

RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES

DRA. TERESA DE JESÚS SEIJAS RENGIFO¹

SUMILLA: ANTECEDENTES HISTÓRICOS. LA RESPONSABILIDAD CIVIL. RESPONSABILIDAD Y CULPA. EFICIENCIA DE LA CULPA. CIRCULACIÓN AUTOMOVILÍSTICA COMO ACTIVIDAD RIESGOSA. EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO. DAÑOS A LA PERSONA. CAUSAS DESCONOCIDAS Y EXIMENTES. EL NEXO CAUSAL. CAUSAS DESCONOCIDAS Y EXIMENTES. EL NEXO CAUSAL. DAÑOS A LOS VEHÍCULOS. DERECHO A LA REPARACIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN AUTOMOVILÍSTICA. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR LA CIRCULACIÓN DE AUTOMOTORES. SEGURO VOLUNTARIO. SEGURO OBLIGATORIO, LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y LOS SEGUROS, TEORÍA DE LA INDEMNIZACIÓN. TEORÍA DE LA NECESIDAD. CONTRATO DE SEGURO POR RESPONSABILIDAD CIVIL. CONCLUSIONES. JURISPRUDENCIA. BIBLIOGRAFÍA.²

RESUMEN

La idea respecto a la indemnización a las víctimas por accidentes de tránsito fue un proyecto del jurista argentino TUNC,⁽¹⁾ para quien la persona que comete en su vida un número considerable de faltas contra las normas de tránsito, contra terceros debe de ser indemnizada. Igualmente expresa, que considera injusto, que cuando la víctima³ ha contribuido con su culpa a su propio daño (concausa) ello sea penalizado. En consecuencia, propone este profesor, que todo automovilista no sólo debe suscribir un seguro contra accidentes que pueda sufrir, sino también un seguro por cuenta de las víctimas potenciales que con su vehículo pueda ocasionar. La culpa de la víctima sólo sería tomada en consideración en circunstancias excepcionales.

Pero, consciente del costo extraordinario que para la sociedad representa su sistema, el profesor encontró atenuantes, tales como ciertos perjuicios que no serían reparados, como es el caso de los perjuicios morales, por lo que sugirió topes para efectos de fijar la indemnización.

SUMMARY

The idea respect indemnity of traffic accidents victims was a project of the argentinean jurist TUNC, for whom the person commit in his life a considerable number of non-fulfillment of the traffic rules, against third persons it must be indemnified.

Likewise, it express, considers unjust, when the victim have contributed with the fault to the own damage (imprudence) that must be

⁽¹⁾ Sobre las diferentes etapas del pensamiento del profesor TUNC, véase *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Economica, 1981

¹SEIJAS RENGIFO, Teresa de Jesús, Doctorado en Derecho UNMSM, Magister en Derecho Civil y Comercial y en Ciencias Penales, USMP; Estudios de Doctorado en Ciencias Administrativas UNMSM; Docente en Pre y Post Grado en las Universidades: UNMSM, UNFV, ULima y Docente invitada en la Universidad Nacional de Piura, Sección Post Grado, Universidad Nacional San Cristóbal De Huamanga (Ayacucho) Sección Post Grado.

³Tema inserto en el Libro *Derecho de Daños* de la misma autora, 5ª Edición, Talleres Gráficos Andrés Timaná, Franco SAC, Lima, Diciembre 2008.



penalized. In consequence, this professor proposes each motorist not only must subscribe to an accident insurance for what he or she might suffer but also insurance considering the potential victims may cause with the vehicle. The victim's fault would only be taken in consideration in exceptional circumstances.

But, consciously of the extraordinary cost his system means to the society, the Professor found extenuating circumstances such some prejudices that would not be repaired, this is the case of the moral prejudices, for what he suggested limits to state the indemnity.

PALABRAS CLAVE: ACCIDENTES DE TRÁNSITO/VÍCTIMAS/DERECHO

KEY WORDS: traffic accidents/victims/law

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En el Derecho Romano, existió la responsabilidad extracontractual en la Ley de las XII Tablas insertada con algunos delitos privados, por los que se permitía a la víctima ejercitar venganza sobre el acto ilícito del delincuente o en su defecto recibir una suma de dinero, aunque no se había fijado el concepto de indemnización. Se considera que el pago del dinero por el daño causado estaba simbolizado en la composición; es decir, con el precio de la venganza renunciada. En el Derecho Romano Primitivo se diferenciaron los delitos públicos de los privados al emerger la Ley Aquilia, la que no contaba con omisiones jurídicas por perjudiciales que fueran y más bien, señalaba que el autor del **DAMNUM** (daño) resultaba ser el que había estado en contacto con la cosa dañada. A esta figura se le denominó *corpore corperi datum*; en la que predominó el daño y no la culpa o injuria, interesaba la composición y no existía el concepto de la reparación.

Más adelante durante el Derecho Pretoriano y el derecho de los grandes jurisconsultos se llenaron los vacíos de la Ley Aquiliana. Durante el gobierno del Rey Justiniano se

deroga el principio aquiliano del contacto en relación material del autor del daño con las cosas, dándose el concepto de *actie de damnum nom corpore datum* por el que quedaba impune del castigo penal aquella persona que daba veneno o encerraba hasta la muerte al esclavo sin haberlo tocado. Por su parte el jurisconsulto romano **CAYO** a partir de la institución denominada *impunitis esq qui sine culpa in dolo casu quedam damnum comiti* toma el concepto de culpa y empieza a iluminar el campo de la responsabilidad aquiliana.

En la Edad Media surge en España el conjunto de leyes denominado **CODIGO DE LAS SIETE PARTIDAS**, que data del año 1256 cuya significación jurídica motivó que se promulgara la nueva recopilación en 1567. Este monumento jurídico, también denominado **FUERO JUZGO DE LEYES**, contiene todo un conjunto de leyes que estuvieron vigentes en España y que posteriormente se aplicaron a las reformas jurídicas en las colonias hispanoamericanas.

No consideraron responsables los **fautos**, es decir, los menores de 10 a 12 años que hubieran causado daño por defender sus cosas o defenderse asimismo. Si eran culpables cuando en una riña queriendo herir al contrario herían a un tercero, entonces era suya la culpa. No se obligaba, no respondía, el que en una cabalgadura atropellaba a una persona que atravesaba un lugar destinado a las caballerías; en cambio respondía por los daños ocasionados al correr a caballo, por disparar la ballesta, cortar árboles, cavar hoyos, armar trampas para cazar animales bravos en los sitios o lugares donde acostumbra transitar las personas.

Los dueños de los animales que causaban daño debían responder por ellos, pudiendo condenársele a entregar el animal si no cumplía con pagar la indemnización. También era responsable el médico o cirujano por su impericia o negligencia; así como quien



arrojaba objetos o cosas desde lo alto. Esto se hizo extensivo en cuanto a la responsabilidad del principal, por los daños causados por sus siervos, vasallos pupilos (menores de 25 años solamente en cuanto mediara mandato judicial). En cambio la responsabilidad del propietario del esclavo debía responder por actos de aquel, pero el principal quedaba exento si entregaba al esclavo.

Los glosadores elaboraban sobre la base del Derecho Romano una graduación tripartita de la culpa: *culpa lata*, *culpa leve*, *culpa levísima*. Según estas clasificaciones se aplicaba la responsabilidad; concepto éste que comenzó a declinar en el siglo XVIII y llegó a desaparecer con el **CODIGO DE NAPOLEÓN** en 1804, el que sirvió de modelo para muchos países. También el concepto y la aplicación del *cuasi delito* se debe a los glosadores que lo aplicaron.

En España la evolución de la responsabilidad extracontractual tuvo un retardo, en cuanto a su desarrollo, el que se justificaba por la influencia romana que tuvo la legislación de las Siete Partidas, por la que se tuvo un apego pleno a las fórmulas justinianas de la *actio legis aquilia*, y también debido a la falta de distinción entre la responsabilidad civil y la penal.

Posteriormente, se le quita a la Ley Aquilia el carácter penal; y con el surgimiento de la Escuela de Derecho Natural es admitido el concepto general de responsabilidad, basado en el hecho ilícito y en la culpa; el máximo representante de esta Escuela jus naturalista, fue el francés **DOMAT**, quien creó nociones que fueron recogidas en el Código de Napoleón. Así tenemos en el Título Séptimo, Libro Segundo, la referencia a los daños causados por las faltas que no provienen ni del crimen ni del delito, es decir, se refiere a la teoría de la responsabilidad por el hecho ilícito con un sentido amplio, señalándose que donde hay una lesión debía haber una reparación.

Los principios por **DOMAT** fueron seguidos por **R. J. PEITHE** quien los sistematizó y dio personalidad planteando la existencia de las fuentes generales de obligaciones, tales como:

- EL CUASIDELITO
- LOS DELITOS Y LALEY
- LOS CONTRATOS MISMOS

Podemos afirmar, que este tratadista planteó la acción de responsabilidad civil, tomando como elemento básico el subjetivo al aseverar que las personas que no tienen capacidad suficiente no pueden responder por un delito o cuasi delito. En la Época Moderna se prevé la presentación de la responsabilidad extracontractual más flexible, partiendo de un planteamiento menos matemático y conciente de que la responsabilidad contractual merece un tratamiento diferencial, apoyado más en la legislación y jurisprudencia, apartándose de lo dogmático y teórico.

El jurista **REY DE CASTRO**, en su obra de la responsabilidad extracontractual precisa ideas sobre el desarrollo amplio de la responsabilidad, retrotrayéndose a las causas. Indica que el maquinismo fue una innovación que trajo grandes transformaciones en todo orden y materia del hombre; especialmente en el sistema de la responsabilidad civil basada en los conceptos de culpa y cuasi delitos, que colocaron al hombre en posición de víctima; en cuanto a la carga de la prueba, tenía que mostrar jurídicamente con el número de máquinas y automóviles se indemnizaba al hombre al surgir un nuevo derecho fundado en la tesis de la culpa intencional (dolo) o en la culpa simple (negligencia), con los que se producía la lesión de un derecho.

La tarea fundamental era la prueba del ilícito y la víctima tenía que luchar duramente frente al poder, la maña o influencia de las empresas que burlaban los derechos indemnizatorios. Así surgen los nuevos principios y se establecen numerosas leyes especiales que dejaron la carga de la prueba en la víctima



fundamentándose la teoría de la culpa objetiva.

En materia de jurisprudencia, aparece la tesis de la culpa *juris tantum* y la culpa *juris et jure*; girándose a un nuevo derecho basado en la tesis funcionalista, dejando de lado la culpa con carga de prueba a la víctima.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL

La teoría de las funciones de la responsabilidad civil pasó por dos fases fácilmente identificables. La teoría tradicional, ponía el acento en el carácter reprochable del hecho ilícito, por consiguiente, acentuaba más los aspectos sancionatorios de la responsabilidad; era considerada como un juicio reprobatorio del ordenamiento contra la conducta del demandado, debiendo tener como fundamento esencial a la culpa. Sin embargo, en un momento posterior, y con un gran énfasis (sobre todo en los sesenta) la doctrina pasó a incidir en el carácter indemnizatorio de la responsabilidad civil, es decir en la circunstancia de que esta tenía que servir fundamentalmente, para otorgar resarcimiento a la víctima.

La teoría tradicional de la responsabilidad civil concuerda con una visión particular de la vida en sociedad. En la interacción cotidiana nos auto imponemos distintos riesgos y para controlarlos la sociedad elabora normas de conducta razonables y cuando son quebrantadas producen daño, y es a través de este mecanismo que se determina quién es el responsable. El monto del resarcimiento corresponde por el daño efectivamente padecido por la víctima, afirmándose que dicha compensación concuerda con el ideal de justicia "correctiva".

En absoluta oposición a la tesis tradicional, el análisis económico del derecho se ha interesado en los incentivos para el comportamiento eficiente. Desde este punto de vista la responsabilidad tiene función de inducir a quienes toman decisiones, a

considerar los daños que sus actos u omisiones pueden ocasionar a los demás. Según el discurso de los economistas, estos daños se denominan "costos externos". De ahí la internalización de los accidentes sea considerada como una responsabilidad civil.

Si los incentivos son óptimos, las víctimas y los dañadores potenciales mantienen su nivel de precaución que minimiza el costo social de los accidentes. Adviértase el problemático contraste que existe entre la justicia "correctiva" y la eficacia. La justicia se encamina hacia el restablecimiento de la retribución del bienestar que preexistía a la lesión. La eficiencia, tiende a la desincentivación de aquellos actos que ocasionan mas daños benéficos. Ahora bien, los accidente no dolosos imponen tres tipos de costos a la sociedad: los costos de prevención, los daños y los costos de transacción.

La función de la responsabilidad civil- en palabras de CALABRESI quien fue el primero en plantear la cuestión en dichos términos- puede describirse de esta manera. Las reglas de la responsabilidad deben estar orientadas a minimizar los costos sociales de los accidentes, (costos de prevención) el daño y los costos de transacción. Según este análisis el daño representa, obviamente un desplazamiento descendente en función de utilidad de la víctima.

El problema de la responsabilidad civil como derecho viviente y creado por los interpretes, consiste, en efecto, en la elección de los criterios mediante los cuales se decide que un determinado costo social quede a cargo de la víctima, o si el mismo ha de transferirse a otros sujetos, que hasta ahora podrían no haber sido dañadores. De esta manera se evidencia que el derecho de responsabilidad civil constituye una obra de ingeniería social delegada a los interpretes, y que las consideraciones de política del derecho son centrales en la elaboración que ellos llevan a cabo.



RESPONSABILIDAD Y CULPA

La nota distintiva de la culpa es la existencia de un nivel de diligencia, es decir la existencia de un nivel de prevención que exime del resarcimiento del daño. ¿Porqué tiene que existir tal nivel? La respuesta común de los juristas es que si uno ha sido diligente, su actuar no puede ser reprobado, que en tal caso, por lo que no puede estar obligado a resarcir a la víctima. En términos económicos, la respuesta es distinta, pero igualmente persuasiva: "la razón de la existencia de un nivel de diligencia que exime al dañador es inducir a las víctimas a ser diligente." Ello sucede evidentemente, porque existe una responsabilidad complementaria por el daño, que se traslada del dañador a la víctima cuando el primero ha sido diligente. Mediante la adopción de prevenciones la víctima potencial racional hará frente a dicha transferencia de costos previsto, con el fin de minimizar una responsabilidad complementaria semejante.

La víctima potencial puede lograr este último resultado adoptando prevenciones. De esta manera, el criterio de la culpa induce, "tanto" a los dañadores, "cuanto" a las víctimas potenciales, a realizar conductas preventivas que minimicen los costos sociales de los accidentes.

EFICIENCIA DE LA CULPA

Pues bien, la culpa es eficiente "cuando la víctima y el dañador por igual, pueden hacer alguno para impedir el daño, es decir, cuando las "prevenciones bilaterales" son posibles. Esto es obvio, si se considera que la culpa sirve para crear incentivos para un comportamiento preventivo eficiente. Por lo tanto, el derecho debería remitirse a la culpa solamente cuando tenga sentido crear incentivos para el comportamiento de las partes que no hacen nada para prevenir".

CIRCULACIÓN AUTOMOVILÍSTICA COMO ACTIVIDAD RIESGOSA

El hombre en su afán de buscar cada vez más su

comodidad, así como en lograr alcanzar grandes distancias en poco tiempo encuentra vías, llamadas porción circulable lograda en sus inicios a pie, luego en bestias y posteriormente en carros, primeramente jalados por ellos, luego por bestias y posteriormente auto propulsados. El perfeccionamiento del carro por el hombre, va ha determinar que pueda disponer de mayor tiempo para otras necesidades u ocupaciones, por lo que continuara su búsqueda para acrecentar la velocidad de un artefacto.

Así, surgen otros perfeccionamientos, como el de la conocida garrucha del año 1400, el triciclo mecánico que a fines del siglo XVIII construyó **ESTEBAN FOTFLER**, y entre otros el coche probado en la ciudad de París en 1834. Fue **NICOLÁS COGNOT** quien utilizó la fuerza del vapor para mover el vehículo diseñado y fabricado por él, bautizado como **CABRIOT** en 1769. Durante una prueba, la pesada maquina se estrelló contra una pared al no responderle el sistema de freno por su insipiencia y el exceso de peso del mismo vehículo, considerándose este hecho como el primer accidente de tránsito que registra la historia del automovilismo. Es a partir de este momento, cuando cobra verdadero impulso la historia del automotor. **DAMIER** fabrica el primer automóvil con motor de bencina. En Inglaterra se obliga a los automovilistas a transitar detrás de un personaje con bandera y corneta que anuncia la presencia de un vehículo, el mismo que era considerado un artefacto peligroso.

HENRY FORD en 1905 inventa su famoso modelo "T" revolucionando la industria automotriz al armar vehículos en serie. Consiguientemente los vehículos con sus incipientes ruedas de caucho duro, requerían de cubiertas más blandas. Los hermanos **MICHELIN**, siguiendo los pasos de **DUNLOP** fabricaron las primeras cubiertas (llantas) y neumáticos (cámaras) cambiables.



Con mejores modelos de vehículos y motores más potente, aunados a que tenían mejores llantas, ya era posible desarrollar altas velocidades y viajar más cómodamente; pero existía el problema de la superficie de la calzada que era irregular por estar simplemente apisonada o empedrada. Fue el ingeniero escocés **MC ADAM** entre otros, quien se preocupó de mejorar los caminos con una mezcla bituminosa, que luego por el vulgo fue bautizada como **MC ADAM**. Teniendo vehículos que logran desarrollar gran velocidad, teniendo por otra parte vías más aparentes; los fabricantes de vehículos cada vez más los perfeccionaban y lograban mayores potencias y por consiguiente mayores velocidades; pero que paradójicamente resultaban más inseguros. Cuando en 1956 **FORD MOTOR COMPANY** fabricó el modelo más seguro, fue sin embargo el año que menos vehículos vendió, pues el comprador buscaba cada vez más rapidez y dejaba de lado la seguridad.

Los accidentes de tránsito empezaron a convertirse en un grave problema y en la actualidad toman caracteres alarmantes, en razón de que sus consecuencias inciden en grave atentado contra el potencial humano, constituyendo una barrera que frena el desarrollo económico de los países.

EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Podría conceptuarse el accidente de tránsito como la ocurrencia, suceso o acontecimiento eventual o premeditado, que como resultado de un riesgo, de un hecho de causa previsible (no previsto siendo previsible), tiene consecuencias indeseables, desafortunadas (incidente) o dañoso (accidente), que traen

consigo una culpa o responsabilidad, a mérito de imprudencia, impericia o negligencia (acción u omisión) que se realiza en un lugar transitable en donde interviene en forma directa o indirecta el elemento humano, a veces animal y generalmente vehículo en traslación³.

DAÑOS A LA PERSONA

La noción jurídica del daño se determina en estricta conexión con la del resarcimiento. El daño, en efecto es el fenómeno frente al cual el ordenamiento dispone ese peculiar remedio que está representado por el derecho del damnificado al resarcimiento⁴.

Las notas que caracterizan peculiarmente, y que connotan indistintamente la figura del daño (y la del resarcimiento) según el tipo de acontecimiento frente al cual se ha dispuesto la tutela, no pueden ser entendidas si se identifica el daño con la lesión del bien jurídico, o del interés protegido, lo que equivale por lo tanto, a una identificación de la responsabilidad por daños con la figura del acto ilícito civil. El daño, es toda disminución, detrimento, menoscabo en los bienes jurídicos de una persona.

El doctor **SANTOS BRIZ**, sostiene que el daño es todo menoscabo material o moral causado, contraviniendo una norma jurídica y del cual responderá otra. Este concepto encierra, tres aspectos:

- 1) No atiende al daño en sí mismo, sino en su efecto, es decir la responsabilidad surgida de este
- 2) No se basa en la culpabilidad del responsable por cuanto en la responsabilidad objetiva no se da la imputabilidad del autor

³La responsabilidad civil en los accidentes de tránsito

⁴SANTOS BRIZ, Estudios sobre la responsabilidad civil, p. 285



3) Establece que el daño debe infringir una norma jurídica; pues si se produce conforme a Derecho no sería indemnizable. Dentro de las clases de daños se pueden encontrar una multiplicidad de clasificaciones, pero en nuestro actual Código Civil, se contemplan, el daño material, el daño moral y el daño a la persona. El daño a la persona es una novedad en el Código Civil actual, que ha sido promovido por el doctor **CARLOS FERNÁNDEZ SESSAREGO**, quien señala que dentro del campo de daños extrapatrimoniales existen dos categorías: la primera conformada por el daño moral, y la otra por el conjunto de daños a la persona. El daño a la persona lesiona a la persona en sí misma, estimada como un valor espiritual psicológico, inmaterial, en cambio el daño moral se ha reducido al dolor de afección, pena sufrimientos.

Señala el doctor **FERNÁNDEZ SESSAREGO**, que el daño a la persona en su más honda acepción, es aquel que tiene como consecuencia la frustración del proyecto de vida de la persona o la que lesiona alguno(s) de los derechos de la persona. Expresa el siguiente ejemplo, como frustración del proyecto de vida: es el caso de un artista pintor que pierde, por un hecho dañino a cargo de un tercero, los dedos de la mano derecha que le sirven para manejar el pincel. Es evidente que en esta situación el daño más grave es que la persona no pueda realizarse como artista pintor, como vivenciador de valores estéticos. Se le priva para el resto de su existencia, de realizarse a plenitud en aquello que era su raigal vocación, lo que otorgaba sentido a su existencia.

Uno de los detractores de este concepto es el doctor **FERNANDO DE TRAZEGNIES**, quien expresa las siguientes observaciones: la expresión de daño a la persona, a pesar de que todo daño, es directa o indirectamente un daño a la persona (incluyendo los daños patrimoniales), no importa un nuevo campo conceptual, ya que el dolor o el sufrimiento

tienen un mismo tratamiento jurídico así como la frustración del proyecto de vida de una persona o del atentado contra su honor, por consiguiente pertenecen al mismo campo y deben merecer un mismo nombre genérico. A su vez, manifiesta este jurista que en el Derecho, las categorías son fundamentales operativas, y se justifican en la medida que establecen distinciones entre los derechos obligaciones. Pero la categoría "*daños a la persona*" no parece conllevar derechos y obligaciones diferentes a las que usualmente se atribuye a la categoría daños moral.

CAUSAS DESCONOCIDAS Y EXIMENTES

EL NEXO CAUSAL

Otro de los elementos indispensables en la configuración de la responsabilidad extracontractual, sin duda es la relación causal. Toda relación de responsabilidad extracontractual implica que una determinada persona (víctima) puede exigir a otra (responsable) el pago de una indemnización por daños causados por esta última a la primera. Pero este poder exigir, no se dirige arbitrariamente contra cualquier persona; no es posible cobrar por un accidente de tránsito al primer transeúnte que asome por la esquina después de ocurrido el hecho, tiene que existir una razón para que determinada persona y no otra sea la obligada a pagar; una razón que individualice un presunto responsable dentro del universo de personas.

La relación de responsabilidad extracontractual descansa, entonces, en una relación de causalidad. Por consiguiente para que exista responsabilidad extracontractual requiere la existencia de un nexo causal entre la víctima y el causante, por cuanto la relación causal representa en sí el enlace material entre un hecho antecedente y un hecho consecuente.

El doctor **TRIMARCHI** enfatiza el análisis causal de responsabilidad sin basarse en el



orden natural de las causas sino en la voluntad de la ley. Esta voluntad responde a la finalidad antes que a los mecanismos; es decir, mientras que la naturaleza está tramada por las causas eficientes (relación causa-efecto) que crean mecanismos automáticos o regularidades fácticas, el Derecho está tramado por propósitos sociales que establecen vinculaciones entre los hechos con miras a la realización de ciertos valores o fines sociales.

En la legislación civil moderna se recoge, tanto la relación causal láctica o física a través de la llamada teoría subjetiva, que enlaza a la víctima y al autor directo, mientras que en la responsabilidad objetiva o por distribución social por daños, se enlaza por ficción de la ley a la víctima y a los autores indirectos. (empleador, compañía de seguros, etc.) El actual Código no contiene más la norma del Art. 1183 del Código Civil de 1936 que exoneraba al responsable de su obligación de indemnizar, cuando ello privara de los recursos necesarios para su subsistencia y la de su familia.

DAÑOS A LOS VEHÍCULOS

Las diferentes compañías aseguradoras coinciden en dictar cláusulas sobre coberturas principales, siendo estas coincidentes, ya que las pólizas de seguro de vehículos son aprobadas por la Superintendencia de Banca y Seguros garantizan al asegurado por las sumas fijadas en las pólizas, la indemnización y/o reparación de los daños y pérdidas que sufren como consecuencia del uso y circulación del vehículo asegurado abarcando los aspectos de:

- **Responsabilidad civil:** que incluye daños personales y/o materiales de terceros.
- **Daño propio por accidente:** considerado como aquel que sufre el vehículo como consecuencia directa, inmediata y probada del choque o volcadura o de cualquier otro suceso originado por una

fuerza externa, repentina, violenta. Por incendio, se consideran los daños por combustión que sufre el vehículo como consecuencia directa e inmediata y probada de los accidentes de tránsito y otros casos fortuitos.

Las compañías aseguradoras cubren la póliza de responsabilidad civil frente a terceros y ocupantes. A terceros por lesiones o daños materiales causados a personas o cosas que se encuentran fuera del vehículo. A los ocupantes por las lesiones corporales que sufran las personas que viajan dentro del vehículo asegurado y/o al momento de bajar o subir a éste hasta el límite de la suma asegurada contratada para esta cobertura.

DERECHO A LA REPARACIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN AUTOMOVILÍSTICA

Ha quedado señalado que ese desarrollo maravilloso del automovilismo, creó infortunios que aumentan día a día, por causas diversas como: la imprudencia de los conductores, fallas mecánicas, o por imprevisión de los peatones. Las arterias de las ciudades son recorridas continuamente por numerosos vehículos automotores, que en su continuo rodar, chocan unos a otros, atropellan peatones, animales y cosas, creándose así víctimas, ya sean físicas o de orden económico.

Las diferentes legislaciones han tratado de encontrar una alternativa a los problemas de la reparación de la víctima, expresados en los siguientes sistemas:

- **SISTEMA DE CAUCIÓN:** Este sistema rige en Noruega, según el cual se debe otorgar una garantía para el pago de los daños y perjuicios que la circulación de un vehículo pueda ocasionar. Esta garantía será depositada ante la autoridad policial competente, antes que el permiso de circulación sea otorgado. El doctor **HECTOR CAMARA**, al comentar este



sistema señala que este sistema es complicado, tiene una eficacia muy relativa y a muy pocas personas les será posible indemnizar sumas de dinero con ese destino.⁵

Otra crítica a este sistema lo expone el doctor **BREBBIA** quien afirma este sistema presenta un serio inconveniente, consistente en que la mayoría de los automovilistas no se encuentran en condiciones de disponer o inmovilizar una suma apreciable para responder por los daños que eventualmente ocasionen con el vehículo y, por tanto, la consagración de tal redimen convertiría la práctica del automovilismo en un privilegio para ricos.

- **SISTEMA DE CREACIÓN DE FONDO DE GARANTÍA AUTÓNOMA:** Este sistema propugna el aporte colectivo de un grupo de automovilistas, que por motivos propios se agrupan formando una persona jurídica, que dispone de la regulación de sus cuotas para asumir las obligaciones por accidentes ocasionados por sus asociados. Este sistema resulta ventajoso para aquellas asociaciones de transportistas que tienen una constitución jurídica. Pero sin embargo entre sus desventajas tenemos, que no todos los transportistas están integrados en la sociedad. Otra de las desventajas sería en la administración de estos fondos.

¿Como uno puede cerciorarse de que realmente se están produciendo esos aportes?

¿Con qué criterios técnicos se fijarían los aportes, siendo administrados por los propios transportistas?

Según el sistema, la ley concede al damnificado un derecho de preferencia sobre el automóvil

del causante del siniestro, hasta cubrir su crédito por los daños y perjuicios, aún con prioridad sobre los acreedores privilegiados anteriores a las fechas de accidente. El doctor **CAMARA** objeta a este sistema, lo siguiente. "No parece que satisfaga los propósitos tenidos en vista al implantarlos, ya que en muchísimos casos el valor del automóvil, sólo alcanzara a cubrir una mínima parte de los perjuicios causados, sobre todo si se tiene presente, que por efecto del siniestro mismo habrá sufrido grandes deterioros."

- **Sistema de seguro obligatorio:** Este sistema es el que mayor acogida ha tenido en la legislación contemporánea, por cuanto logra satisfacer con mayor justicia y equidad los intereses privados y sociales, lográndose con este sistema la distribución social por los daños ocasionados en los accidentes de tránsito.

EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR LA CIRCULACIÓN DE AUTOMOTORES

SEGURO VOLUNTARIO: Se da cuando las relaciones entre el asegurador y el tomador esta basadas en la autonomía de la voluntad de las partes, sin influir los poderes públicos en que tal relación se establezca y en el contenido individual de ésta.

SEGURO OBLIGATORIO: Es un contrato surgido como consecuencia del dirigismo contractual, del intervencionismo legislativo de parte del Estado, que se justifica por cuestiones de solidaridad social, siendo por ello cierto que entre el fuerte y el débil es la libertad contractual la que oprime y la ley que libera.

⁵CÁMARA Héctor, Seguro obligatorio de automóviles pp. 28 y 29



En el contrato de seguro, existe una parte fuerte (la empresa aseguradora) y una parte débil (el asegurado), en donde no hay igualdad de contratación, por cuanto se trata de un contrato de adhesión; no existe esa autonomía contractual para determinar las cláusulas, por lo que en salvaguarda de los intereses de la parte débil; el Estado interviene a través de las cláusulas generales de contratación. Analizando la naturaleza jurídica del contrato de seguro obligatorio, podría decirse que es un contrato forzoso, por el que el legislador obliga a darlo por celebrado.

El profesor chileno **JORGE LOPEZ SANTA MARIA** distingue el contrato forzoso en dos categorías:

- a. **El contrato forzoso ortodoxo:** Es aquel que tiene dos etapas: 1) un mandato de la autoridad que exige contratar 2) se conserva la fisonomía de los contratos ordinarios. La formación del consentimiento sigue implicando negociaciones o, cuando menos, intercambio de voluntades entre las partes.
- b. **El Contrato forzoso heterodoxo:** Se caracteriza por la pérdida completa de la libertad contractual. La fisonomía del contrato tradicional desaparece íntegramente, pues el legislador constituye el contrato de un solo golpe; no hay que distinguir etapas, ya que el contrato no precisa intercambio de voluntades.

El doctor **MAX ARIAS SCHREIBER**, afirmaba "que si bien el Proyecto del Código Civil propuesto por el doctor **FERNANDO DE TRAZEGNIES GRANDA**, respecto a la responsabilidad extracontractual y los seguros

obligatorios, no llegó a concretarse, también es exacto que está germinado en el Art. 1988 del CC cuando señala que la ley determina el tipo del daño sujeto al régimen del seguro obligatorio, por el que las personas deben contratar las pólizas, naturaleza y límites de tal seguro.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y LOS SEGUROS

El seguro es una institución compleja en sus fundamentos, en su contenido y en sus fines. Su examen comprende varios aspectos: económico, político y jurídico. Por ello es difícil dar una definición exacta, que lo enfoque en todas sus fases y modalidades. Es forzoso, para no incurrir en confusión de conceptos, tomar primeramente el seguro desde su ángulo económico técnico, y enjuiciarlo luego por su aspecto político jurídico. Varias concepciones han ideado los juristas para explicar la naturaleza económica técnica del seguro, siendo las más difundidas:

• TEORÍA DE LA INDEMNIZACIÓN

Se atribuye su paternidad al alemán **WAGNER**, quien define el seguro señalando que es una institución económica que tiene por objeto reparar o atenuar las consecuencias de un acontecimiento eventual e imprevisto. Los vocablos reparar o atenuar son los que le dan el nombre a la doctrina de la indemnización. Porque la reparación supone la existencia previa de un perjuicio, de un daño patrimonial, que es lo que en concepto de **WAGNER**, ha de indemnizar el seguro.⁶

Crítica: La teoría de la indemnización peca por estrecha en la esfera de su aplicación, porque parte de un supuesto equivocado; el de que todos los seguros tienen el carácter indemnizatorio. Lo que no corresponde a la realidad.

⁶WAGNER, Teoría General del Seguro, Editorial Temis op. cit. pp. 13 y 14.



• TEORÍA DE LA NECESIDAD

Esta doctrina postulada por el alemán **ALFREDO MAYNES**, define el seguro como aquel recurso por medio del cual un gran número de exigencias económicas amenazadas por peligros análogos se organizan para atender mutuamente a posibles necesidades tasables y fortuitas de dinero. Esta definición si enfoca el seguro por su aspecto económico-técnico, y da una visión perfecta de su fundamento, de su contenido y de sus fines. No sobra ni falta en ella un solo concepto. Todas las ideas que la enmarcan responden, individual y conjuntamente, a lo que representa el seguro en el plano económico y técnico.

En su acepción jurídica, el contrato de seguro es un contrato aleatorio mediante el cual una persona (asegurador) se compromete a indemnizar por los riesgos que hace sufrir a otra, (asegurado) o a pagarle determinada suma a este mismo o a un tercero beneficiario, en caso de ocurrir o no el acontecimiento de que se trate, a cambio de una prima en todo caso. **CAPITANT**, lo define como el contrato por el cual un asegurado mediante el pago de una prima o cotización, se obliga a pagar al asegurado o al beneficiario convenido una indemnización, capital o renta en caso de producirse un riesgo determinado: incendio, inundación, granizo, mortandad de hacienda, enfermedad, muerte, etc, en el aspecto técnico del seguro.

En el ámbito interno, el doctor **RAÚL FERRERO** expresa, que caracteriza al Perú un sistema de seguro privado que puede clasificarse como de sistema integrado, pues coordina el interés con el estímulo a la empresa privada; dicho sistema nacional integra tres áreas:

- 1) seguros del sector privado
- 2) del sector público
- 3) reaseguro.

De lo expresado se desprende que se trata de un contrato bilateral porque genera obligaciones para ambas partes intervinientes; es oneroso porque supone la satisfacción de obligaciones a cambio de ambas partes; aleatorio porque existe un elemento contingente capaz de alterar la conmutación de las prestaciones; de tracto sucesivo, porque su contenido no se agota en una prestación única o en un solo momento, sino en prestaciones continuas.⁷

CONTRATO DE SEGURO POR RESPONSABILIDAD CIVIL

Este es un contrato que ha adquirido mayor difusión debido a la inminencia cada vez más frecuente de incurrir en responsabilidad civil derivada de los daños causados a un tercero proveniente de aprovechamiento de objetos riesgosos o de servicios por lo que queda obligado a indemnizar quien utiliza tales objetos o servicios, Ej. en los derivados de los accidentes de tránsito.

Como se advierte, se trata de un seguro de daños porque la suma a satisfacer por concepto de responsabilidad afecta al patrimonio del titular. Pero presenta como característica que no afecta a un objeto determinado del patrimonio, sino a la integridad de este modo directo, pues el daño se produce directamente en el patrimonio de un tercero como consecuencia de la conducta culposa del tomador del seguro o de la su dependiente. Pero indirectamente va a gravitar sobre el patrimonio del asegurado al nacer, respecto de este, la obligación de reparar el daño.

⁷FERRERO, Raúl, La responsabilidad civil en los accidentes de tránsito loc. pp. 184- 185



La responsabilidad que se asegura es la que deriva de la culpa, es decir, por daños causados accidental o involuntariamente a las personas o cosas, lo que excluye el dolo pues los riesgos ilícitos no son asegurables. Respecto a la cuantía máxima de la responsabilidad que se asegura, puede ser la que coincida con el valor de la cosa o puede tratarse de una suma calculada como cuando el monto máximo de la responsabilidad no puede ser determinado de antemano, sino que él se establece al realizarse el siniestro. Las pólizas también establecen que la cobertura del seguro se extienda más allá de los límites de la propia responsabilidad civil para comprender los gastos judiciales de defensa del asegurado, quien debe comunicar a la compañía la interposición de la demanda a fin de que dirija la defensa que corresponda.

VITERBO, señala que, el contrato de seguro de responsabilidad civil, es aquella especie de seguro en el cual el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado el daño patrimonial que éste sufra como consecuencia legal de una responsabilidad civil en que ha incurrido.*

BENITEZ DE LUGO, afirma que por este seguro, la compañía aseguradora garantiza al asegurado con la póliza, las indemnizaciones pecuniarias que, con arreglo a las leyes vigentes, vinieren obligado a satisfacer civilmente el responsable de los daños materiales involuntariamente causados a terceras personas; o de daños involuntariamente causados a terceras personas, a cosas de terceros, por hechos que tengan necesaria conexión con el riesgo determinado para el cual haya declarado al contratar el seguro.

El daño se produce directamente en el patrimonio de un tercero, por consecuencia de

la conducta culposa del tomador del seguro. Indirectamente recae sobre el patrimonio del asegurado, al nacer para éste la obligación de reparar aquel daño. En último término, el daño que el seguro va a reparar, se manifiesta bajo la forma de la sentencia judicial ejecutable sobre el patrimonio del asegurado.

En síntesis se puede decir que este seguro es el que pone a cargo del asegurador las consecuencias del riesgo del asegurado y el deber de responder por los daños provocados a terceros por causa de acto culposos. Se trata de un contrato de indemnización frente a terceros, por el cual se desplaza la incidencia de un perjuicio a cambio de una prima. Es conveniente señalar que, en el caso de los accidentes de tránsito producidos por los vehículos de transporte público de pasajeros que cuentan con un Seguro Obligatorio, (SOAT) de conformidad al Código de Tránsito y Seguridad Vial (Art. 182 y ss y DS. N. 12-95-MTC) que señala que los concesionarios (empresas) están obligados a contratar y mantener vigente un seguro que cubra accidentes personales de sus pasajeros, conductor, cobrador y terceros- menos a la propia unidad- y que debe garantizar la cobertura permanente de acuerdo a sus montos señalados de acuerdo a la oferta y la demanda de cada compañía de seguros y reaseguros.

Sin embargo se estima que sólo el 48% de los accidentes de tránsito que se registran en Lima, son reconocidos por las compañías de seguros, y que de cada diez vehículos asegurados del servicio público, siete tienen problemas para cubrir los siniestros porque siempre hay un pretexto, Ej. cuando el contrato de seguro señala cláusulas excluyentes o riesgos no cubiertos por ellos como:

*VITERBO, Camilo, Seguro de Responsabilidad Civil p. 8



- Cuando la póliza se encuentra pendiente de pago y/o cupón atrasado en el pago.
- Cuando el conductor del vehículo asegurado no tiene la respectiva licencia de conducir la categoría exigida
- Cuando el conductor infringe temerariamente el Código de Transito al:
 - Circular en sentido de contrario al tráfico
 - Pasar la luz roja
 - Exceso de velocidad
 - Fallas mecánicas
- En relación a la responsabilidad penal: Multas- infracciones
- Cuando la denuncia ante la Compañía de Seguros es extemporánea
- Por otras causas establecidas por compañía de seguros.

indemnización cuando se reúnan dos condiciones:

- 1) El impacto económico de la indemnización en el obligado a pagarla puede ocasionar un trastorno grave en su vida personal y familiar
- 2) La desigualdad de fortunas entre el responsable y la víctima es de tal naturaleza que es grave el efecto en el responsable ya que no estaría en proporción con el grado de necesidad de la víctima de ser reparada por un tercero.

CONCLUSIONES

La legislación civil, busca regular formas eficaces para la reparación del daño causado a las víctimas, por ello crea el mecanismo de los seguros. Para los efectos de determinar la responsabilidad por accidentes, tiene que aplicarse el criterio de la responsabilidad objetiva, regulada en el Art. 1970 del Código Civil. Mediante los seguros, se busca reparar económicamente a los vehículos privados o unidades de transporte que han sufrido daños, es decir el daño a los bienes riesgosos.

La legislación civil peruana, regula dos tipos de responsabilidad la objetiva y la subjetiva en los artículos 1969 y 1970. El asegurador es tan deudor como el responsable directo (con las limitaciones del monto de la póliza que hará valer como excepción) y tiene que reparar el íntegro del daño. (si la póliza lo cubre todo) Por consiguiente la relación de mancomunidad que existe entre el responsable directo y el asegurador frente a la víctima es de solidaridad y no de mancomunidad simple que conduciría al prorrateo de la indemnización.

La determinación del quantum respondeatur permite siempre algo de discrecionalidad en el juez: no hay una probanza precisa en él. Es por este camino que el juez puede reducir la

JURISPRUDENCIA

Responsabilidad Objetiva

Cas. 218-96 (510)

Siendo el ómnibus en que viajaban los demandantes agraviados un vehículo de transporte y consecuentemente un bien riesgoso, es de aplicación el Art. 1970 del Código Civil.

Cas. 637-96(502)

La responsabilidad del uso de un automotor está comprendida dentro del Art. 1970 del Código Civil, por tratarse de un bien riesgoso.

Cas. 185-T-97 (511)

En los casos de la responsabilidad objetiva derivada del empleo de una cosa riesgosa o de una actividad peligrosa, a fin que proceda la indemnización por responsabilidad extracontractual, es necesario probar tanto la existencia de daños y perjuicios alegados, como la relación de causalidad entre el acto del demandado y el resultado dañoso producido.

Cas. 2248-98(512)

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 peligrosas, en cuyo caso no es necesario determinar la culpa o el dolo del agente. En este sentido, ya la jurisprudencia se ha pronunciado en el sentido de que las máquinas de transporte se ubican en la categoría de bienes riesgosos, sean terrestres, aéreas, o marítimas, de tal manera que los conductores de esos vehículos y sus propietarios, deben reparar por el daño que causen. La empresa constructora responde objetivamente por los daños y perjuicios que ocasiona a las propiedades contiguas como consecuencia de la excavación para la cimentación y construcción de los sótanos de un edificio.⁹

BIBLIOGRAFÍA

- CÁMARA, Héctor**, Seguro obligatorio de automóviles
CÓDIGO CIVIL a través de la Jurisprudencia Casatoria, Ediciones Legales.
DE TRAZEGNIES, Fernando, La responsabilidad extracontractual
ORTIZ MELGAREJO, Nabor, La Responsabilidad Civil en los accidentes de tránsito
OSSA, Efrén, Teoría General del Seguro
SEIJAS RENGIFO, Teresa de Jesús, Derecho de Daños, Responsabilidad Extracontractual
VITERBO, Camilo, Seguro de Responsabilidad Civil, Estudios sobre la Responsabilidad Civil

⁹El Código Civil a través de la Jurisprudencia Casatoria .Ediciones Legales. p.286