil encuestados en base a la fórmula de Kuder Richardson propuesto por Pinedo Tantaruna, David (1980:120-122), encontrando que en el grupo de estudio es 0,82, esto nos indica una confiabilidad alta, siendo necesario hacer algunos reajustes de diagramación y de mejor graduación de los ítems de la encuesta, a fin de que el instrumento tenga una confiabilidad perfecta.

b. **Validez.** El grado de validez lo hemos determinado mediante las fichas de validación de instrumentos de investigación. El promedio de validación de los instrumentos supera a 70%, esto indica en términos cualitativos que los resultados son próximos a muy buena y en términos cuantitativos en escala vigesimal es de 15,5 puntos, considerando altamente confiable.

Se concluye: los instrumentos que hemos administrado en ambos grupos es confiable y valido porque el resultado supera el 65%.

4.2 DISCUSION DE RESULTADOS

La discusión, contrastación o probanza, por tratarse de una tesis académica de pregrado, lo vamos hacer desde tres ángulos básicos de la investigación, esto es: Marco teórico, objetivos y las conjeturas de la

investigación. Primero partimos por hacer un deslinde: si el la indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito en la que las víctima son pasajeros es de naturaleza contractual o no.

En el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española, año 2000, página 20, se le define como...“. Suceso eventual que altera el curso regular de las cosas. “.Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daños para las personas o las cosas”.

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito DECRETO SUPREMO Nº 016-2009-MTC, define al Accidente como “Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”.

En el medio forense, Manuel Ossorio en su Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociológicas, nos ofrece el siguiente concepto de accidente de tránsito: “Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello por ellos de los peatones...”

De los conceptos expresados hasta ahora observamos que existe un elemento connatural al accidente que la doctrina y la jurisprudencia nacional no ha analizado en profundidad. Nos referimos al carácter involuntario del mismo. La palabra “accidente” repulsa la de voluntariedad.

En tal sentido el autor Jaime Ferreto Mellafe en su obra “El Procedimiento Civil de Tránsito” nos explica: “accidente de tránsito: Es todo suceso eventual, o acción de la cual se derivan involuntariamente daños en las cosas o en las personas, cuando el factor contribuyente de este hecho es la circulación de por lo menos un vehículo”.

Como se observa en el accidente de tránsito existe un elemento del concepto la involuntariedad; sin embargo jurídicamente la responsabilidad de tránsito incluiría también el daño causado de manera voluntaria. La razón estriba en que el procedimiento de tránsito consigue su fundamento en la necesidad de proteger a la sociedad de un riesgo cotidiano, ante el cual debemos proveer a la víctima (acreedor) de un sistema jurídico que le permita hacer efectivo su acreencia (indemnización) ante su deudor (victimario) de un modo rápido y efectivo.

El Dr. Ricardo Henríquez La Roche, diseñó un concepto de accidente de tránsito según el cual “El accidente de tránsito es un hecho ilícito causado por un vehículo en el sentido legal de la palabra, con motivo de su circulación”. La selección de este concepto nos conduce a conocer detalladamente los elementos que le sirven para su estructuración.

Como se puede ver de la definición citada precedentemente, en el accidente de tránsito se puede encontrar tres elementos fundamentales: el hecho ilícito, el vehículo y la circulación.

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC define al Accidente de Tránsito como Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta.

En lo que respecta al accidente de tránsito un sector de la doctrina admite que en el caso de que la víctima sea un pasajero, concluyen que se trata de responsabilidad contractual.

La responsabilidad civil contractual en el transporte de pasajeros, es la nacida de las obligaciones que contraen una parte que es la empresa de transporte, y otra el usuario o pasajero que necesita el servicio. Existen en el transporte de pasajeros ciertas obligaciones por parte de la empresa de transporte que son importantes conocer cuando se es usuario del servicio, como es la de la obligación de trasladar el usuario del servicio al lugar de destino pactado por las partes. Esto porque el transporte de personas es una obligación de resultado donde no cumplido el trayecto pactado a destino origina la responsabilidad civil contractual en virtud del contrato de transporte.

Cuando se produce el incumplimiento nace la obligación de responder en función del daño. El incumplimiento puede surgir de varios factores como

es de los factores de los accidentes de tránsito, los retrasos en los trayectos o en los inicios de trayecto por falta de ejecución, entre otras.

Producto de lo anterior y ante la necesidad de exigir el resarcir el daño, los usuarios del transporte de pasajeros deben conocer otros factores importantes para la exigibilidad de los costos de los daños causados por el transportador, y en especial los relacionados con las reclamaciones a las Aseguradoras, empresas de transportes y autoridades en algunos casos, por los perjuicios sufridos como consecuencia del accidente.

Alexander Rioja Bermúdez considera que el Contrato de Transporte es el único caso en que uno puede demandar por responsabilidad contractual deriva del contrato de Transporte y por responsabilidad civil extracontractual, si hay culpa del transportador.

Estos diversos conceptos y teoría jurídicas nos permiten concluir que es viable resolver los casos o procesos sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito en el que la víctima es pasajero aplicándose las normas de responsabilidad civil contractual y extracontractual.

De los objetivos que guardan coherencia con las hipótesis, nos atrevemos a afirmar que el estudio ha partido desde la observación empírica-participante, del análisis e interpretación documental, tomando como base teórica, las normas y las funciones de los operadores de justicia magistrados de Poder Judicial y Abogados Litigantes especializados en

materia civil de Huánuco: Demostrar que los proceso sobre Indemnización por Daños y Perjuicios derivados de accidente de tránsito en la víctima sea pasajeros deben ser resueltos aplicándose normas de responsabilidad contractual para determinar el plazo prescriptorio, los daños resarcibles y el nexo de causalidad; de tal manera que si los magistrados aplican para resolver dichos casos normas de responsabilidad civil extracontractual, incurren en error.

De otro lado, del análisis y síntesis de los proceso judiciales que tomamos como muestra para el estudio del problema investigado, se puede advertir que los órganos jurisdiccionales de la provincia de Huánuco, han precisado criterios uniformes respecto a la aplicación de las normas de responsabilidad civil cuando se trata de procesos judiciales sobre indemnización de daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito cuando las víctimas son peatones y pasajeros, siendo estas las normas de responsabilidad civil extra contractual sin hacer distinción de que sean peatones o pasajeros. A guisa de ejemplo señalamos 2 expedientes civiles, en la que en un caso la víctima es peatón y en otro, la víctima es pasajero que pasamos a detallar:

1.- Expediente N° 02 del 2012. Proceso seguidos por Vidal Baylón Acosta sobre Pago de Indemnización de Daños y Perjuicios por Responsabilidad Extracontractual contra Miria Sonia Salazar Ruíz, Edwin Cruz Sánchez Huarauya y AFOCAT Regional Bella Durmiente, a efectos de que cumpla con pagarle la suma de veinte mil nuevos soles

(Quince mil nuevos soles por concepto de daño a la persona y cinco mil nuevos soles por lucro cesante). En el presente caso, la víctima es un peatón (demandante), quien señala que el día 30 de junio del 2012, siendo las 3.30 p.m. en circunstancias que conducía su bicicleta por la cuadra uno de prolongación Alameda de la República de esta ciudad, fue atropellado por el vehículo automóvil tico de placa de rodaje AM-4784, de propiedad de Miria Sonia Salazar Ruíz, conducido por el demandante Edwin Cruz Sánchez Huarauya vehículo que contaba con el SOAT de AFOCAT REGIONAL HUANUCO.

La sentencia se fundamenta jurídicamente en las normas de Responsabilidad Civil Extra-contractual, artículos 1970, 1972, 1981 y 1985 del Código Civil, así como el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

2.- Expediente N° 139-2012. Proceso seguido por Percy Saulo Rivera Mejía contra Eddison Campos Luna y Edsel Tommy Campos Luna (conductor y propietario del vehículo de placa de rodaje N° AOD-578) sobre Indemnización de Pago de Daños y Perjuicios, a efectos de que cumplan con pagarle la suma de S/ 50,000.00 (Cincuenta mil y 00/100 nuevos soles), en los siguientes conceptos: Daños a la persona: S/ 30,000.00; Daño emergente: S/ 5,000.00 y Lucro cesante: S/. 15,000.00 más intereses legales, costas y costos. En el presente caso la víctima (demandante) es un pasajero, quién el 24 de abril del 2010 por motivos de trabajo viajó a la ciudad de Baños en la Empresa de Transportes Marañón y

regresar el mismo día, para lo cual también compro el pasaje de retorno a la ciudad de Huánuco, ya en el retorno sufrió un accidente de tránsito (despiste del vehículo) sufriendo los daños demandados.

El Juzgado de Amarilis comprendió que se trata de Responsabilidad Civil Extracontractual, por lo que resolvió el caso aplicando el artículo 1969, 1970, 1985.

Como se puede advertir de los citados expediente, los Órganos Jurisdiccionales que conocieron el caso por su competencia, no diferenciaron ni deslindaron si las víctimas de los accidentes de tránsito fueron pasajeros o peatones que transitaban libremente por las vías de tránsito público, aplicando en todos los casos las normas de Responsabilidad Civil Extracontractual, específicamente el artículo 1970 del Código Civil que establece taxativamente: ***Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo***; y lo dispuesto por el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Si bien es cierto que un vehículo automotor es un bien riesgoso, tal como lo reconoce las ejecutorias supremas sobre el particular, expresando que: *“Debe tenerse presente que el vehículo como tal constituye un bien riesgoso o peligroso y su conducción una actividad que tiene las mismas características, lo que conlleva a la obligación de parte del conductor a reparar el daño causado”*. Asimismo el transporte es considerado como una

actividad peligrosa: “Por el solo hecho de haberse encontrado el vehículo automotor en movimiento o en su uso ordinario, constituye este un peligro potencial; es criterio aceptado y reconocido uniformemente tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, que se entiende por actividades peligrosas “Como lo describe una ejecutoria suprema relativa a la teoría del riesgo: *“Los progresos materiales han traído como contrapartida el crecimiento de los riesgos que deben sufrir las personas y sus bienes, dando lugar a la doctrina de la responsabilidad por cosas riesgosas o actividades, en cuyo caso no es necesario determinar la culpa o el dolo del agente, el que responde solo por daños causados por cosas o actividades que se consideran como tales (...) la teoría del riesgo se funda en el principio quisentitcommodum sentiré debet et incommodum: “El que aprovecha de los medios que han causado un daño y obtiene sus ventajas, es de equidad que también sufra las consecuencias de tales daños”. No será justo que uno se llevara los beneficios y otro los daños”*.

Considero que los criterios citados precedentemente son aplicables válidamente cuando el accidente se produce en agravio de peatones, empero no de pasajeros. No comparto el criterio asumido por los jueces de los órganos jurisdiccionales de Huánuco, cuando aplican la misma normatividad para resolver demandas de indemnización de daños y perjuicios derivados de los accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros y peatones, sobre todo en su naturaleza contractual o extracontractual, dado que los pasajeros con respecto a las empresas de

transporte de pasajeros, taxis, colectivos, empresas interprovinciales, etc, tienen una relación contractual derivada de un contrato de transporte, mientras que con los peatones no los vincula ningún contrato, criterio que es asumido por la demandante en el Expediente N° 764-2015, que se ventila por ante el Primer Juzgado Civil de Huánuco, cuando expresa “**Convengo con los doctrinarios estudiosos del derecho y la jurisprudencia que sostiene que los daños sufridos por los pasajeros por accidente de tránsito, es de naturaleza contractual, por cuanto el daño causado tiene un fuente en el incumplimiento de las obligaciones contenidas en el contrato de transportes...**” Consideramos que la diferenciación de los accidentes de tránsito respecto de peatones y pasajeros a nivel de la doctrina y la jurisprudencia internacional es de suma importancia, que deben ser verificados por los órganos Jurisdiccionales nacionales.

Del análisis de las sentencias emitidas por los jueces de la provincia de Huánuco así como de los resultados de las encuestas efectuada a éstos, si bien e concluyen que los procesos sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito, sin importar que las víctimas hayan sido pasajeros o peatones han sido resuelto aplicándose las normas de responsabilidad civil extracontractual, también es cierto que en mínimamente, estos es, 4 magistrados que hacen el 36.36% opinan de manera favorable que las tesis de los juristas que postulan que la Indemnización por Daños causados en accidentes de tránsito, si las víctimas son pasajeros, deben ser resuelto aplicándose las normas de la

responsabilidad civil contractual, significando que no descartan la posibilidad de aplicar en estos casos las normas de responsabilidad contractual..

De otro lado, los abogados litigantes especializados en material civil mayoritariamente, esto es el 80 por ciento de los encuestados opinan que los procesos indicados deben resolverse aplicando normas de responsabilidad contractual, por ser ésta su naturaleza, siendo 2 abogados que representa el 20% estar en desacuerdo..

La hipótesis general - Cuando los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Superiores Competente de la Provincia de Huánuco, aplican las normas de responsabilidad civil extracontractual a los procesos sobre indemnización de daños y perjuicios, derivados a los accidentes de tránsito, causados a los pasajeros y peatones sin diferenciar, tales condiciones, incurren en error de aplicación de la norma sustantiva, en el caso de pasajeros que no permite determinar correctamente los daños indemnizables, el plazo prescriptorio y la relación de causalidad Al hacer la prueba de hipótesis mediante el estadístico de prueba "Chi" cuadrado, trabajando con un error probable de 0,05; con matrices de 3x3, 3x2, y 10x3 y 10x2 , grados de libertad de 4 y 2 respectivamente se encontró el valor de "Chi" cuadro calculado es superior al "chi" cuadro crítico, en consecuencia queda demostrado que cuando los jueces los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Superiores Competente de la Provincia de Huánuco, aplican las normas de responsabilidad civil extracontractual a los procesos sobre indemnización de daños y perjuicios, derivados a los accidentes de tránsito, causados a los pasajeros y peatones

sin diferenciar, tales condiciones, incurren en error de aplicación de la norma sustantiva, en el caso de que la víctima sean pasajeros que no permite determinar correctamente los daños indemnizables, el plazo prescriptorio y la relación de causalidad

La prueba de hipótesis esta explicita en la contrastación o probanza al demostrar que el valor de "Chi" cuadro es superior al valor del punto crítico, esto quiere decir en otras palabras que el valor de X^2 queda en la zona de aceptación.

4.3 APORTE CIENTÍFICO:

Como se ha anotado en el desarrollo teórico de la presente investigación, la responsabilidad civil se clasifica en responsabilidad contractual y extracontractual, en responsabilidad civil objetiva y responsabilidad civil subjetiva. En la primera clasificación la responsabilidad será de carácter contractual cuando el daño causado deriva del incumplimiento del contrato y la responsabilidad será de carácter extracontractual cuando el daño se causa sin que exista una relación contractual o como incumplimiento del deber de cuidado de no causar daño.

Conforme se advierte del desarrollo del trabajo de campo los magistrados, sean Jueces de Paz Letrado, Jueces Especializados o Jueces Superiores que conocieron los procesos civiles sobre indemnización por daños y perjuicios como consecuencia de un accidente de tránsito en la que la víctima sea un peatón ésta debe ser resuelta, aplicándose las reglas o normas de responsabilidad civil extracontractual objetiva, existiendo

abogados litigantes que también tienen la misma posición; sin embargo, existencia discrepancia con la tesista en cuanto se refiere a que los casos o procesos sobre indemnización por daños causados como consecuencia de tránsito cuando la víctima sea un pasajero, contrario a lo que piensan los magistrados encuestados, somos de la tesis que en estos casos estamos frente a una responsabilidad contractual.

Consideramos como aporte para la teoría jurídica, la siguiente tesis: que cuando estamos en estos últimos casos, es decir, que los procesos en la que la víctima sea un pasajero deben ser resuelto aplicándose de manera concurrente las normas de responsabilidad civil contractual y extracontractual objetiva, siempre que estas sean favorables a la víctima. Consideramos que para determinarse el plazo prescriptorio, los daños resarcibles y la causa directa deben aplicarse las normas de responsabilidad civil contractual, y para determinarse los otros aspectos como la idea de la conducta dañosa, si esta es efectuada con bien riesgoso o actividad peligrosa, la relación de causalidad o determinarse la prueba del elemento subjetivo, deben aplicarse normas de responsabilidad extracontractual objetivo, propuesta que es compartida por 8 abogados de 10 que fueron encuestados.

El aporte indicado no está lejos de ser una realidad por cuanto la Sala Civil de la Corte Superior de Justicia de Lima, en la causa seguida por Hugo Jose Bernedo Menaut y otro contra Expreso Cruz del Sur y otro, sobre In Indemnización de Daños y Perjuicios, expediente N° 4338-98, ha señalado

que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito en la que el agraviado ha sido un pasajero es de naturaleza contractual, que debe ser resuelta siguiéndose las normas de la responsabilidad extracontractual

4.4 CONCLUSIONES:

1) Que, en relación al problema de investigación, los resultados empíricos nos permiten afirmar que los Jueces especializados en lo civil de los órganos jurisdiccionales de la provincia de Huánuco de diverso niveles: Jueces de Paz Letrado, Jueces especializados en lo civil, y Jueces Superiores especializados en lo civil, que resolvieron procesos sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de los accidentes de tránsito, en la que la víctima fue pasajero o peatón, lo hicieron aplicando las normas de la responsabilidad civil extracontractual, sin hacer distingo del carácter de la víctima .

2) Que, los magistrados especializados en lo civil de los órganos jurisdiccionales de la provincia de Huánuco de diverso niveles: Jueces de Paz Letrado, Jueces especializados en lo civil, y Jueces Superiores especializados en lo civil, mayoritariamente desde el punto de vista teórico consideran que los daños causados como consecuencia de los accidentes de tránsito, en la que la víctima es el pasajero son de naturaleza extracontractual, y en una mínima proporción consideran que es de naturaleza contractual, contrariamente a lo que se advierte en sus actuaciones jurisdiccionales, porque de las sentencias estudiadas no se denota tal distingo.

3) Que, los abogados litigantes en materia civil mayoritariamente (8 de nuestra muestra de estudio) concluyeron que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores erróneamente coinciden en afirmar que la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros, es extracontractual.

4) Que, los abogados especialistas en materia civil han concluido que los jueces incurren en error cuando resuelven los casos o procesos sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito en la que la víctima sea pasajero sean resueltas aplicándose las normas de responsabilidad civil extracontractual.

5) Al aplicarse concurrentemente las normas de responsabilidad civil contractual y extracontractual objetiva se estaría frente a una justicia expedita, transparente y favorable a la parte débil de la relación jurídica procesal, trasladando la obligación resarcitoria al que ostenta el poder económico.

4.5 SUGERENCIAS:

1) A partir de las tesis propuestas, consideramos que en el Perú debe unificarse normativamente la responsabilidad civil contractual y extracontractual, dado que ambas formas de responsabilidad civil participan de los mismos elementos.

2) El daño físico que sufren las personas como consecuencia de accidentes de tránsito debe cuantificarse normativamente conforme a la

legislación laboral en caso de accidentes de trabajo, a fin de evitar resarcimientos irrisorios en perjuicio de la víctima.

3) Que, la Corte Suprema de la República a través de plenos casatorios, debe unificar criterios sobre la aplicación correcta de la norma jurídica en caso de responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito, con la finalidad de tener una sentencias predictivas.

4) Debe promoverse actividades académicas como fórums, conferencias, mesas redondas, congresos entre todos los operadores del derecho, con la finalidad de conocer el instituto de la responsabilidad civil y promover de esta manera una correcta aplicación de las normas de responsabilidad civil en caso de accidentes de tránsitos y tenerse sentencias equitativas y justas.

BIBLIOGRAFIA:

1. BELTRAN PACHECO, Jorge, Responsabilidad Civil. Academia Nacional de la Magistratura.
2. BELTRAN PACHECO, Jorge, Responsabilidad Civil en curso a distancia para Magistrados, Academia Nacional de la Magistratura. Lima 2002.
3. CHANG HERNANDEZ, Guillermo Andrés, “Las funciones de la responsabilidad civil : delimitación de la Función de Responsabilidad Civil Extracontractual en el Código Civil Peruano”
4. DE ANGEL YAGUEZ, Ricardo “Tratado de Responsabilidad Civil” Editorial Civitas, Madrid 2003.
5. DE LOS MOZOS, José Luis, SOTO COAGUILA Carlos A. “Responsabilidad Civil, Derecho de Daños”. Grijley. Lima 2006.
6. DE PINA, Rafael, Derecho Civil Mexicano, México. Editorial Porrúa 8va edición 1993, Vol. III P. 232 Citado por Valle Piedra Julieta “La responsabilidad civil por productos en México, Canadá y Estados Unidos” Instituto de Investigaciones Jurídicas. Serie Doctrina Jurídica, N° 48 Universidad Nacional Autónoma de Mexico. 2001.
7. DE TRAZEGNIES, Fernando, “La responsabilidad extracontractual” tomo I, Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo editorial 1990.
8. DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. 22 Ed. Madrid 2001- T- 9 p. 1326.
9. ENCARNA ROCA. “Derecho de daños” Editorial Tirand lo Blanch 2000. 3° edición. Gaceta Jurídica. Lima 2002.

10. ESPINOZA ESPINOZA, Juan “Derecho de la responsabilidad civil” 2° edición. Gaceta Jurídica. Lima 2002.
11. ESTRELLA CAMA, Yrma Flor. El nexos causal en los procesos por responsabilidad civil extracontractual. Tesis para optar grado de Magister UNMSM; Lima 2009.
12. GUIDO ALPA, Nuevo tratado de responsabilidad Civil. Jurista Editores. Lima 2006.
13. LLOPEZ HERRERA, Edgardo. “Introducción a la responsabilidad civil” edición digital, p 23.
14. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181.
15. MARTINEZ RAVE, Gilberto. Responsabilidad Civil Extracontractual, editorial Temis. Colombia 1998.
16. MOSSET ITURRASPE, Jorge “Responsabilidad Civil” Hammurabi. Buenos Aires. 1997.
17. ORGAZ Alfredo “El Daño Resarcible” Modulo III, Derecho Civil, materia de estudios. Academia de la Magistratura. Lima 2003.
18. REGLERO CAMPOS, Fernando, Tratado de responsabilidad civil, tomo I, editorial Arazandi S.A 2003, España.
19. REGLERO CAMPOS, Fernando, “Lecciones de responsabilidad civil” editorial Arazandi S.A, España. 2002.
20. TABOADA CORDOVA, Lizardo, Elementos de la responsabilidad civil, editora y distribuidora Grijley. Perú. 2008.
21. TOPASIO FERRETI, Aldo. Derecho Romano Patrimonial. Universidad Nacional Autónoma de México, primera edición 1992, pg. 130.

22. VASQUEZ FERREYRA, Roberto A. "Responsabilidad por daños (elementos)", Ediciones De Palma. Buenos Aires. 1993.

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA DE TODO EL PLAN: PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPOTESIS, VARIABLES, MUESTRAS, DISEÑO E INSTRUMENTO.

TEMA: LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO: PERCEPCION DE LOS JUECES COMPETENTES DE LA PROVINCIA DE HUANUCO, SOBRE SU NATURALEZA JURIDICA: AÑO 2012-2016.

FACTOR X PROBLEMA	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	VARIABLE INDEPENDIENTE	DIMENSIONES	METODOLOGIA
<p>Problema General</p> <p>¿Es correcta la aplicación de las normas de responsabilidad civil extracontractual para resolver los procesos sobre indemnización por daños y perjuicios causados a los pasajeros y peatones derivados de los accidentes de tránsito, conforme lo hacen los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores de la provincia de Huánuco, años 2012-2016?</p>	<p>Demostrar que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Superiores competentes, de la Provincia de Huánuco incurren en error cuando resuelven los procesos sobre indemnización por daños y perjuicios causados por accidentes de tránsito a pasajeros y peatones, aplicando las normas de responsabilidad extracontractual..</p>	<p>Cuando los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Superiores Competente de la Provincia de Huánuco, aplican las normas de responsabilidad civil extracontractual a los procesos sobre indemnización de daños y perjuicios, derivados a los accidentes de tránsito, causados a los pasajeros y peatones sin diferenciar, tales condiciones, incurren en error de aplicación de la norma sustantiva, en el caso de pasajeros que no permite determinar correctamente los daños indemnizables, el plazo prescriptorio y la relación de causalidad..</p>	<p>Independiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de las normas de responsabilidad civil a los procesos sobre indemnización de daños y perjuicios derivados de los accidentes de tránsito causados a los pasajeros y peatones sin diferenciar tales condiciones 	<ol style="list-style-type: none"> 1. MARCO LEGAL Artículos 1969 y 1970 del Código Civil. Ley N°27181, Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre. 2. RESARCIMIENTO. 3. DAÑO CAUSADO. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Metodo dialectico Análisis y síntesis- lógico histórico, el deductivo-inductivo, el método sistemático, el método exegético o hermenéutico. 2. Tipo de investigación: Empírico, jurídico social. 3. Diseño Ex post facto. 4. Población (N) y muestra (n) se ha trabajado con dos tipos de población: -Población documentaria. Población de personas especialistas en operación de derecho. 5. Técnicas e instrumentos: La principal técnica fue la documental y la encuesta. La técnica estadística para el procesamiento de datos, para la prueba de hipótesis se aplica la prueba del Chi cuadrado.
<p>VARIABLES DEL PROBLEMA</p> <p>a) Independientes: Aplican las normas de responsabilidad civil extracontractual a los procesos sobre indemnización de daños y perjuicios derivados de los accidentes de tránsito causados a los pasajeros y peatones sin diferenciar tales condiciones.</p> <p>b) Dependientes: Error de aplicación de las normas sustantivas en el caso de pasajeros.</p>	<p>OBJETIVOS ESPECIFICOS.</p> <p>a) Demostrar que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores erróneamente coinciden en afirmar que la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros, es extracontractual.</p> <p>b) Demostrar que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores coinciden en afirmar que la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de accidentes de tránsito, cuando se trata de peatones es extracontractual.</p>	<p>HIPOTESIS ESPECIFICAS</p> <p>2.4.2.1. –Si un prestador de servicios de transporte de pasajero causa daños a sus pasajeros como consecuencia de un accidente de tránsito que sufre, entonces, los daños derivados son de naturaleza contractual.</p> <p>2.4.2.2.- Si un prestador de servicios de transporte de pasajero causa daños a un peatón como consecuencia de un accidente de tránsito, entonces, los daños derivados son de naturaleza extracontractual.</p>	<p>b) Dependientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Error de aplicación de las normas sustantivas en el caso de pasajeros. -Determinación de los daños indemnizables. Plazo prescriptorio. -Relación de causalidad. 	<p>INDICADORES</p> <p>Frecuencia de accidentes de tránsito. Quantum o monto del resarcimiento. Daño causado: Patrimonial y extrapatrimonial.</p>	