



UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**"CRITERIOS QUE DETERMINAN LAS DECISIONES DE
LAS CASACIONES CIVILES SOBRE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO,
2018-2019"**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

AUTOR:

Bach. VALENTIN ROJAS, RONALD HAMILTON

LIMA - PERÚ

2020

ASESOR DE TESIS

Mg. VÍCTOR RAÚL VIVAR DÍAZ

JURADO EXAMINADOR

Dr. WALTER MAURICIO ROBLES ROSALES
Presidente

Dr. JUAN HUMBERTO QUIROZ ROSA
Secretario

Dra. FLOR DE MARIA SISNIEGAS LINARES
Vocal

DEDICATORIA

La presente investigación la dedico:

Al Dios revelado en la Biblia, por haberme cerrado y abierto las puertas correspondientes, a fin de que inicie y culmine la grandiosa carrera profesional de Derecho.

AGRADECIMIENTO

Mi gratitud al Dios revelado en la Biblia, cuya gracia y providencia me dan la vida y la oportunidad de iniciar y culminar la carrera de derecho, y todo lo que implica aquello.

Mis agradecimientos, a todos los docentes de la Universidad Privada Telesup.

Mis agradecimientos, a todos mis colegas que cursaron la carrera conjuntamente conmigo.

Mis agradecimientos a mi madre y mis hermanas, y a mi tía y tío del lado materno, por creer en mí y por su apoyo moral.

Así mismo, mis agradecimientos a todas las personas, y en especial al Rev. Myung Soo Kim,

RESUMEN

Los vehículos automotores y su actividad, son considerados riesgosos a nivel mundial, pese a ello los estados, así como el nuestro, permiten su circulación y actividad. Y como todo riesgo permitido, está regulado por leyes y normas a fin de evitar los accidentes de tránsito y/o reducirlos; sin embargo, en el Perú, según el INEI, en los años 2018 y 2019, se registraron noventa mil y, noventaicinco mil accidentes de tránsito. Como resultado de ello, hay miles de víctimas que se encuentran postrados y hasta desamparados en los hospitales, en sus casas, solicitando justicia ante las instancias de mérito del poder judicial, incluyendo en la sede casatorio.

A fin de aliviar el dolor y desesperación de dicha problemática no reciente, se ha creado el SOAT; sin embargo, cuando las lesiones son muy graves o la víctima fallece, la subvención o indemnización que ella ofrece (5 UIT como máximo) resulta insuficiente y hasta irrisoria. Por lo que el poder judicial se halla muy congestionado por procesos de Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito. Cuyas sentencias de las instancias de mérito, en la mayoría de casos no son satisfactorias, por lo que los litigantes se ven en la necesidad de apelar e incluso acudir a la sede casatorio. Dicha insatisfacción subsiste a raíz de que no existen criterios unificados entre los jueces y, ni siquiera en la jurisprudencia nacional, sino múltiples y hasta discordantes, cual si fuera un mercado donde cada uno puede hallar el criterio necesario para ilustrar y defender su postura. Así mismo, es una realidad que la jurisprudencia (criterios que determinan la decisión casatorio) posterior y último debidamente motivado y fundamentado, puede desplazar y dejar sin efecto a los criterios de la jurisprudencia anterior para casos futuros, aun cuando se trate de precedentes judiciales. Pues así lo establece el Art. 22 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ).

Convencidos, de la gran importancia de la última jurisprudencia nacional, en la presente investigación, se identifica y señalan los criterios contenidos en las casaciones civiles sobre Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, emitidos por las salas civiles de la Corte Suprema entre los años 2018 y

2019, debidamente publicados en el diario oficial EL Peruano. La importancia de ello radica en que, solo conociendo a cabalidad los criterios de la jurisprudencia nacional se puede tener cierta previsibilidad de la resolución judicial aun antes de haber interpuesto la demanda. También, como abogados y profesionales en el derecho, incluso conocer la discordancia y desvarío de los criterios existentes en la jurisprudencia nacional, pueden servir para dirigir mejor el proceso judicial en cuestión, siendo que la parte contraria, o el juez e inclusive la Corte Suprema se verá en la necesidad de motivar debida y exhaustivamente para desmerecer lo planteado y, la sede casatorio hasta podría verse empujado a llamar a un pleno casatorio y establecerse precedentes judiciales sobre la materia en cuestión.

El precedente judicial, es de vital importancia, pues ello conllevaría que no se sigan añadiendo diversos criterios antojadizos y hasta discordantes, puesto que obliga a los jueces a motivar debidamente sus sentencias antes de apartarse de dicho precedente judicial. Y esto último, sí que daría plena previsibilidad de la resolución judicial al caso en concreto, la cual no solo aminoraría la congestión del poder judicial, sino que el estado peruano tendría mayor equidad y justicia, lo que se traduciría en una sociedad desarrollada y de primer mundo.

Palabras claves: indemnización de daños y perjuicios, accidentes de tránsito, casaciones civiles, criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles, jurisprudencia.

ABSTRACT

Motor vehicles and their activity are considered risky worldwide, despite this the states, as well as ours, allow their circulation and activity. And like all permitted risks, it is regulated by laws and regulations in order to avoid traffic accidents and / or reduce them; However, in Peru, according to the INEI, in 2018 and 2019, there were ninety thousand and ninety-five thousand traffic accidents, respectively. As a result, there are thousands of victims who are prostrate and even helpless in hospitals, in their homes and, requesting justice before the merit instances of the judiciary, including at the Casatorio headquarters.

In order to alleviate the pain and despair of this not recent problem, the SOAT has been created; However, when the injuries are very serious or the victim dies, the subsidy or compensation that she offers (5 UIT maximum) is insufficient and even ridiculous. Therefore, the Judicial Power is very congested by processes of Compensation for Damages and Losses for Traffic Accidents. Whose judgments of the instances of merit, in the majority of cases are not satisfactory, reason why the litigants find themselves in the need to appeal and even go to the casatorio headquarters. This dissatisfaction subsists as a result of the fact that there are no unified criteria among the judges and, not even in national jurisprudence, but multiple and even discordant ones, as if it were a market where each one can find the necessary criteria to illustrate and defend their position. Likewise, it is a reality that the jurisprudence (criteria that determine the casatorio decision), duly motivated and grounded, can displace and render without effect the criteria of the previous jurisprudence for future cases, even in the case of judicial precedents. Well, this is established in Article 22 of the Organic Law of the Judicial Power (LOPJ).

Convinced, of the great importance of the latest national jurisprudence, in this investigation, the criteria contained in the civil cassations on Compensation for Damages and Losses for Traffic Accidents, issued by the Civil Chambers of the Supreme Court among the years 2018 and 2019, duly published in the Official Gazette EL Peruano. The importance of this lies in the fact that, only by fully knowing the criteria of national jurisprudence can certain predictability of the Judicial

Resolution be had even before the claim has been filed. Also, as lawyers and legal professionals, even knowing the disagreement and deviance of the existing criteria in national jurisprudence, can serve to better steer the judicial process in question, since the opposing party, or the judge and even the Supreme Court it will be seen in the need to motivate properly and exhaustively to undermine what was raised and, the Casatorio headquarters could even be pushed to call a Casatorio Plenary and establish judicial precedents on the matter in question.

The Judicial Precedent is of vital importance, as this would mean that various whimsical and even discordant criteria are not added, since it forces the judges to duly motivate their sentences before departing from said judicial precedent. And the latter would give full predictability of the judicial resolution to the specific case, which would not only reduce the congestion of the judiciary, but also the Peruvian state would have greater equity and justice, which would translate into a developed and first-rate society. world.

Keywords: compensation for damages and losses, car accidents, civil casations, criteria determining the decisions of civil casations, jurisprudence.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CARÁTULA	i
ASESOR DE TESIS	ii
JURADO EXAMINADOR	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	viii
ÍNDICE DE CONTENIDO	x
ÍNDICE DE FIGURAS	xiii
INTRODUCCIÓN	xiv
I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	19
1.1. Aproximación temática	19
1.2. Marco teórico	25
1.2.1. Antecedentes de la investigación	26
1.2.2. Marco legal	39
1.2.3. Términos básicos	46
1.2.4. Marco referencial	48
1.2.5. Marco espacial	49
1.2.6. Marco temporal	50
1.2.7. Contextualización	51
1.2.8. Supuestos teóricos	61
1.3. Formulación del problema de investigación	98
1.3.1. Problema general	98
1.3.2. Problemas específicos	98
1.4. Justificación	98
1.5. Relevancia	99
1.6. Contribución	99
1.7. Objetivos	100
1.7.1. Objetivo general	100
1.7.2. Objetivos específicos	100

II. MARCO METODOLÓGICO.....	101
2.1. Supuestos	101
2.1.1. Supuesto general	101
2.1.2. Supuestos específicos	101
2.2. Categorías	102
2.2.1. Categoría general.....	102
2.2.2. Sub categorías	102
2.3. Tipo de estudio	102
2.4. Diseño de la investigación	103
2.5. Escenario de estudio	104
2.6. Caracterización de sujetos	105
2.7. Plan de análisis o trayectoria metodológica	106
2.8. Población y muestra	106
2.9. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos	107
2.9.1. Técnicas de recolección de datos	107
2.9.2. Instrumentos de recolección de datos.....	107
2.9.3. Técnicas de análisis de datos	107
2.10. Rigor científico.....	110
2.11. Aspectos éticos	110
III. RESULTADOS	112
3.1. Lista de 25 casaciones, materia de la presente investigación	112
3.2. Criterios que determinan la decisión de la obligación indemnizatoria	113
3.3. Criterios que determinan la decisión de la reducción del monto de la obligación indemnizatoria	119
3.4. Criterios que determinan la decisión de la exoneración de la obligación indemnizatoria	121
3.5. Los criterios discordantes en las decisiones de las casaciones civiles, materia de la presente investigación.	121
IV. DISCUSIÓN	127
4.1. Análisis de discusión de resultados sobre los criterios que determinan la decisión de la obligación indemnizatoria	127

4.2. Análisis de discusión de resultados sobre los criterios que determinan la decisión de la reducción del monto de la obligación indemnizatoria	132
4.3. Análisis de discusión de resultados sobre los criterios que determinan la decisión de la exoneración de la obligación indemnizatoria	133
4.4. Análisis de discusión de resultados sobre los criterios discordantes en las decisiones de las casaciones civiles, materia de la presente investigación.....	134
V. CONCLUSIONES	141
VI. RECOMENDACIONES.....	144
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	145
ANEXOS	150
Anexo 1: Matriz de consistencia	151
Anexo 2: Validación de los instrumentos	153
Anexo 3: Aplicación del “cuadro de estructuración, identificación y análisis...” a veinticinco (25) casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019.	167

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Elementos para la configuración de la obligación indemnizatoria	68
---	----

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito constituyen una problemática que siempre existirá a menos que se le quite el riesgo que conlleva, lo cual es imposible. Sin embargo, la problemática de los múltiples, variados y hasta discordantes criterios que hay y habrá, como jueces existan, sobre Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, podrían ser uniformizados a través de la jurisprudencia y más estrictamente a través del precedente judicial establecido en los plenos casatorios. Sin embargo, debe recordarse que, según lo establecido en el art. 22 LOPJ, aun un precedente judicial podría quedar obsoleta para casos futuros si es que un juez decidiera apartarse de dicho precedente judicial y motiva debidamente sus razones o criterios de su apartamiento, de modo que dicho criterio, por último, sería válido y aplicable en vez de lo anterior.

Por lo cual, existe la gran necesidad e importancia de conocer cuál es la más reciente jurisprudencia nacional sobre la materia de nuestra investigación, esto es, cuáles son los "Criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019". Pues, conocer dichos criterios no solo enriquecerán nuestro conocimiento sobre la materia, sino que nos da la previsibilidad de la resolución judicial, mucho antes de ello, e inclusive antes de haberse interpuesto la demanda o hecho la contestación de la misma, y comprender la múltiples y variantes y, hasta discordantes criterios, nos dará la visión amplia de todos los posibles resultados dependiendo del tipo de criterio que se aplique al caso en concreto sobre indemnizaciones de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, de modo que podamos ayudar dirigir mejor el proceso en cuestión. Y a fin de lograr dicho propósito en la presente investigación se han considerado los siguientes capítulos:

I. Problema de investigación, que a su vez contiene:

1.1. Aproximación temática, donde se describe la problemática de la presente investigación, entre ellos también la discordancia de criterios. Donde a su vez, se señalan ciertos autores que abordaron dicha problemática en cierta medida.

1.2. Marco teórico, contiene: antecedente nacionales e internacionales, donde se investigan y describen diez tesis en total de los años 2016 al 2019,

referente a los procesos judiciales ante diversas instancias, análisis de criterios de los fallos judiciales de las Cortes Superiores o de la Corte Suprema sobre la materia de indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, pudiendo verificar que, no solo en Perú y, en todas sus instancias judiciales, incluyendo en la jurisprudencia es obvio la discordancia de criterios y que se requiere con urgencia la uniformización de la jurisprudencia nacional a fin de tener una sociedad más equitativa y se cumpla el principio de igualdad ante la ley; marco legal, donde se señalan el sustento legal de la presente investigación, contenido en la Constitución Política del Perú (CPP), el Código Civil (CC), la Ley 27181 o Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTTT), Código Procesal Civil (CPC), Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ); y la definición de términos básicos;

En el marco referencial se señalan casaciones anteriores al 2018 donde se puede notar también discordancia de criterios; el marco espacial, es la Corte Suprema y sus fallos casatorios sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito; marco temporal (2018-2019); en la contextualización histórica, se describe que la materia judicial sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tiene como marco doctrinal o teórico la responsabilidad extracontractual objetiva o subjetiva, cuyos orígenes se remontan al siglo XVII, donde así mismo, se describe el cómo fue su progreso en la jurisprudencia y legislación peruana hasta nuestros días, y los efectos de la misma en nuestra sociedad actual;

Supuestos teóricos, se hace un estudio teórico doctrinal minucioso sobre lo que es: la indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano, describiéndose y definiéndose lo que es o son: - el accidente de tránsito, - los responsables directos e indirectos o solidarios, - el cuándo se aplica y debe aplicar un factor de atribución subjetiva u objetiva, - la función de responsabilidad civil o doctrina de la indemnización obligatoria, - los elementos para la configuración de la responsabilidad civil (son cuatro los elementos en la doctrina sobre el mismo, los cuales son: la antijuricidad, el daño, la relación de causalidad (causalidad total, concausa y/o ruptura causal) y, el factor de atribución) y; la casación civil sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano, donde se describe y

define lo que es la casación, la jurisprudencia nacional, el precedente judicial y la independencia judicial y la respectiva relación que existe entre ellas.

1.3. – 1.7. Formulación del problema de investigación, se plantean el problema general y problemas específicos a fin de poder llegar a identificar y señalar cuales son los criterios, sustentos o fundamentos de las casaciones civiles, 2018 y 2019, sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito para la determinación de la obligación indemnizatoria, o reducción o exoneración de la misma, y a su vez determinar si existen o no criterios discordantes en dichas casaciones; justificación; relevancia; contribución, se señala la importancia y la razón de ser de la presente investigación; objetivos, donde plantean los objetivos de identificar y señalar los criterios por los cuales se decide una obligación indemnizatoria o reducción del monto de la obligación indemnizatoria o exoneración de la obligación indemnizatoria y los criterios discordantes entre las casaciones similares materia de la presente investigación.

II. Métodos y materiales, contiene los supuestos de la presente investigación, siendo ellos los posibles resultados al problema general y específico que han sido planteados, y las categorías principal y secundarios son el sustento legal y doctrinal de los supuestos; también se define el tipo de estudio, la cual principalmente es funcional, básico y descriptivo con enfoque cualitativo; siendo el diseño de la investigación de tipo no experimental, lo que significa que incluso la muestra de veinticinco (25) casaciones materia de la presente investigación han sido seleccionados a voluntad y según los propósitos de la presente investigación por el investigador; escenario de estudio está muy relacionado con el marco espacial antes mencionado; en la caracterización de sujetos se hace una lista de los principales características de las muestras (veinticinco casaciones);

En el Plan de análisis o trayectoria metodológica se hace una lista de actividades principales en la elaboración de la presente investigación; en la población y muestra se afirma que la presente investigación tiene por objeto analizar veinticinco casaciones civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios referentes a accidentes de tránsito, de los años 2018 y 2019; siendo las técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos (casaciones) Cualitativo, funcional, básico, descriptivo, exegético, dogmático, etc. y las ficha de registros

documentales, manteniendo rigor científico y manteniendo aspectos éticos al momento de citar las fuentes de la investigación.

III. Resultados, se presenta un cuadro con la lista de las veinticinco (25) casaciones, señalando en la primera columna su respectiva identificación, y en las siguientes ocho columnas se marca con una “X” dependiendo del caso, siendo que: en la segunda columna se identifica con un “O” si la casación tiene como resultado de la decisión una obligación indemnizatoria, en la tercera columna se identifica con una “R” si la casación tiene como resultado de la decisión una reducción del monto de la obligación indemnizatoria, en la cuarta columna se identifica con una “E” si la casación tiene como resultado de la decisión una exoneración de la obligación indemnizatoria, en la quinta columna se identifica con una “CD” si dicha casación tiene un criterio discordante, en la sexta columna con una “I” si la casación fue declarado Improcedente, en la séptima columna con una “IM” si la casación fue declarado Improcedente, en la octava columna con una “F” si la casación fue declarado fundado, y en la novena columna con una “IN” si la casación fue declarado infundado;

Así mismo, se hace una identificación y lista de cuarentaisiete (47) criterios que determinan la decisión de la obligación indemnizatoria; nueve (9) criterios que determinan la decisión de la reducción del monto de la obligación indemnizatoria; cuatro (4) criterios que determinan la decisión de la exoneración de la obligación indemnizatoria; y de esa totalidad de sesenta (60) criterios, diez (10) son criterios discordantes en las decisiones de las casaciones civiles, materia de la presente investigación.

IV. Discusión, se hace un análisis de discusión de resultados sobre los criterios que determinan la decisión de la obligación indemnizatoria; sobre la decisión de la reducción del monto de la obligación indemnizatoria, sobre la decisión de la exoneración de la obligación indemnizatoria y, sobre los criterios discordantes. Hallándose que los criterios para determinar una obligación indemnizatoria es la existencia de la antijuricidad en el causante, el daño en la víctima, la relación de causalidad -esto es la relación de causa y efecto entre la antijuricidad y el daño a la víctima, y el factor de atribución subjetiva u objetiva dependiendo de quienes son las partes del proceso, todo lo cual debe ser probado

por los medios probatorios tales como el atestado policial, el examen médico legal, etc; así mismo, se halló que, para que exista una concausa y la consecuente reducción del monto de la obligación indemnizatoria, la misma víctima debió haber facilitado con su imprudencia la ocurrencia del accidente de tránsito; también se constata que existe un caso en que se decide la ruptura causal por hecho determinante de tercero y la consecuente exoneración de la obligación indemnizatoria y, finalmente se puede ver que existen al menos diez (diez) criterios discordantes dentro de las veinticinco (25) casaciones.

V. Conclusiones, se consignan las conclusiones de acuerdo con el número de objetivos del planteamiento del problema y problemas específicos.

VI. Recomendaciones, se enuncian las recomendaciones.

Así mismo, se presentan los textos consultados en las referencias bibliográficas y se anexa la matriz de consistencia, el cuadro de estructuración identificación y análisis, y los veinticinco (25) cuadros de estructuración identificación y análisis (un cuadro por cada casación).

I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Aproximación temática

Los “accidentes de tránsito” en la ciudad de Lima capital del Perú y a nivel nacional, es noticia de todos los días en los medios de comunicación y en las redes sociales. A raíz de ello, existen muchas víctimas, que no solo sufren pérdidas patrimoniales, sino también daños extrapatrimoniales tales como lesiones físicas, morales, psicológicas, etc. por la pérdida de uno a más miembros del cuerpo, por los traumas cuyas consecuencias afectan irreversiblemente en algunos casos, o por el fallecimiento y pérdida de algún ser querido, etc. De los cuales, muchos han quedado en total indefensión sin que pudieran hacer valer sus derechos contentándose con la subvención irrisoria del seguro obligatoria de accidentes de tránsito (SOAT), ya sea por descuido o desconocimiento de la materia de “Indemnización de los daños y perjuicios por accidentes de tránsito”.

Otros tantos casos, sobre la indemnización referida, se ventilan *desfavorablemente* en la vía penal como algo *accesorio* y bajo la figura de “*reparación civil*”; mientras que otros han optado objetivamente por la vía civil, donde según ley, la “indemnización por daños y perjuicios por accidentes de tránsito” es la materia principal y, no accesoria. Sin embargo, dichos procesos demoran mucho tiempo, hasta años, por cuanto, el criterio de la segunda instancia en muchos de los casos es discordante con el de la primera instancia ante una apelación y, esto último en muchos de los casos hace inevitable que los litigantes recurran a la sala civil casatoria.

Esto último sucede por cuanto, no existen en la “jurisprudencia nacional”, criterios definidos ni unificados y sino cambiantes y, mucho menos existen “precedente judicial” sobre la materia hasta la fecha, de tal modo que las mismas salas civiles de la Corte Suprema son discordantes en sus fallos casatorios entre sí, sin que hubiera otro órgano que pudiera poner control sobre dicha anarquía jurídica. Razón por lo cual, antes de abordar sobre los criterios, sean discordantes o no, que determinan las decisiones casatorios sobre indemnización de daños y

perjuicios por accidentes de tránsito y, delimitarlo, a continuación de forma breve se hace un acercamiento a la problemática latente.

Aquellos que sufren un “accidente de tránsito”, independientemente de la culpa de la víctima, son y deben ser atendidos indiscriminadamente en el centro médico más cercano por cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) de cualquiera de los vehículos participantes en el accidente. Esto último, se ha logrado como un derecho, gracias a la jurisprudencia nacional reiterada. El SOAT cubre por cada uno de los accidentados en gastos médicos hasta cinco (5) UIT, por sepelio hasta uno (1) UIT, por indemnización en caso de muerte hasta cuatro (4) UIT, invalidez permanente con cuatro (4) UIT, incapacidad temporal hasta uno (1) UIT. Así mismo, si el vehículo que causó el accidente de tránsito no puede ser identificado porque se dio a la fuga, solamente los gastos médicos o de sepelio serán cubiertos por el fondo de compensación del SOAT, para lo cual se debe reportar el “accidente de tránsito” ante el MTC adjuntando la denuncia o atestado policial respectivo.

Dichos montos, dependiendo de la gravedad del accidente de tránsito, en muchos de los casos son irrisorios y no satisfacen debidamente los costos médicos, mucho menos puede ser una indemnización satisfactoria en caso de muerte de un ser querido o la invalidez permanente. Por lo cual, es necesario que la víctima o los familiares directos de la víctima fallecida acudan a la vía civil del órgano judicial, a fin de solicitar una indemnización equivalente y satisfactoria y/o consolatoria que, deberá pagar de forma obligatoria el causante del daño y los respectivos responsables solidarios existentes por los daños y perjuicios sufridos.

Así mismo, se debe tener en cuenta que, cuando sucede un “accidente de tránsito”, la Policía Nacional del Perú verifica el lugar de los hechos y levanta un “atestado policial” y luego un “informe técnico policial” donde se incluye el peritaje vehicular y videos de las cámaras de video vigilancia pública, también es un hecho que los accidentados son sometidos a un examen médico legal para determinar la gravedad del daño sufrido y, los participantes o causantes son sometidos a un dosaje etílico y a rendir sus manifestaciones de los hechos.

Todos esos instrumentales son evaluados por el fiscal de turno del lugar y, de no advertirse acción delictiva en el conductor del vehículo o causante del accidente de tránsito archiva el caso; pero de advertirse acción delictiva en el causante responsable, prosigue con la acusación penal por “El delito contra la vida, el cuerpo y la salud” y, de forma accesoria, según los Art. 92 - al - 95 del Código Penal, el juez ordenará que, el procesado conjuntamente con el “tercero civilmente responsable”, paguen de forma solidaria la “reparación civil” a la o las víctimas que sufrieron el daño producto del accidente de tránsito. Sin embargo, está comprobado por múltiples casos que los montos otorgados por “reparación civil” accesoria del proceso penal son irrisorias, razón por lo cual no es recomendable apersonarse como “parte civil” en el proceso penal para solicitar la “reparación civil”.

Por lo cual, sea que el caso sea archivado o continúe con la acusación fiscal, la víctima o los familiares de la víctima fallecida – como antes dijimos – deben acudir a la vía civil para solicitar la “indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito”, donde incluso se podría pedir la diferencia indemnizatoria que en la vía penal no fue otorgado. Esta factibilidad, se debe a que la base de la responsabilidad en la vía civil, para la “indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito” de un tercero, no está restringida al actuar “doloso o culposo” del causante, sino en el hecho de haberse causado el daño con un “bien riesgoso”. Pues, según el Art. 29 Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTTT) en concordancia con el art. 1970 Código Civil (CC), la responsabilidad civil que nace de un “accidente de tránsito” tiene un factor de atribución objetiva, por cuanto el vehículo automotor, es considerado un bien riesgoso.

Sin embargo, aunque parezca solucionado el problema y, que la víctima del accidente de tránsito va recibir el auxilio necesario (indemnización equivalente, satisfactoria o consolatoria) conforme a derecho por el simple hecho de recurrir a la vía civil, lo cierto es que la problemática persiste, debido a que la víctima, pese a fundamentar debidamente y adjuntar los medios probatorios correspondientes, no siempre ve fundada su demanda y, aun cuando su demanda es declarado “fundado”, en muchas de los casos la indemnización ordenada por el juez no es equivalente ni satisfactoria con el daño sufrido, y mucho menos coherente a casos similares donde se ordenan indemnizaciones exorbitantes. Y, esto sucede no solo

en las instancias de mérito, sino también en la misma Sala Civil de la Corte Suprema, siendo que ésta última debería regular y uniformizar la Interpretación de la ley y las normas pertinentes a través de sus fallos casatorios o casación (CA).

A continuación, algunos casos que muestran la problemática latente:

- El caso resuelto en la CA. N° 1714-2018 Lima (caso Brunito), demanda de “indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito” que en primera instancia fue declarado “infundado” y, que, en segunda instancia fue declarado “fundado”, ordenándose el pago de S/8,500.00 por daño emergente y, s/800,000.00 por daño moral a la demandante (madre del menor fallecido), la cual fue confirmado por la Sala Civil de la Corte Suprema.
- El caso resuelto en la CA. N° 5230-2018 Lima Norte, la demanda fue declarado fundado por el ad quo y fue confirmado por el ad quem; sin embargo, sólo se ordenó un pago de S/70,000.00 por daño moral a la demandante (madre del menor fallecido). En el presente caso, como en el caso anterior citado, ambas víctimas fallecieron producto de accidente de tránsito y, eran menores de edad, y las demandantes fueron las madres de cada uno de las víctimas, y en ambos procesos se señalaron que dichos menores de edad no pudieron prever o distinguir el peligro debido a su corta edad, y que por lo mismo, según el caso anterior, a la víctima menor de edad no puede atribuírsele responsabilidad de sus actos y por ende no se le puede culpar de haber contribuido en su daño, sin embargo, en el presente caso se dice que el menor contribuyó en su daño y por lo mismo se asume que se justifica el bajo monto indemnizatorio, resultando que la diferencia del monto indemnizatorio por daño moral a la madre es abismal comparado al caso anterior, pese a ser similar los hechos y los daños.
- El caso resuelto en la CA. N° 1689-2019 Piura, la demanda fue declarado infundado en la primera instancia y, confirmado por la segunda instancia y la Sala Civil de la Corte Suprema. Demanda interpuesta por el familiar de la víctima fallecida. El camión cisterna (de propiedad del demandado), en el preciso momento que pasó por encima de una moto lineal y su conductor, era conducida por el lado izquierdo en contra del art. 145 del D.S. N° 016-2009-

MTC (RNT), la cual ordena obligatoriamente la circulación de vehículos pesados en el lado derecho de la vía, pese a ello, fue exonerado de toda obligación indemnizatoria, según las instancias de mérito y de la Sala Civil de la Corte Suprema, por “ruptura causal – hecho determinante de tercero”. Sin embargo, dicho criterio de la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema, es discordante con el criterio de la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema manifestada en la CA. N° 4492-2018 – Lima Sur (C. Quinto) dónde, por una infracción del mismo cuerpo legal (Art.130 RNT) se determina la responsabilidad del conductor y los demás responsables solidarios. Sin embargo, aquí, la infracción de un artículo de la misma norma no es nada.

Cómo se puede ver en los casos señalados a modo de ejemplo, los criterios tanto del “ad quo” o el “ad quem” respectivamente no siempre concuerdan entre sí, ni otorgan los montos indemnizatorios solicitados, pues depende mucho de su formación, actualización, criterio doctrinal y, del grado de valoración que atribuya a cada uno de los medios probatorios, etc. Y, lo que más preocupa es que, en muchas ocasiones, las mismas Salas Civiles de la Corte suprema, se conforman en concordar cómodamente con las instancias de mérito, siendo que muchas de sus sentencias casatorias son discordantes entre sí en cuanto a sus criterios que determinan sus decisiones.

A tal punto que, en algunos casos la minoría de edad de la víctima es razón suficiente para excluirlo de toda responsabilidad de haber contribuido en daño propio, mientras que en otros casos similares y hasta iguales el menor es visto como responsable de haber contribuido en daño propio; en unos casos se justifica indemnizaciones exorbitantes mientras que en otras se otorgan indemnizaciones irrisorias; mientras que unos casos la infracción de una norma de tránsito (RNT) es razón suficiente para determinar la responsabilidad indemnizatoria del causante, en otros casos es irrelevante.

Esta problemática latente sobre los criterios variados, múltiples, cambiantes y, hasta discordantes de las salas civiles de la Corte Suprema no es una novedad, y se da en diversas materias, tal como ha sido señalado por juristas peruanos como **Anibal, Torres Vásquez**, al tratar sobre el tema de la gran necesidad de hacer uso de “el precedente judicial obligatorio en el Perú”, lo cual está estipulado en el art.

400 del Código Procesal Civil (CPC). Donde señala la discordancia latente sobre temas de “derecho de propiedad y el embargo” donde en algunos casos prevalece la propiedad sobre el embargo y en otros de forma viceversa; sobre “títulos valores”, en algunos casos basta que se haya consignado el nombre de los representantes sin el número del DNI, mientras que otros casos se declara nulo las letras de cambio por el hecho de no tener el número del DNI en cuestión; etc.

Así mismo, los tesisistas como: **Wilmer C., Cabanillas V. (2018)**, señalan que no existe uniformidad en los fallos casatorios de las Salas Civiles de la Corte Suprema respecto al monto indemnizatorio, pues en casos similares (fallecimiento) se encuentran montos indemnizatorios de diferencias abismales; **Gabriel Peralta T., (2019)**, señala que no existe uniformidad en los criterios de los fallos casatorios, toda vez que, el art. 6 de Ley de Arrendamiento Financiero, es el criterio que usaron ciertos juzgados e incluso la sede casatorio para excluir de responsabilidad extracontractual objetiva por accidentes de tránsito a las empresas leasing tal como se deja ver en las CA. N°3256-2015 Apurímac, CA. N°639-2013-Cajamarca; mientras que otros usaron el criterio del art. 29 de la LGTTT para atribuirles responsabilidad extracontractual objetiva a las empresas leasing tal como es de verse en la CA. N°2112-2017, Huánuco.

Lo señalado hasta aquí, nos crea incertidumbre, y el deseo de querer entender qué criterios siguen usando o usaron o admitieron las Salas Civiles (permanente y transitoria) de la Corte Suprema entre los últimos años para determinar sus decisiones sobre “indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito” en sus fallos casatorios, para así poder comprender el cuándo y porqué el criterio de una casación es discordante en comparación a otra. Así mismo, cabe señalar que, en igual o mayor medida, dichos criterios contradictorios y discordantes de las instancias de mérito y en especial de las “casaciones” de las Salas Civiles de la Corte Suprema prosperan por cuanto no existen “precedentes judiciales” sobre la materia dentro de la “jurisprudencia nacional” y, gracias al desconocimiento o poca formación del abogado patrocinante, quien debería estar actualizado y conocer dichos criterios que determinan las decisiones de las Salas civiles de la Corte Suprema.

Por lo cual, los profesionales del derecho, deben estar al tanto de los criterios reiterados continuamente, como también de los criterios discordantes o concordantes, para así poder tener la previsibilidad del resultado final del proceso judicial en cuestión aún antes de comenzar la demanda o contestar la misma. Así pues, antes de la interposición de una demanda de “indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito” o, de la contestación o, apelación o, casación de la misma, se debe tener muy en cuenta no solo la invocación de la ley o el derecho pertinente, sino también la “jurisprudencia nacional”, sobre casos similares o idénticos, teniendo en cuenta que si bien es cierto que los jueces no están obligados a seguir los criterios establecidos en ellos, sin embargo - como dice la misma jurisprudencia nacional – nos pueden dar *previsibilidad en la resolución judicial y combatir la anarquía jurídica*.

Así mismo cabe señalar que, incluso el “precedente judicial” - lo cual es el núcleo de la jurisprudencia nacional – podrían ser blanco de un apartamiento motivado, lo que significa que la jurisprudencia más última puede dejar sin efecto a la jurisprudencia más antigua para casos similares. Por lo cual no basta con conocer e invocar la Jurisprudencia Nacional al momento de Interponer, Contestar una demanda o, apelar la sentencia de primera instancia o, interponer un Recurso de casación sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, sino que dicho conocimiento debe estar actualizado. Es decir, debemos identificar y señalar los criterios usados, asumidos y pronunciados en las casaciones civiles de los últimos años. Y, en estos últimos radica la importancia y utilidad de la presente investigación y su delimitación: “criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019”.

1.2. Marco teórico

El presente trabajo de investigación sobre "Criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019", siendo un análisis de las casaciones civiles sobre la materia de indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito, tiene como:

Antecedentes de la Investigación cinco tesis nacionales y cinco tesis internacionales referentes al proceso e indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito; marco legal, la Constitución Política del Perú del año 1993, El Código Civil del año 1984, la Ley 27181 (LGTTT) del año 1999 y otras normas de transporte y tránsito terrestre, el Código Procesal Civil, entre otros; marco referencial, las casaciones anteriores, sobre la misma materia en mención, que muestran las discordancias de criterios con las casaciones materia de la presente investigación; marco espacial, las salas civiles de la Corte Suprema;

Así mismo, debe quedar en claro que, la “indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito” se contextualiza histórica y actualmente dentro del Derecho Civil y, más propiamente dentro del marco doctrinal de la responsabilidad extracontractual subjetiva y objetiva, cuyo propósito principal en la sociedad es el resarcimiento económico a la víctima por los daños sufridos y, no la sanción del causante o responsables solidarios; siendo sus supuestos teóricos la responsabilidad extracontractual subjetiva y/u objetiva y sus elementos para su configuración, y la casación civil y su relación con la jurisprudencia nacional y el precedente judicial; entre otros que se detalla en el presente numeral conocido como marco teórico.

1.2.1. Antecedentes de la investigación

1.2.1.1. Antecedentes Nacionales

Wilmer C., Cabanillas V. (2018), “Criterios teóricos – jurídicos en la indemnización por responsabilidad extracontractual derivado de un accidente de tránsito”. – Tesis para optar el grado de maestro por la Universidad Nacional de Trujillo. - El autor señala que, en el Perú, los criterios que se aplican para indemnizar por accidentes de tránsito tiene su base en el art.1985 CC, y que hay otros tantos; sin embargo, el Juez solo repara el daño emergente y el lucro cesante, cuando en realidad existen otros daños extrapatrimoniales o daños a la persona, tales como: el daño al proyecto de vida, el daño biológico, el daño por capacidad laboral, el daño a la salud, el daño a la moral, el daño psíquico, el daño a los causahabientes, etc.; y que, tampoco hay uniformidad en el fallo de los jueces, tal es así que en

casos similares (fallecimiento por ejemplo) se encuentran montos indemnizatorios de diferencias abismales.

También señala que, de esta misma falencia adolecen los servicios de justicia en muchos países, salvo algunos países como Italia quienes han logrado uniformidad en sus fallos judiciales al establecer tablas mínimas para evitar montos diminutos y/o arbitrarios. Aquí en Perú, para remediar aquella falencia, se ha implementado el SOAT, pero es un remedio deficiente, pues apenas cubre los gastos médicos, de medicina, hospitalización y de forma limitada. Por lo que, ante la falencia del poder judicial y sus jueces que son impredecibles en su fallos, afectando la uniformidad de las mismas, recomienda el autor, la necesidad de establecer cuadros y estándares de indemnización cual en Italia a fin de evitar arbitrariedades y falta de unificación en los fallos judiciales respecto a la indemnización por daños y perjuicios, y para lograr este último cometido se debe consultar a los profesionales de diferentes áreas como los médicos, ingenieros abogados, etc.

Josué, Cencia CH. (2017), “Criterios legales para la determinación de la reparación civil en los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Huancavelica durante los años 2015-2016”. - Tesis para optar el título de abogado por la universidad nacional de Huancavelica. - El autor afirma que, los jueces penales del distrito judicial de Huancavelica durante los años 2015-2016, al momento de emitir sus sentencias de reparación civil por accidente de tránsito, pese a que están estipulados en la Ley (art.1970 C.C., y el D.S. N°024-2002-MTC), no han hecho una observancia ni valoración objetiva, sino subjetiva. Por lo cual, dichas reparaciones no resarcen de manera equitativa los daños ocasionados a los perjudicados por dichos delitos, y lo que es peor, al no existir prisión por deuda, los sentenciados no cumplen con el pago de la reparación civil a los perjudicados (p.42). Así mismo, el SOAT no hace una reparación integral a la víctima o a los familiares de la víctima fallecida, toda vez que por única vez y de forma limitada e irrisoria entrega una subvención o reparación a las víctimas y, luego los deja en completo abandono.

Cabe hacer énfasis en lo señalado por dicho tesista, en el sentido de que los jueces no han hecho una observancia ni valoración objetiva al momento de emitir sus fallos, puesto que es la gran realidad que nos aqueja. Tenemos jueces que

abusando de la “independencia judicial” del cual gozan, no aplican la ley pertinente, sino que, aún los jueces civiles se aferran a la doctrina subjetivista, es decir requieren justificar el resarcimiento en el grado del actuar doloso o culposo del causante y no en la gravedad del daño sufrido por la víctima, pese a que en asuntos de accidentes de tránsito la responsabilidad civil del causante frente a los terceros es objetiva. También cabe mencionar que, el tesista en mención hace referencia a la “reparación civil” y no a la “indemnización de daños y perjuicios” por cuanto su investigación está centrada en los procesos penales sobre accidente de tránsito y, no en un proceso civil.

Gabriel Peralta T. (2019), “Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito”. - Tesis para obtener el título de abogado por la Universidad de Tumbes. – El autor afirma que, en casos de accidente de tránsito con un vehículo de propiedad de una empresa leasing, ésta es responsable civil por los siguientes: En aplicación del art. 29 LGTTT, por ser el propietario del vehículo automotor, cuyo contrato de arrendamiento financiero es específicamente sobre un vehículo automotor, y por cuanto está regulado específicamente en la ley en mención y, no en un supuesto de hecho genérico, según el art. 6 de la ley de arrendamiento financiero (LAF), etc. ; por cuanto la LAF es más antigua (año 1984) que la LGTTT (año 1999), lo que significa que la LGTTT cronológicamente está más actualizada; por la constitucionalización de la responsabilidad civil, pues aplicar en principio el art. 6 del LAF es excluir de responsabilidad a la empresa Leasing y dejar en completo abandono a la víctima, puesto que en muchos de los casos el conductor no cuenta con los recursos para indemnizarlo, lo cual sería una inconstitucionalidad por cuanto afecta al derecho constitucional a la vida, la salud, etc. y al principio de dignidad humana; por cuanto la función satisfactoria de la responsabilidad civil y el principio de reparación integral de la víctima, y la obligación de la responsabilidad solidaria que establece la ley son cumplidas solo desde la aplicación del art. 29 LGTTT.

También el autor señala que, del análisis de la jurisprudencia nacional, se verificó que existe mala praxis toda vez que se excluye a la propietaria del vehículo, causante del accidente de tránsito, por el simple hecho de ser una empresa leasing

en virtud de una aplicación del art. 6 LAF, lo cual muestra que no existe uniformidad, predictibilidad ni seguridad jurídica en los fallos judiciales. Así mismo, señala que para excluir a la empresa leasing de la responsabilidad civil se requiere primero una modificación del art. 29 LGTTT señalando explícitamente que las empresas leasing no deben ser responsables solidarias siempre en cuando hayan obligado a su arrendatario contratar un seguro contra todo riesgo.

Así mismo, en el desarrollo de su investigación el autor señala, que el art. 6 de LAF es el criterio que usaron ciertos juzgados e incluso la sede casatorio para excluir de responsabilidad extracontractual objetiva a las empresas leasing tal como se deja ver en las CA. N°3256-2015 Apurímac; mientras que otros usaron el criterio del art. 29 de la LGTTT para atribuirles responsabilidad extracontractual objetiva a las empresas Leasing tal como es de verse en las CA. N°2025-2013, Lo que muestra claramente que no existe uniformidad en los fallos casatorios de las salas civiles de la corte suprema.

Julieta B., Sánchez V. (2018), “Tercero civilmente responsable en los delitos por accidente de tránsito”. - Tesis para obtener el título de abogada por la Universidad de Huacho. - La autora, señala que existe escasa jurisprudencia sobre el tercero civil responsable por accidentes de tránsito y, que en las pocas existentes no hay un desarrollo uniforme en la jurisprudencia nacional e internacional. De tal modo que, aun cuando un juzgado, como el Primer Juzgado de investigación preparatoria – Sede Central Huacho, declaren fundado la incorporación de un tercero civil responsable, aun mediando un contrato leasing; sin embargo, no existe uniformidad ni en los fallos casatorios, sino que son discordantes. Por ejemplo: en la CA. N°3141-2006 Callao, donde a causa de un contrato de Leasing se exonera de responsabilidad civil al propietario del vehículo, mientras que en la CA. N°1188-2011 Lima, pese a existir las mismas condiciones se responsabiliza al propietario del vehículo como tercero civil responsable – (p.41-43).

Raúl A. Quispe M. (2018), “La reparación civil por imprudencia del peatón”. - Tesis para optar el título de abogado por la Universidad César Vallejo - Lima. – El autor señala que: la “reparación civil” debe ser determinado según el código civil, de tal modo que, el conductor que generó el daño no debe estar obligado a la reparación civil si se confirma que la responsabilidad del accidente fue recaída por

el accionar imprudente del peatón; el conductor y el propietario del vehículo y los demás responsables solidarios deberían costear los gastos producto del accidente de tránsito solamente si no contaran con el SOAT; La exoneración de la obligación indemnizatoria por imprudencia del peatón en un accidente de tránsito está establecida en el art. 1972 CC, lo cual no se aplica por cuanto en la legislación nacional se carece de procesos sobre dicha exoneración.

Debo decir lo siguiente, ante tales afirmaciones del autor en mención, que, no define la diferencia que existe entre el hecho o imprudencia determinante de la víctima (Art. 1972 CC) y la imprudencia concurrente de la víctima (art. 1973 CC). Por lo visto lo desconoce, pues no lo menciona. Pues, según el art. 1973 CC, la víctima, pese a haber sido imprudente tiene derecho a ser indemnizado con la única desventaja que se le reduzca la indemnización, por cuanto su actuar imprudente concurrió en la ocurrencia de los hechos. Pero, esta ausencia de definición o arbitraria interpretación del art.1972 CC, sin tener en cuenta el art.1973 CC, de parte del autor en mención, también se da en fallos de la primera o segunda instancia. Así mismo, si un vehículo circula por las vías sin SOAT, lo cual no está permitido según la norma del RNT, desde ya se le puede atribuir culpa al conductor y al tercero civil responsable toda vez que eran conscientes de estar incurriendo en una falta administrativa muy grave y en el delito del peligro común, y por ende están en la obligación de indemnizar a la víctima completamente pese al actuar imprudente de la última, porque entonces el actuar imprudente de la víctima no es determinante sino concurrente.

Jenny E. Romero G. (2019), “Criterios para la cuantificación del daño moral en las casaciones civiles”. - Tesis para obtener el título de abogada por la Universidad Continental de Huancayo. – La autora señala que, los criterios sobre cuantificación por daño moral no son objetivos, por estar a merced de la discrecionalidad de cada juez, lo cual genera incertidumbre e insatisfacción en los justiciables, toda vez que se emiten fallos sobre casos idénticos con criterios y montos indemnizatorios diferentes por daño moral. Dicha variedad de criterios en los fallos judiciales ante casos idénticos, y la falta de motivación en las mismas, solo muestra que no existe uniformidad sino discordancia, las cuales no pueden servir como guías o parámetros objetivos ante un proceso judicial por daño moral.

Puesto que, la cuantificación de un monto diminuto o exorbitante dependerá mucho de si los casos en cuestión son mediatizados por la televisión o la radio u otro medio de comunicación. Así mismo, la Corte Suprema no se pronunciado a fin de ahondar este tema y, por ende, no está cumpliendo su función como interpretadora del derecho objetivo a fin de unificar la jurisprudencia y, esta falencia afecta y se ve reflejada en las sentencias emitidas por la primera instancia y la sala superior, quienes no están motivando debidamente sus sentencias judiciales. Por lo mismo recomienda que debería existir un Pleno Nacional Civil y Procesal Civil, con la finalidad de establecer parámetros objetivos, que ayude a la discrecionalidad de los jueces al momento de establecer la Cuantificación del daño moral.

1.2.1.2. Antecedentes Internacionales

Pamela R. Navarro (2017), *“Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito - Supuestos de procedencia. modificaciones introducidas con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación Ley N° 26.994.”*. - Trabajo final para optar el grado de abogado por la Universidad Empresarial Siglo 21, Argentina. - La autora se propuso encontrar, en su trabajo de investigación, la definición sobre la responsabilidad civil con enfoques jurisprudenciales sobre la materia y, a la vez analizar si dicha definición se encuentra contenido en el ordenamiento jurídico vigente de Argentina, sobre todo en lo concerniente a la “responsabilidad civil en los accidentes de tránsito.

Señala que, efectivamente en el código civil Argentino, anterior al 2015, se concebía a la “responsabilidad civil como reproche-sanción”, debido a que ésta había sido emitida en una época no industrializada, la cual dejaba en la indefensión irremediable a muchas víctimas producto de los accidentes con maquinarias industriales o automovilísticas. Dicha indefensión habría sido peor y el código civil nunca se habría renovado si no fuera gracias a los jueces y, a la doctrina usada y, a la jurisprudencia emitida por ellos durante las últimas décadas, donde la “responsabilidad civil” es definida como el hecho de, que un hombre inteligente y libre debe responder por sus actos y, que, así mismo, la responsabilidad civil no ésta más sustentada en la culpa del causante sino en la necesidad de reparar el daño causado a la víctima y, sobre todo de prevenirlo, cuanto más si dichos daños

han sido ocasionados con maquinaria industrial o vehículo a motor. Definición que es compartida por la autora.

Así pues, la autora señala que, el “Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación” (NCCCN) Argentina, que data del reciente año 2015, ha hecho un cambio de “óptica” y enfoque, de modo que la responsabilidad civil por accidente de tránsito ya no se fundamenta más en la “culpa”, sino en el “daño” sufrido por la víctima producto de la potencialidad dañosa del vehículo a motor. Es decir, existe la responsabilidad por actividad peligrosa o riesgosa dentro de su ordenamiento jurídico objetivo y, no solo en la jurisprudencia. De modo que, la función de la responsabilidad civil ya no es el castigo del victimario, sino el resarcimiento a la víctima, y más exclusivamente la prevención del daño, a fin de que el daño sufrido desaparezca o al menos no se agrave.

Dicho resarcimiento no sólo puede ser reclamado por daño físico, sino también por daño moral, psicológico, gastos médicos, farmacéuticos, etc. y, en caso de fallecimiento de la víctima, puede ser reclamado incluso por un conviviente de la víctima, no necesariamente pareja conyugal, sino algún primo, hermano o familiar que cohabitaban con él y que se vieron afectados económica o moralmente a causa del fallecimiento de la víctima. Dicha responsabilidad civil es atribuida no sólo al que realiza la actividad peligrosa o riesgosa (conductor), sino también a todo aquel que “... se sirve u obtiene provecho de ella. ...” – (p.79). De modo que, la autora considera que el NCCCN argentina si ha logrado otorgar claridad, sencillez en la regulación, mejora en la técnica legislativa imperante y, reordenación en el régimen de responsabilidad civil y, que todo ello lo debe gracias a que dicho “nuevo código” ha absorbido los principios consagrados por la doctrina y la jurisprudencia nacional desde hace mucho tiempo atrás – (p.80).

Es curioso observar que, la jurisprudencia argentina y su actual ordenamiento jurídico civil y comercial consideran a la responsabilidad nacida de accidentes de tránsito frente a terceros como responsabilidad objetiva lo mismo que en nuestra jurisprudencia nacional y ordenamiento jurídico civil. También llama la atención que la “objetivación” (responsabilidad sin culpa o responsabilidad objetiva) de ciertas responsabilidades dentro de nuestro ordenamiento jurídico civil es

anterior a la del país argentino. Sin embargo, de la tesis en mención se puede notar que, desde varias décadas atrás los jueces argentinos aplicaban la responsabilidad objetiva a casos de accidentes de tránsito, y que dicha jurisprudencia repetitiva fue la que inspiró la modificación de su actual NCCCN.

Lo mismo sucedió en el Perú, ya desde varias décadas anteriores a la promulgación del Código Civil del año 1984, los jueces peruanos se la ingeniaron y aplicaron la responsabilidad objetiva para las indemnizaciones derivadas de accidentes de tránsito u otras actividades riesgosas o peligrosas, y que, dicha interpretación y jurisprudencia fue la que inspiró la inserción del art. 1970 de nuestro actual código civil. Todo lo cual nos lleva a comprender que el legislador es quien crea la ley, sin embargo, son los jueces los que determinan cual es la interpretación de las mismas a través de la jurisprudencia nacional. Y dicha jurisprudencia nacional a la larga termina inspirando la creación o modificación de las leyes, tal como alguien dijo “La Ley reina, pero la jurisprudencia gobierna”.

Nicolás G, González C. (2016), *“La responsabilidad objetiva en el accidente de tránsito - Consagración de la responsabilidad y su repercusión en las compañías de seguro”*. - Trabajo final para optar el grado de abogado por la Universidad Empresarial Siglo 21, Argentina. - El autor señala una contradicción entre el “Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación – (NCCCN)” y “la Ley Nacional de Tránsito – (LNT)” referente a la contratación de seguros contra accidentes de tránsito, cuya consecuencia es la congestión del poder judicial. Propone como solución única la intervención del estado, a fin de que exista armonía entre los citados cuerpos normativos, toda vez que el propósito de la existencia del seguro es la protección de las víctimas.

Pues, asegura que, según el NCCCN, el factor de atribución de responsabilidad civil por accidentes de tránsito es objetiva, por ser considerado el vehículo una cosa riesgosa, y no subjetiva (por actuar culposo o doloso); sin embargo, el contrato de contratación de un seguro por accidente de tránsito está sujeto a ciertas cláusulas de exclusión de la cobertura en casos de culpa grave o dolo (ebriedad, exceso de velocidad, falta de carnet habilitante, etc.) del conductor del vehículo, sin que el contratante tenga la oportunidad de negociarlas. Y esto

sucede porque según la LNT referente a la contratación de seguros contra accidentes de tránsito el factor de atribución de la responsabilidad civil aun es subjetiva. De modo que, si la conducta del conductor del vehículo resulta tener culpa grave o dolo, entonces la aseguradora no cubrirá ninguna indemnización ni protección médica a las víctimas resultantes del accidente de tránsito. Razón por lo cual hay una gran congestión del poder judicial por los innumerables casos de estos, pese a que la limitación del monto indemnizatorio y las causales de exclusión han sido declarados inconstitucional toda vez que el fin último de la obligación de contratar un seguro de responsabilidad es la justa e inmediata indemnización de la víctima.

Lo referido líneas arriba nos lleva a la comprensión que, el factor de atribución de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, según la ley civil y otros en el país de Argentina, era subjetiva, de modo que no era posible concebir una responsabilidad civil sin una actitud dolosa o culposa del causante; Pero, esa figura ha cambiado drásticamente a partir del NCCCN dada el año 2015 donde el factor de atribución de la responsabilidad civil por accidente de tránsito es objetiva (responsabilidad sin dolo o culpa, por el mero uso o beneficio de una actividad riesgosa). Sin embargo, el autor hace notar que, aún quedan ciertos rezagos que aun causan vulneración de los derechos de la víctima, malestar social y, congestión judicial debido a que según la LNT - referido a la contratación de seguros - aún tiene una concepción subjetivista de la responsabilidad civil por accidentes de tránsito. De modo que según el autor el estado debería intervenir y cambiar dicha figura, puesto que en casos de accidentes de tránsito es más razonable aplicar una responsabilidad objetiva que subjetiva.

Esta situación última, también es algo parecido a lo acaecido en nuestro país peruano, toda vez que las aseguradoras del SOAT se resistían a cubrir los gastos médicos o la indemnización por muerte de ciertas víctimas en accidentes. Sin embargo, gracias a la repetida jurisprudencia nacional dichas resistencias han ido menguando y, hay mayor protección a las víctimas; pero hay situaciones, como el litigio entre los que colisionaron sus vehículos o causantes del accidente de tránsito, donde aún se aplica el marco de la Responsabilidad Subjetiva, pese a que la Ley 27181 (LGTTT) en su artículo 29 dice de forma expresa que toda responsabilidad

civil derivada de accidentes de tránsito es objetiva y, sobre lo cual la Corte Suprema no se ha pronunciado con un “precedente judicial” que aclare tal incertidumbre hasta la fecha, lo que significa que hay mucho terreno aun por conquistar y aclarar en el área del Derecho Civil sobre responsabilidad civil por accidentes de tránsito en nuestro ordenamiento jurídico.

Sebastián A. Fuentes C. y Javier A. Maturana O. (2019), “Responsabilidad civil en actividades peligrosas”. - Memoria de prueba para optar el grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales por la Universidad de Chile. – los autores señalan que, la finalidad de su tesis es investigar y hacer un intento de sistematizar sobre lo que se entiende por *actividad peligrosa*, teniendo en cuenta la presunción de culpa por el hecho propio señalado en el artículo 2329 del Código Civil Chileno, y la diversidad de ordenamientos jurídicos internacionales.

El autor, a raíz de su análisis de los diversos ordenamientos jurídicos internacionales, deja en claro que, la responsabilidad civil por actividades peligrosas ha sido tratado de forma particular y diferente al concepto general de responsabilidad por culpa, y en algunos países bajo el marco de la responsabilidad objetiva específicamente . Asimismo, deja entrever que, en el ordenamiento jurídico del vecino país chileno no existe una ley o articulado estrictamente que trate sobre la responsabilidad civil por actividades peligrosas u objetiva; sin embargo, afirma que la doctrina y los jueces chilenos a través de la jurisprudencia dejan constancia del uso de ciertos criterios, aunque de forma muy vaga e instrumental, para determinar a ciertas actividades como peligrosas, y por ende una responsabilidad civil que no está fundada enteramente en una presunción de culpa, sino en la peligrosidad de la actividad con la cual se causó el daño o accidente.

El autor, señala tres (3) criterios principales usados a nivel internacional y, en la misma doctrina, jurisprudencia y legislación chilena, y otros cinco (5) criterios secundarios, para determinar la responsabilidad civil objetiva o por actividades peligrosas. Siendo los tres (3) principales criterios: la alta probabilidad de producir un daño, intensidad o magnitud mayor del daño, y control de las circunstancias por el causante dañoso. Y los cinco (5) criterios secundarios: previsibilidad, extensión, impredecibilidad del daño y, valor social del posible bien afectado y, costo de

prevenir el daño. Dentro de dichas actividades consideradas peligrosas y permitidas por las legislaciones a causa de su utilidad hacia la sociedad son, por ejemplo, la aeronáutica y la vehicular.

Todo lo expuesto deja en claro que, si bien es cierto que no existe una normativa específica que establezca la responsabilidad civil objetiva en el vecino país chileno y, que en cambio toda su legislación sobre responsabilidad civil es subjetiva; sin embargo, los jueces se la han arreglado a fin de administrar justicia y no dejar desamparados a las víctimas de dichas actividades peligrosas al aplicársele "... un tratamiento jurídico fuera del régimen general de responsabilidad por culpa.", esto es por el solo hecho de haber causado daño a otra persona con una actividad peligrosa y la necesidad de protegerlo y restablecerlo.

Lo cual, nos lleva a comprender que la determinación de la responsabilidad Objetiva no siempre se hace en base a una ley plasmada por el legislador, sino siguiendo los criterios y lineamientos propios del derecho y la jurisprudencia y doctrina nacional o internacional y, en ello radica la gran importancia del órgano emisor de la jurisprudencia nacional en cada país, puesto que ésta es la que uniformiza la jurisprudencia y la doctrina sobre la materia en cuestión y, por lo mismo se requiere que cumpla su función debidamente y no caiga en auto anarquismo jurídico.

Stefany Cortez A.; Fátima, Fabián I. y Lissette González M. (2019), *“La aplicación supletoria del código procesal civil y mercantil en la ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito, respecto a la oferta, admisión, reproducción y valoración de la prueba testimonial, pericial, reconocimiento judicial y medios de reproducción, voz, sonido e imagen y almacenamiento de información.”* - Trabajo de grado para obtener el título de licenciado en Ciencias Jurídicas, por la Universidad de El Salvador. - Las autoras señalan la necesidad de la aplicación supletoria del nuevo “Código procesal civil y mercantil” - (CPCM) en la “Ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito” – (LPESAT), y dicha necesidad se debe a que ésta última establece que se debe usar de manera supletoria el CPCM, tal como sucedía con el anterior código que fue derogado. Pues era el caso de que, el antiguo código también era

aplicado de manera supletoria a los procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito, es decir la LPESAT, crea duplicidad y confusión en el procedimiento por lo mismo era y es obsoleta. Pese a que dicho LPESAT tuvo un desarrollo gradual o evolutivo.

Pues, señalan que en el nuevo CPCM señala la mayoría de los mismos procedimientos que se señala en el LPESAT y de forma más moderna y simplificada, como por ejemplo sobre la prueba testimonial, pericial, documental, reconocimiento judicial, y finalmente los denominados medios digitales como un video, llamadas de forma muy antigua en el LPESAT como “cintas magnetofónicas”. Lo que demuestra que aun su lenguaje ya está en desuso, y solo complica y entorpece el proceso. Y, es más, por lo mismo los autores, recomiendan incorporar dichos procedimientos faltantes en el CPCM y, que el LPESAT sea derogada, a fin de evitar duplicidades, e interpretaciones erróneas y lograr la uniformidad ansiada.

Así mismo, recomiendan que la Corte Suprema pueda delinear, de forma más profunda sobre las consideraciones de un proceso, competencias, naturaleza, etc. de la reparación de daños por accidentes de tránsito, a través de la jurisprudencia. También señalan los ordenamientos jurídicos de varios países, entre ellos Honduras, España, Colombia, México, Chile y, se hace una valoración de ellos como propios al desarrollo de cada país, y anota que la mayoría no cuenta con un juzgado especializado en dicha materia, y que en materia penal es el ministerio público a través del fiscal quien genera el proceso sobre accidentes de tránsito. Así mismo señala que, en estos países existe tanto el proceso penal como civil accesoriamente o por separado, dependiendo del caso, en lo que se refiere la responsabilidad por accidentes de tránsito.

Constanza B, Aguirre B. (2019), “Procedimiento y análisis práctico de juicios de tránsito ante juzgados de policía local”. - Memoria de prueba para optar al grado de licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales por la Universidad Finis Terrae, Chile. - La autora, en la primera parte (p.8), señala que dentro de esta instancia el proceso puede comenzar por denuncia de una autoridad, denuncia de un particular o por querrela contravencional. Y ésta puede ser interpuesta en base a la infracción de las normas de tránsito. Y, la acción o demanda civil indemnizatoria

se solicita de forma accesoria en el mismo proceso, y al mismo tiempo se dictará una medida precautoria del vehículo a fin de garantizar el pago de la indemnización. El juez dará curso al proceso establecido en la ley, y el proceso tendrá fin con la sentencia.

Dicha sentencia puede ser apelada ante la instancia del tribunal superior, y si aun ésta no le hiciera justicia puede acudir a sede casatorio. Una vez que la sentencia quedó firme, el infractor está obligado a pagar la multa administrativa, pues caso contrario el condenado podría ser arrestado por días dependiendo del monto de la multa, la cual se sustenta en el artículo 23 de la Ley 18.287. Así mismo, el condenado está obligado a pagar la indemnización a solicitud del afectado o víctima, de no hacerlo se procederá al remate del vehículo con medida precautoria y si no bastare se dictará medida de embargo sobre otros bienes del responsable mediante un juicio ejecutivo. Y en la segunda parte señala las causales o infracciones contravencionales de donde nace la responsabilidad civil y la sanción del infractor.

La autora, advierte que los procedimientos por tránsito ante juzgados de la policial local o vecinal dentro del país chileno, si bien es cierto que son de gran utilidad y practicidad y cuyo deber es administrar justicia de forma equitativa; sin embargo, adolece de dos problemáticas latentes: 1- la gran mayoría de la ciudadanía desconoce sus atribuciones y naturaleza jurídica. 2- no existe una unificación de criterios en los fallos de casos similares y, hasta se vulneran el debido proceso.

La falta de uniformidad de la jurisprudencia o de los fallos de los jueces de todas las instancias es algo que afecta no solo en el país chileno, sino también en el nuestro, a tal punto que tenemos un vasto contenido jurisprudencial para todos los gustos y posturas. Razón por la cual no sólo basta conocer la jurisprudencia en general y sus criterios, sino también reconocer aquellas jurisprudencias que son considerados de observancia obligatoria (precedente judicial), cuyo propósito específico, a diferencia del grueso jurisprudencial, es lograr la unificación tan deseada de la jurisprudencia Nacional.

1.2.2. Marco legal

Los siguientes articulados de la Constitución Política del Perú (CPP), el Código Civil (CC), la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre (LGTTT), entre otros, señalados de forma resumida a continuación son los que sirven de base o marco legal ante un litigio por accidentes de tránsito.

1.2.2.1. Constitución Política del Perú - 1993.

Según el pleno jurisdiccional del Tribunal Constitucional y la Jurisprudencia Nacional, la Indemnización a una víctima por causa de accidente de tránsito es constitucional, toda vez que el derecho a la vida, la integridad de la persona, la protección de la salud, entre otros, están reconocidos en el Inciso 1º del Art. 2º y en el Art. 7º CPP. Así mismo, la posibilidad de acudir no solo a las instancias de mérito, sino a la sede casatorio, a fin de presentar recurso de casación por materias como por indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito, es un derecho constitucional según el art. 141º CPP.

Siendo que, los procesos judiciales sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, en las instancias de mérito o en la sede casatorio, están amparados constitucionalmente, también se requiere y exige que los criterios de los jueces y salas civiles de la Corte Suprema, sobre la materia en cuestión, estén enmarcados por y reflejen dicha constitucionalidad. De modo que, el objetivo principal y el criterio de los jueces civiles en una sentencia sobre Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tal como indica la doctrina sobre responsabilidad extracontractual, debe ser el resarcimiento o indemnización equivalente, satisfactoria y/o consolatoria a la víctima que sufrió los daños y, dicha obligación indemnizatoria no debe ser catalogada como una sanción al causante o responsables solidarios, toda vez que las sanciones son aplicadas a nivel administrativo y/o penal.

1.2.2.2. Código Civil – 1984.

Artículo 1969 - Señala que quién causa daño a otra persona de forma subjetiva (dolo o culpa) está obligado a pagar indemnización.

Lo que significa que, el causante del accidente de tránsito estará obligado a pagar la indemnización civil, solo sí se demuestra que causó el daño de forma culposa (imprudencia, negligencia o, impericia). Aquí estamos bajo el marco de la Responsabilidad extracontractual subjetiva, y en ésta, sin culpa no existe responsabilidad civil. y, según la Jurisprudencia Nacional, sólo se aplica en casos en que las partes del litigio en cuestión son los conductores o propietarios de los vehículos participantes en el accidente de tránsito.

Artículo 1970 - Señala que, quien causa daño a otra persona con un bien o actividad riesgosa o peligrosa está obligado a pagar indemnización.

Aquí estamos bajo el marco de la responsabilidad extracontractual objetiva, y en ésta, sea que exista o no la culpa, existe responsabilidad civil. Lo que significa que, en concordancia con el Art.29 LGTTT, el causante del accidente de tránsito estará obligado a pagar la indemnización civil, aun cuando no existiera culpa en él, por el solo hecho de haber causado daño con un bien o actividad riesgosa o peligrosa del cual sacaba provecho. Y, según el artículo en concordancia, el marco de la responsabilidad extracontractual objetiva, debería ser aplicado a todos los casos de accidentes de tránsito; sin embargo, en correlación a la jurisprudencia nacional señalado en el comentario al artículo 1969 CC, solo se aplicaría cuando la víctima o quien sufrió el daño del accidente de tránsito es un peatón, o uno de los pasajeros de uno de los vehículos participantes del accidente de tránsito.

Artículo 1972 – Señala que quién causa daño mediante un bien o actividad riesgosa o peligrosa al que se refiere el Art. 1970 CC, está exonerado de toda obligación indemnizatoria si se demuestra la existencia de ruptura de la relación de causalidad por unos de las causas ahí señalados.

De modo que, el causante del accidente de tránsito estará exonerado de toda obligación indemnizatoria si demuestra que su accionar dañoso obedeció a

una causa primaria y determinante, de tal forma que su accionar solo es una causa secundaria y efecto de aquella causa primaria y determinante. Siendo que dicha causa determinante podría ser: un hecho de Dios o del Príncipe, o por hecho determinante de tercero o, la propia imprudencia determinante de la víctima. Así pues, en la presente investigación se observa que la gran mayoría de recurrentes a la sede casatorio por materia de “indemnización de daños y perjuicios de accidentes de tránsito 2018 al 2019”, lo alegan; sin embargo, de las 25 casaciones en análisis, sólo una de ellas se demostró la ruptura causal por hecho determinante de tercero.

Artículo 1973 - Señala que, la indemnización será reducida por el juez si existiera concausa.

De modo que, si la imprudencia de la víctima no hubiera sido determinante, antes bien solo facilitadora para la ocurrencia del accidente de tránsito, no existirá ruptura causal. Y, por ende, no existirá exoneración de la obligación indemnizatoria, sino sólo la reducción del monto de la obligación indemnizatoria. Y, para poder determinar cuándo nos hallamos ante una imprudencia determinante o concurrente de la propia víctima es necesario hacer uso de una sencilla pregunta, tal como lo propone Taboada, L. (2000): ¿la conducta de la víctima por sí misma es suficiente para la producción del daño?, si la respuesta es afirmativa, entonces estamos ante una Imprudencia determinante de la propia víctima; pero si la respuesta es negativa, nos hallamos ante una imprudencia concurrente de la propia víctima. Esto último es conocido como concausa, toda vez que se requiere no solo la conducta de la víctima sino también del autor.

Artículo 1981 - Señala que, si el empleado causa daño en ejercicio de su trabajo o actividad, tanto el empleador como el empleado son responsables solidariamente.

De modo que, en un accidente de tránsito, en concordancia con el art. 29 LGTTT, tanto el conductor, como el propietario del vehículo y, el prestador del servicio, si lo hubiera, son solidariamente responsables. Según la jurisprudencia nacional en análisis de la presente investigación, el propietario es responsable solidariamente, no solo con sustento del artículo 29 LGTTT, sino también con sustento del artículo 1981 CC, por cuanto se considera al conductor como el

subordinado y, al propietario como el responsable de contratarlo o darle su consentimiento para la conducción de su vehículo y, de no haber elegido ni supervisado adecuadamente a su subordinado.

Artículo 1983 - Señala que, si son varios los responsables del daño, responderán solidariamente y conforme al monto que señale el criterio del juez.

De modo que, todos los participantes y solidarios responsables del accidente de tránsito involucrados en la misma estarán obligados a pagar solidariamente la obligación indemnizatoria a quien sufrió el daño, a menos que se demuestre y determine que uno de ellos tuvo la responsabilidad de la causa primaria y determinante.

Artículo 1984 - Señala, que existe indemnización por daño moral, y que ésta es cuantificada de acuerdo con la magnitud y el menoscabo producido a la víctima o a sus familiares.

Si bien es cierto que el daño moral es intangible, sin embargo, eso no significa que no exista. Así pues, ante un accidente de tránsito, no solo existirá daño a la persona física de la persona, sino también el daño moral. Esto es el sufrimiento, los traumas, a causa no solo del dolor propio del accidente, sino también por la frustración del proyecto de vida, tales como por la pérdida de la chance u oportunidad, de viajes, etc. y, según las casaciones, materia de la presente investigación, con sustento en el artículo en mención y el siguiente articulado se indemniza por éste daño no solo a la víctima del accidente de tránsito, sino también a sus familiares directos quienes sufren las consecuencias o frustraciones del proyecto de vida por causa del sufrimiento y/o muerte de la víctima. Tal es el caso, según la CA. N° 1714-2018 Lima, la madre del niño víctima de arrollamiento por un ferrocarril debe ser indemnizado con la suma de S/ 800,000.00 por daño moral.

Artículo 1985 - Señala que, debe existir indemnización por todos los daños causados por una conducta antijurídica. Y, para que exista indemnización por todos los daños causados, debe existir relación de causalidad adecuada. Y, que el monto Indemnizatorio devenga intereses legales.

Lo que significa que, todos los daños, tales como: el daño emergente, el lucro cesante, el daño a la persona, el daño moral, entre otros, deben ser

indemnizados por el causante del daño y/o responsables solidarios. Sin embargo, este artículo también señala que, no basta la existencia del daño en la víctima, sino que es necesario la relación de causalidad. Esto es, el daño sufrido por la víctima debe ser consecuencia directa del accionar de la conducta antijurídica del causante. A esto se lo conoce como relación de causalidad o nexo causal. Y, al mismo tiempo, este artículo señala la necesidad de que dicha relación de causalidad, sea una relación de causalidad adecuada; esto es: el daño sufrido por la víctima de un accidente de tránsito debe ser posible y concreto, de lo contrario no será pasible de indemnización. Y por último, el artículo en mención señala que el monto indemnizatorio fijado en la sentencia final por accidente de tránsito deberá devengar intereses legales computados desde la fecha de la ocurrencia del accidente en cuestión.

Artículo 1987 - Señala que la acción de indemnización podría ser dirigida contra el asegurador de daños.

En materia de la presente investigación, se halla un caso donde el responsable solidario es la aseguradora del vehículo de la empresa causante del daño. En este caso toda la responsabilidad indemnizatoria lo asume la aseguradora, por lo mismo es quien asume todo el proceso judicial, toda vez que ésta es la emplazada a pagar dicha obligación en remplazo de la empresa cuyo vehículo causo el daño.

Nota: Los artículos 1969 y 1970 CC, están relacionados con la conducta antijurídica de la responsabilidad extracontractual; los artículos 1971 y 1972 CC, están relacionados con el nexo causal o relación de causalidad, propiamente con la ruptura causal de la responsabilidad extracontractual, sin embargo no se señala el artículo 1971 CC, en el presente numeral, por cuanto según la doctrina no se considera causales de ruptura causal ante un accidente de tránsito; el artículo 1973 CC, también está relacionado con la relación de causalidad, y más propiamente con la concausa; Art. 1981, 1983 y 1987 CC, está relacionado con la determinación de la conducta antijurídica y factor de atribución del mismo de todos los responsables solidarios; el artículo 1984 y 1985 CC, están relacionados con los daños y perjuicios que sufrió la víctima o los familiares de la misma y, con la relación de causalidad adecuada. sobre la conducta antijurídica, el daño, la relación de

causalidad, el factor de atribución, la ruptura causal, la concausa, etc. se detallará ampliamente en el subcapítulo referido a supuestos teóricos.

1.2.2.3. Ley 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTTT) y, otras normas.

LA LGTTT rige en todo lo referente a lo que es transporte y tránsito terrestre, incluyendo a los ferrocarriles. Y según su artículo 16, es competencia del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) regular y diseñar los sistemas de prevención de accidentes de tránsito. A razón de esto último, existen una serie de decretos supremos (DS) refrendados por el MTC, las cuales son las normas que regulan y aplican la referida ley en cada sector del transporte y tránsito terrestre. Dichas normas de interés para la presente investigación, según el propio artículo 23 de la LGTTT, son las siguientes:

- D.S. N°016-2009-MTC o Reglamento Nacional de Tránsito (RNT).
- D.S. N° 058-2003-MTC o Reglamento Nacional de Vehículos (RNV).
- D.S. N° 024-2002-MTC, modificado por el D.S. N° 021-2005-MTC o Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (Reglamento del SOAT).
- D.S. N°032-2005-MTC o Reglamento Nacional de Ferrocarriles (RNF).

Dicha Ley y, sus normativas citadas, entre otros como los articulados del Código Civil antes mencionados son las leyes y/o normas que se aplicaron en todos los procesos civiles derivados de accidentes de tránsito, las cuales son una parte del marco legal de las casaciones civiles del año 2018 y 2019, materia de la presente investigación, y por lo mismo serán los referentes legales de la presente investigación.

Sin embargo, cabe hacer especial mención de los siguientes articulados de la LGTTT y sus respectivas normas:

Artículo 29 LGTTT – Señala que, la responsabilidad civil por accidente de tránsito es objetiva de conformidad con el código civil. Siendo los responsables solidarios el conductor, el propietario y, de ser el caso, el prestador del servicio...

Dicho texto señala que no se requiere culpa o dolo (factor de atribución subjetiva) en el causante para que aquel sea responsable civil ante la víctima. Pues, siendo que el vehículo automotor y su uso es considerado un bien y actividad peligrosa y riesgosa, el causante, aun cuando no existiera culpa alguna en él, debe pagar la indemnización a la víctima bajo el factor de atribución objetiva. Sin embargo, hay situaciones de accidente de tránsito que, los jueces se ven en la necesidad de aplicar un factor de atribución subjetiva en vez de aplicar el factor de atribución objetiva, mientras que algunos procuran a toda costa mantener el factor de atribución objetiva debido a que la presente ley así lo señala.

Art. 2 RNT – Accidente: evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos.

Art. 5 Reglamento del SOAT – Define el accidente de tránsito, como: evento súbito, imprevisto y violento con la participación de vehículo automotor (o con propulsión propia) y en la vía pública que, causa daño a uno o más personas de manera cierta.

1.2.2.4. Código Procesal Civil (CPC) y, Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ)

Los articulados a continuación son referentes a las casaciones civiles, la jurisprudencia nacional y, el precedente judicial.

Art. 384 CPC – Señala que, la finalidad de la casación es la adecuada aplicación del derecho objetivo al caso concreto y la uniformidad de la jurisprudencia nacional por la Corte Suprema.

Art. 400 CPC – El segundo párrafo señala el cómo se crea un precedente judicial y su poder vinculante a todos los órganos jurisdiccionales de la república, hasta que a su vez sea modificado por otro precedente. El cuarto párrafo, en concordancia con el numeral 4 del art. 80 LOPJ, señala que los criterios y la decisión de toda

casación publicada en el diario oficial el peruano es considerado jurisprudencia nacional.

Art. 22 LOPJ – Señala la importancia del precedente judicial y del mecanismo para su renovación o modificación.

Ahora bien, teniendo como marco legal las leyes y normas antes citados, a continuación, se procurará desarrollarlos en más detalle y de forma sistemática de acuerdo a los requerimientos propios a la presente investigación. Para ello, se procurará exponer, para aplicar luego, lo que es propiamente la responsabilidad civil por accidente de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano y, así mismo, teniendo en cuenta que la presente investigación pretende identificar y señalar los criterios de las casaciones sobre la materia en cuestión, se procurará desarrollar lo que es la casación civil por accidentes de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano, y lo que es la responsabilidad civil en otros ordenamientos internacionales.

1.2.3. Términos básicos

Accidente de tránsito. Suceso vehicular que **causa daño a una o más personas** (víctimas) o cosas, daño que debe ser indemnizado por el causante (victimario) y/o responsables solidarios. Dicho vehículo es automotor.

Casación civil. La sentencia casatorio emitida por una de las salas civiles de la Corte Suprema, cuyo objetivo principal es la correcta interpretación normativa y la uniformidad de la jurisprudencia nacional.

Criterios. Son aquellas valoraciones, fundamentos, reglas o normas, apreciaciones, razonamientos, etc. que toma en cuenta la sala civil de la Corte Suprema para determinar o decidir la responsabilidad extracontractual objetiva o subjetiva del causante o, la reducción del monto indemnizatorio o, la exoneración de la misma, en la casación.

Exoneración de la obligación indemnizatoria: Esto es equivalente a la liberación de la responsabilidad extracontractual objetiva por accidente de tránsito. significa que el demandado no está obligado a pagar ninguna suma indemnizatoria a la

víctima o demandante por cuanto demostró la existencia de una de las causales de ruptura causal contempladas en el art. 1972 CC.

Indemnización. Obligación dineraria que el causante o victimario debe reponer y/o compensar a la víctima o persona a quien causó daño. Reponer, si el daño causado es posible reponer o reparar y, compensatorio o consolatorio si el daño sufrido no puede ser reparado, tal como la pérdida de un miembro del cuerpo o la muerte de la víctima. Dicha obligación es el objetivo principal de la responsabilidad civil.

Obligación indemnizatoria. La obligación indemnizatoria, impuesta al victimario del accidente de tránsito y a los responsables solidarios establecidos por Ley, es el objetivo principal de la responsabilidad extracontractual subjetiva u objetiva. Y para su configuración es necesario la concurrencia de los cuatro (4) elementos o requisitos indispensables propios de la responsabilidad civil, como son: antijuricidad, daño causado, relación de causalidad y, factor de atribución.

Reducción del monto de la obligación indemnizatoria. Esto sucede cuando dentro de la configuración de la responsabilidad extracontractual objetiva existe concausa o imprudencia concurrente de la propia víctima.

Responsabilidad civil. Es la obligación indemnizatoria que nace a raíz de la inejecución de un acuerdo o contrato (responsabilidad contractual) o del incumplimiento del principio o deber general de no causar daño a nadie (responsabilidad extracontractual) ya sea por culpa (subjetiva) o por riesgo creado (objetiva).

Responsabilidad extracontractual objetiva por accidentes de tránsito. Es la responsabilidad civil nacida del incumplimiento del principio o deber general de no causar daño a nadie con un vehículo automotor, donde la ausencia de dolo o culpa del causante es irrelevante.

Responsabilidad extracontractual subjetiva por accidente de tránsito. Es la responsabilidad civil nacida del incumplimiento del principio o deber general de no causar daño a nadie, por la colisión de dos o más vehículos automotores y, los afectados son los mismos conductores o propietarios de los vehículos en cuestión. Aquí la responsabilidad se determina por culpa (imprudencia, impericia o negligencia) de los participantes.

Vehículo automotor. Aquel vehículo que se desplaza por vías de uso público terrestres con propulsión propia. También comprende a los ferrocarriles por cuanto tiene propulsión propia.

1.2.4. Marco referencial

Sobre la materia de la presente investigación, “Criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019”, existen una gran suma de antecedentes, los cuales hacen evidente que hay criterios definidos y repetidos continuamente en las casaciones civiles aun cuando no sean emitidas por la misma Sala Civil de la Corte Suprema y, de la misma manera existen criterios de algunas casaciones que son discordantes con los de otras casaciones de forma repetitiva, pero también existen criterios nuevos que cambian por completo los criterios antiguos, como señalaremos a continuación:

El caso resuelto en la CA. N° 3256-2015 Apurímac, fundamento octavo, el codemandado BBVA Banco Continental, en virtud de un contrato leasing con el usuario del vehículo, no resulta responsable civil por el accidente de tránsito causado por dicho vehículo, cuya titularidad del vehículo estaba a nombre del BBVA; pero en la CA. N°3757-2016 Lambayeque, el criterio de la Corte Suprema es, que el Banco de Crédito del Perú, resulta responsable civil por el accidente de tránsito causado con el vehículo, cuya titularidad estaba a su nombre, pese a tener el mismo tipo de contrato Leasing con el usuario del vehículo.

Así mismo, cabe resaltar que la misma CA. N° 3256-2015 Apurímac, fundamento quinto y sexto, es del criterio que un niño de 6 años “contribuyó al daño que sufrió” y, por lo mismo existe reducción del monto de la obligación indemnizatoria conforme al art. 1973 CC, lo cual es discordante con el criterio de la CA. N° 1714-2018 Lima, fundamento sexto, la cual afirma que los menores de edad tienen la condición de inimputables, por lo mismo no se les puede atribuir la contribución en daño propio o concausa, y por lo mismo no es posible la reducción del monto indemnizatorio. Esto último es un criterio sin precedentes, que de seguro cambiará en gran medida los criterios de la jurisprudencia nacional.

La CA. N°1675-2014 Huánuco, es del criterio que, no existe concausa, porque la víctima no tuvo un factor contributivo sino exclusivo y determinante, toda vez que condujo su vehículo en estado de ebriedad y a excesiva velocidad; sin embargo, la CA. N° 734-2018 Loreto, es del criterio de que existe concausa pese a que la víctima haya conducido con presencia de alcohol y a excesiva velocidad.

Así mismo cabe señalar que, aparte de los criterios discordantes señalados y no señalados en esta presente investigación, hay otros criterios que son concordantes y repetitivos en todas las casaciones, tales como: El atestado policial, la cual es considerado por los jueces como un medio probatorio de vital importancia para determinar la conducta antijurídica, el daño, la relación de causalidad y el factor de atribución, incluso para determinar la ruptura causal, la concausa y los responsables solidarios; el informe médico o psicológico según sea el caso, son medios probatorios que los jueces consideran de vital importancia para determinar la magnitud del daño y su cuantificación.

1.2.5. Marco espacial

En la presente investigación, el marco espacial son las salas civiles de la Corte Suprema. Esto es así, toda vez que, materia de la presente investigación son las "... casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019". En nuestro país, según el art. 141 de la Constitución Política del Perú (CPP), el Art.384 CPC y el Art. 32 literal a) de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), el órgano judicial competente para resolver un recurso de casación es la Corte Suprema de Justicia. Por lo cual también puede ser conocido como "sede casatorio" y, solo existe una sede casatorio o Corte Suprema a nivel nacional, cuya sede se encuentra en Lima capital del Perú. Dicha Corte Suprema de Justicia de la República, según el art.29 y 30 LOPJ, lo conforman veinte (20) jueces supremos, distribuidos en salas especializadas permanente y transitoria de cinco (5) vocales cada uno, entre ellas salas civiles, salas penales y la sala de derecho constitucional y social.

Y, según el art. 33 LOPJ, la sala competente a resolver un recurso de Casación de materia civil es una de las salas civiles (permanente o transitoria) de la Corte Suprema de Justicia de la República. Y, siendo la "indemnización de daños

y perjuicios por accidentes de tránsito” una materia de la responsabilidad civil extracontractual subjetiva u objetiva, corresponde a una de las salas civiles de la Corte suprema resolverlos y dictar sentencia. La sentencia podría contener la decisión de inadmisibile, improcedente, infundado o fundado. Dicha sentencia es conocida como casación y, una vez publicada en el diario oficial el peruano sus criterios son considerados parte de la jurisprudencia nacional.

El propósito principal de la existencia de la Corte Suprema no es servir de tercera instancia judicial, o sólo de resolver el conflicto entre las partes, sino principalmente la correcta interpretación y aplicación del derecho objetivo al caso concreto y, la uniformidad de la jurisprudencia nacional. Y esto a través de sus sentencias casatorias, tal como lo señala el art. 384 CPC y la jurisprudencia nacional. Por lo mismo, el afán principal de las salas civiles es buscar de que exista coherencia de criterios en los casos similares, a fin de evitar la anarquía jurídica causada por las múltiples interpretaciones arbitrarias y contradictorias de la ley como jueces existan y otorgar previsibilidad en las resoluciones judiciales. Y, a fin de asegurar dicho objetivo, la corte suprema cuenta con el mecanismo, establecido según el art. 400 CPC, de crear Jurisprudencia de observancia obligatoria, esto es el “Precedente Judicial”. Sin embargo, en la realidad existe dicha anarquía jurídica en la materia que ocupa a la presente investigación tal como señalamos a lo largo de la presente investigación y, esto precisamente por no echar mano a lo señalado en el art. 400 CPC.

1.2.6. Marco temporal

Casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito de los años 2018 y 2019, emitidas y publicadas por las salas civiles de la Corte Suprema de la República del Perú en el diario oficial El Peruano, entre las fechas 04-12-2018 al 04-03-2020 y, volúmenes 760 al 786.

En dichos años, lo mismo que todos los años, han sido y serán resueltas los recursos de casación civil, entre ellas también los referidos a “indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito”, lo cuales son publicadas trimestralmente en el diario oficial El Peruano para ser consideradas como jurisprudencia nacional. Dicha jurisprudencia nacional es cambiante, incluso el

“precedente judicial” considerada Jurisprudencia Nacional de Observancia Obligatoria, podrían ser blanco de un apartamiento motivado. Esto significa que, la jurisprudencia más última puede dejar sin efecto a la jurisprudencia más antigua para casos similares. Razón por lo cual se ha elegido las casaciones sobre la materia en mención de los años 2018 y 2019, puesto que no basta con conocer y entender los criterios de las salas civiles de la Corte Suprema sobre Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, sino que existe la necesidad de tener un conocimiento actualizado de las mismas a fin de ser un profesional jurídico competente.

1.2.7. Contextualización

1.2.7.1. Histórica

La materia de indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, como antes se señaló, tiene como marco doctrinal a la responsabilidad civil extracontractual. Es extracontractual, porque esta responsabilidad no nace del incumplimiento de un contrato (responsabilidad civil contractual), sino por haber causado daño a otra persona sin algún vínculo previo, es decir por haber incumplido “el principio o deber general de no hacer daño a otro”, quien (otro) a su vez tiene el “derecho de no ser dañado por nadie”. Dicha responsabilidad extracontractual, dentro de nuestro ordenamiento jurídico, se encuentra comprendido en los artículos 1969 al 1988 CC y, son de dos tipos: subjetiva y objetiva. Por lo mismo, a continuación, se hace un análisis de los orígenes y evolución de la responsabilidad extracontractual en la doctrina en general y, en el ordenamiento jurídico peruano.

1.2.7.1.1. Orígenes y evolución de la responsabilidad extracontractual en la doctrina en general.

Juristas notables, como De Trazegnies, F. (2005), p.34-52, afirman que la doctrina de la responsabilidad extracontractual, tal como lo conocemos hoy, no fue desarrollada en el derecho romano ni en el antiguo derecho anglosajón, sino que los inicios de ésta como una institución propia data de los últimos 300 años. Pues, si bien es cierto que en el derecho romano existía la “*lex Aquilia*”, donde no se exigía la culpa del agraviante como supuesto para la indemnización, tal como sucede hoy en la responsabilidad extracontractual objetiva, esta solo se aplicaba para ciertas

situaciones o casos específicos y no tenía un principio específico. De modo que, aunque la doctrina Responsabilidad Extracontractual actual tenga ciertos elementos del derecho romano, no por ello tiene la antigüedad del derecho romano.

Antes bien, según los hermanos Mazeaud, citado por el mismo De Trazegnies, F. (2005), sería DOMAT (1625-1696), quien por primera vez enunciaría el principio de la responsabilidad extracontractual “aquél que causa un daño está obligado a repararlo”. Sin embargo, dicha responsabilidad extracontractual, estaba dentro del cuadro o bajo las influencias individualistas y liberales, es decir, el agraviante debía responder ante la víctima, solo si había obrado con culpa, de tal modo que no se podía concebir una responsabilidad extracontractual objetiva, sino solamente subjetiva, lo cual está ligada a uno de los elementos esenciales de toda responsabilidad civil, esto es el factor de atribución.

Desde sus orígenes se concebía que, el propósito principal de la responsabilidad extracontractual no es el castigo o sanción del culpable, si no poner la carga económica, producto de los daños sufridos por la víctima, en el causante o los responsables solidarios - sea que sean culpables o no - a fin de que la víctima sea aliviada y procure en lo posible volver a su estado físico, emocional, moral, etc. que tenía en el preciso momento anterior a la ocurrencia del hecho dañoso. Sin embargo, para trasladar dicho peso económico al causante se requiere una buena razón o supuesto jurídico que lo justifique, también conocido como factor de atribución.

Así pues, en los inicios de la responsabilidad extracontractual, el factor de atribución fue la culpa, es decir solo se concebía una responsabilidad extracontractual subjetiva o subjetivista. De modo que, el demandante o víctima debía probar la culpa del causante, y si no lograba sustentar o probar la culpa, entonces la demanda sencillamente era improcedente o infundado y, no existía responsabilidad extracontractual alguna. Pues la culpa no siempre era fácil de probar y, que además dependía del conocimiento o temperamento de cada persona en particular. Así pues, se vio la necesidad de un desarrollo más razonable sobre la culpa, dando como resultado la doctrina de la “culpa objetiva”, donde bajo la ficción o idealismo de un “hombre razonable” como modelo se determinaba el nivel de culpa del causante.

Sin embargo, todos estos tipos de supuestos o factores de atribución no eran suficientes, debido a que éstas no satisfacían al propósito u objetivo principal de la responsabilidad extracontractual en general, puesto que en la mayoría de casos se dejaba en completa indefensión y desamparo a la o las víctimas que sufrieron el daño. Esto último, se vio agravado, sobre todo cuando comenzó la era de la industrialización, donde en muchos de los casos no era posible probar ni establecer la culpa del causante o responsable. Razón por lo cual, la responsabilidad extracontractual se vio en la necesidad constante del desarrollo doctrinal, llegando a desarrollar la objetivación de la responsabilidad.

Dando como primer resultado la “inversión de la carga de prueba”, donde se presume “iuris tantum” la culpa del causante. Dicho de otro modo: el demandante no necesita probar la culpa del victimario o causante y, si el demandado o causante quiere liberarse de la responsabilidad debe probar que no hubo culpa en su actuar. Sin embargo, aún éste gran avance en el desarrollo de la responsabilidad extracontractual no era del todo suficiente, por la sencilla razón que hay situaciones donde la culpa no funciona correctamente como criterio de atribución de responsabilidad civil, y deja sin indemnización a las víctimas por daños accidentales. Y, dicha insuficiencia dio como segundo resultado la noción de que “la culpa ya no requiere ser planteada” por el demandante o víctima, ni puede ser alegado “ausencia de culpa” por el demandado o causante para liberarse de la responsabilidad, puesto que el factor de atribución era Objetiva, esto es, se responsabiliza por el daño causado a través de un riesgo creado.

Al primer resultado, en la actualidad se le conoce como responsabilidad extracontractual subjetiva, cuya base o factor de atribución es la culpa (impericia, negligencia, imprudencia), donde el demandado o causante, y no el demandante o víctima, deberá probar ausencia total de culpa en su actuar, de lo contrario estará obligado al pago de la obligación indemnizatoria por el daño causado. Al segundo resultado, en la actualidad se lo conoce como responsabilidad extracontractual objetiva, cuyo factor de atribución es el riesgo creado, esto es: si el daño ha sido causado con un bien o actividad considerado riesgoso, al causante o responsable no le aprovechará de nada alegar ausencia de culpa, sino que estará obligado a pagar la obligación indemnizatoria.

1.2.7.1.2. Orígenes y progreso de la responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano.

La responsabilidad extracontractual subjetiva y objetiva se hallan sustentados en los artículos 1969 y 1970 CC, respectivamente y, la objetivación de la responsabilidad por accidentes de tránsito se encuentra sustentado en el artículo 29 LGTTT, toda vez que señala que la responsabilidad civil por causa de accidentes de tránsito es objetiva de acuerdo a lo establecido en el código civil. Sin embargo, dicha objetivación de la responsabilidad extracontractual en el ordenamiento jurídico peruano, aunque ahora se hallan estipulados, no se dio de forma rápida y sencilla, sino que tuvo sus inicios y desarrollo de forma gradual y a regañadientes. Cosas de los cuales señalaremos en este punto de la presente investigación.

Según De Trazegnies, F. (2005), p.91-110, el Código Civil peruano del año 1852, si bien es cierto que, propio de la época, adoptó por primera vez una responsabilidad extracontractual subjetivista (la culpa era el factor de atribución para determinar la responsabilidad del causante, y el demandante era el llamado a probar dicha culpa; sin embargo, también por primera vez, se adoptó para ciertas situaciones la “inversión de la carga de la prueba”, a tal punto que tuvo hasta “sabores objetivistas” muy parecidos a la teoría del riesgo actual, pero éstas últimas no eran entendidos como tales en dicha épocas. Pero, el Código Civil peruano del año 1936, dio un gran avance al aplicar el principio de la “Inversión de la carga de la prueba” o la presunción “iuris tantum” de la culpa en todo tipo de responsabilidad extracontractual. Sin embargo, no había ni siquiera indicios de responsabilidad objetiva, pese al esfuerzo de juristas como Olaechea que insistieron incluirlo, de tal modo que hasta la sección del Código Civil que hoy conocemos referente a la responsabilidad extracontractual, era denominado “actos ilícitos”.

Sin embargo, pese a que en el Código Civil del año 1936 no existía la responsabilidad extracontractual objetiva o por riesgo, posteriormente a su publicación comenzó una época de lucha jurídica contra el subjetivismo marcado. Y, se empieza a vislumbrar la teoría objetiva con la intervención del poder judicial, gracias a la comprensión y esfuerzo de muchos fiscales y juristas, como Olaechea, León Barandiarán – éste último, quien pese a asumir una orientación subjetivista, admitía el principio del riesgo solo en determinados casos -, entre otros. Y por dicho

esfuerzo, el grueso de la jurisprudencia asumió una postura objetivista. Y, fue precisamente dicha jurisprudencia la que dio una esperanza objetivista sobre todo en los casos de accidentes de tránsito y, marcó las pautas de la responsabilidad objetiva que se materializaron en el artículo 1970 de nuestro actual Código Civil que data del año 1984.

Así pues, la sección del que venimos hablando, en el actual Código Civil peruano, ya no se llama más “actos ilícitos”, ni siquiera “Responsabilidad no derivada de acto jurídico” como había sido inicialmente denominado por la comisión reformadora, sino “responsabilidad extracontractual”. Y, comprende desde el artículo 1969 hasta el artículo 1988 del mismo cuerpo legal. Dicho título de aquella sección muestra claramente que aquí se tratan no solo de responsabilidades civiles que nacen de actos ilícitos (basados en la culpa), sino también de actos lícitos (basado en la propiedad, y/o actividad de bien riesgoso). Así pues, tenemos la Responsabilidad Extracontractual Subjetiva o basado en la culpa, legislado en el artículo 1969 CC y, la responsabilidad extracontractual objetiva o basado en el riesgo creado, legislado en el artículo 1970 CC.

Lo señalado líneas atrás nos muestra que, el desarrollo del derecho civil, y propiamente sobre la responsabilidad extracontractual subjetiva, y más propiamente la objetiva, en nuestra historia peruana es progresiva y en direcciones modernas y convenientes, a pesar de los esfuerzos del legislador para obligarla a dar marcha atrás. Y éste progreso es constante hasta nuestra actualidad, progreso que se puede ir viendo y entendiendo a través de la jurisprudencia nacional, la cual sirve de inspiración y base, en muchos de los casos, para la modificación y dación de ciertas leyes especiales sobre la materia, materias como la de tránsito y transporte terrestre. Tal es así que, en el año 1999, entro en vigencia la Ley 27181 o Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre conocido por las siglas LGTTT. Y dicha ley, como antes dijimos, considera que la responsabilidad civil nacida de accidentes de tránsito es Objetiva, la cual está en concordancia expresa con el artículo 1970 CC.

De modo que, de forma tácita se asume que la ley considera a los vehículos automotores y su actividad como peligroso o riesgoso. Y por lo mismo, todo daño causado a una persona mediante un vehículo automotor es considerado un

Accidente de Tránsito, y todo accidente de tránsito deriva en responsabilidad extracontractual objetiva. Sin embargo, como parte del progreso doctrinario sobre la responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito cabe señalar que, según la jurisprudencia repetitiva, no siempre los accidentes de tránsito derivan en responsabilidad extracontractual objetiva, toda vez que los jueces de las instancias de mérito así como las mismas salas civiles de la Corte Suprema consideran que cuando el juicio motivo de un accidente de tránsito es entre las partes que colisionaron su vehículo deriva en responsabilidad extracontractual subjetiva y, es bajo ese marco que se conduce todo el proceso.

Esto último, a consideración de la presente investigación tiene mucha lógica y, no debe ser considerado como un retroceso en la evolución y progreso de la doctrina sobre la responsabilidad extracontractual derivados de accidentes de tránsito. Por lo mismo, en la presente investigación, se considera no solo a la responsabilidad extracontractual objetiva, sino también subjetiva, como el marco doctrinario de la materia sobre “indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito”, y que la aplicación del marco subjetivo u objetivo dependerá de quienes son los litigantes en el proceso en cuestión. Así mismo, cabe señalar que, si bien es cierto la jurisprudencia nacional da pie a los dos tipos de aplicación doctrinal, dependiendo de los casos en concreto, urge la existencia de un precedente judicial que trace los lineamientos de los mismos como parte del desarrollo y progreso doctrinal sobre la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de tránsito y, así evite más anarquías jurídicas.

Y, sobre lo que es la responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito, su función, sus elementos, incluyendo lo que son las casaciones de las mismas y, su relación de esta última con la jurisprudencia nacional y la jurisprudencia de observancia obligatoria, lo desarrollaremos en los Supuestos Teóricos.

1.2.7.2. Política

1.2.7.2.1. ¿Qué acciones está realizando el Estado ante los accidentes de tránsito?

Las cifras de accidentes de tránsito son alarmantes, cuyas muertes superan a los causados por homicidio, afirmó el diario oficial el peruano en octubre del año 2019. Y, Según el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI), el año 2018 se reportó 90,056 números de accidentes de tránsito, y en el 2019 se reportaron 95,800. Siendo, Lima, la ciudad con más accidentes de tránsito a nivel nacional. Dichas cifras, en comparación con anteaños pasados se ha mantenido en cifras elevadas, tal es así que en el 2012 al 2017 se registraron 121,621; 118,809; 123,786; 117,048; 116,659; 88,168 números de accidentes de tránsito, sucesivamente.

Ante tal situación el gobierno peruano, desde mucho tiempo atrás hasta la actualidad, ha procurado disminuir dichas cifras de accidentes de tránsito, y para ello ha endurecido la legislación y reglamentos sobre transporte y tránsito terrestre, a fin de prevenir y desmotivar la imprudencia y adquisición automovilística. Prueba de ello se puede observar la objetivación de la responsabilidad civil por accidentes de tránsito en el art. 29 LGTTT. Así mismo, en el cuarto párrafo hacia adelante, del considerando inicial del D.S. N°016-2009-MT (RNT), expresa que el reglamento anterior no cumplió su objetivo de reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias fatales, sino que se ha incrementado aún más a nivel nacional, por lo cual se endurece la sanción administrativa a través de dicha modificación y posteriores modificaciones, y que para ello se implementa la reducción de puntos en el récord del conductor, se simplifica el procedimiento sancionador, y se crean medidas preventivas.

Así pues, en armonía con el reglamento precitado y otros reglamentos como el DS. 007-2016-MTC - Reglamento Nacional del Sistema de emisión de licencias de conducir, y sus modificatorias posteriores, se crean las siguientes medidas preventivas a fin de frenar la excesiva ocurrencia de accidentes de tránsito: retención, suspensión e inhabilitación de las licencias de conducir; retención, remoción e internamiento vehicular, etc. También se ha disminuido y establecido el

porcentaje de alcohol en 0.50 gramos por litros de sangre en el caso de conductores de vehículos particulares y, en 0.25 gramos para conductores de vehículo de uso público, de modo que si el conductor excede dicho límite será procesado penalmente, etc.

Pese a las medidas restrictivas y preventivas antes señaladas la tasa de mortalidad e invalidez causada por los accidentes de tránsito siguen siendo muy altas, razón por lo cual el estado a través del MTC sigue procurando otras medidas y programas a fin de concientizar y reducir dichos accidentes. Tal es así que por D.S. N° 011-2018-MTC se crea el plan “Unidos Salvemos Vidas” que no solo contiene aspectos normativos y fiscalizadores a los conductores, sino también de sensibilización a los escolares, niños y adolescentes. También, cabe mencionar que el gobierno peruano con la participación de algunas congresistas, ha participado y procurado desarrollar trabajos de coordinación con la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), a fin de concientizar a los jóvenes sobre los costos tan elevados que causan los accidentes de tránsito y como disminuirlo; y porque no decir que también a través del MINSA (Ministerio de la Salud) con programas como “Tránsito seguro, compromiso de todos” procura sensibilizar no solo a conductores sino también a peatones en hábitos saludables para tener una adecuada seguridad y cultura de tránsito; etc.

1.2.7.2.2. ¿De qué forma el gobierno promueve la protección e indemnización de la víctima que sufre el daño por accidente de tránsito?

Como antes se ha señalado, el estado peruano busca proteger y asegurar la indemnización de las víctimas del accidente de tránsito y con dicho fin a objetivado la responsabilidad civil derivada de la misma y, ha creado y, está creando constantemente leyes, normas, reglamentos o sus modificatorias a fin de salvaguardar el derecho a la integridad física y salud de la persona, lo cual está amparada en la constitución política del Perú. Recientemente, 12/03/2019, por D.S. N° 009-2019-MTC, el gobierno actual ha decretado la modificación e incorporación de ciertos artículos en el TUO del Reglamento del SOAT o D.S. N°024-2002-MTC y, otros como el D.S. N°024-2004-MTC y, el D.S. N° 040-2006-MTC, a fin de que la víctima del accidente de tránsito o los familiares de la misma puedan cobrar la

respectiva indemnización otorgadas por el SOAT y, esto último, por iniciativa y publicación de las compañías aseguradoras, iniciativa a la que están obligados por dicho decreto modificatorio, de tal modo que deberán incluso ubicar el domicilio de la víctima a fin de comunicar sobre la indemnización que lo favorece.

1.2.7.3. Cultural

¿El nivel de educación influye en las múltiples ocurrencias de accidentes de tránsito? La gran mayoría de accidentes de tránsito es causada por conductores imprudentes o temerarios, quienes conducen infringiendo las reglas de tránsito o hasta en estado de ebriedad o con proporciones de alcohol en la sangre más de lo permitido por la ley o bajo ciertos estupefacientes y, por concurrencia o facilitación del accidente de tránsito por la propia víctima, quienes en la mayoría de casos infringen las reglas de tránsito peatonal permitido, de tal modo que cruzan las calzadas de la vía por donde no existen señalización, o contra las indicaciones de las luces del semáforo, o bajo los efectos del alcohol o alguna droga. Y esta temeridad e imprudencia que son la causa de la gran mayoría de accidentes de tránsito, en buena medida se debe al desconocimiento de las reglas de tránsito por parte de los peatones, en incluso en los falsos conductores, o en los mismos propietarios o servidores que sacan provecho del vehículo automotor.

Este desconocimiento se ve reflejado en la gran mayoría de procesos judiciales sobre Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, toda vez que se señala que el accidente de tránsito lo causó un conductor sin licencia de conducir correspondiente, o cuando los propietarios alegan que no es justo ni legal indemnizar a la víctima por el solo hecho de ser los propietarios del vehículo, cuando así están estipulados en la LGTTT (Art. 29) desde hace muchos años atrás. Lo cual nos lleva a afirmar que el nivel cultural o educativo tiene mucha influencia en la ocurrencia de los accidentes de tránsito; sin embargo, no es la responsable en su totalidad, puesto que existen casos donde los accidentes de tránsito lo ocasionan incluso educados profesionales de municipalidades, en estado de ebriedad. Lo que significa que, otro de los factores que ocasionan el accidente de tránsito, no es solo la ignorancia, sino también la falta de conciencia sobre la gran responsabilidad que existe al conducir un vehículo automotor.

1.2.7.4. Social

¿El nivel socio – económico influye en la ocurrencia de accidentes de tránsito y, de qué manera se la responsabiliza? En la evolución y desarrollo de la responsabilidad extracontractual por riesgo creado en general, se buscó y busca responsabilizar no solo al causante doloso, culposo, o creador de riesgos, sino también a toda la sociedad, porque ésta última se beneficia de los resultados y beneficios del riesgo creado, aunque de forma más difusa, "... incluido el Estado a través de los impuestos". Pues, es obvio que, la sociedad toda, se beneficia de los avances tecnológicos, tales como de la velocidad con que circula un vehículo pese a que podría causar un accidente, toda vez que aquello facilita a que los trabajadores, los alimentos, los turistas, etc. lleguen a su destino a tiempo. De modo que, cuanto más modernizada y tecnologizada sea la sociedad, mayores serán los riesgos creados. Así pues, se puede afirmar que el nivel socio-económico influye en gran medida en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.

Ahora bien, si la sociedad resulta responsable **¿de qué forma o manera se hace que la sociedad soporte o responda por dicha responsabilidad extracontractual?** - El fabricante aumenta un porcentaje adicional al precio de los vehículos con el fin de poder pagar las indemnizaciones en caso ocurriera un daño que se le responsabilicen; - Encareciendo un vehículo con el fin de desmotivar su adquisición o motivar sumo cuidado en su uso; - Obligándolo a través de leyes a la contratación de un seguro o aseguradoras en caso de accidentes de tránsito. Todas las anteriores, a su vez, hará que la sociedad pague más caro por los servicios prestados a través de los vehículos. Y, según la lógica común y el enunciado repetitivo de la jurisprudencia nacional, todo, esto tiene como fin o propósito la concientización del riesgo y la prevención del daño a nivel de toda la sociedad sobre la gran responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso

1.2.8. Supuestos teóricos

1.2.8.1. La indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano

1.2.8.1.1. El accidente de tránsito y los responsables

1) Accidente de tránsito

La definición general de “accidente” según un diccionario es “Suceso imprevisto que altera la marcha normal o prevista de las cosas, especialmente el que causa daños a una persona o cosa.” Sin embargo, en la presente se requiere definir no un accidente general sino un accidente de tránsito vehicular específicamente. Para algunos juristas el accidente de tránsito vehicular es la intervención de varios factores como la imprudencia de un conductor y la distracción o apuro del peatón que coinciden, lo cual son un azar estadísticamente inevitable. Así mismo, en la presente investigación, se tiene en cuenta la definición brindada en los decretos supremos refrendados por el MTC que se citó en el marco legal (art. 2 RTN; Art.5 Reglamento del SOAT).

Así pues, accidente de tránsito es *todo daño causado a personas o cosas a través de o con un vehículo automotor*. Entonces tenemos que, el accidente de tránsito es un evento o suceso inesperado con un vehículo automotor, en circulación o en reposo y, sobre una vía de uso público, la cual causa daño a una o más personas (víctimas) o cosas, daño que debe ser indemnizado por el causante y/o responsable solidario.

Así mismo, debe tenerse en cuenta que según el art. 29 LGTTT, los accidentes de tránsito derivan en responsabilidad extracontractual objetiva de acuerdo a lo establecido en el código civil, esto es el artículo 1970. Sin embargo, como antes se dijo, si el litigio trata entre dos conductores que colisionaron sus vehículos y sufrieron las lesiones o el fallecimiento por causa de dicho accidente, entonces dicho accidente de tránsito, según la jurisprudencia, deriva en responsabilidad extracontractual subjetiva por la necesidad de determinar la responsabilidad en base a uno o más elementos de la culpa, estos son: imprudencia, impericia, negligencia; de modo que, aquel que resulte culpable en

mayor grado para la ocurrencia del accidente de tránsito será determinado como el responsable de pagar la obligación indemnizatoria. Más en los demás casos derivará en una responsabilidad objetiva.

Y es objetiva, por considerarse al vehículo automotor y su actividad, no solo en nuestra legislación y jurisprudencia nacional, sino también en el ordenamiento jurídico y jurisprudencia internacional, como un generador de riesgo extraordinario y anormal y, con alta probabilidad de causar la ocurrencia de un daño, pese a que su uso sea de gran utilidad permitida en la sociedad. Es decir, el factor de atribución ante un accidente de tránsito terrestre, salvo la situación señalada en el párrafo anterior, no será la culpa, sino el riesgo creado (objetiva).

2) Los responsables

En un accidente de tránsito existe el responsable directo y, el/los responsables indirectos o solidarios. Los responsables solidarios están debidamente establecidos en el artículo 29 LGTTT y otras normas de tránsito, que a continuación señalaremos en un cuadro para su mejor comprensión. Sin embargo, la calificación de responsables directos o indirectos, según la jurisprudencia nacional, se halla sustentada en el artículo 1981 CC. Y, tiene el calificativo de responsable directo, el conductor del vehículo, mientras que el calificativo de responsable indirecto lo tiene el propietario del vehículo en cuestión, toda vez que es el responsable de contratar, consentir y supervisar al conductor de su vehículo.

Tabla 1.*Responsable directo, indirectos o solidarios.*

Responsable del daño y perjuicio causado	Ley o Norma	Tipo
El conductor del vehículo.	Art. 29 LGTTT; Art. 2 D.S. N°024-2002-MTC; Art. 272 RNT; Art. 1981CC.	Causante / responsable directo y solidario
El propietario del vehículo	Art. 29 LGTTT; Art. 2 y 7 D.S. N°024-2002-MTC; Art. 1981 CC.	Responsable solidario o indirecto
Los prestadores del servicio de transporte terrestre	Art. 29 LGTTT; Art. 2 D.S. N°024-2002-MTC	Responsable solidario
La aseguradora responde en lugar del propietario.	Art. 7 D.S. N°024-2002-MTC	Responsable solidario
Ejecutor de obras en la vía pública y sus encargados.	Art. 39 del RNT	Responsable

Así mismo, si bien es cierto que, bajo la figura de responsable indirecto, el propietario (empleador) responde por el conductor de su vehículo (subordinado) toda vez que es su responsabilidad elegirlo y vigilarlo adecuadamente; así también, según algunos juristas, bajo la figura de responsable solidario, ellos no responden por una suerte ciega o por el solo hecho de ser propietario o prestador del servicio vehicular, sino por la necesidad efectiva de la difusión del riesgo. Es decir, ellos responden por el hecho de poner en actividad un bien riesgoso (vehículo automotor) con el fin de sacar beneficio o ventaja de ella. También en el caso del conductor o

responsable directo, no responde por el simple hecho de ser el conductor, sino por tener mejor posibilidad y previsibilidad de control sobre el vehículo y/o accidente de tránsito, toda vez que es él quien pone en marcha y decide cuándo y cómo desarrollar dicha actividad, muy aparte de sacar beneficio de dicha actividad ya sea como empleado o titular.

Nota: el “responsable solidario” del derecho civil, en el derecho Penal se lo conoce como “tercero civil responsable”. Así mismo la “Indemnización de daños y perjuicios” del derecho civil, en el derecho penal se lo conoce como “reparación civil”. Dentro de cada una de las vías, sea “la indemnización de daños” o “la reparación civil” tienen el mismo propósito, la cual es resarcir a la víctima por los daños que ha sufrido. Sin embargo, mientras que en el derecho civil “La indemnización de daños y perjuicios” es la materia principal, en el derecho penal es algo accesorio al proceso, y por lo mismo muchas veces los jueces penales terminan cuantificando un monto irrisorio por reparación civil.

1.2.8.1.2. ¿Responsabilidad extracontractual objetiva o subjetiva?

Es necesario definir si una responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito es subjetiva u objetiva. Este numeral es de suma importancia debido a que el art. 29 LGTTT indica expresamente que los accidentes de tránsito derivan en responsabilidad Objetiva en concordancia con el Código Civil. Y, así parecieran entenderlo algunas casaciones como la CA. N°1714-2018 LIMA. Sin embargo, existen otras casaciones sobre la materia que se procesan y resuelven bajo el marco de la responsabilidad subjetiva. Esto último, a primera impresión pareciera ser contrario a Ley antes referido y, que, por lo mismo debería ser impugnada por infracción normativa, y algunas así fueron impugnadas incluso en sede casatorio, pero la Corte Suprema no los consideró como si estuvieran inmersos en infracción normativa, y en algunos casos sencillamente guardan silencio total sobre el mismo.

Por ejemplo, en la CA. N° 1299-2018 Cajamarca, donde una moto lineal colisiona contra un vehículo de maquinaria pesada, el juez determina que debe ser tratado bajo el marco de la responsabilidad extracontractual subjetiva y, no objetiva, y su argumento es: se debe al hecho de que se trata de la colisión de dos vehículos automotores. Sin embargo, en el caso de la CA. N° 1207-2018 Cajamarca, guarda

silencio en cuanto al factor de atribución subjetiva u objetiva, aunque se sobre entiende que se determina la responsabilidad, de forma tácita, en base a un factor de atribución subjetiva. En cambio, en casos como la CA. N° 5866-2018 Ica – C. Sexto, se determina que el tratamiento es bajo el marco de la responsabilidad extracontractual objetivo, por cuanto el art. 29 LGTTT y el Art. 1970 CC, dicen que los accidentes surgidos por bienes o actividades riesgosas o peligrosas son de tratamiento objetivo.

Evidentemente pareciera existir una discordancia de criterios en las mismas salas civiles de la Corte Suprema respecto a la aplicación del marco de la responsabilidad objetiva o subjetiva. Sin embargo, al hacer un análisis del contenido de las casaciones, podemos notar que, cuando el litigio trata de una víctima, que es peatón u ocupante de uno de los vehículos que participaron en el accidente, contra el causante del daño, entonces se aplica el marco de la responsabilidad objetiva, pero cuando el litigio es entre los que colisionaron sus vehículos o participaron en el accidente entonces se aplica el marco de la responsabilidad subjetiva. Y, esto último por dos razones básicas: 1- No se trata de una persona humana que ha sido dañado con la gran fuerza de un vehículo, sino de dos fuerzas iguales o al menos de dos bienes y actividades igual de riesgosos o peligrosos; como tal para poder determinar al responsable 2 – se requiere analizar cuál fue la causa subjetiva o maniobra culposa que lo causó.

Así pues, es razonable que un accidente de tránsito puede derivar en responsabilidad subjetiva como también objetiva, y que esto dependerá de quien comenzó la demanda y, de quienes son los litigantes tal como señalamos en el párrafo anterior. Sin embargo, cabe mencionar que, aun no existen lineamientos claros sobre el mismo, de tal modo que algunas casaciones afirman que la postura doctrinal subjetiva u objetiva no tienen relevancia siempre en cuando se resuelva el problema coherentemente, afirmación que no es compartida por la presente investigación, toda vez que afirmamos que todo accidente de tránsito deriva en responsabilidad objetiva con excepción donde los litigantes son los participantes y supuestos causantes del accidente de tránsito, esto es: entre los que colisionaron sus vehículos automotores.

Esta afirmación última, es de suma importancia toda vez que, si la responsabilidad debe derivar en responsabilidad objetiva, la alegación de ausencia de culpa de parte del causante será y debe ser tenida por irrelevante a fin de poder otorgar la indemnización equivalente y satisfactoria o consolatoria al que sufrió el daño. Pero si la responsabilidad deriva en Subjetiva, entonces se presume iuris tantum la culpa del causante; por lo que el causante si tiene la posibilidad de alegar ausencia de culpa en dicho accidente de tránsito a fin de ser liberado de la obligación indemnizatoria. Así pues, se concluye afirmando que el accidente de tránsito puede derivar en subjetiva lo mismo que en objetiva, y que, esto dependerá de quienes son los litigantes.

1.2.8.1.3. Función

La responsabilidad civil, según Beltrán (2016), tiene dos funciones actuales y contemporáneas: micro sistémica y macro sistémica.

1) Función micro sistémica:

No solo es hacer que el causante asuma el pago de la indemnización al afectado o víctima como una sanción o recriminación de su acto o culpa (función diádica), sino la satisfacción equivalente no solo de la víctima, sino también de la sociedad en su conjunto (función sistémica), por cuanto muchos de los daños son causados como secuelas del desarrollo económico y social. Dicha función en lo extracontractual, son: satisfactoria, equivalente y sancionadora, las cuales se manifiestan cuando se transgrede el “principio y/o deber jurídico general de no causar daño a otro” y, según el art. 1969 y 1970 CC la víctima no necesita demostrar la culpa del causante o victimario. Es decir, la función de la responsabilidad extracontractual es hacer que la víctima sea indemnizada de forma satisfactoria y equivalente, por haberse transgredido su “derecho a no ser dañado por nadie”, y si adicionalmente el fiscal prueba que existe un acto delictivo en el causante o, si el área administrativa sancionador detecta falta administrativa al momento de la ocurrencia del hecho dañoso, entonces será sancionado ya sea penal o administrativamente, dependiendo del caso en concreto; pero la existencia o no de tal delito penal o falta administrativa no afectará la función satisfactoria y equivalente de la responsabilidad civil extracontractual. Así mismo, dentro de lo

extracontractual, la función satisfactoria al reparar el daño moral debe tornarse una función consolatoria (*pretium doloris*), debido a que el daño moral no puede ser indemnizado.

2) Función macro sistémica:

Son preventivas y disuasivas, cuyo propósito principal es el incentivo o desincentivo, a toda la sociedad en su conjunto, de la conducta y hábitos de las personas frente a la responsabilidad civil, a fin de que entiendan que quien causa perjuicio o daño a otro ya sea de forma contractual o extracontractual está obligado a indemnizarlo. Y, con el fin de cumplir dicha función de la responsabilidad civil los jueces civiles se ven en la necesidad de aplicar indemnizaciones de montos considerables y altos, a fin de que la sociedad toda tome conciencia de la gran responsabilidad que significa la conducción de un vehículo automotor.

1.2.8.1.4. Elementos para la configuración de la obligación indemnizatoria por accidentes de tránsito.

Es necesario señalar que, no basta la ocurrencia del accidente de tránsito para que exista la responsabilidad civil extracontractual y el subsecuente obligado de pagar la obligación indemnizatoria, sino que es necesario que en dicho accidente de tránsito concurren los cuatro (4) elementos propios de la responsabilidad civil. Y, sólo entonces se configurará la responsabilidad extracontractual por accidente de tránsito o el derecho de Indemnización de daños y perjuicios derivados de accidente de tránsito por parte del que sufrió los daños. Así pues, es indispensable la concurrencia de los cuatro elementos que señalaremos a continuación; los cuales por cierto no están señalados de forma expresa en la Ley, sino que se dependen de la interpretación de ciertos artículos como el 1969, 1970, 1985 del Código Civil, y, según la jurisprudencia serían las siguientes y en el siguiente orden: La antijuricidad, el daño, la relación de causalidad y el factor de atribución. Sin embargo, antes de que los definamos y, pese a que mantengamos dicho orden sugerido en la presente investigación, debe tenerse en mente lo graficado y explicado a continuación:

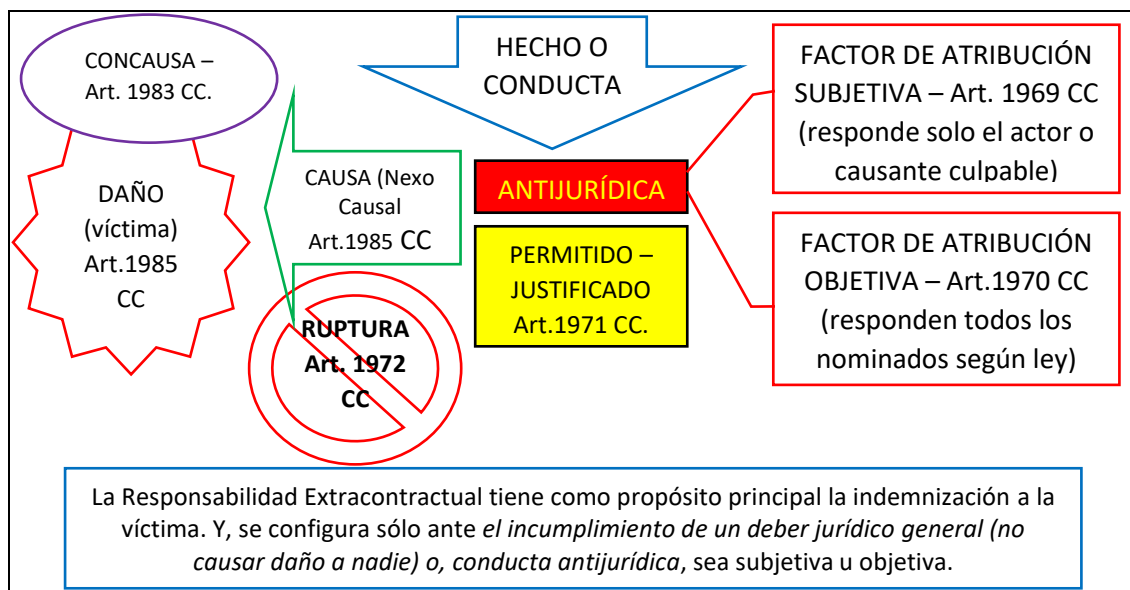


Figura 1. Elementos para la configuración de la obligación indemnizatoria

El gráfico anterior nos muestra que, en la práctica, dentro de la responsabilidad extracontractual derivada de accidente de tránsito o de otra materia, se debe tener en cuenta los siguientes:

- Es, a partir del daño a uno o más personas que recién se comienza a indagar quiénes y porqué serían los responsables. De modo que, si no existiera el “daño causado a una persona”, la antijuricidad o hecho contrario al orden jurídico del causante no generarían ningún tipo de responsabilidad civil, aunque sí podría generar una sanción administrativa y/o penal. Por ejemplo: si un automovilista conduce en estado de ebriedad y, se pasa la luz roja y, luego colisiona contra un muro de seguridad, pero no resulta ninguna persona afectada, entonces será sancionado con una o más papeletas de infracción de tránsito por la Policía Nacional del Perú (PNP), más multas administrativas por daño a los bienes públicos y, adicionalmente será procesado penalmente con la intervención oficiosa del fiscal de turno del lugar por el delito correspondiente, más no existirá responsabilidad extracontractual alguna, es decir, sin daño a una determinada persona no hay responsabilidad civil alguna. Pero no debe perderse de vista que el daño a una persona es de tipo patrimonial y/o extrapatrimonial.

- Una vez constatado la certeza del daño sufrido por una persona, se establece qué conducta o hecho fue la causa de dicho daño sufrido por la víctima (relación de causalidad o nexo causal). Es decir, debe existir una relación de causalidad adecuada entre la conducta del causante y el daño producido. Y, si no existe tal relación, entonces habrá ruptura causal, por uno de los causales señalados en el art. 1972 CC, lo que significa que el causante no estará obligado a pagar Indemnización alguna.
- De existir la certeza del daño, y la relación de causalidad, entonces se debe proceder a analizar si dicho hecho o conducta del actor es antijurídica o permitido por ley. Si la conducta o hecho del causante del daño estaba permitido o justificado por ley, según el art. 1971 CC, entonces dicho hecho o conducta no será considerado antijurídico y, el demandado será excluido de toda responsabilidad civil., esto es: no habrá responsabilidad en él. De lo contrario será antijurídica. Pero en casos de accidentes de tránsito, no es posible aplicar la exclusión de responsabilidad, conforme se señalará las razones del porqué.
- Si el hecho o conducta generadora del daño es considerado antijurídico entonces debe determinarse que factor de atribución le corresponde, si la conducta generadora del daño fue realizada con un bien o actividad riesgosa o peligrosa entonces se usará el factor de atribución objetiva, en los demás casos se usará el factor de atribución subjetiva.

Así pues, si existe un accidente de tránsito y confluyen los cuatro elementos brevemente descritos, aquel causante de dicho accidente de tránsito y, los responsables solidarios determinados según ley, serán los obligados a pagar la indemnización a la persona que sufrió el daño, caso contrario no existirá dicha obligación indemnizatoria. A continuación, daremos más detalles sobre los mismos y en el orden establecido por la jurisprudencia.

1) Antijuricidad

La antijuricidad es la conducta o hecho antijurídico. Lo antijurídico es la transgresión u omisión de la ley, las normas, al orden social o las buenas costumbres. Y, no necesariamente resultará en daño y perjuicio de otra persona, por lo que se aplica tanto en el proceso civil, administrativo, penal, etc. Así mismo, según Taboada, L. (2000), puede ser típico o atípico; es típico cuando está regulado expresa o tácitamente en la ley, y es atípico cuando está regulado de forma genérica o general en la ley (p. 15, 29-34). En la responsabilidad extracontractual, la antijuricidad nunca será típico, toda vez que el daño o perjuicio será consecuencia de transgredir “el principio o deber general de no hacer daño a otro” quien tiene “el derecho de no ser dañado por nadie”, tal como señala el artículo 1969 o 1970 del Código Civil cuando dice: “Aquel que ... causa un daño a otro...”.

Así mismo, cabe resaltar que, dentro de la responsabilidad extracontractual, según el Art. 1971 CC, la antijuricidad no generará responsabilidad, es decir el causante estará excluido de responsabilidad, si su conducta antijurídica estuviese permitido o justificado por una de las siguientes causales: 1- Ejercicio regular de un derecho, 2 – En legítima defensa o 3 – en el estado de necesidad. Sin embargo, según De Trazegnies, F. (2005), en la responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito, al menos en aquellos que tengan factor de atribución objetiva, no puede ser aplicada ninguna de las tres causales de exclusión antes señalados, por las siguientes razones: 1 - “El derecho de conducir no es un derecho de dañar ni comporta una posibilidad de daño autorizado.”, 2 - Atropellar a un agresor con un vehículo, como medio de legítima defensa, no sería proporcional con la agresión sufrida, etc. por lo que el accidente de tránsito si o si será considerado conducta antijurídica.

También, es menester señalar que la Jurisprudencia nacional, como la contenida en el considerando 13va de la CA. N°2192-2012- Ica, pareciera señalar que la antijuricidad es innecesaria y que basta la existencia de relación de causalidad en casos de accidente de tránsito; sin embargo, al hacer un análisis detallado de su contenido se puede llegar a la conclusión de que la antijuricidad es un elemento indispensable de la responsabilidad extracontractual, toda vez que señala que ésta última “...es un deber jurídico general de no hacer daño a nadie...”.

De modo que, aquel que mediante un vehículo automotor cause daño a otro estará obligado a repararlo, siempre en cuando concurren los tres elementos restantes.

2) Daño causado

El daño es la lesión de un bien jurídicamente protegido, o del derecho subjetivo. Éste es un elemento muy importante e indispensable, lo mismo que los demás, sin embargo, este elemento es la esencia misma de toda responsabilidad civil, y por ende también en la responsabilidad extracontractual por accidente de tránsito, debido a que si no existe una víctima que haya sufrido el daño de dicho accidente de tránsito no existe nada ni a nadie a quien indemnizar. Por lo mismo, en ésta parte de la demanda se debe, no solo señalar sino también sustentar el daño y el monto solicitado como indemnización. Y para ello, según Beltrán (2016), el daño debe ser cierto o posible de constatar o medir, no debe haber sido materia de resarcimiento anterior a la interposición de la demanda, debe afectarle directamente o indirectamente al demandante, y no debe ser un daño permitido o justificado según lo establecido en el art. 1971 CC, ni debe estar inmerso en ruptura causal según el art. 1972 CC.

Dicha indemnización solicitada y otorgada debe ser integral, esto es *satisfactoria o consolatoria* para la persona que sufrió el daño, no debe ser vista como una sanción al causante, o algo que deba enriquecer al que sufre el daño y empobrecer al causante, es decir debe ser *equivalente*. Y, si el causante fuera merecedor de una sanción por su conducta antijurídica, ésta le será aplicado administrativamente o en la vía penal, pero nunca en la vía civil o indemnizatoria. Así mismo, no siempre el monto indemnizatorio será el mismo, aun ante casos similares de accidente de tránsito, puesto que estas dependen del tipo de responsabilidad extracontractual o factores de atribución y, sobre todo de la persona que sufre el daño. Pues la pérdida de una pierna de un futbolista y de un oficinista no tendrán el mismo monto indemnizatorio.

El daño, dentro de la doctrina de responsabilidad civil y la jurisprudencia nacional ha sido dividido en dos grandes grupos, estos son: daños patrimoniales y daños extrapatrimoniales. El Daño Patrimonial, comprende la afectación material y económica y, se clasifica en daño emergente y lucro cesante; y el daño

extrapatrimonial, comprende la afectación directa a la esfera física y/o espiritual de la persona y, se clasifica en daño moral y daño a la persona. Y dichos daños, en lo extracontractual se sustentan en los artículos 1984 y 1985 CC. Sin embargo, hay quienes cuestionan que no existe el daño emergente en dichos articulados, olvidando qué ésta se refiere a la disminución del patrimonio por las pérdidas materiales o, gastos dinerarios y/o costos de tratamientos médicos ocasionados por motivo del daño sufrido, y se hace referencia a ella de forma tácita en el artículo 1985 CC cuando dice: “*La indemnización comprende las **consecuencias** ... del daño...*”. Y, a continuación, desglosaremos y desarrollaremos cada uno de los daños citados entre otros.

a) Daños patrimoniales.

Dentro de los daños patrimoniales podemos clasificar al *daño emergente* y *lucro cesante*, ambos señalados de forma tácita y expresa respectivamente en el art.1985 CC.

Daño emergente: Se refieren a las pérdidas sufridas y/o gastos realizados por la víctima a causa del accidente de tránsito. Así pues, el daño emergente resulta ser el gasto que ocasionan: la compra de medicamentos, el costo de la operación o amputación de algún miembro del cuerpo, los gastos y manutención de la recuperación y chequeos médicos, los pagos de los taxis para chequeos médicos, psicológicos, los pagos a un empleado para que lo atienda si es que quedó con invalidez, los alimentos durante el tiempo de invalidez, etc., por cuanto no han sido o no han podido ser cubiertos por el SOAT. Y al ser un daño al patrimonio como bien jurídico protegido, los responsables deberán reparar o devolver en su integridad y totalidad dichas pérdidas siempre que sean posible probarlos. Dichos gastos se deben acreditar o probar ante el juez con los boletos de pago y los informes médicos, etc.

Lucro cesante: se refiere a las ganancias que la víctima dejó de percibir a causa de la postración que le causó dicho accidente de tránsito, por lo cual es algo que el o los responsables deberán pagar en su totalidad. Totalidad que variará dependiendo de cuanto era el monto que ganaba diariamente y, de cuantos días o meses dejó de percibir dichas ganancias a causa de dicho accidente de tránsito. El “lucro

cesante”, se puede demostrar con las boletas de pago de los sueldos de la víctima, la cual percibía antes de dicho accidente de tránsito. O si era independiente, con las últimas facturaciones de su negocio, o el cálculo común.

Según la jurisprudencia, en caso de muerte de la víctima, los dependientes económicamente de dicha víctima podrían solicitar incluso el lucro cesante como derecho alimentario o ingreso de dinero que vieron afectado a causa de dicho fallecimiento. Y para ello, debe probar dicha dependencia económica muy aparte de mostrar las boletas de pago de la víctima fallecida. Esto último, no está contenido en ninguna ley de forma expresa ni tácita, pero se infiere del ordenamiento jurídico, y la jurisprudencia nacional los va confirmando de forma reiterativa.

Pérdida de la chance u oportunidad.- El término como tal, no existe en el código civil, pero algunos lo sitúan dentro del daño emergente u otros de forma genérica dentro del daño patrimonial; pero se desprende del hecho de que por causa de dicho accidente de tránsito la víctima no pudo casarse, ingresar a un nuevo trabajo, viajar, hacer negocios, etc. para probar dicho daño o pérdidas debe probarlo por medio de documentos ciertos que lo acrediten. Como por ejemplo, en la jurisprudencia nacional, hallamos que la víctima de un accidente de tránsito, para el reconocimiento y cuantificación de dicho daño presentó documentos que acreditaban estar siguiendo una carrera de manera exitosa, lo que era una garantía de que obtendría un buen trabajo y con buena remuneración en cuanto terminaba la carrera, lo cual se vio frustrado y perdido a causa de dicho accidente, lo cual el juez concedió la “indemnización por pérdida de la chance” en mérito a los certificados y constancias de estudio que acreditaban el estudio de la carrera de forma exitosa.

b) Daños extrapatrimoniales

Son daños a la persona y el daño moral, sustentados en el art. 1984 y 1985 CC.

Daño a la persona: se refiere al daño físico, espiritual, psicológico, etc. dichos daños, aunque dentro del marco del daño a la persona pueden ser indemnizados por separado, y que los daños psicológicos no necesariamente tienen que ser

confundidos con el daño moral. Siendo los daños físicos, la pérdida de algún miembro u órgano, y para probarlo y fundamentar el monto indemnizatorio solicitado se debe presentar los certificados e informes médicos de la operación o amputación de un miembro, o los informes médicos – psicológicos, entre otros que prueben tal daño a la persona y su magnitud. Así mismo, debe quedar en claro, que la cuantificación de dicho monto indemnizatorio no solo depende de “qué” miembro del cuerpo se ha perdido, sino también del “quién” lo ha perdido. Lo mismo sucede en cuanto al daño psicológico, el monto indemnizatorio solicitado y su fundamentación dependerá de la edad, sexo, condición de la persona y, de la magnitud de dicho daño.

Daño moral: es aquel daño que afecta a las emociones y sentimientos de la persona debido a las pérdidas o afectaciones experimentadas producto del accidente de tránsito. Pudiendo comprenderse como el desaliento, desánimo, tristeza profunda, frustración, vergüenza, angustia, ansiedad, “... sufrimientos físicos o psíquicos sufridos por la víctima o su familia.”, etc. Según el artículo 1984 CC, la cuantificación del monto indemnizatorio por daño moral dependerá de quien es el afectado y, de la magnitud y menoscabo sufrido por el tal o sus familiares.

Como, por ejemplo: producto de la amputación de la pierna, una persona siente desaliento, y peor aún, si era un futbolista profesional aquello representa que no podrá realizarse más como futbolista. Y, esa angustia, desaliento o daño moral no tiene la misma magnitud en una persona de mayor edad o que su profesión no sea futbolista. Otro ejemplo sería: a causa de la muerte de la víctima del accidente de tránsito los familiares más cercanos sienten una honda pena y angustia por el hecho de no poder ver más al ser querido o no realizarse más en la vida juntos, porque dicha muerte significó el truncamiento de un proyecto de vida de otra persona que talvez se iba a casar con el tal y tener hijos, etc.

Así mismo, debemos dejar en claro que, el daño moral en la gran mayoría de veces no puede ser probado, porque se trata de un daño intangible, pero aquello no impide tener certeza de su existencia, puesto que es obvio a todas luces que dicho daño moral es cierto debido a nuestra naturaleza humana. Por lo cual, el juez debe estimarlo según su criterio, a fin de cuantificar el monto indemnizatorio. En

algunos casos, para probar dicho daño moral, se han usado los informes médicos y psicológicos. Y así mismo, en algunos casos se ha usado ciertos parámetros referenciales, donde se señala que el monto indemnizatorio por daño moral no debe sobrepasar al monto indemnizatorio por daño a la persona o la pérdida de uno de los miembros.

Sin embargo, como antes se dijo, el daño moral es algo que no se puede estandarizar, y depende en gran medida del grado de emociones de las personas y, de cuanto lo afecta a uno u otro como producto del accidente de tránsito. Y, esto hace que haya una gran divergencia en los montos de indemnización entre un caso y otro, aun cuando los casos son idénticos o hasta iguales, y esto se debe, a que los actores que sufren los reveses de dicho accidente de tránsito son distintos y, a cada uno le afecta en medidas distintas. Por lo cual, se han planteado numerosas investigaciones y tesis sobre la cuantificación del daño moral y han cuestionado duramente dicha divergencia de los jueces respecto a los montos indemnizatorios y han planteado propuestas de estandarización del monto indemnizatorio por daño moral. Pese a que no es un tema de interés de la presente investigación cabe pronunciarse en el sentido que, tal estandarización es impropio, debido a que, como se viene repitiendo, los actores son distintos aun cuando los casos llegasen a ser idénticos y similares.

Así pues, para que exista responsabilidad extracontractual o indemnización por accidente de tránsito, es necesario acreditar al menos uno de los daños señalados en el presente subtítulo, caso contrario la demanda no tendrá su razón de ser, debido a que, sin daño, como antes se dijo, no hay responsabilidad civil alguna.

3) Relación de causalidad

La relación de causalidad o nexo causal entre la conducta antijurídica del causante y el daño producido a la víctima, debe ser adecuada, esto es razonable y suficiente para causar tal o cual daño a la víctima. Es decir, debe haber relación de causa y efecto. Y, dicha relación de causalidad adecuada en casos de responsabilidad extracontractual, adoptada por nuestro ordenamiento jurídico, se

encuentra sustentada en el art. 1985 CC, cuando dice: “... *debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido ...*”.

Según Taboada, L. (2000), p.57-59, para que la causa sea adecuada se requiere que concurren el aspecto in concreta y *abstracta*, caso contrario no existirá causalidad adecuada. Esto es, no solo debe existir el daño material o físico (in concreta) como consecuencia de la conducta antijurídica del causante; sino que se debe demostrar que la conducta antijurídica – considerada in abstracta – ha sido o es capaz de producir el daño en un contexto normal y ordinario de los acontecimientos. El aspecto in concreta, podría probarse con el Atestado e informe técnico policial, donde consta descrito los datos del o de los vehículos, el lugar y hora de la ocurrencia, el peritaje de los sucesos, los datos de todas las personas que participaron en dicho accidente (afectados, fallecidos, causantes), con los videos de las cámaras de vigilancia si es que hubiera, o con los testigos de los hechos.

Y el aspecto In abstracta, es mucho más complicado probarlo. Por ejemplo: consecuencia del atropellamiento o accidente de tránsito la persona sufre la rotura y mutilación de ambas piernas y, por lo cual sufre pérdida considerable de sangre y, camino al hospital fallece debido a aquello. Siendo la consecuencia primaria o concreta la mutilación de sus piernas y, la consecuencia segunda o abstracta, la consecuente pérdida de sangre y muerte. Pero, si la misma víctima es conducida al hospital y es operado, pero estando en la sala de recuperación sucede un incendio en el hospital causado por falta de mantenimiento energético, y muere asfixiado; entonces, si bien es cierto que la mutilación de las piernas es el aspecto abstracto del accidente de tránsito, más no así su muerte que se debió a otra causa. Es decir, hablamos de la consecuencia o causalidad posible y razonable del accidente de tránsito, y no de la causalidad de causas sobre causas de forma infinita.

Ahora bien, si bien es cierto que, según el art. 2 RNT, la definición de accidente de tránsito indica que ésta es producida o causada por la circulación o actividad del vehículo; sin embargo, el art. 5 del reglamento del SOAT, dice que dicho accidente puede ser causado o producido no solo por un vehículo en actividad sino también por un vehículo detenido o estacionado, pero que dicho accidente

debe poderse determinar de manera cierta. Dicha última definición llama la atención, y es en donde con mayor razón debe aplicarse no solo el primer aspecto sino también el segundo aspecto de la causa adecuada, pues así lo da entender el mismo articulado citado cuando dice "... que pueda ser determinado de una manera cierta.". Pues es tan obvio que, un vehículo automotor puede causar daño o accidente de tránsito aun estando estacionado o detenido, sea encendido o apagado, puesto que al funcionar con combustible inflamable y contar con muchas funciones secundarias sigue siendo peligroso y riesgoso.

Así pues, cuando hablamos de causa adecuada ante un accidente de tránsito, se necesita observar no sólo el daño físico y visible, sino que se requiere analizar que el daño causado sea posible, capaz, razonable de ser consecuencia de un accidente de tránsito, y lo mismo aun cuando el accidente ha sido causado con un vehículo en reposo. Y probar el segundo aspecto es de vital importancia sobre todo cuando la contraparte pretenda probar ruptura causal por causas no establecidas en el art. 1972 CC o amparadas en el caso fortuito de la misma.

Por ejemplo: hay una persona joven (X) ayudando a cruzar la pista a una persona de mayor edad (Z), y de pronto "X" ve que un vehículo (M) de forma intempestiva se aproxima hacia ellos, y se desespera y quiere salir de la situación, más no puede debido a que "Z" es muy lento para cruzar la vía, pero "M" logra frenar a tiempo, aunque causándose ciertos daños materiales con la acera de la calle, y llega impactar a "Z" con uno de los lados del parachoques del vehículo de forma minúscula derribándolo al suelo pero se levanta inmediatamente con la pesadez propia de una persona de mayor edad, aunque algo confuso; pero en ninguna manera llega impactar ni siquiera rozar a "X"; sin embargo, "X" motivo de la desesperación e impacto emocional comienza a temblar y faltándole el aire se desploma, y por más que "Z" intenta entender que le sucede y auxiliarlo, "X" muere en cuestión de minuto y segundos...

Ahora bien, aquí existe un impacto diminuto de "M" a "Z", pero "Z" no sufrió ningún rasguño ni consecuencias de infarto pese a ser mayor de edad por cuanto no vio a "M" y su estado emocional no se alteró; sin embargo, aquí no existe un daño físico directo o un impacto de parte de "M" hacia "X", pero "X" ha terminado muriendo. Para algunos, un impacto emocional no es suficiente para el deceso de

una persona joven, sin embargo, para otros si existe un daño abstracto o emotivo como consecuencia de la velocidad intempestiva y frenado brusco que representaba una “amenaza de muerte repentina e inesperada” para “X”, y que sin embargo no representó lo mismo para “Z” por cuanto aquel no pudo visualizar dicha amenaza repentina e inesperada. Sin embargo, el otro problema es que no existe impacto o roce alguno con el vehículo, pero “X” a fallecido ante la vista de todos a causa de la desesperación causada por “M”.

Ante lo cual la pregunta que surge, y debe surgir en un proceso judicial y, que debe ser contestada en una sentencia motivada es ¿El impacto emocional de esa magnitud fue y es suficiente, posible, normal, razonable para la muerte de una persona joven como “X”? ¿existen casos similares y, cómo se resolvió? ¿puede ser considerado un accidente de tránsito la muerte de “X”? ¿qué causó realmente la muerte de “X”? obviamente es un caso complejo, que debe ser analizado por los especialistas (esto es médicos, cardiólogos y/o psicólogos, abogados, jueces, etc.) de forma adecuada a fin de determinar si dicha “amenaza de muerte repentina e inesperada” es o no causa suficiente y razonable para la muerte de la víctima, pero si resultara probarse la existencia de ruptura causal en base a una respuesta negativa de la primera pregunta, entonces “M”, esto es el conductor y los demás responsables solidarios serán exonerados de toda obligación indemnizatoria.

De ahí, la gran necesidad de aplicar la “causa adecuada” y sus dos aspectos juntos. Así mismo, según la jurisprudencia nacional, en la responsabilidad extracontractual objetiva, no es necesario que el demandante pruebe el dolo o la culpa como factores subjetivos de atribución en la conducta o hecho antijurídico del actor y, tampoco aprovecha al actor o demandados alegar la ausencia de culpa; sin embargo, el demandante si está obligado a demostrar la relación de causalidad adecuada. Y, la relación de causalidad se prueba con solo acreditar que el daño sufrido ha sido causado con un bien riesgoso.

Ahora bien, se requiere que dicha relación de causalidad adecuada exista no solo entre la víctima del accidente de tránsito y el causante del accidente de tránsito, esto es el conductor, sino también contra los demás responsables solidarios. Dicha relación de causalidad adecuada entre la víctima y los responsables solidarios, no necesita ser probada por cuanto ésta, ya está

establecida e impuesta por la ley. Y, dicha imposición legislada en el artículo 29 LGTTT o artículo 1981 CC, señala que, si el conductor o subordinado es responsable también lo son el propietario del vehículo o empleador, etc. De modo que, si bien es cierto existe una relación de causalidad adecuada natural entre la víctima y conducta antijurídica del conductor, más no así entre la víctima y el propietario del vehículo o empresa prestadora del servicio, sino una relación de causalidad adecuada legal o jurídica.

Así pues, en una demanda de Indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito, se debe consignar y detallar la relación de causalidad adecuada (natural y jurídica) entre la víctima y los responsables del accidente de tránsito. Y añadido al sustento legal de la relación de causalidad, según la jurisprudencia nacional, la relación de causalidad se prueba de forma material con el atestado policial, el informe técnico policial, y otros medios probatorios como los videos provistas de las cámaras de video y vigilancia del lugar de los hechos, etc. Sin embargo, debemos tener en cuenta que la relación de causalidad podría ser blanco de ruptura causal y, si tuviese ruptura causal entonces los supuestos causantes estarán exonerados de toda obligación indemnizatoria.

Por lo cual, es de gran importancia tener en cuenta lo siguiente: antes de interponer una demanda de Indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito se debe hacer una seria valoración de la relación de causalidad adecuada, para no descubrirse haber corrido en vano de probarse por el demandado la existencia de ruptura causal. Dichas rupturas causales están señalados y sustentados en el art.1972 CC, y son tres (3). Lo cuales serán tratados en un numeral posterior como continuación del tema presente. Continuación, porque en contrapartida a la relación de causalidad adecuada señalado por el demandante, el demandado puede buscar probar la ruptura causal a fin de liberarse de la obligación indemnizatoria.

4) Factor de atribución

En la responsabilidad extracontractual, según importantes juristas y la jurisprudencia nacional, existen dos tipos de factor de atribución: subjetiva y objetiva. El tipo de factor de atribución determina si la responsabilidad extracontractual es subjetiva u objetiva. Se dice que, el factor de atribución es subjetiva, cuando la responsabilidad civil se fundamenta en el *dolo o culpa* del causante del hecho dañoso o antijurídico; y es objetiva, cuando la responsabilidad civil se fundamenta en el *riesgo creado* por el causante y no en la culpa de aquel.

Se aplica factor de atribución objetiva, siempre en cuando el daño haya sido causado con un bien o actividad riesgosa o peligrosa (riesgo creado); de modo que, exista o no exista culpa en el causante (creador del riesgo, propietario del vehículo), éste será responsable de pagar la obligación indemnizatoria al que sufrió el daño y, por lo mismo dicha responsabilidad extracontractual será llamada objetiva. esto es, existe responsabilidad sin culpa. pero, se aplica factor de atribución subjetiva, toda vez que el daño no fue causado con un bien o actividad riesgosa o peligrosa; en estos casos, la responsabilidad estará basado en la culpa iuris tantum, de modo que si el causante no logra demostrar ausencia de culpa en su acto dañoso o antijurídico será responsable de pagar la Obligación indemnizatoria al que sufrió el daño y, la responsabilidad extracontractual será llamada subjetiva. Esto es, no existe responsabilidad civil sin culpa.

De modo que, cuando la responsabilidad requiere un factor de atribución subjetiva, no bastará la existencia del daño, relación de causalidad y, conducta antijurídica del actor, sino que dicha conducta antijurídica generadora del daño debe ser "... consecuencia del dolo o la culpa del autor...", caso contrario no existirá responsabilidad civil alguna. En cambio, cuando la responsabilidad requiere un factor de atribución objetiva, la ausencia de culpa es irrelevante, por lo mismo probar ausencia de culpa no liberará de responsabilidad al actor; antes bien solo se requiere señalar que ha sufrido un daño con un bien o actividad riesgosa o peligrosa de conducción, propiedad, uso o beneficio del demandado. Y, siendo que el dolo, la culpa o, el riesgo creado es la que determina si una responsabilidad extracontractual es subjetiva u objetiva, debemos definir y comprender lo que significa cada uno de dichos términos.

El dolo: es la intención de causar daño y requiere de dos elementos: conciencia (conocimiento) y voluntad. De modo que, existe dolo cuando el causante ha actuado con conocimiento y/o voluntad de estar transgrediendo u omitiendo un acuerdo o una norma, lo cual puede también entenderse como mala fe. Según De Trazegnies, F. (2005), p.165, el dolo no puede ser la base de la responsabilidad extracontractual, porque, el dolo nunca se presume, pero la culpa si se presume iuris tantum.

La culpa: contiene los siguientes elementos: imprudencia, negligencia o impericia. De modo que, si alguien causa daño o perjuicio a otro por causa de su imprudencia o, negligencia o, impericia será tenido por culpable. Y, según Alpa, Guido (2006), p.323, la culpa a su vez tiene dos acepciones: subjetiva y objetiva, siendo en su acepción subjetiva conforme a todo lo señalado líneas atrás, más en su acepción objetiva está referida a la violación de leyes o reglamentos.

El riesgo creado: se refiere a aquel bien o actividad que representa un peligro o riesgo adicional a lo normal, de tal modo que en algunos países se lo conoce como riesgo anormal. Dentro del Código Civil se considera riesgo creado un bien o actividad riesgosa o peligrosa (art. 1970 CC), un animal agresivo o salvaje (Art. 1979 CC), un edificio (Art. 1980 CC); y según el art. 29 LGTTT los vehículos automotores son considerados un riesgo creado, toda vez que se considera objetiva la responsabilidad derivada de accidentes de tránsito.

Así pues, si el factor de atribución es subjetiva, nos hallaremos ante una responsabilidad extracontractual subjetiva, pero si es objetiva, nos hallaremos ante la responsabilidad extracontractual objetiva. Y, según lo señalado en los párrafos precedentes, pareciera indicar que todo accidente de tránsito deriva en responsabilidad extracontractual objetiva, pues así lo comprendió y expresó el legislador; sin embargo, de la lógica, la práctica y la jurisprudencia nacional se comprende que hay situaciones donde un accidente de tránsito deriva en responsabilidad extracontractual subjetiva, esto es cuando el litigio trata entre los participantes que colisionaron sus vehículos. Esto es así, tal como se señaló en el subcapítulo ¿responsabilidad extracontractual subjetiva u objetiva?, toda vez que el litigio es entre dos iguales. Pero si uno de los litigantes no es un participante que colisionó vehículo alguno, sino un peatón o uno de los tripulantes o pasajeros,

entonces el accidente de tránsito derivará en responsabilidad extracontractual objetiva.

1.2.8.1.5. La ruptura causal y, la exoneración de la obligación indemnizatoria.

Según el artículo 1972 CC, señala que, en los casos del artículo 1970 CC, el causante o demandado no está obligado a reparar el daño si éste es consecuencia de una de las tres causales ahí citados. De existir una de las siguientes causales como causa generadora del daño o accidente de tránsito, existirá ruptura causal, esto es ruptura de la relación de causalidad y, por ende, exoneración de la obligación indemnizatoria. Lo que significa que, el causante del daño o los demandados quedarán libres de toda obligación indemnizatoria. Y según el articulado en mención, la ruptura causal solo es de aplicación en casos del artículo 1970 CC, o responsabilidad objetiva; según De Trazegnies, F. (2005), dicha afirmación es incorrecta, siendo que el art. 1972 CC, es aplicable tanto a los casos del art. 1970 CC y 1969 CC. Sin embargo, la jurisprudencia nacional, da entender que las rupturas causales del art. 1972 CC, no son de aplicación en casos de responsabilidad extracontractual subjetiva, toda vez que estas son "... un instituto propio de la responsabilidad objetiva; tesis que es compartida por la presente investigación.

Así pues, en la presente investigación, cuando se señala la ruptura causal como causa de exoneración de la obligación indemnizatoria, se refiere a la exoneración de la obligación indemnizatoria solo en casos de supuesta responsabilidad con factor de atribución objetiva. Esto es, solo se aplica en casos que quien sufrió el daño del accidente de tránsito es un tercero (peatón u ocupante de uno de los vehículos). Pero en casos en que el litigio es entre los participantes que colisionaron su vehículo se aplica el factor de atribución subjetiva; como tal, el causante será libre de toda obligación indemnizatoria si prueba ausencia de culpa en su actuar, y será el responsable de la obligación indemnizatoria aquel que no pueda demostrar ausencia de culpa en su actuar.

La ruptura o fractura causal, según De Trazegnies, F. (2005), son los hechos ajenos al supuesto causante que interrumpe la relación de causa efecto con el daño

producido (p.320). También podría decirse que es la causa primaria generadora del daño, de modo que el acto dañoso del supuesto causante solo es una causa secundaria en la ocurrencia del daño. De modo que, si el demandado por accidente de tránsito sostiene que, si bien es cierto participó o es actor del hecho generador del daño, sin embargo, no es el causante primario, por cuanto su participación obedeció a una fuerza ajena e inevitable, entonces debe sustentar una de las rupturas causales. Y, según algunos juristas, en el artículo 1972 CC, se señalan cuatro causales de ruptura, otros señalan que son tres (3) causales de ruptura, tal como también se considera en la presente investigación, las cuales son:

1) Caso fortuito o fuerza mayor

En aplicación estricta al artículo 1970 CC, no debe ser confundida con la demostración de ausencia de culpa. Pues si así fuera el objetivismo sería una simple ilusión. Ahora bien, algunos eruditos como Theodor Sus citado por De Trazegnies, F. (2005), hacen una distinción entre lo que es el caso fortuito y la fuerza mayor, comprendiendo al primero como el peligro típico y al segundo como el peligro atípico de la actividad riesgosa; sin embargo, nuestro código civil actual no hace tal distinción sino que los comprende como conceptos análogos y según su artículo 1315 lo define como “... *la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible...*” es decir no común, no usual.

Algunos advierten que tal definición nos lleva al peligro de volver al subjetivismo, por lo cual, juristas subjetivistas con miras objetivistas como León Barandiarán, citado por De Trazegnies, F. (2005), afirma que, en casos de actividad riesgosa, y a fin de proteger a la víctima, la presunción de culpa debería ser *iuris et de iure*, para que el causante no pueda demostrar excusa por caso fortuito (p. 265). Sin embargo, sin la necesidad subjetivista deberíamos comprender el caso fortuito o la fuerza mayor como un evento de características extraordinarias como lo cita el código civil en el art. 1315, la cual debe ser comprendida como la causa determinante o primaria que causa el accidente.

De modo que, según De Trazegnies, F. (2005), el causante no debe probar que no tuvo culpa, sino el hecho de que dicho accidente de tránsito sucedió por una intervención – externa – de un evento o suceso extraordinario, imposible de prever

o resistir (*nova causa interveniens*), haciendo imposible evitar el accidente para cualquier persona razonable, tal como un terremoto, un rayo, un incendio, el desprendimiento de un huayco o roca, etc. (estos son casos fortuitos o actos de Dios) o la explosión de una bomba, la guerra, la caída de un edificio, etc. (fuerza mayor o actos del hombre). Lo que implica que éste hecho de caso fortuito o de fuerza mayor, no debe ser un suceso experimentado de forma privada, sino de forma pública, es decir debe probarse que fue un hecho o evento notorio a toda la población o, al menos a todos los habitantes o transeúntes de dicho lugar donde sucedió el accidente de tránsito materia de la demanda.

En otras palabras, dichos eventos o sucesos *externos* y extraordinarios deben ser la causa o causas primarias o determinantes de que el accidente de tránsito sucediera. Si así fuese, existe ruptura causal, porque se probó que la acción del conductor del vehículo no fue la causa determinante del accidente, sino una causa secundaria e ineludible y consecuente de la primera causa; y, por tanto, él y los demás responsables solidarios serán exonerados de toda obligación indemnizatoria.

2) Hecho determinante de tercero

Aquí tampoco es la alegación de ausencia de culpa del o de los demandados, sino la alegación y demostración de la acción de un tercero como la causa primaria o determinante de que el accidente de tránsito sucediera, donde el causante o demandado solo tuvo una participación circunstancial en los hechos del accidente o es el causante secundario. Ojo, que no se trata de cualquier hecho de tercero, sino un “*hecho determinante*”, tal como sucede en la “causa fortuita o fuerza mayor” con la única diferencia de que en la causa fortuita la causa es anónima y generalizada, más aquí puede ser identificada y se circunscribe solo a la ratio del accidente. Y, si la causa del tercero no es determinante, entonces no habrá exoneración de la obligación indemnizatoria del demandado conforme al art.1972 CC, sino la inserción de un nuevo responsable solidario conforme al art. 1983 CC.

De modo que, quien alega este causal, debe demostrar que el accidente de tránsito sucedió de forma imprevisible, inevitable e irresistible por causa de una acción ajena (tercero) al suyo o al conductor del vehículo de su propiedad. Ésta

última aclaración es necesaria, puesto que el propietario del vehículo o el prestador del servicio no puede alegar la culpa (embriaguez, negligencia, imprudencia, falta de licencia, no haberlo contratado, o ser un ladrón, etc.) del conductor de su vehículo, pues la ley (art. 29 LGTTT) establece que ellos son responsables sí o sí, a menos que logren probar uno de las tres causales que venimos exponiendo.

Sobre el causal presente se puede dar los siguientes ejemplos: - en el caso de un automóvil detenido a causa de peatones circulando por delante suyo y, es investido en la parte trasera por un camión que no pudo

frenar a tiempo, haciendo que el automóvil arrolle a los peatones; - o en el caso de un conductor que es desviado de su carril por la acción del copiloto que torció el timón, ya sea de manera dolosa o culposa, causando el atropello de una persona; - o el caso de un vehículo que atropella a una persona, y luego se determina que a los instantes segundos antes había muerto por un infarto y no por el impacto vehicular. Es decir, aquí el o los demandados pueden alegar una conducta antijurídica subjetiva u objetiva ajena a él como la causa del daño sufrido por la víctima, pero nunca puede alegar la ausencia de su propia culpa.

Si el causante o demandados, logran acreditar éste causal, entonces se habrá producido la ruptura causal por hecho determinante de tercero. Lo que significa que el demandado será exonerado de la obligación indemnizatoria, y dicha carga u obligación será trasladado a dicho "tercero" quien será el responsable civil. Hay situaciones en accidentes de tránsito, según la jurisprudencia nacional, que dicho tercero se ha dado a la fuga, y no es posible identificarlo, de modo que la víctima queda en el total abandono.

3) Imprudencia determinante de la propia víctima

Es necesario insistir que, aquí tampoco es la alegación de ausencia de culpa por parte del o de los demandados, sino tal como lo repetido en las dos (2) causales anteriores, aquí también el accidente de tránsito sucede por un hecho de imprudencia determinante (impredecible e inevitable), pero de la propia víctima. Es decir, si bien es cierto el demandado resulta ser causante del daño, sin embargo, no es el autor primario sino secundario, y que dicho daño a la víctima podía ser

causado por cualquier otro vehículo de forma inevitable. Como, por ejemplo, un hombre que se arroja a la vía expresa con la intención de quitarse la vida y, es arrollado por un taxista que de forma casual circulaba por dicho lugar. En otras palabras, el causante o los demandados pueden alegar culpa determinante de la víctima misma, pero jamás deben alegar ausencia de su propia culpa, puesto que no aprovechará de nada.

Ahora bien, algunos sugieren que aquí el texto del art.1972 CC, hace referencia a toda imprudencia o culpa de la víctima como ruptura causal y exoneración de la obligación indemnizatoria. Sin embargo, dicha interpretación es inaceptable por dos razones: 1 – la frase “... o de la imprudencia de quien padece el daño.”, es parte y continuación de un texto que señala hechos determinantes (impredecibles, irresistible e inevitables) como causales de exoneración de la obligación indemnizatoria; entonces debe ser leída de la siguiente manera “... el autor no está obligado a la reparación cuando el daño fue consecuencia... de hecho determinante... de la imprudencia de quien padece el daño.”; 2 – el art.1973 CC, señala que la imprudencia que concurre (concausa) en la producción del daño o accidente afecta en la reducción del monto de la obligación indemnizatoria, más no señala que exonere de la obligación indemnizatoria o excluya de responsabilidad.

Así pues, la imprudencia de la víctima que se señala como motivo de ruptura causal, en el art. 1972 CC, no se trata de cualquier imprudencia de la víctima o del que sufre el daño, sino de una imprudencia de gran magnitud. De modo que, debemos notar que habla de una imprudencia determinante. La imprudencia está relacionada con la culpa; pero entiéndase aquí que, no se trata de cualquier tipo de culpa (negligencia o impericia o imprudencia común), sino de una culpa que tiene que ver con una acción temeraria, suicida y creadora de un riesgo injustificado, es decir, una culpa en exceso, pero de la propia víctima. Así concuerda también el propio De Trazegnies, F. (2005), al señalar e insistir que no estamos ante la figura de probar ausencia de culpa sino de probar la ruptura del nexo causal. Sin embargo, el demandado si puede y debe probar la culpa determinante de la víctima como la causa suficiente del accidente de tránsito; pero, jamás deberá alegar ausencia de su propia culpa, pues aquello no le aprovechará de nada.

1.2.8.1.6. La concausa y la reducción del monto de la obligación indemnizatoria.

De probarse la concausa entonces el juez o los jueces reducirán considerablemente el monto de la obligación indemnizatoria. La “concausa” hace referencia al hecho imprudente de la víctima que concurre o facilita para la ocurrencia del daño, lo cual está sustentada en el art. 1973 CC. Así mismo, siguiendo con lo que quedaba pendiente en lo anterior, se debe tener en claro que no se trata de cualquier imprudencia de la víctima lo que lleva a la ruptura causal y subsiguiente exoneración de la obligación indemnizatoria al causante, sino de aquella imprudencia que hace imprevisible e inevitable el daño causado por el demandado. Pues todas las demás imprudencias de la víctima, son consideradas como hechos concurrentes o facilitadores de que ocurran el accidente, y según el art. 1973 CC, ese tipo de imprudencias no son causales para la exoneración de la obligación indemnizatoria al demandado, sino para una considerable reducción del monto indemnizatorio.

Así pues, es necesario saber cuándo nos encontramos ante una ruptura causal y cuando ante una concausa. Y según taboada, L. (2000), p.64, se puede resolver dicho dilema formulando la siguiente pregunta: ¿la conducta de la víctima por sí misma es suficiente para la producción del daño?, si la respuesta es afirmativa, entonces estamos ante una Imprudencia determinante de la propia víctima y consecuente ruptura causal y exoneración de la obligación indemnizatoria, pero si la respuesta es negativa nos hallamos ante una imprudencia concurrente de la propia Víctima. Esto último es conocido como concausa, toda vez que se requiere no solo la conducta de la víctima sino también del autor para la ocurrencia del daño.

1.2.8.2. La casación civil sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito en el ordenamiento jurídico peruano

Ahora bien, siendo el propósito de la presente investigación conocer, identificar y señalar los Criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019, conviene de forma breve entender lo que son las casaciones, y qué función

tienen éstas aparte de resolver el litigio en cuestión. Pues, según el CPC y la revisión de múltiples casaciones, la casación por “indemnización de daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito” tiene sus antecedentes en la sentencia de las instancias de mérito. Lo que significa que, ésta tiene su origen remoto con la interposición de la demanda de “indemnización de daños y perjuicios derivado de accidente de tránsito”, ante “*La primera instancia de mérito*”, y al juez resolutor de esta instancia se lo conoce como “*ad quo*”.

Si la sentencia del “*ad quo*” no satisface a las partes o a uno de ellas, entonces pueden presentar un recurso impugnatorio, esto es “*apelación*”, la cual será resuelta por el juez de la “*La segunda instancia de mérito*”, conociéndose a dicho juez resolutor como el “*ad quem*”. Sin embargo, si la sentencia del “*ad quem*” adolece o persiste en algún “*vicio procesal o infracción normativa*” o se “*aparta del precedente judicial injustificadamente*” entonces las partes o una de ellas, que sienta vulnerado sus derechos a dicha causa, puede y debe interponer un recurso impugnatorio, esto es un “recurso de casación”, la cual será resuelta por el órgano casatorio competente, esto es, una de las salas civiles (Permanente o Transitoria) de la Corte Suprema de la Republica. Sobre dicho órgano y su función o razón de ser ya fue desarrollado en el marco espacial, quedando por detallar y comprender lo que es la casación y su relación con la jurisprudencia nacional y el precedente judicial, cosas de las cuales serán materia de análisis siguiente.

1.2.8.2.1. *La casación*

A continuación, se procura ser lo más breve posible, debido a que el tema en mención es basto. Entendiendo que existe una relación entre la casación y la jurisprudencia nacional, siendo que ésta última está contenido en la casación, sin embargo, no toda la sentencia casatoria es jurisprudencia. Es decir, *jurisprudencia nacional es la decisión contenida en dicha casación*. Y, siendo que, la presente investigación consiste en entender, conocer, identificar y señalar los criterios que se usaron en las casaciones civiles, sobre “indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito”, para *determinar o decidir* la responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito, interesa a la presente investigación conocer no solo lo que es en sí la casación sino también la jurisprudencia nacional

y, la función de dicha jurisprudencia en la doctrina nacional y, en los procesos sobre la misma materia.

El término “casación” y/o “casar”, provienen del francés “cassation” y del latín “cassare” respectivamente, que significa derogar o abrogar, anular, romper o quebrantar. De modo que, si el recurso de casación resulta fundado se dirá: Casaron; de lo contrario dirá: no casó o, no casaron.

1) Proceso regular

El recurso de casación tiene 2 etapas: inadmisibile – improcedente - procedente y, vista la causa - sentencia. Sin embargo, no todos los recursos logran alcanzar las dos etapas del proceso casatorio por los siguientes: En Primer lugar, para que un recurso de casación sea declarado improcedente- Procedente es menester que cumpla con los requisitos sustentados en el art. 387 CPC, entre ellos que, no deben haber transcurrido más de diez (10) días hábiles contados desde el día siguiente de la notificación de la sentencia de vista. Si el recurrente no cumple oportunamente con dichos requisitos su recurso de casación será declarado inadmisibile conforme al art. 391 CPC, y adicionalmente se le multará con diez (10) a cincuenta (50) URP. Pero de cumplir dichos requisitos entonces podría ser declarado improcedente o procedente siempre que cumpla con lo requerido en el art. 388 CPC o de forma excepcional de acuerdo al art. 392 A.

Siendo que, la casación es un recurso impugnativo de carácter extraordinario, es decir no es una tercera instancia y, solo se pronuncia sobre los errores de derecho o inobservancia del presente judicial, por lo cual debe cumplir ciertos requisitos estrictos para ser declarado procedente. Así pues, según el art. 386 CPC, el recurso de casación se interpone solo por una de los dos (2) causales siguientes o por ambas juntas: 1 – infracción normativa (sobre derecho material o procesal) o 2 – apartamiento inmotivado del precedente judicial. De modo que, para que el recurso de casación sea declarado “procedente” es necesario que exista al menos una de las dos causales. Y que así mismo, dicha causal debe haber afectado la decisión tomada por el *ad quem*, caso contrario será considerado irrelevante y, la casación será declarado “improcedente” (art.392 CPC).

Por infracción normativa de derecho material o procesal, infracción normativa de “*derecho material*” (art.396a CPC), esto es - en el caso de la presente investigación-, una mala interpretación o inaplicación de los art. 1969, 1970, 1972, 1981 CC, etc. o Art. 29 LGTTT o algún articulado del RNT u otras leyes o normas propias a la responsabilidad extracontractual objetiva por accidentes de tránsito. Por ejemplo: en la CA. N° 1689-2019 PIURA la recurrente denuncia la infracción normativa de que no se le hizo justicia toda vez que el camión cisterna GLP incumplió el art. 145 del RNT y que por lo cual alcanzó a dar muerte a su familiar. - Infracción normativa de “*derecho procesal*” (art.396a CPC), esto en la mayoría de casos es en atención al art. 39 inc. 3 y 5 de la Constitución Política del Perú o algún artículo del CPC, por no haberse valorado debidamente las pruebas, o haberse variado el contenido de la demanda, o por cuanto el juez se pronunció sobre hechos que no habían sido solicitados por el demandante, etc. es decir por algún vicio de carácter procesal. Entonces, tenemos que, en la infracción normativa se cuestiona el fondo (base legal de la materia en cuestión) o la forma (forma del proceso) manifestado en la sentencia.

Por *apartamiento inmotivado del precedente judicial*, tiene que ver estrictamente con el hecho de que el juez no quiso tomar en cuenta un “*precedente judicial*” de observancia obligatoria o doctrina vinculante y, adicionalmente no sustentó o motivó la razón del porqué no quiso tomarlo en cuenta, o que dicha motivación resulta inadecuada o insuficiente. Por ejemplo, ante un caso similar resuelto con anterioridad por la Corte suprema y, que además ha sido declarado “*precedente judicial*” por el pleno casatorio de la sala especializada en la materia (art.400 CPC), si el ad quo o ad quem llega a una decisión distinta a lo establecido por la corte suprema, y si además no lo fundamenta debidamente, entonces dicha sentencia puede y debe ser impugnada ante la sede casatoria. También esta infracción tiene que ver con la falta de motivación o motivación incongruente de la propia sentencia de vista (art. 39 inc. 3 y 5 CPP).

Sin embargo, si la sala advierte que no existe ninguna de las dos causales o, aun existiendo dichas causales, advierte que no afectan a la decisión del *Ad quem*, entonces será declarado improcedente conforme a los art. 388 y 392 CPC. De modo que, por más que se demuestre ante la sala civil de la Corte Suprema que

existe dicha infracción normativa o apartamiento del precedente judicial, si ésta no afecta a la decisión del ad quem en su sentencia, entonces será considerada como irrelevante y por ende improcedente la casación. Así pues, de no cumplirse estrictamente con el cumplimiento de los requisitos sustentados en el Art. 388 CPC, será declarado improcedente. De declararse procedente el recurso de casación por haberse cumplido estrictamente con los requisitos establecidos en el art. 388 y 391 CPC o de manera excepcional según el art. 392-A CPC, entonces estará listo para ser declarado fundado o infundado previas actividades procesales contemplados en los art. 393, 394 y 395 CPC.

Según el art.396 CPC, se indica los efectos de declararse fundado el recurso de casación, dichos efectos no siempre son los mismos, sino que varían dependiendo de la causal y del grado en que había afectado dicha causal a la decisión del caso por el ad quem. Así tenemos que, la sentencia puede ser revocado todo o en parte, de la siguiente manera: Si la casación es declarado fundado, por infracción de una norma de derecho material, o por el apartamiento inmotivado de un precedente judicial, la resolución del ad quem será revocada en su totalidad o parcialmente, según sea el caso. En este caso “... *la Sala Suprema actuando en sede de instancia deberá resolver el conflicto según su naturaleza. ...*”, pero si a la vez, la sentencia del ad quem, contuviera una infracción de una norma de derecho procesal, se sujetará al siguiente enunciado.

Si se trata de fundado por una infracción de una norma de derecho procesal, puede darse el caso de que la Corte Suprema: 1 – ordene al ad quem que expida nueva sentencia, o 2. anula lo actuado hasta la foja que contiene la infracción y que reinicie el proceso; o 3. anula la resolución apelada y ordena al juez de primer grado que expida otra; o 4. anula la resolución apelada y declara nulo lo actuado e improcedente la demanda. De modo que, si tenemos una demanda que en primera instancia fue declarado infundado, y en segunda instancia se revoca y declara fundada, y si el demandado recurre ante la corte suprema y ésta declara fundado el recurso de casación entonces tenemos que la sentencia de segunda instancia es nula, y si ella es nula la sentencia de primera instancia tenía toda la razón y por ende la demanda sería declarado infundado.

Sin embargo, pese a cumplir con los requisitos establecidos en el Art. 388 CPC, si la casación es declarada infundada, debe tenerse en cuenta que se declara como tal en atención al art. 397 CPC. Es decir, por un bien mayor, en atención de que no solo se atiende a las partes, sino en cumplimiento a la función o finalidad principal de las casaciones, esto es la “uniformidad de la jurisprudencia nacional”. Tal es el caso de la CA. N° 1714-2018 Lima, conocido como el caso Brunito, el niño que murió arrollado por un ferrocarril producto de que él mismo se había puesto sobre la vía del tren. Todo el antecedente indicaba que existía ruptura causal por imprudencia determinante de la propia víctima o al menos concausa; sin embargo, la sala civil de la Corte Suprema concluyó que no se le puede atribuir responsabilidad de sus actos a alguien que no es consciente de ellos. Pues el niño sufría de autismo leve y a ello se suma su corta edad, lo que motivó que el recurso de casación interpuesto por los demandados se declare infundado.

Nota: a decir verdad, la gran mayoría de los recursos de casación son declarados improcedentes, por no lograr cumplir con lo requerido en dicho articulado según lo expuesto. Y, señalando las casaciones civiles sobre Indemnización de daños y perjuicios por accidente de tránsito 2018-2019, materia de la presente investigación tenemos que veinticuatro (24) de ellas fueron declaradas improcedentes por que la Corte Suprema advirtió que no existía infracción normativa, ni apartamiento inmotivado del precedente judicial o porque sencillamente éstas no afectaban ni incidían en modo alguno en la decisión del *ad quem* de modo que variara tal decisión, y solo uno (1) fue declarado procedente y sin embargo fue declarado infundado conforme al art.397 CPC. y, a decir verdad, ésta última es muy enriquecedora.

3) Finalidad

Según el art, 384 y 386 CPC, sus fines serían dos: “... *la adecuada aplicación del derecho objetivo al caso concreto y, la uniformidad de la jurisprudencia nacional...*”. Esto significa que el recurso de casación no solo está al servicio de las partes litigantes, sino que su objetivo principal es la correcta interpretación normativa y la uniformidad de interpretación normativa, esto es, de la jurisprudencia nacional, para así poner “... *un límite fáctico de la libertad del juez en tanto y en*

cuanto atribuye un significado general a una norma aplicable para casos futuros similares.”, a fin de que no existan tantas interpretaciones como jueces existen y, no hundan al derecho civil peruano en una anarquía jurídica que atentaría los principios de igualdad y seguridad jurídica amparados en la constitución.

1.2.8.2.2. La jurisprudencia nacional

“La ley reina y la jurisprudencia gobierna”, es una frase centenaria muy repetida.

1) Definición

La jurisprudencia, según Antinori, E. (2006), p. 35-40, es una fuente del derecho que emana de las convicciones y decisiones judiciales repetitiva y uniformemente, de tal forma que influencia sobre otros fallos judiciales y, sobre todo en el sistema del “common law”, donde la jurisprudencia es fuente del derecho conjuntamente con la Ley, la costumbre y la doctrina. Nuestro derecho peruano, es de sistema Comon Law. Y, Para juristas como Torres Vásquez, A., “El ordenamiento jurídico peruano incorpora al precedente judicial o Stare Decises como fuente formal del derecho”. Sin embargo, para otros juristas peruanos, la Jurisprudencia aun siendo vinculante no es fuente del derecho dentro de nuestro ordenamiento jurídico, pero sí sería una fuente de conocimiento de superlativa importancia y, de utilidad para la vida práctica. La tesis última concuerda con lo expuesto en la presente investigación.

La jurisprudencia, como antes se dijo, están contenidas en las casaciones, lo que significa que no toda la casación es jurisprudencia, sino los criterios que determinan la decisión del caso en concreto contenido en ella. Dicha decisión es en base a criterios legales e interpretativos del caso en concreto.

2) Función

La jurisprudencia nacional, sin que entremos en más discusiones si es o no fuente del derecho, nos señala su rol importante dentro del desarrollo de un proceso judicial, lo cual es mantener la igualdad de todas las personas ante la ley por medio de la seguridad jurídica y la previsibilidad en la resolución judicial. Es decir, ante

una pretensión en la vía judicial, nos merecemos la misma respuesta obtenida por otros en casos iguales. Dicha seguridad jurídica o previsibilidad en la resolución judicial de ser aplicado correctamente y de acuerdo a lo establecido en las leyes peruanas, tal como también lo señala Torres Vásquez, A. - aunque hablando estrictamente del precedente judicial o jurisprudencia nacional de observancia obligatoria-, produciría ventajas y resultados indudables e inevitables y, haría de nuestra nación una nación desarrollada de primer mundo.

Dichas ventajas serían por ejemplo: que, los jueces y los abogados no se prestarían para interpretaciones antojadizas puesto que tendrían que justificar debidamente su apartamiento de la jurisprudencia de observancia obligatoria, creando así menos corrupción en los jueces, y menos resoluciones judiciales contradictorias, de tal modo que comenzaríamos a vivir realmente el principio constitucional de “*igualdad y seguridad jurídica*”, debido a que sería más difícil que un juez argumente para favorecer al más poderoso; o, que, los mismos litigantes procurarían llegar a un acuerdo y transacción extrajudicial puesto que sería previsible los resultados de dicho proceso judicial. Aquello francamente aminoraría la carga procesal y aceleraría la administración de justicia para los que ven la necesidad de acudir a ella; etc.

Así pues, es necesario comprender la gran importancia que tiene la jurisprudencia nacional, y sobre todo la que es de *observancia obligatoria*, esto es el “*precedente judicial*”, la cual también es conocido como “*doctrina vinculante*”. Sin embargo, la realidad es amarga y decepcionante, pues como alguien dijo, lamentablemente la jurisprudencia es tan vasto y contradictorio, y se asemeja a un mercado donde cada uno pueden encontrar lo que quiere. Lo que significa que, la Corte Suprema o la jurisprudencia emanada de ella no está cumpliendo su rol o finalidad “nomofiláctica y uniformizadora” pronunciado en el art.384 CPC. Dicha realidad es un gran mal dentro de la jurisprudencia nacional, que siendo ella quien debe servir de guía y directriz previsible fomenta una anarquía judicial generalizada.

Y, esta realidad decepcionante continuará así, a menos que las salas civiles de la Corte Suprema hagan uso celoso de lo normado en el art. 400 CPC, sobre el “precedente judicial”. Es decir, si bien es cierto que la jurisprudencia nacional es tan

basto cual un mercado que uno puede conseguir apoyo para su postura teórica doctrinal, también es cierto que no toda jurisprudencia nacional es de observancia obligatoria, esto es, “precedente judicial”. y, el apartamiento injustificado del ad quo y ad quem respectivamente de dicho precedente judicial, como antes se dijo, es uno de los causales por el cual se puede interponer un recurso de casación. Por lo cual en el siguiente numeral se explicará brevemente en que consiste el precedente judicial.

1.2.8.2.3. El Precedente judicial

Existen diferentes tipos de precedentes jurídicos, las cuales son de observancia obligatoria para un sector, para una administración, o incluso para todo el país. Y, hasta existen precedentes jurídicos cuyas decisiones abarcan y obligan su observancia a continentes y países enteros, cómo, por ejemplo, las decisiones de la “Corte Europea de Derechos Humanos” o la “Corte Interamericana de Derechos Humanos - creada por el Pacto de San José de Costa Rica- (CIDH)”. En el caso de nuestro país peruano, estamos obligados a observar y a poner en práctica las decisiones de la CIDH, de tal modo que hasta ahora no podemos aplicar, por ejemplo, la “pena de muerte” para violadores o sicarios desalmados, porque estamos impedidos por la decisión de dicha corte.

Así también, cabe señalar que hay precedentes jurídicos que son de observancia obligatoria a nivel de toda nuestra nación peruana, esto es el Precedente vinculante del Tribunal Constitucional. Luego tenemos los diferentes tipos de precedentes vinculantes que son de observancia obligatoria solo para una determinada administración o, sector jurisdiccional. Como por ejemplo el precedente registral que solo es de observancia obligatoria en temas registrales y dentro de SUNARP; o el precedente tributario emitido por el Tribunal Fiscal de observancia obligatoria en lo referido a temas tributarios ante SUNAT o municipalidades; etc.

El “precedente judicial” es de este último tipo, pues son de observancia obligatoria solo para un sector del órgano del poder judicial, por ejemplo: el precedente judicial civil es de observancia obligatoria solo en lo civil más no en lo penal. Entonces, en la presente investigación cuando se hace referencia al

Precedente Judicial, se refiere al precedente judicial civil del poder judicial. y dicho precedente judicial, según el art. 400 CPC, vincula a los órganos jurisdiccionales de la República. Por lo mismo se lo conoce como jurisprudencia o doctrina vinculante o de observancia obligatoria, por cuanto todos los jueces incluyendo los jueces supremos de la misma Corte Suprema que los emitió están obligados a observarla, y sólo pueden apartarse de ella, según el art. 22 LOPJ "... motivando debidamente su resolución...".

Ahora bien, una vez comprendido relativamente lo que es el *precedente judicial* o la jurisprudencia vinculante, lo que queda por entender es cuál es su relación con la jurisprudencia nacional señalado en el art. 400 CPC. Primero, llama la atención que, una de las causales para la revocatoria o nulidad de la "sentencia de vista" o de todo lo actuado en el proceso es el "*apartamiento inmotivado del precedente judicial*" (art.386, 388 inc.2 CPC) y, no por el apartamiento inmotivado de cualquier jurisprudencia nacional (art.384 CPC). En segundo lugar, según el art. 400 CPC y Art. 22 LOPJ, el precedente judicial "se emite" o "varía" a través de la decisión de un "pleno casatorio de los magistrados supremos civiles", y dicha decisión optada por mayoría absoluta es lo que se conoce como "precedente judicial", lo cual vincula o es de observancia obligatoria a todo el órgano del poder judicial en lo civil. Y, sólo es posible apartarse de ella motivando debidamente la resolución casatoria dónde se explique detalladamente el porqué de tal apartamiento. Así pues, el precedente judicial está contenido en las casaciones lo mismo que la jurisprudencia nacional.

Entonces tenemos que, todo "precedente judicial" es jurisprudencia nacional, pero no toda jurisprudencia nacional es "precedente judicial". Según los articulados citados últimamente, éstas son publicadas en el diario oficial El Peruano por cuanto son considerados jurisprudencia nacional. Claro está que, el "precedente judicial" es una jurisprudencia especial o vinculante, es decir de observancia obligatoria, en cambio a toda la jurisprudencia restante podríamos llamarla ordinaria o ilustrativa, puesto que si bien es cierto no son de observancia obligatoria, sin embargo, sirve de guía en el proceso judicial y en la interpretación de las normas en cuestión

Así mismo, se debe tener en cuenta, aunque no se trate de jurisprudencia vinculante, sin embargo, el grueso de la Jurisprudencia ilustrativa puede usarse

como referente y base para resolver un caso concreto, teniendo en cuenta el criterio repetitivo y cronológico, es decir, teniendo en cuenta la postura o interpretación de la Jurisprudencia que más se repite, y la más reciente en cuanto a su publicación, como la jurisprudencia más prevaleciente. Y en ello radica la importancia de la presente investigación, que procura comprender, identificar y señalar los criterios de las salas civiles de la Corte Suprema al momento de determinar las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019 y, publicadas en el diario oficial El Peruano.

Entonces, se tiene que, la jurisprudencia nacional, concerniente al uso para la determinación de la responsabilidad extracontractual subjetiva u objetiva por accidente de tránsito, está contenida en las casaciones sobre “indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito” emitidas por las salas civiles de la Corte Suprema, sea que hayan sido declarados inadmisibles, improcedentes, fundados o infundados, pero que han sido publicadas en el diario oficial El Peruano.

1.2.8.2.4. La independencia judicial

Según el artículo 139 – inc. 2 - CPP y el art. 16 LOPJ, se señala respecto a la independencia judicial de la cual gozan los jueces de todas las instancias, y que nadie debe interferir en sus decisiones. Por lo mismo, algunos pretenden que la aplicación de la jurisprudencia vinculante transgrede dicho principio; pero en realidad no interfiere con dicho principio de independencia judicial. Pues el juez, si bien es cierto que, está obligado a observar el *Precedente Judicial*, es también cierto que, no está obligado a no apartarse de un precedente judicial. Pues la misma ley le faculta a aquello cuando dice “... o en el *apartamiento inmotivado del precedente judicial*.” – art.386 CPC, lo que a su vez significa que, sí está obligado a motivar y/o fundamentar debidamente el por qué se aparta de dicho precedente judicial, tal como lo señala el art. 22 LOPJ.

1.3. Formulación del problema de investigación

1.3.1. Problema general

PG ¿Cuáles son los criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019?

1.3.2. Problemas específicos

PE 1 ¿Bajo qué sustento o razonamiento jurídico teórico se determina quién o quiénes son los responsables de pagar la obligación indemnizatoria, por accidentes de tránsito, en las decisiones de las casaciones civiles, 2018-2019?

PE 2 ¿Bajo qué sustento o razonamiento jurídico teórico se determina la reducción del monto de la obligación indemnizatoria, por accidentes de tránsito, en las decisiones de las casaciones civiles, 2018-2019?

PE 3 ¿Bajo qué sustento o razonamiento jurídico teórico y, qué medios probatorios se determina la Exoneración de la obligación indemnizatoria, por accidentes de tránsito, en las decisiones de las casaciones civiles, 2018-2019?

PE 4 ¿Existen criterios discordantes en casos similares y, porqué se han dado, en las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019?

1.4. Justificación

La presente investigación, "Criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019.", se justifica en el hecho de que será de gran ayuda e importancia para todos los que trabajan en el que hacer jurídico y, a los justiciables por accidente de tránsito, toda vez que sintetiza los criterios de veinticinco (25) casaciones civiles que determinaron su decisión sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, correspondiente a los años 2018 y 2019 y, publicadas en el diario oficial El Peruano. Siendo que dichos criterios son los que determinan cuándo y porqué una persona natural o jurídica es el responsable de

pagar la indemnización a la persona que sufrió el daño del accidente de tránsito. Así mismo, son ellas las que determinan cuándo y por qué se reduce el monto indemnizatorio y, cuando se exonera de dicha Obligación indemnizatoria.

1.5. Relevancia

La presente investigación es importante y relevante toda vez que hace un análisis de los criterios, que determinan las decisiones sobre la indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, dentro del contenido de las sentencias casatorias. Desentrañar dichos criterios es comprender la doctrina misma de la jurisprudencia nacional que rige la responsabilidad civil extracontractual subjetiva u objetiva por accidentes de tránsito. Siendo que, si bien es cierto la legislación sobre tránsito y transporte terrestre hace una objetivación de toda responsabilidad civil derivada de accidente de tránsito; sin embargo, existen criterios casatorios sólidos para subjetivar la responsabilidad civil nacida de ciertos casos de accidentes de tránsito. Y, la presente investigación expone claramente cuando corresponde una objetivación o subjetivación, y cuando existe obligación indemnizatoria, reducción del monto de la obligación indemnizatoria y, cuando una exoneración total de la obligación indemnizatoria. Y, bajo dicho conocimiento identifica y señala cuales son los criterios que determinan dicha decisión y, así mismo cuestiona y señala si dicho criterio es concordante o discordante con el grueso de la jurisprudencia nacional.

1.6. Contribución

Conocer y tener a mano de forma sintetizada dichos criterios que determinaron las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios, aportará a los litigantes la “*seguridad jurídica o previsibilidad del proceso judicial*” sobre la materia en cuestión y, al mismo tiempo alertará a los mismos, de las discordancias de algunos criterios de la jurisprudencia, a fin de que sean más cuidadosos e incisivos en desentrañar y argumentar lo solicitado, sabiendo que existen dichas falencias. Dicho aporte significativo se debe a que la “*decisión contenida en la casación civil*” publicada en el diario oficial El Peruano, es “*Jurisprudencia Nacional*” cuya finalidad principal es la igualdad y seguridad jurídica amparada en la constitución política del Perú, lo que significa que ante casos iguales se requiere resultados iguales.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

OG Establecer que criterios son los que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019.

1.7.2. Objetivos específicos

OE 1 Identificar, el sustento o razonamiento jurídico teórico que determinan quién o quiénes son los responsables de pagar la obligación indemnizatoria, por accidentes de tránsito, en las decisiones de las casaciones civiles, 2018-2019.

OE 2 Establecer el sustento o razonamiento jurídico teórico que determinan la reducción del monto de la obligación indemnizatoria, por accidentes de tránsito, en las decisiones de las casaciones civiles, 2018-2019.

OE 3 Identificar y mencionar, el sustento o razonamiento jurídico teórico y, los medios probatorios que determinan la exoneración de la obligación indemnizatoria, por Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019.

OE 4 Verificar la existencia de criterios discordantes en casos similares y, porque razón se han dado, en las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019.

II. MARCO METODOLÓGICO

2.1. Supuestos

2.1.1. Supuesto general

SG Los criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019, en su mayoría son similares dependiendo de los casos en concreto.

2.1.2. Supuestos específicos

- SE 1 El sustento o razonamiento jurídico teórico que determinan quién o quiénes son los responsables de pagar la obligación indemnizatoria por accidentes de tránsito, en las decisiones de las casaciones civiles, 2018-2019, es la existencia de los cuatro elementos de la responsabilidad civil debidamente corroborados con los medios probatorios pertinentes.
- SE 2 El sustento o razonamiento jurídico teórico y los medios probatorios que determinan la reducción del monto de la obligación indemnizatoria, por accidentes de tránsito, en las decisiones de las casaciones civiles, 2018-2019, es la existencia de la concausa debidamente corroborado con los medios probatorios.
- SE 3 El sustento o razonamiento jurídico teórico y los medios probatorios que determinan la exoneración de la obligación indemnizatoria, por accidentes de tránsito, en las decisiones de las casaciones civiles, 2018-2019, es la existencia de una de las rupturas causales debidamente sustentados con los medios probatorios pertinentes.
- SE 4 Se verificó que existen criterios discordantes en algunos casos similares, a razón de que no existen “precedentes judiciales” que regulen dichos criterios, en las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019.

2.2. Categorías

2.2.1. Categoría general

Art.2 - inc. 1 -, 7 CPP; Art. 1969, 1970, 1971 -1978, 1981, 1983-1988 CC; Art. 29 LGTTT; RNT, etc.

2.2.2. Sub categorías

- 1) Obligación indemnizatoria por responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito - (Art. 1970 CC y, Art. 29 LGTTT).
- 2) Reducción del monto indemnizatorio por concausa o imprudencia concurrente de la propia víctima - (Art. 1973 CC).
- 3) Exoneración de la obligación indemnizatoria por una de las rupturas causales - (Art. 1972 CC).
- 4) La inexistencia de “precedentes judiciales” sobre la materia crea una situación de anarquía Jurídica - (Art. 400 CPC; Art. 22, 80 LOPJ).

2.3. Tipo de estudio

El tipo de estudio o de investigación depende de la abstracción, posibilidad de manipulación de las categorías, y la naturaleza de los objetivos de la investigación problemática propuesta. Por lo mismo, el tipo de investigación a usarse en la presente investigación es básico, descriptivo y explicativo y, con diseño no experimental, esto es de enfoque cualitativo.

La investigación básica, es también conocida como la investigación pura o investigación fundamental. Es básica, por cuanto hace uso de la recopilación y análisis de datos de forma sistemática a fin de mejorar, ampliar, ahondar o acaudalar el conocimiento de una realidad problemática o situación específica, y no necesariamente con el propósito de resolver un problema práctico. Y, por lo mismo, se dice que, la presente es un tipo de investigación básica, por cuanto no busca necesariamente solucionar un problema, sino profundizar el conocimiento en cuestión y, obtener un listado de criterios asumidos o invocados al momento de determinar la decisión *de las casaciones* civiles sobre indemnización de daños y

perjuicios por accidentes de tránsito de los años 2018 y 2019, la cual será de utilidad para a los justiciables o litigantes en un proceso judicial sobre dicha materia.

Descriptivo, por cuanto no hay manipulación de categorías, sino que dichas categorías (obligación indemnizatoria, reducción de la obligación indemnizatoria, exoneración de la obligación indemnizatoria) de la investigación en cuestión, contenidas en las casaciones civiles, son inamovibles; de modo que se observan y describen en su estado natural. Y, también es descriptivo por la naturaleza de los objetivos, por cuanto los objetivos de la presente investigación solo pretenden describir, observar, identificar y señalar los criterios que determinan la categoría o la decisión de la casación civil en cuestión. Categorías que son propios de los casos de Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito. Y, es explicativo, por cuanto los objetivos de la presente investigación procuran, no solo encontrar los criterios, sino explicar por qué dichos criterios son las que determinan la categoría o decisión de la casación civil en cuestión.

2.4. Diseño de la investigación

El diseño de la investigación es de vital importancia, por cuanto ésta decide qué tipo de “datos” serán recolectados, cómo serán procesados y analizados. Así mismo, ésta decide el método y tipo de investigación. Ésta vital importancia se debe a que existen dos tipos de diseño de investigación y, éstas son: experimental y no experimental; y a su vez cada uno tiene sus tipos. El diseño de la presente investigación es “no experimental”, y por tanto, su enfoque es cualitativo y, no cuantitativo ni mixto. Así mismo, como antes se señaló, el tipo de investigación es básico y no aplicado, es decir no procura hacer un experimento para resolver el problema, sino acrecentar el conocimiento para el provecho de las partes procesales sobre la materia de Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito ya sea bajo el marco de la responsabilidad extracontractual subjetiva u objetiva.

No experimental, por cuanto la información y decisión contenida en las casaciones civiles sobre Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito no pueden ser manipulados ni cambiados en ninguna de sus categorías por el investigador, sino que se mantienen en su mismo estado y sin alteración alguna,

antes, durante y después de la presente investigación, pese al análisis crítico que pudiera hacerse de ellas. Y, lo único que se hace es observar, identificar y señalar, y si fuera necesario un análisis crítico a, los criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito de los años 2018-2019. Es decir, en la presente investigación se recolectan, procesan y analizan (estudian, describen, explican o analizan) datos cuyas categorías, hechos o realidades que ya ocurrieron o ya están manifestados. De modo que el investigador no podrá manipularlos, mucho menos cambiarlos, y que continuaran inalterables antes, durante y después de la presente investigación. Y por lo mismo el investigador no pretende hacer un experimento o investigación para solucionar el problema existente.

Entonces en forma de conclusión se puede decir que la presente investigación es de naturaleza jurídica o de la ciencia del derecho, método funcional con enfoque cualitativo, básica descriptiva y explicativa, no experimental. Sobre lo que es el método funcional y en que rama es usado se explicará en más detalles, más adelante.

2.5. Escenario de estudio

Esto está muy relacionado con el marco espacial, y según el título de la presente investigación, "Criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019", el escenario sería:

Localización: casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito de los años 2018 y 2019, emitidas y publicadas por las salas civiles de la Corte Suprema de la Republica del Perú en el diario oficial El Peruano, entre las fechas 04-12-2018 al 04-03-2020 y, volúmenes 760 al 786.

Tiempo: inicio - junio 2020 / culminación – noviembre 2020.

Población: casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, cuyos procesos judiciales ya culminaron

siendo resueltos por el ad quo y ad quem correspondiente y, por una de las salas civiles de la Corte Suprema respectivamente.

Espacio Doctrinal: es un tema de derecho civil y privado, especialidad de la responsabilidad civil, sub especialidad de la responsabilidad extracontractual y, materia de indemnización de daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito.

2.6. Caracterización de sujetos

Se refiere a las características de las muestras de la población, las cuales se caracterizan por:

- Haber sido emitidos y publicadas por las salas civiles de la Corte Suprema en el diario oficial El Peruano.
- Ser consideradas contenedoras de la jurisprudencia nacional, desde la fecha de su publicación, conforme al art. 384, 400 CPC y Art. 22 LOPJ.
- Su rol de previsibilidad en la resolución judicial y salvaguardar la igualdad y seguridad jurídica consagrados en la constitución. Esto es, ante casos similares la norma jurídica se aplicará o interpretará de manera similar, a tal punto que existirán resultados similares.
- Tener tres partes principales, como toda sentencia judicial, esto son: Los antecedentes mediatos al caso concreto (la sentencia del ad quo y ad quem), Las consideraciones o fundamentos de la sala civil y, la parte resolutive o decisoria (inadmisible, improcedente, fundado, infundado).
- Tratarse exclusivamente sobre la materia de indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito de los años 2018 y 2019.
- Ser resueltos o sentenciados bajo el marco teórico doctrinal y legal de la responsabilidad extracontractual subjetiva u objetiva.

- Haber sido interpuesta por cualquiera de las partes judiciales (demandante o demandados), ante la infracción normativa o apartamiento injustificado del precedente judicial que perjudica sus intereses.

2.7. Plan de análisis o trayectoria metodológica

Esto es propiamente el plan y bosquejo general del trabajo de investigación.

- Recolección y análisis de información y de datos;
- Planteamiento del problema de investigación y sus objetivos;
- Elaboración de matriz de consistencia y, decisión del tipo de estudio a usar;
- Desarrollo del marco teórico;
- Selección de las muestras, exposición y discusión de resultados;
- Conclusiones y recomendaciones.

2.8. Población y muestra

Existen casaciones civiles de diversas materias y, aun dentro de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios, existen una gran diversidad. Así pues, la población de la presente investigación, específicamente, son las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, emitidos por una de las salas civiles de la Corte Suprema. Y, la muestra de la presente investigación es “no probabilística”, toda vez que, el criterio de selección de la muestra no es el azar como en el muestreo probabilístico, sino que, es el conocimiento o comodidad o economía del investigador. Así mismo, en concordancia con Gómez B. Sergio (2012, p. 34), se procura que la muestra sea lo más representativo acerca de la población a investigar. Así pues, la muestra de la población de la presente investigación está conformada por 25 casaciones civiles sobre la Indemnización de daños y perjuicios, que han sido seleccionados específicamente por derivarse de accidentes de tránsito y, de dos años continuos (2018 y 2019).

2.9. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos

2.9.1. Técnicas de recolección de datos

La técnica usada en la presente investigación está relacionada con el tipo de investigación señalado en numerales anteriores. Por lo cual, las técnicas de recolección de datos son: funcional inductiva, cualitativa y básica; por cuanto se hace una recolección de datos de forma sistemática y, estadística no numérica, sino nominal y, consciente y exclusivamente de la ciencia del derecho de responsabilidad civil extracontractual subjetiva y/o objetiva, esto es, sobre las casaciones civiles de Indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, con el propósito de ahondar y ampliar el conocimiento y, no necesariamente para dar una solución al problema. Y para ello se han revisado y recolectado libros, revistas, diccionarios sobre el tema de interés a la presente investigación jurídica y, casaciones sobre indemnización por daños y perjuicios en general y en específico sobre accidentes de tránsito.

2.9.2. Instrumentos de recolección de datos

Se usó la ficha de *registros documentales*, entre ellas las fichas de identificación y las fichas de investigación en hojas de cálculo word y, *la herramienta de búsqueda computarizada*. A través de los cuales se consignó y halló con mayor facilidad los datos de libros y sus autores, los resúmenes, citas textuales importantes, etc.

2.9.3. Técnicas de análisis de datos

Se refiere a los métodos o procedimiento de análisis, examinación o interpretación sistemática de los datos recolectados con el propósito de resaltar la información útil a la investigación. Estas técnicas o métodos pueden ser de tipo cuantitativas o cualitativas. Dentro de la investigación de naturaleza jurídica o propio de la ciencia del derecho, como la presente, en el análisis de datos son comunes el uso del método exegético, dogmático, funcional, sociológico o histórico con enfoque cualitativo. Y, en la presente investigación se usa el *método funcional* principalmente y, el método exegético y método dogmático de forma circunstancial, etc.

Histórico, hace referencia al análisis del origen y evolución de la responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tránsito a nivel internacional y nacional; sociológico, busca comprender los efectos, ventajas y desventajas del desarrollo y aplicación de la responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito en la sociedad y política nacional; exegético, hace referencia al análisis y aproximación a la norma u ordenamiento jurídico sobre accidentes de tránsito; dogmático hace referencia al análisis y comprensión doctrinal de la responsabilidad extracontractual objetiva y/o subjetiva; funcional, según Ramos, N. C. (2007), hace referencia al análisis y comprensión de la jurisprudencia nacional del derecho, jurisprudencia como antes se dijo, están contenidas en las casaciones de la Corte Suprema;

Y, “*el enfoque cualitativo*”, hace referencia que la investigación se desarrolla a partir de la recolección, muestreo y análisis de los datos, esto es, las casaciones civiles que contienen la jurisprudencia nacional. Puesto que el enfoque o metodología cualitativa se basa en la observación y recolección de datos no numéricos y, en el estudio teórico de casos. Así mismo, la investigación es Cualitativa, cuando la “estadística de las variables o categorías” son ordinales o nominales, los cuales son existentes desde antes y, proseguirán después de la investigación sin sufrir alteración alguna.

Así pues, en la presente investigación, para el análisis de datos se ha usado la técnica funcional, exegética, dogmática, histórica, sociológica, con enfoque cualitativo o no experimental. Estas fueron usadas para el análisis, no sólo de las casaciones civiles en cuestión, sino también del marco teórico en general, toda vez que se tuvo que analizar de forma circunstancial el Código Civil, Código Procesal Civil, la LOPJ, la LGTTT, entre otras normativas propias del tránsito y transporte terrestre y, libros, diccionarios, revistas sobre el tema propio de la presente investigación. Según la tesista Romero G. Jenny E. (2019), el objetivo de la investigación (observar, identificar y señalar los Criterios que determinan la decisión de una casación civil en cuestión) se logra analizando e investigando la parte considerativa de la sentencia casatoria en cuestión. Entendiéndose que, como se dijo antes, toda casación o resolución judicial consta de tres partes principales.

Específicamente el método funcional fue usado para el análisis de las casaciones civiles materia de la presente investigación y, con el propósito de alcanzar los objetivos de la misma, de la siguiente manera: - Primero, se procuró estructurar las casaciones en tres partes, como lo señalado anteriormente, y para ello fue necesario la lectura repetitiva y, luego se procedió a fijar suma atención en la parte considerativa a fin de identificar y señalar el o los *criterios que determinan la categoría en la decisión del caso en concreto y, las discordancias de criterios que pudieran existir en las casaciones en comparación con otras casaciones*. Una de las categorías que debe existir es:

- La obligación indemnizatoria, o,
- La reducción de la obligación indemnizatoria, o,
- La exoneración de la obligación indemnizatoria.

Y la parte considerativa debe señalar cuál o cuáles son los criterios para la determinación de tal categoría en la decisión de la casación en cuestión. Dichos criterios pueden ser:

- Cuatro (4) requisitos o elementos indispensables para la determinación de la obligatoria indemnizatoria. Estos son la antijuricidad, el daño, la relación de causalidad y, el factor de atribución; o
- Los cuatros (4) requisitos antes señalados, más la concausa o imprudencia concurrente de la víctima que facilitó la ocurrencia del daño; o
- Uno (1) de las tres (3) rupturas causales, estos son: caso fortuito o fuerza mayor, o, hecho determinante de tercero, o, imprudencia determinante de la propia víctima.

Sin embargo, debe notarse, que dichos criterios en las casaciones civiles en cuestión, no son mencionados literalmente como lo acabamos de señalar, sino que, éstas, muchas veces están indicadas por las categorías que señalan el cumplimiento de tal o cual criterio, pudiendo ser:

- La mención de los art. 1969, 1970 CC y/o art. 29 LGTTT. el atestado policial, el examen médico legal, entre otros.
- Los mismos de lo anterior, más la prueba de la imprudencia concurrente de la víctima, tales como un video, un dosaje etílico, etc.

- La evidencia de un suceso sobrenatural o extraordinario, las pruebas de que hubo otro actor determinante, etc.

Del análisis de los datos, esto es, de las casaciones civiles, de forma funcional y, bajo el marco teórico doctrinal de la responsabilidad extracontractual subjetiva u objetiva, se tiene que sólo existen uno de tres posibles resultados o categorías, los cuales a su vez pueden estar en armonía y concordancia o, hasta en discordancia de criterios en comparación con otras casaciones. Así mismo, los resultados son independientes de, sí, la resolución casatorio fue declarado Inadmisible, Improcedente, fundado o infundado. Puesto que, lo último depende de quién interpone dicho recurso de casación. Por ejemplo, en la CA. N° 1714-2018 Lima, interpuesto por las demandadas fue declarado Infundada, pero si hubiera sido interpuesta por la demandante habría sido declarado fundada; y, sin embargo, independientemente de quien lo haya interpuesto y, de ser declarado fundada o infundada, existe la categoría de la “obligación indemnizatoria” en dicha casación.

2.10. Rigor científico

Desde el inicio del presente capítulo, se ha señalado que la presente investigación mantiene métodos de carácter científico, tales como el Funcional, cualitativo, etc. Lo que significa que, según algunos eruditos de la materia, la investigación cualitativa, funcional, básica, aun cuando sea no experimental, debe cumplir con las técnicas o procedimientos de recolección y análisis de datos en forma sistemática, detallada y rigurosa, de tal manera que exista originalidad y coherencia en todo el contenido fruto de la investigación para mantener el rigor científico. Y, precisamente la presente investigación cumple con tales requisitos.

2.11. Aspectos éticos

La investigación de carácter científico, funcional, cualitativo, básico y no experimental no es ajena del aspecto ético. El aspecto ético señala el respeto que se debe guardar con las fuentes de la información o datos obtenidos. Dicho respeto se traduce en no distorsionar el sentido de la información usada, ni transgredir el derecho de la propiedad intelectual, es decir, hacer la citación o parafraseo debida y transparente de las fuentes de la información usada. Así pues, en la presente

investigación si bien es cierto se ha procurado no citar textualmente la cita de los autores para evitar un porcentaje elevado de anti plagio, sin embargo, se ha parafraseado y procurado mantener fielmente el pensamiento del autor que se cita como referencia al pie de página.

III. RESULTADOS

3.1. Lista de 25 casaciones, materia de la presente investigación

# CASACIONES (CA.)	O	R	E	CD	I	IM	F	IN
1 CA. Nº 07-2018 SAN MARTIN	X					X		
2 CA. Nº 1439-2018 LIMA	X					X		
3 CA. Nº 1503-2018 CUSCO	X			X		X		
4 CA. Nº 734-2018 LORETO		X				X		
5 CA. Nº 1299-2018 CAJAMARCA	X			X		X		
6 CA. Nº 1207-2018 CAJAMARCA	X			X		X		
7 CA. Nº 2920-2018 LA LIBERTAD	X					X		
8 CA. Nº 4023-2018 SANTA	X			X		X		
9 CA. Nº 1714-2018 LIMA	X							X
10 CA. Nº 1084-2018 PUNO	X			X		X		
11 CA. Nº 5230-2018 LIMA NORTE		X		X		X		
12 CA. Nº 4492-2018 LIMA SUR		X		X		X		
13 CA. Nº 2701-2018 TACNA	X			X		X		
14 CA. Nº 5393-2018 LA LIBERTAD		X		X		X		
15 CA. Nº 5791-2018 LA LIBERTAD	X					X		
16 CA. Nº 5866-2018 ICA	X			X		X		
17 CA. Nº 6085-2018 CAJAMARCA	X					X		
18 CA. Nº 6183-2018 LA LIBERTAD	X					X		
19 CA. Nº 5877-2018 PIURA	X					X		
20 CA. Nº 4742-2018 PUNO	X					X		
21 CA. Nº 454-2019 JUNIN	X					X		
22 CA. Nº 972-2019 LIMA	X					X		
23 CA. Nº 1141-2019 LIMA	X					X		
24 CA. Nº 1689-2019 PIURA			X	X		X		
25 CA. Nº 2316-2019 JUNIN	X					X		

Tal como se puede apreciar en el cuadro anterior, existen 20 casaciones “O”, esto es con decisión de obligación indemnizatoria y, 4 casaciones con “R”, esto es con decisión de reducción de obligación indemnizatoria y, una casación “E”, esto es con decisión de exoneración de obligación indemnizatoria, y 10 casaciones con “CD”, esto es con criterio discordante, “I” esto es casación declarado inadmisibles, 24 casaciones declarados “IM” improcedente, “F” fundado, y 1 declarado “IN” infundado. Ahora bien, lo señalado en los siguientes numerales del presente título, son un resumen o síntesis de criterios de las diferentes casaciones con decisión final de: -obligación indemnizatoria (3.2), reducción del monto de la obligación indemnizatoria (3.3.) y, exoneración de la obligación indemnizatoria, - materia de la presente investigación.

Las cuales, no solo han sido sintetizados por el investigador, sino también ordenados y resumidos procurando señalar los elementos de la responsabilidad civil. Así mismo, se deja constancia que, en la parte de anexos, están las veinticinco (25) casaciones con sus respectivos criterios y análisis crítico entre otros, según el cuadro de estructuración e identificación de los criterios, aprobados por los especialistas de la Universidad Telesup y el asesor de la presente investigación.

3.2. Criterios que determinan la decisión de la obligación indemnizatoria

1) Sobre los responsables de la obligación indemnizatoria conforme al factor de atribución y antijuricidad.

- Los accidentes de tránsito causado con vehículos automotores o ferrocarriles, según el art. 29 LGTTT en concordancia con el art.1970 C.C, están sujetos al factor de atribución objetiva a causa del riesgo que estas representan y, por lo mismo derivan en responsabilidad extracontractual objetiva, donde la atribución o ausencia de culpa es irrelevante para la solución del caso.
- Ante un accidente de tránsito demostrado, responden solidariamente tanto el chofer como el propietario del vehículo y la empresa o prestador del servicio, por tratarse de una responsabilidad objetiva, en aplicación del art. 1970, 1983, 1981 CC y Art. 29 LGTTT.

- Según el art. 1981 CC, ante un accidente de tránsito, el subordinado (el chofer) y el empleador (propietario del vehículo) son responsables directos e indirectos respectivamente de la obligación indemnizatoria, por tratarse de una responsabilidad extracontractual objetiva.
- Aunque el demandado no sea propietario del vehículo, ni haya un contrato laboral formal de por medio, sin embargo, si las víctimas estuvieron realizando servicios para la empresa demandada, ésta última es considerado responsable de la obligación indemnizatoria en mérito al art.29 LGTTT y Art. 1970 CC.
- Quien ha sido determinado como “tercero civilmente responsable” en la vía penal, es también responsable civil solidario en la vía civil.

2) Sobre la motivación y decisión tomada por el juez para la obligación indemnizatoria

- En un proceso judicial por accidente de tránsito, no importa si se aplica la teoría de la responsabilidad civil extracontractual objetiva (1970 C.C.) o subjetiva (1969 C.C.), si ésta no afecta en la decisión tomada por el juzgador.
- El juez goza de independencia judicial, y es libre de aplicar la postura Objetiva o Subjetiva en casos de accidentes de tránsito, con tal de que su decisión sea coherente con los hechos.
- No hay nulidad o casación por una infracción normativa, si aquella infracción no afecta la decisión hecha en la sentencia.
- Los vicios procesales, tales como la falta de motivación, valoración de pruebas, etc., son irrelevantes sino perjudican el contenido o la decisión de la sentencia.
- Quien no se constituye parte civil en el proceso penal puede interponer demanda de indemnización en la vía civil sin ningún impedimento.

3) Sobre la naturaleza de la demanda de indemnización de daños y perjuicios y, otros

- La indemnización por daños y perjuicios por accidente de tránsito es de naturaleza civil, de modo que no está basado en un proceso penal o en la culpa, antes bien se sobreentiende que está basado en el hecho de no causar daño a otro con un bien riesgoso.
- Los acuerdos plenarios para procesos penales no pueden ser aplicados en la vía civil.
- No es competencia de los jueces penales determinar la responsabilidad civil de tipo extracontractual objetiva, sino de los jueces civiles.
- La disposición fiscal, que excluye de responsabilidad al chofer de un vehículo automotor materia del accidente, es un sustento o base para excluir de responsabilidad civil tanto al conductor como al propietario de dicho vehículo (remolcador).

4) Sobre los medios probatorios para determinar la obligación indemnizatoria

- En sustento de los medios probatorios aportados se determina quienes son los responsables de la obligación indemnizatoria por accidente de tránsito.
- El atestado policial, certificado médico legal, y el informe médico, sirven para dilucidar la ocurrencia de los hechos, la magnitud de los daños y su cuantificación e identificar a los responsables del accidente de tránsito.
- La responsabilidad del causante del accidente de tránsito y el monto de la obligación indemnizatoria se determina por el análisis de los medios probatorios, las circunstancias de los hechos y, el daño sufrido.
- El daño y, al responsable del daño por accidente de tránsito se determina en mérito a los medios probatorios, específicamente el informe policial.
- No basta manifestar – a nivel policial y judicial - que, la víctima ha sido imprudente y ha contribuido de forma directa al daño sufrido, sino que esta afirmación debe ser corroborado con algún medio probatorio.

- Las alegaciones hechas en autos que no han sido desmentidas en su momento son consideradas consentidas y la sala superior en modo alguno puede hacer una interpretación negativa o restringida acerca del mismo.
- 21. El ad quo y el ad quem determinan la responsabilidad civil previa valoración y referencia del atestado policial, el examen médico legal, el Informe Policial, Informe Pericial y/o los testimonios de los testigos en la audiencia, y/o la disposición fiscal, y/o expediente del proceso penal.

5) Sobre la imposibilidad de ruptura causal y exoneración de la obligación indemnizatoria – Causa adecuada

- Los Informes policiales, periciales, etc, incluyendo el archivamiento del proceso penal por inexistencia de falta o delito del conductor en el accidente, no es razón para exonerar de responsabilidad objetiva en la vía civil.
- La responsabilidad o exoneración de responsabilidad de los participantes del accidente de tránsito se determina previo análisis de los hechos y medios probatorios, particularmente el informe policial.
- La existencia de una norma prohibitiva que regula el espacio y las áreas de tránsito y transporte terrestre o ferroviario, no exoneran de responsabilidad a los demandados.
- No existe ruptura causal, aun cuando la víctima contribuyó determinadamente en su daño, si es que es incapaz para valorar sus actos. Así mismo, a un niño no se le puede atribuir imprudencia por tener la condición de inimputables. Tampoco se le puede atribuir negligencia a los padres del niño, porque no es posible, ni tanto jurídica ni físicamente, que un menor pueda estar todo el tiempo bajo la atenta mirada de sus padres. Y, quien contesta una demanda afirmando o atribuyendo a la víctima incapacidad de valorar sus actos, confirma que la víctima no tiene ninguna responsabilidad civil. Por lo mismo no existe concausa en el presente caso ni la reducción del monto de la obligación indemnizatoria, sino una obligación indemnizatoria.
- Si existe causa adecuada según el art. 1985 CC, entonces no existe ruptura causal. la causa adecuada señala que: es posible que cualquier niño podría ingresar a los rieles del ferrocarril y sufrir las mismas consecuencias (factor

in abstracto) y, que el niño en cuestión murió a causa del impacto del ferrocarril en cuestión (factor in concreto). Por lo cual no existe exoneración de la obligación indemnizatoria.

- La demostración de la seguridad y prevención de accidentes, por parte del demandado, no lo exime de responsabilidad cuando se trata de responsabilidad objetiva y, exista la causalidad adecuada.
- No existe ruptura causal ni exoneración de la obligación Indemnizatoria, si el análisis y la calificación de los medios probatorios (informe técnico policial, atestado policial) realizados en el proceso penal, determinaron una conducta antijurídica del chofer y la responsabilidad como “tercero civilmente responsable” del recurrente. Por lo mismo la recurrente tiene la responsabilidad de pagar la obligación indemnizatoria en la vía civil.
- No existe ruptura causal, ni concurrencia de otros responsables, si uno de los vehículos esta averiado, detenido y señalizado conforme a los reglamentos pertinentes.

6) Sobre la imposibilidad de reducción del monto de la obligación indemnizatoria – Causa adecuada

- No se puede reducir el monto indemnizatorio, si no hay argumentos suficientes para desvirtuar lo otorgado por las instancias de mérito.
- Para reducir el monto indemnizatorio de acuerdo al art.1973 CC debe existir concausa, un hecho contributivo exclusivamente de la víctima en el suceso del accidente de tránsito.

7) Sobre los legitimados para solicitar el pago de la obligación indemnizatoria

- La representación de los padres, ante un proceso judicial de indemnización por accidente de tránsito, en favor de sus hijos menores es correcto aun cuando ellos ya hayan alcanzado la mayoría de edad, toda vez que la materia de litigio sea sobre indemnización y no la de representación.
- Si la víctima del accidente de tránsito fallece, los herederos acreditados tienen legitimidad y pueden reclamar la indemnización de daños y perjuicios al conductor y al propietario del vehículo en cuestión, sin la necesidad de

presentar como requisito la declaración de sucesión intestada, con el sólo mérito del acta de nacimiento, acta de matrimonio.

- El heredero menor de edad, o dependiente de la víctima fallecida, puede reclamar el lucro cesante correspondiente a la víctima como derecho alimentario.
- El 60% del lucro cesante de una víctima fallecida corresponde como derecho alimentario a la esposa y a los hijos(as) menores de edad y dependientes económicamente, bajo la interpretación del inc. 6 del art. 648 del CPC.
- Los herederos mayores de edad pueden solicitar la indemnización del lucro cesante, correspondiente a sus padres y derivado de accidente de tránsito, siempre en cuando prueben que eran dependientes de ellos económicamente.

8) Sobre la cuantificación de los daños en la obligación indemnizatoria – El daño

- Cuando el daño moral no pueda ser probado, ésta debe ser establecido por el criterio del juez de forma justa, razonada e independiente.
- La cuantificación indemnizatoria del daño moral, fue hecho propiamente en la valoración y motivación del juez sobre la frustración y angustia de no terminar su carrera como lo tenía previsto, entre otros sufrimientos comunes por causa de las lesiones sufridas producto del accidente de tránsito.
- El monto indemnizatorio del daño moral se cuantifica en base a la acreditación de la lesión psicológica.
- Al momento de cuantificar el daño a la persona (pérdida de un miembro físico) se puede usar como parámetro el cuadro del porcentaje indemnizatorio que usan los SOAT. Y, la cuantificación del monto indemnizatorio por daño moral no debe superar al monto por daño a la persona.
- El monto indemnizatorio por daño a la persona y daño moral se cuantifica teniendo como referentes el certificados médicos o psicológicos fedateados, que prueben el nivel de gravedad del daño que repercute en el presente y repercutirá en el futuro de la víctima.

- El monto indemnizatorio del daño emergente y pérdida de chance, fue cuantificado en base a lo que la demandante podría lograr y ganar en cuanto terminaba su carrera, teniendo como referente los instrumentales que demostraron la forma exitosa en que cursaba su carrera.
- El monto indemnizatorio se cuantifica teniendo en cuenta la capacidad económica del victimario.
- El monto del lucro cesante, de una víctima fallecida, se calcula sumando sus boletas de pago de los últimos doce (12) meses.
- Para cuantificar el lucro cesante de la víctima fallecida se usan sus boletas de los pagos que percibía en vida y ésta se multiplica por los años que faltan para su jubilación.

9) Sobre la posibilidad de transacción en el monto de la obligación indemnizatoria.

- Sobre el monto indemnizatorio a pagar, se puede llegar a una transacción entre el demandante y uno de los demandados, de tal modo que puede ser excluido de pagar el monto indemnizatorio conjuntamente con los demás responsables solidarios fijados en sentencia.

10) Sobre la finalidad de los procesos judiciales por accidentes de tránsito

- La finalidad de los procesos judiciales por accidente de tránsito, es contribuir a que la sociedad toda tome conciencia de la responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso. (se repite en ocho casaciones distintas).

3.3. Criterios que determinan la decisión de la reducción del monto de la obligación indemnizatoria

1) Sobre la determinación de concausa, los responsables y la reducción del monto indemnizatorio

- Pese a que, la víctima es autor de su daño al haber conducido bajo la ingesta de alcohol mientras cumplía su labor y, el recurrente argumente su falta de participación en el deceso de la víctima; sin embargo, la Corte Suprema confirma la concausa señalada por el ad quem y, además señala que el

recurrente debe responder solidariamente en base al art. 1981 CC., por ser empleador de la víctima.

- No existe ruptura causal, según el art. 1972 CC, por imprudencia [negligencia] predominante de la víctima, si el conductor demandado infringió el art. 130 del RNT (D.S. N° 016-2009-MTC). Por ende, lo que existe es concausa, según el art. 1973 CC.
- Si el conductor resulta responsable por concausa, también resultan responsables solidarios el propietario del vehículo y la prestadora de servicio de transporte, según el art. 29 LGTTT, por cuanto la responsabilidad nacida de un accidente de tránsito es objetiva.
- En la existencia de concausa, existe la reducción (atenuación) del monto de la obligación indemnizatoria.

2) Sobre los medios probatorios para determinar la concausa y el monto indemnizatorio “reducido”

- La concausa y la responsabilidad por la muerte de la víctima se determina en base al atestado policial y el informe técnico.
- La cuantificación del monto por daño moral, solicitada por la madre de la víctima menor de edad, se establece teniendo como referentes - el informe psicológico realizado a la madre de la víctima, el actuar de la víctima menor de edad como factor contribuyente al accidente y, la negligencia del conductor como factor determinante del mismo accidente.
- En un accidente de tránsito, la relación de causalidad, o la ruptura causal o, la concausa se determina en base al atestado policial y el informe de la unidad de investigación accidentes de tránsito – UIAT.
- Se determinó que no existe ruptura causal, sino concausa, previo análisis de los hechos y de los medios probatorios. Y, si no existe ruptura causal entonces existe la responsabilidad u obligación indemnizatoria del causante o los demandados.

3) Sobre la Indemnización de daño moral al familiar de la víctima fallecida por concausa

- Sí en la demanda, el daño moral del demandante está descrito conjuntamente con el daño moral de la víctima fallecida, es correcto que, el juez otorgue una indemnización específica por daño moral al demandante, lo mismo que a la víctima fallecida, aun cuando esta indemnización por daño moral no haya sido solicitada de manera específica y directa. Cuya base sería el art. VII, del título preliminar del C.C; y no incurre en incongruencia de extra-petita.

3.4. Criterios que determinan la decisión de la exoneración de la obligación indemnizatoria

- El chofer demandado no es responsable del daño causado, aunque éste hubiere cometido infracción normativa del RNT, si aquella infracción no fue la causa determinante de la ocurrencia del accidente de tránsito.
- Cuando existe ruptura causal por hecho determinante de tercero, el causante esta exonerado de la obligación indemnizatoria o libre de responsabilidad civil.
- La existencia de “hecho determinante de tercero”, en el accidente de tránsito, se determina en base al informe técnico de la PNP.
- La atribución de una falta (no tenía espejo retrovisor) debe ser corroborado con un medio probatorio.

3.5. Los criterios discordantes en las decisiones de las casaciones civiles, materia de la presente investigación.

En su gran mayoría, los criterios que determinan las decisiones de las casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018 y 2019, son concordantes. Sin embargo, existen ciertos criterios en las casaciones de casos similares que son discordantes, las cuales son ampliamente expuestos en el cuadro de análisis de cada una de las casaciones adjuntas en los anexos, específicamente en aquellas que contienen “**análisis crítico**”. Y, tal como se puede apreciar en la tabla o lista de las veinticinco (25) casaciones, del numeral “3.1.” de la presente investigación, en la quinta columna

(CD), de las veinticinco (25) casaciones, once (11) de ellas contienen criterios discordantes (CD). Lo que equivale decir que el 44% de las casaciones, materia de la presente investigación contienen uno o más criterios discordantes. Así mismo, cabe señalar que existen un total de sesenta (60) criterios distintos dentro de las veinticinco (25) casaciones, y de los sesenta (60) criterios, diez (10) resultan ser discordantes, lo que equivale decir que un 16.66% del total de los criterios son discordantes. A continuación, en el presente cuadro comparativo, y luego de forma sintetizada, se señalan dichos diez (10) criterios discordantes.

	# CASACIONES (CA.) CON CRITERIOS DISCORDANTES	CASACIÓN (CA.) DISCORDANTE
3	CA. Nº 1503-2018 CUSCO La indemnización es de naturaleza civil y, que no depende de lo penal...	CA. Nº 4023-2018 SANTA Se exonera de responsabilidad objetiva usando como referente la disposición fiscal...
5	CA. Nº 1299-2018 CAJAMARCA “no importa la aplicación de la teoría subjetiva u objetiva, sí esta no afecta la decisión del juez...	CA. Nº 5877-2018 PIURA; CA. Nº 1714-2018 LIMA Un accidente de tránsito deriva en responsabilidad objetiva, conforme al art.29 LGTTT y art. 1970 CC.
6	CA. Nº 1207-2018 CAJAMARCA Se aplica, de forma tácita, la teoría de responsabilidad subjetiva por tratarse de la colisión de dos vehículos.	CA. Nº 5877-2018 PIURA; CA. Nº 1714-2018 LIMA Un accidente de tránsito deriva en responsabilidad objetiva, conforme al art.29 LGTTT y art. 1970 CC.
8	CA. Nº 4023-2018 SANTA	CA. Nº 1503-2018 CUSCO; CA. Nº 1714-2018 LIMA

	Se exonera de responsabilidad objetiva usando como referente la disposición fiscal...	El proceso civil, no depende de lo actuado en el proceso penal, para determinar la responsabilidad del demandado...
10	<p>CA. Nº 1084-2018 PUNO</p> <p>Se aplica, de forma tácita, el factor de atribución Subjetiva, por tratarse de la colisión de dos vehículos...</p>	<p>CA. Nº 5877-2018 PIURA; CA. Nº 1714-2018 LIMA</p> <p>Un accidente de tránsito deriva en responsabilidad objetiva, conforme al art.29 LGTTT y art. 1970 CC.</p>
11	<p>CA. Nº 5230-2018 LIMA NORTE</p> <p>Se concede una indemnización de S/70,000.00 por daño moral a la madre del niño fallecido, siendo que dicho daño ha sido probado con informe psicológico.</p> <p>El menor de edad no pudo prever ni distinguir el peligro debido a su corta edad y, sin embargo, se le atribuye responsabilidad de haber contribuido en daño propio.</p>	<p>CA. Nº 1714-2018 LIMA</p> <p>Se concede una indemnización cuantiosa de S/800,000.00 por daño moral a la madre del fallecido menor de edad y, no se menciona la existencia de informe psicológico.</p> <p>El menor de edad no pudo prever ni distinguir el peligro debido a su corta edad, por lo cual no se le puede atribuir responsabilidad de haber contribuido en daño propio.</p>
12	<p>CA. Nº 4492-2018 LIMA SUR</p> <p>No se puede exonerar de responsabilidad a la empresa prestadora del servicio de transporte, pues ello significaría exonerar también al conductor que infringió el Art.130</p>	<p>CA. Nº 1689-2019 PIURA</p> <p>La infracción normativa del art. 145 RNT, no determina la responsabilidad civil del causante, sino el informe técnico policial.</p>

	RNT, lo cual determinó responsabilidad.	
13	<p>CA. Nº 2701-2018 TACNA</p> <p>Existe confusión en, si la demandada es o no propietaria del vehículo, materia del accidente de tránsito. Aquello se debe a que dicho considerando noveno es copia fiel del considerando sexto de la CA. Nº 6183-2018 LA LIBERTAD.</p>	
14	<p>CA. Nº 5393-2018 LA LIBERTAD</p> <p>Se señala que existe concausa (art.1973 CC), cuando en realidad existe aumento de concurrencia de participantes del accidente de tránsito según el Art. 1983.</p>	<p>CA. Nº6085-2018 CAJAMARCA</p> <p>Existe concausa, según el art. 1973 CC, solo si la victima facilitó y contribuyó en daño propio.</p>
16	<p>CA. Nº 5866-2018 ICA</p> <p>Aplicar un factor de atribución objetiva o Subjetiva, ante un accidente de tránsito, depende del criterio de cada juez quien goza de independencia judicial. Sin embargo, se hace un factor de atribución objetiva en base al Art. 1970 CC y Art. 29 LGTTT, pero se determina la responsabilidad en base a la culpa, esto es factor de atribución subjetiva.</p>	<p>CA. Nº 1714-2018 LIMA</p> <p>Ante un factor de atribución objetiva, la alegación de ausencia de culpa o la necesidad de que exista para la configuración de la responsabilidad o exoneración de la misma es irrelevante.</p> <p>CA. Nº4300-2006 APURIMAC</p> <p>Señala que no se puede hacer una mezcla de factor de atribución objetiva y subjetiva en un mismo caso en concreto. Ello ocasiona la nulidad de la resolución.</p>

24	<p>CA. Nº 1689-2019 PIURA</p> <p>El informe técnico policial determinó que el causante no ha influido en el evento dañoso y que su participación fue circunstancial, pese a que existe infracción normativa del art. 145 RNT, por lo mismo existe exoneración de la responsabilidad civil.</p>	<p>CA. Nº 4492-2018 LIMA SUR</p> <p>La infracción del art.130 RNT, por parte del conductor, determinó la responsabilidad de los responsables solidarios.</p>
----	---	---

Así mismo, debe considerarse que, de dichas once (11) casaciones, cada casación solo contienen un criterio discordante, con excepción de la CA. Nº 5230-2018 Lima Norte, y que, los demás criterios resultan ser concordantes con las de las demás casaciones. Así mismo debe señalarse que aquello no significa que señalaremos doce (12) criterios discordantes distintos, puesto que al menos cuatro casaciones mantienen la misma discordancia con las demás casaciones, lo que a su vez significa que existe dicha concordancia de tal criterio entre las cuatro casaciones, estos son: CA. Nº 1299-2018 Cajamarca, CA. Nº 1207-2018 Cajamarca, CA. Nº 1084-2018 Puno, CA. Nº 5866-2018 Ica, donde se aplican el factor de atribución subjetiva por tratarse el litigio entre las partes que colisionaron sus vehículos automotores, y donde hasta se señala que no importa que teoría se use (subjetiva u objetiva) con tal de que ésta no afecte la decisión del a sentencia de las instancias de mérito. Pero a su vez el criterio discordante de la CA. Nº 5866-2018 Ica tiene una variante y por lo mismo será considerado como un criterio discordante distinto.

Entonces, se puede decir que existen al menos diez (10) criterios discordantes que sintetizaremos a continuación.

- La indemnización es de naturaleza civil y, que no depende de lo penal. (CA. Nº 1503-2018 CUSCO).
- No importa la aplicación de la teoría subjetiva u objetiva, sí esta no afecta la decisión del Juez... de modo que se aplica, de forma tácita o pronunciada, la teoría de responsabilidad Subjetiva por tratarse de la colisión de dos

vehículos. (CA. N° 1299-2018 Cajamarca, CA. N° 1207-2018 Cajamarca, CA. N° 1084-2018 Puno).

- Se exonera de responsabilidad objetiva usando como referente la disposición fiscal... (CA. N° 4023-2018 Santa).
- Se concede una indemnización de S/70,000.00 por daño moral a la madre del niño fallecido, siendo que dicho daño ha sido probado con informe psicológico (CA. N° 5230-2018 Lima Norte).
- El menor de edad no pudo prever ni distinguir el peligro debido a su corta edad y, sin embargo, se le atribuye responsabilidad de haber contribuido en daño propio (CA. N° 5230-2018 Lima Norte).
- No se puede exonerar de responsabilidad a la empresa prestadora del servicio de transporte, pues ello significaría exonerar también al conductor que infringió el art.130 RNT, lo cual determinó responsabilidad (CA. N° 4492-2018 Lima Sur).
- Existe confusión en, si la demandada es o no propietaria del vehículo, materia del accidente de tránsito. Aquello se debe a que dicho considerando noveno es copia fiel del considerando sexto de la CA. N° 6183-2018 La Libertad, ajeno a la casación en cuestión (CA. N° 2701-2018 Tacna).
- Se señala que existe concausa (art.1973 CC), cuando en realidad existe aumento de concurrencia de participantes del accidente de tránsito según el Art. 1983 CC (CA. N° 5393-2018 La Libertad).
- Aplicar un factor de atribución objetiva o subjetiva, ante un accidente de tránsito, depende del criterio de cada juez quien goza de independencia judicial. Sin embargo, se hace un factor de atribución objetiva en base al art. 1970 CC y art. 29 LGTTT, pero se determina la responsabilidad en base a la culpa, esto es factor de atribución Subjetiva (CA. N° 5866-2018 Ica).
- El informe técnico policial determinó que el causante no ha influido en el evento dañoso y que su participación fue circunstancial, pese a que existe infracción normativa del art. 145 RNT, por lo mismo existe exoneración de la responsabilidad civil (CA. N°1689-2019 Piura).

IV. DISCUSIÓN

4.1. Análisis de discusión de resultados sobre los criterios que determinan la decisión de la obligación indemnizatoria

Se debe tener en cuenta, que según los resultados, existen al menos una lista de cuarentaisiete (47) criterios dentro de las veinte (20) casaciones con decisión de obligación indemnizatoria. Se deja constancia que, dichos cuarentaisiete (47) criterios no se encuentran en su totalidad en cada una de dichas casaciones, sino que cada casación contiene de uno (1) hasta siete (7) de dichos criterios como máximo. Así mismo, dichos criterios en la mayoría de casos son repetitivos, por lo que el investigador tuvo la libertad de no repetirlos en la lista de dichos cuarentaisiete (47) criterios. Así mismo, se debe tener en cuenta que, de dichos criterios, algunos resultan ser discordantes, las cuales serán identificados en su oportunidad. Respecto a los criterios para determinar a:

1) Los responsables de la obligación indemnizatoria conforme al factor de atribución y antijuricidad.

Se determina quienes son los responsables solidarios ante accidente de tránsito, y que factor de atribución (objetiva o subjetiva) en base al art. 29 LGTTT, Art. 1969, 1970, 1981, 1983 CC. Así mismo, se debe dejar en claro que, la antijuricidad o conducta antijurídica es el daño causado a otra persona con un vehículo automotor, denominado también “accidente de tránsito”. Los responsables solidarios serían, el conductor, el propietario, y el prestador del servicio o aquel que usaba un vehículo para servirse y sacar provecho de ella. Tal es el caso, según la CA. N° 2701-2018 Tacna, la persona jurídica “Corporación Omega S.R.L.” que usaba el vehículo para movilizar sus mercancías respondió solidariamente sin ser la propietaria. Así mismo, uno de los criterios señala que, quien ha sido determinado como “tercero civil responsable” en la vía penal, también es y debe ser considerado Responsable Solidario en la vía civil, lo cual es coherente, porque en el fondo se refieren a la misma persona responsable, esto es el propietario del vehículo o empleador del conductor, o quien saca provecho económico de su uso.

Respecto al factor de atribución, aunque la ley expresa determina que todo accidente de tránsito deriva en responsabilidad objetiva, esto es, debe ser juzgado bajo el factor de atribución objetiva; sin embargo, la Corte Suprema, – aunque aún no existe pleno casatorio al respecto – repetitivamente y de forma tácita en la mayoría de casos, ha determinado la responsabilidad civil del causante bajo el marco del factor de atribución Subjetiva siempre que se trate de la colisión de dos o más vehículos automotores tal como se puede ver en las CA. N° 1207-2018 Cajamarca, CA. N° 1084-2018 Puno, CA. N° 5866-2018 Ica, y en algunos casos hasta se ha señalado que la aplicación del tipo de factor de atribución no tiene importancia si ésta no afecta a la decisión del juez (CA. N° 1299-2018 Cajamarca). Respecto a lo último, el investigador considera que ésta es una afirmación descuidada de la Corte Suprema, puesto que el marco del factor de atribución es determinante para establecer la responsabilidad civil en aquellos casos donde no exista culpabilidad en el causante, pero si existe una persona que ha sufrido el daño. Así mismo, dicha afirmación entra en contradicción frontal con la función y/o propósito principal de la responsabilidad civil, la cual es la indemnización del que sufrió el daño en vez de la sanción del causante.

2) La motivación y decisión tomada por el juez para la obligación indemnizatoria.

Señala en reiteradas ocasiones, que las faltas de forma o fondo o de motivación o fundamentación, entre otros, es irrelevante si aquellas deficiencias o faltas no afectan la decisión tomada por los jueces de las instancias de mérito y, por ende, no son causales para casar el recurso de casación. Dichos criterios así comprendidos en algunas ocasiones entran en discordancia entre sí y con la doctrina de la responsabilidad civil y más específicamente con la función de la misma, sobre todo cuando afirma que no importa el factor de atribución (Subjetiva / Objetiva) que usó el juez si aquella no incide en su fallo.

3) La naturaleza de la demanda de indemnización de daños y perjuicios y, otros.

Se señala en reiteradas ocasiones que, la indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito es de naturaleza civil y que no está basada en un proceso penal, o en la disposición fiscal; sin embargo, hay casos como los

señalados en la CA. N° 4023-2018 Santa, donde hasta se exonera de responsabilidad civil a uno de los participantes del accidente de tránsito, usando la disposición fiscal o el expediente del proceso penal. aquí claramente se ve la discordancia de criterios que existe dentro de los mismos fallos casatorios de la Corte Suprema, discordancias que son expuestas en los “análisis crítico” en los respectivos cuadros de estructuración adjuntados en los anexos de la presente investigación.

4) Los medios probatorios para determinar la obligación indemnizatoria.

En reiteradas ocasiones, se afirma que los medios probatorios son: el atestado policial, el informe técnico policial, certificado médico legal, y el informe médico, Informe psicológico, entre otros como testimonio de los testigos, disposición fiscal, expediente del proceso penal. Acta de matrimonio, Acta de nacimiento, certificado de estudios, entre otros, estos para probar la relación de parentesco con la víctima o para probar los daños personales o de la chance, etc.

5) La imposibilidad de ruptura causal y exoneración de la obligación indemnizatoria – La causalidad.

En reiteradas ocasiones la Corte Suprema señala que, la causalidad o nexo causal se prueba previo análisis de los hechos a partir del informe técnico policial, el atestado policial, el examen médico legal, la cual prueba la existencia del daño causado por el actor de la conducta antijurídica. No existe ruptura causal si existe causa adecuada conforme al art. 1985 CC, o cuando no existe una de las tres causales contemplados en al art. 1972 CC.

6) La imposibilidad de reducción del monto de la obligación indemnizatoria – Causa adecuada.

Las casaciones afirman en reiteradas ocasiones que, existe reducción del monto de la obligación indemnizatoria sólo si existe concausa de acuerdo al art. 1973 CC.

7) Los legitimados para solicitar el pago de la obligación indemnizatoria.

Según las casaciones los legitimados son principalmente la víctima que sufrió el daño, y en el caso del fallecimiento o por incapacidad de minoría de edad

o por pérdida de la conciencia, los legitimados para solicitar la Indemnización respectiva son los padres, los hijos, etc.

8) La cuantificación de los daños en la obligación indemnizatoria – El daño.

En reiteradas ocasiones se señala que: con respecto al daño moral se prueba con el examen médico psicológico y en caso de que no pudiera probarse ni cuantificarse, está debe ser establecido por el criterio del juez según el caso en cuestión y, quien sea el que sufrió el daño y las consecuencia presentes y a futuro; el daño a la persona o pérdida de un miembro físico del cuerpo se prueba con el informe médico y se cuantifica usando como parámetro el cuadro indemnizatorio que usan los SOAT teniendo en cuenta la repercusión del daño en el futuro; La pérdida de la chance se probó usando los certificados de estudio; el lucro cesante se determina usando los boletos de pago de la víctima que sufrió el daño y, en el caso de su fallecimiento, se cuantifica multiplicando el sueldo equivalente a un mes por doce meses o hasta el día de su posible jubilación y, el monto equivalente al 60% como máximo es entregada a quien fuere dependiente económico de la víctima fallecida.

9) La posibilidad de transacción en el monto de la obligación indemnizatoria.

En una ocasión se señala que, uno de los codemandados de forma independiente a los demás demandados puede llegar a una transacción sobre el monto de la indemnización, en cualquier estado del proceso antes de la sentencia de las instancias de mérito, de modo que sea excluido del monto indemnizatorio señalado en la sentencia judicial.

10) La finalidad de los procesos judiciales por accidentes de tránsito.

En más de ocho casaciones se repite de forma textual que, La finalidad de los procesos judiciales por accidente de tránsito, es contribuir a que la sociedad toda tome conciencia de la responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso. (se repite en ocho casaciones distintas). Lo que da entender que, hay criterios en las casaciones que son una copia pega de una casación anterior.

En todo lo señalado líneas atrás, se pudo constatar que no siempre se encontraran de forma expresa, sino tácita, los cuatros elementos de la responsabilidad civil (antijuricidad, daño, causalidad, factor de atribución). Entendiéndose que la antijuricidad en sí, es el “accidente de tránsito” causado por el actor, el daño sufrido por la víctima es el resultado de dicha antijuricidad, siendo que la causalidad es el nexo causal o la prueba de que entre la antijuricidad y el daño existe una relación adecuada, es decir es necesario probar que el daño es causa directa y/o razonable y real de la conducta antijurídica del actor, en este caso del accidente de tránsito.

Estos se prueban a través del atestado policial, informe técnico policial, examen médico legal, informe médico, psicológico, etc. y, sobre el factor de atribución se supone que todo accidente de tránsito debe derivar en responsabilidad objetiva; sin embargo, en reiteradas ocasiones la corte suprema, de forma tácita o expresa señala que, en casos de accidentes de tránsito causado entre las partes que colisionaron sus vehículos automotores se debe aplicar el Factor de Atribución Subjetiva, por la sencilla razón de que el accidente de tránsito se dio entre iguales y que por ende es necesario determinar la responsabilidad basado en la culpa (negligencia, impericia o imprudencia).

Así mismo debe dejarse en claro que, en dichas casaciones se determinaron y cuantificaron los daños morales, lucro cesante, personal, la pérdida de la chance, el daño emergente. También, volviendo al tema de la causalidad o nexo causal, se señala que de existir causa adecuada no existe ninguna de las causales de ruptura causales contempladas en el art. 1972 CC, y por ende no existe ruptura causal ni exoneración de la obligación indemnizatoria. Así también, si la imprudencia de la víctima no es determinante para la ocurrencia del accidente de tránsito, en cambio solo es concurrente, esto es, solo facilitó la ocurrencia del accidente de tránsito, entonces no existe ruptura causal ni exoneración de la Obligación Indemnizatoria, sino una Reducción del Monto de la Obligación Indemnizatoria. Sobre el particular serán detallados en los siguientes.

4.2. Análisis de discusión de resultados sobre los criterios que determinan la decisión de la reducción del monto de la obligación indemnizatoria

Se debe tener en cuenta que, según los resultados, existen al menos una lista de nueve (9) criterios dentro de las cuatro (4) casaciones con decisión de reducción del monto de la obligación indemnizatoria. Se deja constancia que, dichos nueve (9) criterios no se encuentran en su totalidad en cada una de dichas casaciones, sino que cada casación contiene de uno (1) hasta cuatro (4) de dichos criterios como máximo. Así mismo, dichos criterios en la mayoría de casos son repetitivos, por lo que el investigador tiene la libertad de no repetirlos en la lista de dichos nueve (9) criterios. Así mismo, se debe tener en cuenta que, tres (3) de dichas cuatro (4) casaciones contienen algunos criterios discordantes, las cuales serán identificados en su oportunidad. Respecto a los criterios para determinar:

- 1) La concausa, los responsables y la reducción del monto indemnizatorio.**– En reiteradas ocasiones se señala que, pese a existir imprudencia de la víctima no existe ruptura causal, sino concausa, si dicha imprudencia no ha sido determinante sino concurrente o solo facilitador para la ocurrencia del accidente de tránsito y, por ende, existe una reducción considerable en el monto de la obligación indemnizatoria. Este criterio está en armonía con el art. 1973 CC. Sin embargo, existe un criterio la cual señala que, pese a que el conductor del vehículo condujo con presencia de alcohol en la sangre, se determina que no es imprudencia determinante sino concurrente. Esto último se debe a que la sentencia en ningún momento señala que el conductor haya conducido en estado de ebriedad sino con ingesta de alcohol, lo que se puede intuir que el porcentaje de alcohol no eran tan alto como para catalogarlo imprudencia determinante sino concurrente.
- 2) La concausa y el monto indemnizatorio “reducido”.**- La concausa y el monto indemnizatorio, también se determinan usando como medio probatorio el atestado policial y el informe técnico policial o informe de la unidad de investigación accidentes de tránsito – UIAT, el examen médico legal, el informe psicológico, la condición y edad de la víctima, etc.

3) La indemnización de daño moral al familiar de la víctima fallecida por concausa. Se indemniza el daño moral, no solo de la víctima fallecida, sino también del familiar que sufrió a causa del sufrimiento y/o pérdida del ser querido.

4.3. Análisis de discusión de resultados sobre los criterios que determinan la decisión de la exoneración de la obligación indemnizatoria

Según los resultados, de las veinticinco casaciones, existe solo una casación con decisión de exoneración de la obligación indemnizatoria, esto es la CA. N° 1689-2019 Piura. En dicha casación podemos encontrar cuatro (4) criterios para la determinación de la exoneración. Con respecto al primer criterio “el chofer demandado no es responsable del daño causado, aunque éste hubiere cometido infracción normativa del RNT, si aquella infracción no fue la causa determinante de la ocurrencia del accidente de tránsito.”, es preocupante toda vez que, la infracción normativa al que se refiere en el presente caso es el art. 145 RNT, donde obliga que los camiones circulen al lado derecho, sin embargo dicho camión circulaba hacia el lado izquierdo de la doble vía y que, aquello facilitó que la víctima fuera arrollado junto a su motocicleta lineal por dicho camión. Pues de lo contrario el arrollamiento no hubiese ocurrido y la víctima no hubiese sufrido las consecuencias. Así pues, dicho criterio de la sala civil de la Corte Suprema, es un criterio que se aparta de la razonabilidad y de la normativa, y al mismo tiempo es discordante ante casos similares, la cual será señalado en su debido momento.

Pese a que el criterio anterior sea contra la normatividad del RNT, sin embargo respecto de los tres (3) criterios restantes se puede decir que son criterios que tienen mucha concordancia y razonabilidad con la Ley (art.1972 CC), pues afirma que ante la existencia de ruptura causal el causante esta exonerado de toda obligación indemnizatoria, así mismo señala que el informe técnico policial sirve para probar y determinar la ruptura causal (hecho determinante de tercero), y dicha afirmación está en concordancia con todas las demás casaciones las cuales afirman que dicho informe es un medio probatorio importante para determinar la responsabilidad o exoneración de los causantes, así como para determinar los daños, la gravedad de los mismos y, su respectiva cuantificación indemnizatoria. Y, sobre la atribución de una falta (inexistencia del espejo retrovisor), ésta no solo

debe ser señalada, sino que debe ser corroborado con un medio probatorio, es un criterio coherente.

4.4. Análisis de discusión de resultados sobre los criterios discordantes en las decisiones de las casaciones civiles, materia de la presente investigación.

En los resultados señalamos que, de la totalidad de sesenta (60) criterios, existen diez (10) criterios discordantes y distintos, las cuales están contenidos en once (11) casaciones distintas. Lo que equivale decir, tal como se señaló con anterioridad que, eso representa que el 16.66% del total de los criterios identificados, dentro de las 25 casaciones, son discordantes, mientras que el 83.34% son concordantes. Así mismo, en dichos resultados, se elaboró un cuadro donde se señaló la casación y su respectivo criterio discordante y la Casación contraria con la que entra en discordancia. A continuación, se hará un breve análisis sobre los mismos (criterios discordantes), puesto que los mismos ya han sido señalados en los numerales anteriores por la misma necesidad de la investigación, y que así mismo dichos criterios discordantes se hallan detallados y desarrollados de forma extensa en los cuadros de estructuración, en la sección “análisis crítico”, las cuales se hallan en la sección de anexos.

1. La indemnización es de naturaleza civil y, que no depende de lo penal... (CA. N° 1503-2018 Cusco).- Este criterio, entra en discordancia con el criterio usado en la CA. N° 4023-2018 Santa, donde se usa la disposición del fiscal para exonerar de responsabilidad Objetiva a uno de los participantes del accidente de tránsito.

2. No importa la aplicación de la teoría subjetiva u objetiva, sí esta no afecta la decisión del juez... de modo que se aplica, de forma tácita o pronunciada, la teoría de responsabilidad subjetiva por tratarse de la colisión de dos vehículos. (CA. N° 1299-2018 Cajamarca, CA. N° 1207-2018 Cajamarca, CA. N° 1084-2018 Puno).- Al respecto, pese a que el art. 29 LGTTT señala que todo accidente de tránsito debe derivar en responsabilidad objetiva, es razonable la aplicación del factor de atribución subjetiva cuando el litigio se trate entre las partes cuyos vehículos colisionaron entre sí, pues existe la necesidad de determinar quien tuvo la responsabilidad mediante el análisis de la culpa (imprudencia, impericia o

negligencia) por tratarse de daños ocasionados entre iguales, esto es, entre vehículos automotores.

Sin embargo, la afirmación de que no importa que teoría o factor de atribución se use como marco doctrinario para determinar la responsabilidad del causante con tal de que ésta no afecte al fallo del juez, el investigador considera que aquello, es una afirmación incoherente y descuidada que causa incertidumbre en el derecho, toda vez que, el factor de atribución es determinante para establecer la responsabilidad del causante del daño, sobre todo cuando existan personas que hayan sufrido el daño y que sean ajenas a los que colisionaron sus vehículos. Pues en dicho último caso, es de vital importancia para el derecho la aplicación de un factor de atribución objetiva, sobre todo tratándose de accidentes de tránsito, toda vez que los vehículos automotores y su actividad son considerados riesgosos y peligrosos, no solo en el ordenamiento y jurisprudencia peruana sino a nivel mundial.

Por las razones vertidas, el investigador considera que para evitar dichas afirmaciones incoherentes se requiere con urgencia un pleno casatorio para establecer la importancia del tipo de factor de atribución al momento de decidir un caso de accidente de tránsito, siendo que si se trata del litigio entre las partes que colisionaron sus vehículos, entonces, debe aplicarse el factor de atribución Subjetiva, pero si se trata de accidentes de tránsito donde un tercero y ajeno a los que colisionaron sus vehículos resulta que sufrió el daño entonces debería aplicarse inexcusablemente el factor de atribución Objetiva tal como señala actualmente el Art. 29 LGTTT.

Así mismo, el investigador considera que debe existir una modificación al art. 29 LGTTT en los siguientes términos:

“La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil, **con la salvedad subjetiva si el accidente de tránsito resulta entre los que colisionaron sus vehículos**. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.”

3. *Se exonera de responsabilidad Objetiva usando como referente la disposición fiscal... (CA. N° 4023-2018 Santa).*- Al respecto, en parte ya se señaló en el criterio discordante "1", así mismo cabe señalar que la CA. N° 1714-2018 Lima señala que un proceso civil, como es el de indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, no depende de lo actuado en el proceso penal, toda vez que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito, es objetiva tanto por la ley como por el razonamiento de la jurisprudencia. Y que, en la responsabilidad objetiva la existencia y/o alegación de culpa o ausencia de la misma es irrelevante. Sin embargo, es lamentable que aquí se exonere de responsabilidad objetiva usando una disposición fiscal, que por cierto se basa en un factor de atribución subjetiva (responsabilidad basado en la culpa) como toda disposición fiscal y/o proceso penal.

4. *Se concede una indemnización de S/ 70,000.00 por daño moral a la madre del niño fallecido, siendo que dicho daño ha sido probado con informe psicológico (CA. N° 5230-2018 Lima Norte).*- Al respecto cabe señalar que, el caso resuelto en la CA. N° 1714-2018 Lima, es similar en todos los sentidos: los demandantes en ambos casos son madre del menor y víctima fallecida, y sin embargo el monto indemnizatorio por daño moral en la CA. N° 1714-2018 Lima es de S/800,000.00, lo que significa que existe una diferencia de criterios en cuanto a la cuantificación del daño moral, la cual se ve reflejado en la diferencia abismal en los montos indemnizatorios. El investigador de ninguna manera, sugiere que se estandarice el monto indemnizatorio del daño moral, pero al tratarse de casos similares en todos los sentidos al menos espera que los montos indemnizatorios no difieran tanto, o que al menos se motive la resolución en el sentido que el factor económico del causante es determinante en cierta manera para cuantificar el monto indemnizatorio.

5. *El menor de edad no pudo prever ni distinguir el peligro debido a su corta edad y, sin embargo, se le atribuye responsabilidad de haber contribuido en daño propio (CA. N° 5230-2018 Lima Norte).*- Al respecto, también existe tal discordancia, toda vez que el caso resuelto en la CA. N° 1714-2018 Lima, la cual es un caso muy similar al presente caso, donde las víctimas atropellados por un vehículo automotor o ferrocarril son menores de edad, y sin embargo, en un caso,

al menor se le atribuye responsabilidad de haber contribuido en daño propio, mientras que en el otro caso se señala que los menores de edad son inimputables de responsabilidad en daño propio.

Sobre aquello, vale decir que el criterio de la CA. N° 1714-2018 Lima, emitida por el poder judicial el 21 de enero del 2019, es mucho más apropiado con el derecho; sin embargo, se advierte que las propias salas civiles de la Corte Suprema no verifican ni actualizan sus criterios al momento de sus sentencias casatorias, pues cronológicamente la CA. N° 5230-2018 Lima Norte, de fecha de emisión por el poder judicial de 08 de mayo del 2019, es más última que la otra, tal como se puede apreciar en la columna amarilla del cuadro de identificación de las veinticinco casaciones del numeral “3.1.”

6. No se puede exonerar de responsabilidad a la empresa prestadora del servicio de transporte, pues ello significaría exonerar también al conductor que infringió el art. 130 RNT, lo cual determinó responsabilidad (CA. N° 4492-2018 Lima Sur).- Al respecto vale decir que se hizo una interpretación adecuada de la norma, sin embargo la forma como razona para atribuirle responsabilidad a los codemandados (responsables solidarios) es inadecuado, toda vez que en la sentencia no se desmerece la pretensión de un factor de atribución subjetiva, cuando a todas luces es un factor de atribución objetiva. Pues pese a determinar la responsabilidad basado en la culpa solamente; sin embargo, se hace una atribución objetiva de la responsabilidad. Aquello es una contradicción en si misma, y crea incertidumbre para casos similares.

7. Existe confusión en, si la demandada es o no propietaria del vehículo, materia del accidente de tránsito. Aquello se debe a que dicho considerando noveno es copia fiel del considerando sexto de la CA. N° 6183-2018 La Libertad (CA. N° 2701-2018 TACNA).- Aquí se puede ver la gran comodidad y falta de diligencia del órgano supremo, especialmente de los profesionales que lo representan. Se puede decir que la gran cantidad de discordancia de criterios ocurre por falta de celo y diligencia en el que hacer en cuestión. Y dicha discordancia de criterios crea anarquía jurídica, injusticia y desigualdad de las personas ante el derecho o la ley, violándose así el principio de igualdad constitucional ante la ley.

8. *Se señala que existe concausa (art. 1973 CC), cuando en realidad existe aumento de concurrencia de participantes del accidente de tránsito según el art. 1983 CC (CA. N° 5393-2018 La Libertad).*- Se puede apreciar una vez más la falta de diligencia de los operadores de la justicia de la Corte Suprema, pues hasta un novato que lee el artículo 1983 y 1973 CC, se daría cuenta que una cosa es la concausa y otra muy distinta la concurrencia y/o aumento de participantes o causantes en el accidente de tránsito. Así mismo, la CA. N°6085-2018 Cajamarca señala que se puede hablar de concausa solo si existe facilitación y contribución de la víctima en daño propio. Lo que conlleva a convencerse al investigador que dicha discordancia no se debe a una comprensión distinta del fondo del asunto, sino a una confusión de términos propios de falta de diligencia y análisis docta de la doctrina de la responsabilidad civil por parte de los jueces supremos.

9. *Aplicar un factor de atribución objetiva o subjetiva, ante un accidente de tránsito, depende del criterio de cada juez quien goza de independencia judicial. Sin embargo, se hace un factor de atribución objetiva en base al art. 1970 CC y art. 29 LGTTT, pero se determina la responsabilidad en base a la culpa, esto es factor de atribución subjetiva (CA. N° 5866-2018 ICA).*- En la presente discordancia al menos hay dos problemas latentes:

La primera, la errada concepción de que establecer un marco doctrinal para cada caso en concreto, por parte de la corte suprema, es un atentado contra el principio de la independencia judicial. Al respecto cabe señalar, que los plenos casatorios o el precedente judicial en ninguna manera atenta dicho principio, antes bien sienta las bases para un gobierno justo y sin tantos procesos judiciales interminables que colapsan el sistema judicial, tal como señala el jurista Anibal, Torres Vásquez, puesto que los jueces en pleno ejercicio de su derecho de independencia judicial puede apartarse incluso de los criterios del precedente judicial, siempre que motive debidamente las razones de su discrepancia y apartamiento de tal criterio jurisprudencial.

La segunda, se hace una mezcla del factor de atribución objetiva y Subjetiva respectivamente, y aquello según la CA. N°4300-2006 Apurímac, que no es material de la presente investigación, causaría nulidad de la sentencia de los jueces de mérito, toda vez que según lo afirmado en la CA. N° 1714-2018 Lima, se dice

que la alegación de culpa o la ausencia de la misma dentro de un caso con factor de atribución objetiva es irrelevante.

10. El informe técnico policial determinó que el causante no ha influido en el evento dañoso y que su participación fue circunstancial, pese a que existe infracción normativa del Art. 145 RNT, por lo mismo existe exoneración de la responsabilidad civil (CA. N° 1689-2019 Piura).- Aquí la infracción normativa de un artículo del RNT es irrelevante, pues no crea responsabilidad en el causante, pese a que se haya probado que si dicho camión cisterna no hubiese circulado por lado del carril izquierdo no hubiese logrado arrollar y pasar por encima a la víctima y a su moto lineal que había perdido el control por causa de un vehículo "Tico".

Se ve claramente que aquí existe una falta o infracción normativa por el causante, lo que conlleva a la existencia de imprudencia (uno de los elementos de la culpa) en el causante, y lo que es peor existe una infracción con conocimiento y de forma voluntaria y prolongada, toda vez que dicho conductor era un chofer profesional y por ende conocedor de las normas básicas de tránsito. Pese a todo lo señalado, la corte suprema prefirió concordar con las instancias de mérito, quienes a su vez basaron toda su determinación de exoneración de la responsabilidad, no en la ley o las normas, sino en un informe técnico policial, la cual "determinó", según los jueces de mérito, que el hecho se produjo por hecho determinante de tercero. Cuando en realidad, según una interpretación de la ley, existe una concurrencia o aumento de participantes o causantes del accidente de tránsito según el Artículo 1983 CC, y no una ruptura causal según el art.1972.

Lo que cabe por reflexionar es ¿cuánto de valor tiene un informe técnico policial?, lo que se sabe por las mismas casaciones materia de la presente investigación es que, sirve como un medio probatorio efectivo para que los jueces determinen la responsabilidad o exoneración de responsabilidad del causante, pero el informe técnico en sí mismo no puede determinar quién es el responsable como se ve en el presente caso. Pues, si así fuera, entonces no habría necesidad de un juzgador, puesto que el informe técnico policial en sí mismo determinaría tal responsabilidad o exoneración. Antes bien, el investigador cree firmemente que, tal atribución de determinar corresponde a los jueces y no a los medios probatorios en sí.

Por todo lo señalado se puede afirmar que, urge la existencia de un pleno casatorio sobre la materia, a fin de establecer en qué casos se debe usar un factor de atribución objetiva o subjetiva, en qué casos y en qué medida deben ser tomados en cuenta las disposiciones fiscales y los expedientes del proceso penal, sobre la elaboración y valoración de los medios probatorios, tales como el atestado policial y el informe técnico policial, encargándose que dichos atestados deben ser hechos bajo la estricta observancia de un profesional en el derecho y especializado en la materia y no solamente policías que en muchos de los casos desconocen el tema y el fondo en cuestión, etc.

V. CONCLUSIONES

Se identificó y estableció, que, dentro de las 25 casaciones sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, existen sesenta (60) criterios distintos. Y de esos sesenta (60) criterios, solamente de uno a siete criterios distintos se hallan contenidos en cada una de las veinticinco (25) casaciones. Y dichos criterios son los que determinaron la decisión del fallo casatorio, con un resultado ya sea de obligación indemnizatoria (47) o reducción del monto de la obligación indemnizatoria (9) o exoneración de la obligación indemnizatoria (4). Así mismo se identificó que, ciertas casaciones contienen de uno hasta dos criterios que resultan ser discordantes al compararlos con los criterios de las demás casaciones, materia de la presente investigación y/o casaciones anteriores al año 2018, sumando un total de 10 criterios discordantes distintos. Lo que equivale a decir que, de los sesenta (60) criterios solo diez (10) de ellas son discordantes, esto significa que el 83.34% de los criterios son concordantes y se hallan en armonía, y que, solo el 16.66% de los criterios identificados resultaron ser discordantes. Así mismo, se pudo constatar que dichos criterios se sustentan en los siguientes art. 29 LGTTT, art. 1969, 1970, 1972, 1973, 1981, 1983, 1984, 1985 CC, etc.

- 1) Según los criterios identificados, se sustenta y determina la obligación indemnizatoria de los responsables siempre en cuando se demuestre la existencia de los elementos esenciales e indispensables de la responsabilidad civil, tales como la antijuricidad, el daño, la relación de causalidad y el factor de atribución (subjetiva u objetiva) dependiendo del caso en concreto. La antijuricidad es el accidente de tránsito causado por el causante, el daño es la lesión o pérdidas que sufre la víctima de dicho accidente de tránsito, y la relación de causalidad es la relación de causa efecto que existe entre el hecho dañoso y la víctima que sufre el daño, y el factor de atribución, pese a que el art.29 LGTTT señala que todo accidente de tránsito deriva en objetiva, se decide de acuerdo a quienes son los litigantes. Y los responsables de la obligación son o pueden ser: el conductor, el propietario del vehículo, el prestador del servicio de transporte o aquel que

saca provecho de su uso. Y, se determina quienes son los responsables de la obligación indemnizatoria, lo mismo que la existencia de los cuatro elementos mediante el atestado policial, el informe técnico policial, el examen médico legal, el informe médico, psicológico, entre otros que son tenidos como medios probatorios eficaces. Todo lo señalado significa que responde al primer problema, objetivo y supuesto específico planteado.

- 2) Según los criterios identificados y señalados, se sustenta y determina la reducción del monto de la obligación indemnizatoria, siempre en cuando la propia víctima o su imprudencia haya facilitado la ocurrencia del accidente de tránsito según lo descrito en el atestado policial u otro medio probatorio eficaz, conocido como concausa según el art. 1973 CC; lo que significa que responde al segundo problema, objetivo y supuesto específico planteado.
- 3) Según los criterios identificados y señalados, se determina la exoneración de la obligación indemnizatoria, siempre que existe una de las tres rupturas causales debidamente probados con los medios probatorios como el atestado policial, la disposición fiscal, el informe técnico policial. Una de las rupturas causales señalados en una de las casaciones materia de la presente investigación es el hecho determinante de tercero tal como señala el art.1972 CC; lo que significa que responde al tercer problema, objetivo y supuesto específico planteado.
- 4) Se pudo verificar que efectivamente existen criterios discordantes en las casaciones de casos similares, materia de la presente investigación. Dicha discordancia se debe a la gran negligencia y descuido con que actúan y afirman los operadores de dicho órgano judicial, tal como se puede observar en la CA. N° 2701-2018 Tacna, donde se hace una cita textual de otra casación (considerando sexto de la CA. N° 6183-2018 La Libertad) la cual causa una confusión evidente; quienes a su vez no son capaces de hacer memoria ni de sus propios criterios pronunciados o asumidos en casaciones anteriores, como se puede apreciar en la CA. N° 1714-2018 Lima con fecha de emisión por la Corte Suprema el 21/01/2019, donde se afirma que los menores de edad son inimputables y como tal no se le puede atribuir haber contribuido en daño propio, y sin embargo en la CA. N° 5230-2018 Lima

Norte, emitido el 08/05/2019, se imputa responsabilidad de haber contribuido en daño propio a un menor de edad. Entre otras discordancias por razones similares, tal como se ha señalado en los resultados y discusión de resultados referente a los criterios discordantes. Razones por las cuales, es de suma importancia el establecimiento de plenos casatorios, según lo estipulado en el art. 400 CPC y art. 22, 80 LOPJ, que den origen a precedentes judiciales en cuanto a: determinar cuándo aplicar un factor de atribución subjetiva y/u objetiva, la elaboración de los atestados e informes técnicos policiales deben ser realizados bajo la supervisión estricta de un profesional en el derecho y especializado en la materia de accidentes de tránsito, toda vez que estos son usados como medios probatorios determinantes de la responsabilidad de la obligación y/o reducción indemnizatoria o la exoneración de la misma, etc. lo que significa que responde al cuarto problema, objetivo y supuesto específico planteado.

VI. RECOMENDACIONES

Se hacen las siguientes recomendaciones, a fin de evitar incertidumbres y arbitrariedades causados por los jueces quienes, en muchas de las veces no tienen en claro cuándo y por qué aplicar un factor de atribución subjetiva u objetiva:

- 1) Un pleno casatorio urgente a fin de dilucidar cuando aplicar el factor de atribución subjetiva, pese a que la Ley (art.29 LGTTT) señala que los accidentes de tránsito derivan en responsabilidad objetiva.
- 2) El legislador debería modificar el artículo antes mencionado, a fin de permitir una derivación subjetiva lo mismo que objetiva en casos de accidentes de tránsito, en los siguientes términos:

“La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil, **con la salvedad subjetiva si el accidente de tránsito resulta entre los que colisionaron sus vehículos**. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.”

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alpa, Guido (2006). *Nuevo Tratado de Responsabilidad Civil*. 1ª. Edición en castellano, traducción y nota de Leysser L. León. Jurista Editores. Lima.
- Anibal Torres Vasquez (2009). *La Jurisprudencia como fuente del Derecho*. Recuperado de <http://www.ettorresvasquez.com.pe/La-Jurisprudencia.html>
- Antinori, E. (2006). *Conceptos Básicos del Derecho*. Editorial de la Universidad del Aconcagua, Argentina -1a ed. – Mendoza.
- Basozabal A. (2015), *Responsabilidad extracontractual objetiva: parte general*. AGENCIA ESTATAL BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO, MADRID. P.
- Beltrán, J. (2016). Material Auto Instructivo. *Curso “Responsabilidad Civil Contractual Y Extracontractual”*. Recuperado De <Http://Repositorio.Amag.Edu.Pe/Handle/123456789/460>
- Busto, J. (1998). *La antijuridicidad del daño resarcible en la responsabilidad civil extracontractual*. Editorial Tecnos, Madrid España.
- Carreón, J. (2016). Los Elementos De La Responsabilidad Civil Por Daños. Anexo De Lectura - Curso *Responsabilidad Civil Contractual Y Extracontractual*. Recuperado De <Http://Repositorio.Amag.Edu.Pe/Handle/123456789/460>
- Constanza B., Aguirre B. (2019). *Procedimiento y análisis práctico de juicios de tránsito ante juzgados de policía local*. Memoria de prueba para optar al grado de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales por la Universidad Finis Terrae, Chile.
- Corte Suprema (06/06/2013). CA. N° 4771 - 2011 Santa. Lima.
- Corte Suprema (08/06/2012). CA. N° 2632 - 2011 Lima. Lima.
- Corte Suprema (09/09/2016). CA. N° 3470 - 2015 Lima Norte. Lima.
- Corte Suprema (21/07/2017). CA. N° 10192 - 2016 Lima. Lima.
- Corte Suprema (22/11/2016). CA. N° 928 - 2016 Lambayeque. Lima.
- De Trazegnies, F. (2005). *La Responsabilidad Extracontractual (Sétima ed.)*. Lima: Fondo Editorial de La Pontificia Universidad Católica del Perú.
- El Peruano (03/12/2008). CA. N° 4300 - 2006 Apurímac. Lima.
- El Peruano (01/07/2019). CA. N° 1439 - 2018 Lima. Lima

El Peruano (02/05/2016). CA. N° 2159 - 2013 Lima. Lima.

El Peruano (02/05/2016). CA. N° 3990 - 2013 Lima. Lima.

El Peruano (02/12/2008). CA. N° 2435 - 2008 Ica. Lima.

El Peruano (03/01/2019). CA. N° 1503 - 2018 Cusco. Lima.

El Peruano (03/01/2019). CA. N° 07 - 2018 San Martín. Lima.

El Peruano (04/02/2020). CA. N° 1689 - 2019 Piura. Lima.

El Peruano (04/02/2020). CA. N° 2316 - 2019 Junín. Lima.

El Peruano (04/03/2020). CA. N° 1084 - 2018 Puno. Lima.

El Peruano (04/03/2020). CA. N° 1714 - 2018 Lima. Lima.

El Peruano (04/03/2020). CA. N° 4492 - 2018 Lima Sur. Lima.

El Peruano (04/06/2019). CA. N° 1207 - 2018 Cajamarca. Lima.

El Peruano (04/06/2019). CA. N° 2920 - 2018 La Libertad. Lima.

El Peruano (04/06/2019). CA. N° 4023 - 2018 Santa. Lima.

El Peruano (04/09/2019). CA. N° 2701 - 2018 Tacna Lima.

El Peruano (04/09/2019). CA. N° 5393 - 2018 La Libertad. Lima.

El Peruano (04/09/2019). CA. N° 5791 - 2018 La Libertad. Lima.

El Peruano (04/09/2019). CA. N° 5866 - 2018 Ica. Lima.

El Peruano (04/09/2019). CA. N° 6085 - 2018 Cajamarca. Lima.

El Peruano (04/10/2019). CA. N° 4742 - 2018 Puno. Lima.

El Peruano (04/10/2019). CA. N° 6183 - 2018 La Libertad. Lima.

El Peruano (04/10/2019). CA. N° 5877 - 2018 Piura. Lima.

El Peruano (04/11/2019). CA. N° 972 - 2019 Lima. Lima.

El Peruano (04/12/2018). CA. N° 1299 - 2018 Cajamarca Lima.

El Peruano (04/12/2018). CA. N° 734 - 2018 Loreto. Lima.

El Peruano (07/12/2015). VII Pleno Casatorio Civil, CA. N° 3671 - 2014 Lima. Lima.

El Peruano (09/12/2019). CA. N° 1141 - 2019 Lima. Lima.

El Peruano (09/12/2019). CA. N° 454 - 2019 Junín. Lima.

- El Peruano (14/06/2005). CA. N° 630 - 2004 Cajamarca. Lima.
- El Peruano (22/01/2008). I Pleno Casatorio Civil, CA. N° 1465 - 2007 Cajamarca. Lima.
- El Peruano (27/01/2012). CA. N° 1188 - 2011 Lima. Lima.
- El Peruano (30/01/2018). CA. N° 3256 - 2015 Apurímac. Lima.
- El Peruano (30/06/2012). CA. N° 227 - 2013 Ica. Lima.
- El Peruano (30/06/2016). CA. N° 2548 - 2014 Lima. Lima.
- El Peruano (30/06/2016). CA. N° 3157- 2013 Lima. Lima.
- El Peruano (30/11/2015). CA. N° 1675 - 2014 Huánuco. Lima.
- El Peruano (30-05-2016). CA. N° 110 - 2015 Lima Sur. Lima.
- El Peruano (31/03/2014). CA. N° 2192 - 2012 ICA. Lima.
- El Peruano (31/07/2019). CA. N° 5230 - 2018 Lima Norte. Lima.
- Espinoza, J. (2002), *Derecho de la Responsabilidad Civil*. 1ª edición, Gaceta Jurídica, Lima – Perú.
- Gabriel, Peralta T. (2019). *Fundamentos para la responsabilidad civil de la empresa de leasing propietaria del vehículo que causa daños en accidentes de tránsito*. Tesis para obtener el título de abogado por la Universidad de Tumbes.
- Gómez B. Sergio (2012). *Metodología de la investigación*. Red Tercer Milenio S.C. Estado de México.
- Jenny E., Romero G. (2019). *Criterios para la cuantificación del daño moral en las casaciones civiles*. Tesis para obtener el título de Abogada por la Universidad Continental de Huancayo.
- Jiménez R. (1998). *Metodología de la Investigación. Elementos básicos para la investigación clínica*. Editorial Ciencias Médicas, La Habana.
- Josue, Cencia CH. (2017). *Criterios legales para la determinación de la reparación civil en los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Huancavelica durante los años 2015-2016*. Tesis para optar el título de abogado por la universidad nacional de Huancavelica.
- Judd, Charles; Mcclelland, Gary (1989). *Data Analysis*. Harcourt Brace Jovanovich. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Análisis_De_Datos

- Julieta B., Sanchez V. (2018). *Tercero civilmente responsable en los delitos por accidente de tránsito*. Tesis para obtener el título de abogada por la universidad de Huacho.
- León P., Ricardo (2008). *Manual de redacción de resoluciones judiciales*. Academia de la magistratura. Lima – Perú.
- MINJUS (2014). *Compendio de Doctrina Legal y Jurisprudencia Vinculante* - Emitida por la Corte Suprema de Justicia de la República del Perú - Primera Parte
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (s/f). *Plan de Acción #UnidosSalvemosVidas busca reducir la alta incidencia de accidentes de tránsito en el país*. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/17981-mtc-plan-de-accion-unidossalvemosvidas-busca-reducir-la-alta-incidencia-de-accidentes-de-transito-en-el-pais>
- MINJUS (2015). *Compendio de Doctrina Legal y Jurisprudencia Vinculante* - Emitida por la Corte Suprema de Justicia de la República del Perú - Segunda Parte
- Minsa (2016). *Reducir accidentes de tránsito es un compromiso de todos*. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/14891-minsa-reducir-accidentes-de-transito-es-un-compromiso-de-todos>
- Nicolás G., Gonzalez C. (2016). *La responsabilidad objetiva en el accidente de tránsito - Consagración de la responsabilidad y su repercusión en las Compañías de Seguro*. Trabajo final para optar el grado de abogado por la UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21, Argentina.
- Pamela R., Navarro (2017). *Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito - Supuestos de Procedencia. Modificaciones introducidas con la sanción del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación Ley N° 26.994*. Trabajo final para optar el grado de abogado por la UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21, Argentina.
- Ramos, N. C. (2007), *Cómo hacer una tesis de Derecho y no envejecer en el intento*. Cuarta ed. Lima: Gaceta Jurídica S.A.
- Raúl A., Quispe M. (2018). *La reparación civil por imprudencia del peatón*. Tesis para optar el título de abogado por la universidad Cesar Vallejo - Lima.
- Sebastián A., Fuentes C. y Javier A., Maturana O. (2019). *Responsabilidad civil en actividades peligrosas*. Memoria de prueba para optar el grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales por la universidad de Chile.

- Stefany, Cortez A.; Fátima, Fabian L. y Lissette, Gonzalez M. (2019). *La aplicación supletoria del código procesal civil y mercantil en la ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito, respecto a la oferta, admisión, reproducción y valoración de la prueba testimonial, pericial, reconocimiento judicial y medios de reproducción, voz, sonido e imagen y almacenamiento de información*. Trabajo de grado para obtener el título de licenciado en ciencias jurídicas, por la universidad de El Salvador.
- Suárez, M. (2006). *El Carácter Científico De La Investigación*. Universidad Rovira I Virgili. Cataluña – España. Recuperado De: <https://Www.Tdx.Cat/Bitstream/Handle/10803/8922/10capituloxelcaractercientificodelainvestigaciontfc.Pdf?Sequence=3>
- Taboada, L. (2000). *Responsabilidad Civil Extracontractual*. Academia de la magistratura, Lima, Perú.
- Taruffo, M. (2016). Consideraciones Sobre El Precedente. *Revista Ius Et Veritas*, N° 53, Diciembre 2016 / ISSN 1995-2929. Doi: <https://DOI.ORG/10.18800/IUSETVERITAS.201701.020>
- Tribunal Constitucional (06/06/2005). RTC N° 0001-2005-PI-TC-2005. Lima.
- Wikipedia (26 jun 2021). *Recurso de casación*. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Recurso_de_casaci%C3%B3n
- Wilmer C., Cabanillas V. (2018), *“Criterios Teóricos – jurídicos en la indemnización por responsabilidad Extracontractual derivado de un accidente de tránsito”*. – Tesis para optar el grado de maestro por la Universidad Nacional de Trujillo.

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

Título: Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019. Autor: Ronald Hamilton Valentin Rojas				
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	SUPUESTO	CATEGORÍAS	METODOLOGÍA
Problema General ¿Cuáles son los Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019?	Objetivo General Establecer que Criterios son los que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.	Supuesto General Los Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019, en su mayoría son similares dependiendo de los casos en concreto.	Categoría General Art.2 - inc. 1 -, y Art. 7 CPP. Art. 1969, 1970, 1971 -1978, 1981, 1983-1988 CC. Art. 29 LGTTT; RNT, etc.	TIPO DE ESTUDIO: Básico, descriptivo y explicativo, con enfoque cualitativo. DISEÑO: No Experimental. ESCENARIO: Localización: Casaciones Civiles; Tiempo: 6 Meses; Espacio Doctrinal: Derecho Civil Privado sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito.
Problemas Específico 1) ¿Bajo qué sustento o razonamiento jurídico teórico se determina quién o quiénes son los responsables de pagar la Obligación Indemnizatoria, por Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019? 2) ¿Bajo qué sustento o razonamiento jurídico teórico se determina la Reducción del Monto de la Obligación Indemnizatoria, por	Objetivos Específicos 1) Identificar, el sustento o razonamiento jurídico teórico que determinan quién o quiénes son los responsables de pagar la Obligación Indemnizatoria, por Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019. 2) Establecer el sustento o razonamiento jurídico teórico que determinan la Reducción del Monto de la Obligación Indemnizatoria, por	Supuestos Específicos 1) El sustento o razonamiento jurídico teórico que determinan quien o quienes son los responsables de pagar la Obligación Indemnizatoria por Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019, es: La existencia de los cuatro <i>Elementos de la Responsabilidad Civil</i> debidamente corroborados con los medios probatorios pertinentes. 2) El sustento o razonamiento jurídico teórico y los medios probatorios que determinan la Reducción del Monto de la Obligación Indemnizatoria, por Accidentes de Tránsito, en las	SUBCATEGORÍAS 1) Obligación Indemnizatoria por Responsabilidad Civil derivada de Accidentes de Tránsito - (Art.29 LGTTT; Art. 1969, 1970, 1981, 1984, 1985 CC). 2) Reducción del Monto Indemnizatorio por Concausa o imprudencia concurrente de la propia víctima (Art. 1973 CC)	CARACTERIZACIÓN DE SUJETOS: Haber sido emitidas y publicadas por una de las salas Civiles de la Corte Suprema en el diario oficial el peruano; Su rol de previsibilidad en la resolución judicial ante un caso similar (igualdad jurídica); Tener tres partes principales (antecedentes, considerandos o fundamentos y, la decisión); Tratarse exclusivamente sobre la materia de Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito; Ser resuelto bajo el Marco de la Responsabilidad Extracontractual Subjetiva u Objetiva; etc. PLAN DE ANÁLISIS: Recolección y Análisis de información y de Datos;

<p>Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019?</p> <p>3) ¿Bajo qué sustento o razonamiento jurídico teórico y, qué medios probatorios se determina la Exoneración de la Obligación Indemnizatoria, por Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019?</p> <p>4) ¿Existen criterios discordantes en casos similares y, porqué se han dado, en las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019?</p>	<p>Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019.</p> <p>3) Identificar y mencionar, el sustento o razonamiento jurídico teórico y, los medios probatorios que determinan la Exoneración de la Obligación Indemnizatoria, por Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019.</p> <p>4) Verificar la existencia de criterios discordantes en casos similares y, porque razón se han dado, en las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019</p>	<p>decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019, es: La Existencia de la Concausa debidamente corroborado con los medios probatorios.</p> <p>3) El sustento o razonamiento jurídico teórico y los medios probatorios que determinan la Exoneración de la Obligación Indemnizatoria, por Accidentes de Tránsito, en las decisiones de las Casaciones Civiles, 2018-2019, es: La existencia de una de las Rupturas Causales debidamente sustentados con los medios probatorios pertinentes.</p> <p>4) Se verificó que existen criterios discordantes en algunos casos similares, a razón de que no existen “Precedentes judiciales” que regulen dichos criterios, en las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.</p>	<p>3) Exoneración de la Obligación Indemnizatoria por una de las Rupturas Causales (Art. 1972 CC).</p> <p>4) La inexistencia de “Precedentes judiciales” sobre la materia crea una situación de anarquía Jurídica. (Art. 400 CPC; Art. 22, 80 LOPJ).</p>	<p>Planteamiento del problema de investigación y sus objetivos; Elaboración de Matriz de Consistencia y, decisión del tipo de estudio a usar; Desarrollo del Marco teórico; Selección de las muestras, Exposición y Discusión de Resultados; Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>POBLACIÓN Y MUESTRA: 25 Casaciones Sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, del 2018-2019.</p> <p>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS: Técnicas: Funcional, exegético, dogmático, histórico, sociológico, Inductiva, Básico, Cualitativo. Instrumentos: Ficha de Registro Documental (de identificación e investigación) en hojas de cálculo Word, búsqueda computarizada.</p> <p>RIGOR CIENTÍFICO: Métodos, Técnicas, tipos de estudio propios de la ciencia, coherencia estructural de la investigación.</p> <p>ASPECTOS ÉTICOS: Respeto al derecho de propiedad intelectual y citación, paráfrasis transparente de las fuentes.</p>
---	--	---	--	--

Anexo 2: Validación de los instrumentos



FORMATO A

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

TESIS: **Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.**

Investigador: BACH. **Ronald Hamilton Valentin Rojas**

Indicación: Señor certificador, se le pide su colaboración para luego de un riguroso análisis del **cuadro de estructuración, identificación y análisis** de los “Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.” que se le muestra, haga las observaciones pertinentes o apruebe la misma, para su posterior aplicación.



TESIS: Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.

CUADRO DE ESTRUCTURACIÓN, IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS de los “Criterios que determinan las decisiones ...” aplicado a “... las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.”

CASACIÓN N°	
RECURRENTE	Identificación de los recurrentes, y su calidad (Demandado directo o Solidario, o Demandante).
MOTIVO – ANTECEDENTES	
Se señala las supuestas Infracciones Normativas de derecho Material o Procesal, o el supuesto Apartamiento Inmotivado del Precedente Judicial, que motiva al recurrente la interposición del Recurso de Casación y, su solicitud respecto a la sentencia impugnada: Revocatorio o Anulatorio.	
DECISIÓN	Puede ser: <ul style="list-style-type: none"> - Inadmisible, - Improcedente, - Fundado o, - Infundado.
RESULTADO	Se menciona, producto de la decisión del fallo Casatorio, si existe una: <ul style="list-style-type: none"> - Obligación Indemnizatoria, - Reducción del Monto de la Obligación Indemnizatoria o, - Exoneración de la Obligación Indemnizatoria.
CRITERIOS	
Nota: Se señala el criterio que determina la decisión del fallo Casatorio en cuestión. Así mismo, se señala el criterio en su respectivo numeral de considerando o fundamento Casatorio.	

SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS

Nota: Se hace un resumen de los criterios señalados en la casación en cuestión.

ANÁLISIS CRÍTICO

Nota: El presente cuadro se desarrolla siempre en cuando exista en la casación en cuestión un criterio discordante o contrario al criterio de otras casaciones. En dicho caso se hace un análisis crítico, dejando al descubierto dicha discordancia, arbitrariedad y/o anarquía jurídica.



PROMEDIO DE VALORACIÓN

90%

OPINIÓN DE APLICABILIDAD

a) Deficiente b) Baja c) Regular **d) Buenas** e) Muy buena

Nombres y Apellidos: VICTOR RAUL VIVAR DIAZ

DNI N°: 32814221

Teléfono/Celular: 965453491 / 975043498

Dirección domiciliaria: Calle Cuba Mz K-1, Lote 8 Urb. Santa Patricia, La Molina

Título Profesional: ABOGADO

Grado Académico: MAGISTER

Mención: MAESTRO EN DERECHO PENAL


DNI - 32814221
VICTOR RAUL VIVAR DIAZ
MAGISTER

Firma

Lugar y fecha: 18 /10 /2020 – LIMA



FORMATO B

FICHAS DE VALIDACIÓN DEL INFORME DE OPINIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

I. DATOS GENERALES

Título de la Investigación: CRITERIOS QUE DETERMINAN LAS DECISIONES DE LAS CASACIONES CIVILES SOBRE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 2018-2019.

1.1 Nombre del Instrumento: **CUADRO DE ESTRUCTURACIÓN, IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS** de los “Criterios que determinan las decisiones ...” aplicado a “... las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.”

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Indicadores	Criterios	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	1
		0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.																			X
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																			X
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica																			X
4. Organización	Existe una organización lógica																			X
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en calidad y cantidad																			X
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación																			X
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.																			X



PROMEDIO DE VALORACIÓN

95%

OPINIÓN DE APLICABILIDAD

a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buenas e) **Muy buena**

Nombres y Apellidos: VICTOR RAUL VIVAR DIAZ

DNI N°: 32814221

Teléfono/Celular: 965453491 / 975043498

Dirección domiciliaria: Calle Cuba Mz K-1, Lote 8 Urb. Santa Patricia, LA MOLINA.

Título Profesional: ABOGADO

Grado Académico: MAGISTER

Mención: MAESTRO EN DERECHO PENAL



DNI - 32814221
VICTOR RAUL VIVAR DIAZ
MAGISTER

Firma

Lugar y fecha: 18 /10 /2020 – LIMA



FORMATO A

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACION POR JUICIO DE EXPERTO

TESIS: Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.

Investigador: BACH. Ronald Hamilton Valentin Rojas

Indicación: Señor certificador, se le pide su colaboración para luego de un riguroso análisis del cuadro de estructuración, identificación y análisis de los "Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019." que se le muestra, haga las observaciones pertinentes o apruebe la misma, para su posterior aplicación.



TESIS: Criterios que determinan las decisiones de las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019.

CUADRO DE ESTRUCTURACIÓN, IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS de los "Criterios que determinan las decisiones ..." aplicado a "... las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019."

CASACIÓN N°	
RECURRENTE	Identificación de los recurrentes, y su calidad (Demandado directo o Solidario, o Demandante).
MOTIVO – ANTECEDENTES	
Se señala las supuestas Infracciones Normativas de derecho Material o Procesal, o el supuesto Apartamiento Inmotivado del Precedente Judicial, que motiva al recurrente la interposición del Recurso de Casación y, su solicitud respecto a la sentencia impugnada: Revocatorio o Anulatorio.	
DECISIÓN	Puede ser: <ul style="list-style-type: none"> - Inadmisible, - Improcedente, - Fundado o, - Infundado.
RESULTADO	Se menciona, producto de la decisión del fallo Casatorio, si existe una: <ul style="list-style-type: none"> - Obligación Indemnizatoria, - Reducción del Monto de la Obligación Indemnizatoria o, - Exoneración de la Obligación Indemnizatoria.
CRITERIOS	
Nota: Se señala el criterio que determina la decisión del fallo Casatorio en cuestión. Así mismo, se señala el criterio en su respectivo numeral de considerando o fundamento Casatorio.	

SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS

Nota: Se hace un resumen de los criterios señalados en la casación en cuestión.

ANÁLISIS CRÍTICO

Nota: El presente cuadro se desarrolla siempre en cuando exista en la casación en cuestión un criterio discordante o contrario al criterio de otras casaciones. En dicho caso se hace un análisis crítico, dejando al descubierto dicha discordancia, arbitrariedad y/o anarquía jurídica.



PROMEDIO DE VALORACIÓN

90%

OPINIÓN DE APLICABILIDAD

a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buenas e) Muy buena

Nombres y Apellidos: ODALIS NAYLET SOLF DELFIN

DNI N°: 41863788 **Teléfono/Celular:** 962225882

Dirección domiciliaria: Calle las Letras 199. Dpto.403. SAN BORJA

Título Profesional: CIRUJANO DENTISTA

Grado Académico: MAGISTER

Mención: MAESTRO EN INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA UNIVERSITARIA

Firma

Lugar y fecha: 18 /10 /2020 – LIMA



FORMATO B

FICHAS DE VALIDACIÓN DEL INFORME DE OPINIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

I.DATOS GENERALES

Título de la Investigación: CRITERIOS QUE DETERMINAN LAS DECISIONES DE LAS CASACIONES CIVILES SOBRE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 2018-2019.

1.1 Nombre del Instrumento: CUADRO DE ESTRUCTURACIÓN, IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS de los "Criterios que determinan las decisiones ..." aplicado a "... las Casaciones Civiles sobre Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito, 2018-2019."

II.ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Indicadores	Criterios	5																				100				
		0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0	1		2	3	4	5
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado.																									
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																									
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica																									
4. Organización	Existe una organización lógica																									
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en calidad y cantidad																									



PROMEDIO DE VALORACIÓN

90%

OPINIÓN DE APLICABILIDAD

a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buenas e) Muy buena

Nombres y Apellidos: ODALIS NAYLET SOLF DELFIN

DNI N°: 41863788

Teléfono/Celular: 982225882

Dirección domiciliaria: Calle las Letras 199. Dpto.403. SAN BORJA

Título Profesional: CIRUJANO DENTISTA

Grado Académico: MAGISTER

Mención: MAESTRO EN INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA UNIVERSITARIA

Firma

Lugar y fecha: 18 /10 /2020 – LIMA

Anexo 3: Aplicación del “cuadro de estructuración, identificación y análisis...” a veinticinco (25) casaciones civiles sobre indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, 2018-2019.

# CASACIONES (CA.)		F. emisión PJ	página
1	CA. Nº 07-2018 SAN MARTIN	02/04/2018	168
2	CA. Nº 1439-2018 LIMA	27/06/2018	169
3	CA. Nº 1503-2018 CUSCO	16/07/2018	172
4	CA. Nº 734-2018 LORETO	25/07/2018	175
5	CA. Nº 1299-2018 CAJAMARCA	14/08/2018	176
6	CA. Nº 1207-2018 CAJAMARCA	09/01/2019	178
7	CA. Nº 2920-2018 LA LIBERTAD	18/01/2019	181
8	CA. Nº 4023-2018 SANTA	22/01/2019	184
9	CA. Nº 1714-2018 LIMA	21/01/2019	189
10	CA. Nº 1084-2018 PUNO	28/03/2019	194
11	CA. Nº 5230-2018 LIMA NORTE	08/05/2019	197
12	CA. Nº 4492-2018 LIMA SUR	15/05/2019	200
13	CA. Nº 2701-2018 TACNA	15/05/2019	203
14	CA. Nº 5393-2018 LA LIBERTAD	17/05/2019	206
15	CA. Nº 5791-2018 LA LIBERTAD	31/05/2019	208
16	CA. Nº 5866-2018 ICA	03/06/2019	210
17	CA. Nº 6085-2018 CAJAMARCA	17/06/2019	213
18	CA. Nº 6183-2018 LA LIBERTAD	18/06/2019	215
19	CA. Nº 5877-2018 PIURA	28/06/2019	218
20	CA. Nº 4742-2018 PUNO	24/07/2019	220
21	CA. Nº 454-2019 JUNIN	05/08/2019	221
22	CA. Nº 972-2019 LIMA	28/08/2019	223
23	CA. Nº 1141-2019 LIMA	11/09/2019	225
24	CA. Nº 1689-2019 PIURA	27/09/2019	227
25	CA. Nº 2316-2019 JUNIN	27/11/2019	230

01.- CA. Nº 07-2018 SAN MARTIN	
RECURRENTE	<p>Demandada, Empresa San Martín S. A.</p> <p>Contra Sentencia que declara Fundado en Parte... ordenando que los demandados paguen S/9,000.00 por Daño Moral y, S/11,000.00 por Daño a la Persona, por cada uno de las 4 víctimas. E, Infundado sobre la indemnización por Lucro Cesante.</p>
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>Infracción Normativa de Art. 208, 239 y 240 CC. (AFOCAT pagó S/8,000.00 en Sepelios de cada una de las víctimas y, cuyo expediente no han sido valorados.</p> <p>- Nulidad de sentencia del Ad quo y disponer la renovación de los actos procesales desde la audiencia de pruebas).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
CRITERIOS	
<p>Sexto: Incumple el numeral "2 y 3" del Art. 388 CPC.</p> <p>Octavo: Los Artículos de la infracción normativa señalada tienen que ver con el error en la declaración, y la promesa de matrimonio y ruptura de los esponsales, por lo que son impertinentes en la controversia de indemnización por daños y perjuicios.</p> <p>Noveno: La recurrente pretende la revaloración de los medios probatorios facticos sobre el Expediente seguido a AFOCAT, lo cual no puede ser atendido por ser contrario a los fines de la Casación según lo establecido en el Art. 384 CPC.</p> <p>Décimo: Las instancias de mérito <u>en base a la interpretación del Art. 1981 CC, determinaron que la empresa Recurrente debe asumir la Responsabilidad</u></p>	

Extracontractual por las víctimas conjuntamente con el chofer causante del accidente. Dicha interpretación es correcta. La cual ha sido corroborada por todo lo actuado y resuelto en el proceso penal, donde la recurrente fue determinada como tercero Civilmente Responsable y, con la declaración del chofer de que sigue laborando en dicha empresa.

SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS

- El propietario del vehículo y el conductor de la misma, tienen la Responsabilidad Extracontractual por los daños causados a las víctimas producto de un accidente de tránsito, en interpretación del Art. 1981 CC.
- La responsabilidad Civil de los demandados se determina usando como referente el expediente del proceso penal.

0 0

02.- CA. N° 1439-2018 LIMA	
RECURRENTE	Codemandado Edgar Emilio Salas V. Contra sentencia que declaró Fundada en parte.
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>Infracción Normativa Art. 1970 y 1972 CC. (Alega que el Art. 1970 es inaplicable a su caso, y que, debe exonerársele de toda responsabilidad indemnizatoria por las Rupturas Causales sustentadas en el Art. 1972 CC, toda vez que no conoce, ni autorizó la conducción de su vehículo en cuestión al chofer causante del accidente y, que además la víctima con su imprudencia de ir colgado en el camión de basura contribuyó en su fallecimiento). Pedido Revocatorio y/o anulatorio.</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria.
CRITERIOS	
<p>Sexto: invoca la infracción normativa, pero no cumple con lo requerido en el numeral "2 y 3" del Art. 388 CPC.</p> <p>Octavo: Los juzgadores han concluido que el chofer que conducía el vehículo de propiedad de los Codemandados podía evitar el daño, y que así mismo se acreditó que había ingerido alcohol y que no tenía licencia que lo autorizara conducir. Por lo que el accidente sucedió por imprudencia, negligencia e impericia del chofer, y que a razón de ello fue condenado a pena privativa de libertad. <u>Y como el daño se produjo con un bien riesgoso (vehículo automotor) el factor de atribución de Responsabilidad es objetiva y, por lo mismo, los demandados o propietarios del vehículo en cuestión están obligados a reparar económicamente a la víctima que sufrió el daño.</u></p>	

SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS

- El vehículo automotor tiene la condición de bien riesgoso, y en caso de accidente causado con la misma, la responsabilidad es Objetiva, y el propietario está obligado a pagar la Indemnización de forma solidaria.

03.- CA. N° 1503-2018 CUSCO

RECURRENTE	Demandada Empresa de Transporte Turismo Ampay SRL
-------------------	--

MOTIVO - ANTECEDENTES

i. Infracción Normativa Procesal de Art. 139 – inc. 3 y 5 de la Carta Magna, y Art. 50 y 122 – inc. 3 y 4 CPC. (La primera instancia determinó que no se configuran responsabilidad Vicaria, sin embargo, en la sentencia de segunda instancia la recurrente sería responsable en aplicación del Art. 1970 CC, en mérito a las mismas pruebas del proceso penal que determinó como responsable del accidente al chofer y, a la recurrente, solamente, como tercero civilmente responsable).

ii. Infracción Normativa Material de Art. 1972 y 1981 CC. (Alega que sólo el chofer es el único y directo responsable por no haber comunicado a su empleadora que consumió pastillas e inyectables por su mal estado de salud (Ruptura Causal por Hecho Determinante de Tercero) y, que se fuerza los hechos para atribuir responsabilidad en base a la supuesta supervisión de la recurrente, y que así mismo, se olvida que el accidente ocurrió por una causa imprevisible y que ya en el proceso penal se ha ordenado el pago de una reparación civil al demandante, muy aparte de que el Seguro de la Positiva cubrió todos los gastos de hospitalización). Pedido Anulatorio y/o Revocatorio.

DECISIÓN	Improcedente
-----------------	--------------

RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
------------------	---------------------------

CRITERIOS

Sétimo: La recurrente no cumple con lo requerido en el numeral “2 y 3” del Art. 388 CPC, toda vez que: 1. la demanda solicita el Pago de Indemnización de daños y perjuicios por responsabilidad extracontractual de manera solidaria en base a Art. 1970 y 1983 CC y, que así mismo el caso se subsume en la Responsabilidad Vicaria toda vez que en un accidente de Tránsito el chofer y el propietario son responsables solidariamente en base al Art. 29 de la LGTTT; 2.

La Reparación Civil es solo accesorio en el proceso penal, pero la Indemnización es de naturaleza Civil y no depende de lo penal y, que así mismo no se advierte que el demandante se hubiera constituido e intervenido como “Parte Civil” en el proceso penal, por lo cual tuvo la vía libre en la vía Civil. 3. Los procesos penales y/o civiles por Accidentes de Tránsito deben generar en toda la sociedad, conciencia de la responsabilidad que significa conducir un vehículo y, especialmente en aquellos que sacan provecho de su uso.

SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS

- Ante un Accidente de Tránsito, el Conductor y el Propietario del Vehículo en cuestión, son responsables solidariamente de la Indemnización a la Víctima según los Art. 1970, [1981],1983 C.C. y, Art. 29 LGTTT.
- La indemnización por daños y perjuicios por accidente de tránsito es de naturaleza civil, de modo que no está basado en un proceso penal o en la culpa, antes bien se sobreentiende que está basado en el hecho de no causar daño a otro con un bien riesgoso.
- Quien no se constituye Parte Civil en el proceso penal puede interponer demanda de indemnización en la vía civil sin ningún impedimento.
- Los procesos judiciales por Accidente de Tránsito deben generar conciencia en toda la sociedad de la responsabilidad que significa conducir un vehículo.

ANÁLISIS CRÍTICO

En la presente Casación, uno de los criterios para desmerecer la pretensión del recurrente y determinar su responsabilidad Civil u Obligación Indemnizatoria es la idea “la Indemnización es de naturaleza Civil y no depende de lo penal”; sin embargo, existen otras casaciones como la CA. N° 07-2018 SAN MARTIN donde se señala que la Obligación Indemnizatoria se determinó usando como “referencia” el Expediente del Proceso Penal. Lo cual, a primera impresión pareciera que existe una contradicción de criterios y falta de uniformidad en la jurisprudencia; sin embargo, la misma casación en mención da entender que lo usa como “referente” al señalar que la demandante no se constituyó en “Parte Civil” en el Proceso Penal... Pero si existe discordancia de criterios con lo decidido en la CA. N° 4023-2018 SANTA, donde se exonera de responsabilidad

Objetiva a uno de los participantes del accidente, usando como referente la disposición fiscal...

Lo cual nos lleva a la comprensión de que, si bien es cierto que el proceso civil no depende del proceso penal ni de sus resultados, sin embargo, eso no impide que puedan ser usados como “referentes”, para determinar la Responsabilidad Civil u Obligación Indemnizatoria. Pero nunca, como “referente”, mucho menos como base, para determinar la Exoneración de la Obligación Indemnizatoria, puesto que hay casos de Accidente de Tránsito que no hay imputado penal, sin embargo, siempre existirá un Responsable Civil, salvo que se pruebe la Ruptura Causal. Pero como se señaló renglón arriba, se absuelve de responsabilidad a uno de los supuestos responsables por el simple hecho de que, según la disposición fiscal, no se le atribuye responsabilidad (CA. N° 4023-2018 SANTA).

04.- CA. N° 734-2018 LORETO	
RECURRENTE	Demandada Municipalidad Provincial de Maynas
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>1. Infracción Normativa Procesal del Inc. 3 y 5 del Art. 139 Carta Magna. (El Ad quem no ha valorado los medios probatorios provenientes del proceso penal, donde se ha acreditado que la propia víctima contribuyó en el accidente al conducir con ingesta de alcohol y ha excesiva velocidad...).</p> <p>2. Infracción Normativa de Derecho Material de Art. 1332 CC.</p> <p>Anulatorio y/o Revocatorio</p>	
DECISIÓN	<p>Improcedente</p> <p>La Infracciones señaladas no inciden directamente en la decisión impugnada.</p>
RESULTADO	Reducción de la Obligación Indemnizatoria por Concausa.
CRITERIOS	
<p>Cuarto: Cumple con los Requisitos del inc. 1, 2 y 4 del Art. 388 CPC.</p> <p>Quinto: Pero incumple con el requisito del Inc. 3 del mismo articulado. El Ad quem si tuvo en cuenta la Concausa en la ocurrencia del accidente. Y pese a que el recurrente argumente su falta de participación en el deceso de la víctima, sin embargo, debe responder solidariamente en base al Art. 1981 CC.</p>	

05.- CA. N° 1299-2018 CAJAMARCA

RECURRENTE Demandado **Luis Eduardo Alvites Meza**

MOTIVO - ANTECEDENTES

a). Infracción Normativa de Derecho Procesal de Art. I, III y VII CPC. (Transgresión de los principios procesales, toda vez que concluye que no existe Responsabilidad Extracontractual Objetiva, sino Subjetiva, al tratarse de la colisión de dos vehículos automotores.

b). Infracción Normativa de Derecho Material de Art. 1970 y 1972 CC. (Las instancias de mérito no han considerado que se trata de Responsabilidad Objetiva y, por lo mismo se ha obviado la existencia de Ruptura Causal por las tres causales)

c). Infracción Normativa de Derecho Material de Art. 29 LGTTT. (Lo mismo que la CA. N°630-2004 – Cajamarca, señala que la Responsabilidad por Accidente de Tránsito es Objetiva y no como afirma erróneamente el juzgador).

DECISIÓN Improcedente

RESULTADO Obligación Indemnizatoria – Factor de atribución Subjetiva.

CRITERIOS

Sexto: a). El recurrente pretende nuevo pronunciamiento, la cual es contrario a los fines de la Casación que esta para velar por la seguridad jurídica e igualdad del ciudadano ante la ley por medio de la correcta interpretación de la ley y la unificación de los criterios de la Corte Suprema.

Séptimo: b). Dicha infracción no puede ampararse por cuanto no cumple con lo establecido en el Inc. 2 y 3 del Art.388 CPC. Antes bien el Ad quem a fundamentado su decisión, señalando que el demandado (conductor de una retroexcavadora) viró a la izquierda para pasar al carril opuesto sin tomar las precauciones debidas, razón por lo cual el conductor de la motocicleta que circulaba en la misma dirección lo envistió y murió.

Octavo: c). No precisa en que consiste la infracción, y pretende se revalore el aspecto fáctico de la sentencia, lo cual es contrario a los fines de la Casación.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- En un proceso judicial por accidente de tránsito, no importa si se aplica la teoría de la Responsabilidad Civil Extracontractual objetiva (1970 C.C.) o subjetiva (1969 C.C.), si ésta no afecta en la decisión tomada por el juzgador.

ANÁLISIS CRÍTICO

Si bien es cierto que la infracción normativa denunciada en el literal “c)” no incide en la decisión impugnada, sin embargo, no es cierto de que el recurrente no precisó en qué consiste la infracción, toda vez que el recurrente solicita una aclaración por parte de la Sala Civil de la Corte Suprema sobre el porqué se aplicó el factor de atribución Subjetiva cuando el Art. 29 LGTTT señala que los accidentes de tránsito deben tener Factor de Atribución Objetiva.

Se puede ver claramente que la Corte suprema se porta de manera muy cómoda y no motiva suficientemente su sentencia, pues era una buena ocasión para precisar por qué en casos de colisiones de vehículos automotores se debe aplicar un factor de Atribución Subjetiva aun cuando la norma señala que su Factor de Atribución es Objetiva. Así mismo, según la CA. N° 5877-2018 PIURA y, CA. N° 1714-2018 LIMA, ante un accidente de tránsito se aplica y debe aplicar el factor de atribución Objetiva, conforme al Art.29 LGTTT y Art. 1970 CC.

06.- CA. N° 1207-2018 CAJAMARCA	
RECURRENTE	Codemandada Minera Yanacocha S.A.
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>a). Infracción Normativa de Art. 139 – inc. 5 Const. Polit. Perú, Art. 50 - inc.6, 121, 122 – inc. 3, 300 y 301 CPC y, Art. 46 Nueva Ley de Trabajo. (Por cuanto el demandante modificó la demanda después de notificada la misma, lo cual no fue tenido en cuenta por el Ad quem, en contra del Art.428 CPC; tampoco el dolo como factor de atribución fue analizada ni tomado en cuenta. Así mismo, por cuanto el ad quem, afirma que el vehículo del demandante ya se encontraba en el cruce, cuando el Informe Policial (IP afirma que el vehículo del demandante impacto por el lado izquierdo al vehículo del demandado quien ya se encontraba en el cruce.</p> <p>b) Inaplicación de los Art.176, 178 y 179 del D.S. N°016-2009 – MTC o RTN. (Toda vez que el Ad quem ha concluido que en la intersección lugar del accidente no había señalización que indiquen la preferencia de paso, y olvida que quien llega a una intersección por el lado de la derecha tiene preferencia de paso. Por lo cual, la recurrente afirma la existencia de Ruptura Causal, toda vez que el accidente ocurrió por imprudencia y enviste de la propia víctima).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria – Factor de Atribución Subjetiva.
CRITERIOS	
<p>Quinto: a). Los Art. 300, 301 CPC, y el Art.46 de la Nueva Ley del Trabajo, no resultan adecuados al caso en concreto y, lo que pretende es la revaloración de los medios probatorios entre otros lo cual es contrario a los fines casatorios. Con relación a la modificación de la demanda y a la invocación de la culpa, en vez del dolo, como factor atributivo, <u>el ad quem advierte que dicha decisión fue consentida por ambas partes y que por ello no es posible variarla.</u></p>	

Sexto: Respecto a la afirmación de que, el vehículo de la demandada llegó primero al lugar del accidente, en mérito IP, es pretender una nueva revaloración del material probatorio y modificar las conclusiones del ad quem, lo cual es contrario a los fines casatorios, sobre todo, cuando el Ad quem de acuerdo al IP valoró que la unidad del demandante ingresó primero al cruce y que el vehículo de la demandada iba a excesiva velocidad y no cedió el paso de acuerdo al art.176 y 179 del RNT, corroborado los mismos con: la huella de frenado hacia la izquierda, del vehículo del demandante, lo que sugiere la reacción del mismo ante la aparición intempestiva del vehículo del demandado y, el testimonio del demandante, quien afirmó que, en el vehículo del demandado habían otros tripulantes, lo cual no fue desmentido por la demandada ni los ha presentado como testigos de los hechos. Así pues, no existe infracción e inaplicación normativa señalada, toda vez que los juzgadores tienen independencia judicial y solo expresa sus valoraciones esenciales y determinantes de su decisión (Art 138, 139 de la Carta magna y 197 CPC).

Sétimo: b) El Art.176 y 179 del RTN si fueron aplicados, tal como se señaló en el considerando (a), y con respecto al art.178 RTN no es posible su aplicación por cuanto el ad quem demostró que el demandante ingresó primero a la intersección, y por lo mismo no existe Ruptura Causal.

Octavo: La Resolución del Ad quem está debidamente motivado.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- El ad quo y el ad quem determinan la responsabilidad civil previa valoración del Informe Policial y los testimonios de los testigos en la audiencia.
- Las alegaciones hechas en autos que no han sido desmentidas en su momento son consideradas consentidas y la sala superior en modo alguno puede hacer una interpretación negativa o restringida acerca del mismo.

ANÁLISIS CRÍTICO

No se cuestiona la aplicación o inaplicación del factor de atribución Objetiva por el hecho de tratarse de un accidente de tránsito. Se sobre entiende que tanto las partes procesales, como los juzgadores y, la Sala Civil de la Corte Suprema dan por sentado el Factor de Atribución Subjetiva (Culpa), lo que supone que existe Responsabilidad Extracontractual Subjetiva aun cuando se trate de Accidente de tránsito toda vez que existe colisión de dos vehículos automotores. Sin embargo, según la CA. N° 5877-2018 PIURA y, CA. N° 1714-2018 LIMA, ante un accidente de tránsito se aplica y debe aplicar el factor de atribución Objetiva, conforme al Art.29 LGTTT y Art. 1970 CC, más no señalan, dicha aplicación, están restringidos solo a casos de terceros accidentados o también en casos de colisión de vehículos.

07.- CA. N° 2920-2018 LA LIBERTAD	
RECURRENTE	Demandada Móvil Tours S.A.
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>a, b y c). Infracción Normativa de Art. 50 – inc.6 del CPC287 y 423 C.C. (La Recurrente considera que los fundamentos del juez no tienen motivación y tampoco base legal, toda vez que solicita el pago del lucro cesante de la víctima fallecida en favor de los herederos (esposa e hijo) como derecho alimentario sin que exista la prueba de la declaración de sucesión intestada, siendo que los alimentos son personalísimos y se solicitan al que debe darlos y no a otro y, siendo que el art.486 C.C. señala que la obligación de brindar alimentos se extingue con la muerte del obligado. Y alega que, de ser requerida su cuantificación (de los alimentos) esta debe considerarse dentro de la indemnización del daño moral y, por ende, solicita la procedencia excepcional de su recurso conforme al Art.392-A del CPC).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
CRITERIOS	
<p>Quinto: Respecto a la supuesta infracción normativa del Art.50 inc.6 del CPC, el Ad quem ha sustentado su sentencia de forma fáctica y jurídica, pues en base a la prueba aportada determinó la responsabilidad de la demandada, debido a que la víctima murió en un accidente de tránsito ocurrido con un vehículo de la demandada, y que dicha víctima era esposo de la demandante y padre de su menor hijo de tres años, quien de no haber sufrido dicho accidente hubiera podido seguir sosteniendo su hogar, por lo cual el ad quem confirmó y ordenó el pago de indemnización por lucro cesante como derecho alimentario en favor del menor hijo y revocó la misma en favor de la demandante por cuanto tenía 28 años de edad y puede trabajar para proveerse, teniendo su decisión como sustento el Art.1332 C.C.; con respecto a que solo los herederos declarados por sucesión intestada pueden reclamar la indemnización, el ad quem señaló que este</p>	

requisito no resulta necesario si se demuestra el vínculo matrimonial y parental con el Acta de nacimiento y el Acta de matrimonio.

Sexto: Respecto a la supuesta infracción normativa de Art. 287 y 423 C.C. no ha descrito por que son impertinente en el caso de autos, ni de qué forma incidiría en la decisión del caso, y que así mismo su interpretación del Art.486 C.C. desnaturaliza dicho precepto y que es inaudito ese razonamiento de que el heredero no pueda reclamar los alimentos una vez muerto el alimentista en un accidente de tránsito.

Sétimo: Y, con respecto a la procedencia excepcional invocada (art.392A CPC) es facultad del órgano de la Corte Suprema, y no es posible concedérsela toda vez que el Ad quem ha motivado debidamente su sentencia tanto jurídica y fácticamente, con respeto al derecho del debido proceso entre otros de acuerdo al Art. III del Título Preliminar del CPC.

Octavo: Y a ello se suma que, dicho Supremo Tribunal considera que, los procesos judiciales y las sentencias indemnizatorias por accidentes de tránsito, deben servir para generar conciencia en toda la sociedad en su conjunto de lo que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- En sustento de los medios probatorios aportados se determina quienes son los responsables de la Obligación indemnizatoria por Accidente de Tránsito.
- Si la víctima del accidente de tránsito fallece, los herederos pueden reclamar la indemnización, sin la necesidad de presentar como requisito la declaración de sucesión intestada, con el sólo mérito de la Acta de Nacimiento, Acta de Matrimonio.
- El heredero menor de edad, o dependiente de la víctima fallecida, puede reclamar el lucro cesante correspondiente a la víctima como derecho alimentario.
- Interpretar el Art. Art.486 C.C., en el sentido que el alimentista no puede reclamar la indemnización por lucro cesante correspondiente a la víctima, como derecho alimentario, es desnaturalizar dicho precepto.

- Los procesos judiciales y las indemnizaciones por accidente de tránsito deben crear conciencia de lo que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

08.- CA. N° 4023-2018 SANTA

RECURRENTE	Turismo Civa S.A.C.
-------------------	----------------------------

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracción Normativa de Art. 50 inc.6, 122 inc. 3 y 4, 196 y 200 CPC, Art.139 inc. 3 y 5 de la Carta Magna, Art.12 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, Art.1331, 1972 y 1984 C.C. (Cuarto y Quinto: 1- La indemnización del lucro cesante no puede transmitirse (intuiti personae) a las herederas demandantes, si a ello se suma que dichas herederas son mayores de edad y dos de ellas madres de familia (26, 27, 30 años de edad respectivamente); y que, lo peor es que, se les ha otorgado un 40% de la suma total del sueldo que habría recibido hasta el día de su jubilación la víctima fallecida (padre de las demandantes). 2 – Existe Ruptura Causal según el Art.1972 C.C., toda vez que, según la Policía Nacional del Perú, el vehículo remolcador averiado y detenido en la vía no tenía cintas reflectivas ni tenía conos de emergencia, y que, de no haber estado, dicho remolcador, averiado y mal estacionado en la vía, no habría sucedido el accidente, pero aquello no fue tenido en cuenta por la primera instancia y fue minimizado por el ad quem, quien a su vez es incongruente en su sentencia al afirmar que, el accidente fue causado por excesiva velocidad del vehículo de Turismo Civa (causa exclusiva) y al mismo tiempo señala como factor contributivo del accidente al remolcador averiado, para al final excluirlos de toda responsabilidad al confirmar la sentencia de primera instancia. 3 - No hay medios probatorios usados para cuantificar el daño moral; y el ad quem no absolvió algunos pedidos de su apelación).

DECISIÓN	Improcedente
-----------------	--------------

RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
------------------	---------------------------

CRITERIOS

Sexto: 2 - El Ad quem determinó como único responsable del accidente y, de la muerte de los padres de las demandantes, al actuar imprudente del chofer del vehículo de Turismo Civa S.A.C, de propiedad de la recurrente, en base al

Informe Policial y demás diligencias, donde afirma que la excesiva velocidad y más de la permitida en la zona y, el no conducir a la defensiva por parte del conductor del vehículo de propiedad del recurrente fue la causa determinante del accidente, y en base a la Disposición Fiscal, que concluye: el conductor del remolque averiado no tiene responsabilidad del accidente por cuanto estaba detenido y había procedido conforme a las reglas pertinentes, por lo cual el Ad quem afirma que no hubo concausa. Por lo cual no existe incongruencia o falta de motivación al respecto por parte de las instancias de mérito, ni infracción normativa del Art.1972 CC, en el sentido de que exista Ruptura Causal o, Concausa, sino un Hecho Determinante por el Vehículo de la Recurrente.

Sétimo: 1 - Respecto a la indemnización del Lucro Cesante solicitada por las herederas y otorgada a las mismas, el Ad quem motivó su decisión en el hecho de que los padres fallecidos por el accidente aportaban económicamente en el sostén de las demandantes (3 hijas mayores de edad) lo cual fueron probados con las pruebas aportadas de que una de ellas cursaba estudios superiores apoyada por sus padres, en el diagnóstico de epilepsia de otra de ellas cuyo tratamiento es costoso, entre otros, y para cuantificar el monto indemnizatorio por lucro cesante tuvo en cuenta las boletas de pago del padre fallecido, y el monto del pago que recibía como una constante que hubiera percibido hasta su jubilación; por lo cual, la Corte suprema considera que los herederos tienen el derecho de reclamar la indemnización y, por lo mismo no existe infracción del Art.1985 C.C.

Octavo: 3 – Sobre el daño moral no siempre se puede probar con un medio probatorio, pero eso no significa que no exista tal daño, pues es más que obvio su existencia innegable, por lo cual ésta debe ser cuantificado de manera justa, independiente y razonada por el juzgador conforme a los Art.138, 139 inc.2 de la Carta Magna y el Art.197 CPC.

Noveno: El Ad quem motivó su sentencia de forma congruente, jurídica y fáctica.

Décimo: Los procesos judiciales y las sentencias indemnizatorias por accidentes de tránsito, deben generar conciencia en toda la sociedad en su conjunto de lo que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

SÍNTESIS DE LOS CRITERIOS

- La responsabilidad Civil se determinó en base al Informe Policial y la disposición fiscal.
- La disposición fiscal, que excluye de responsabilidad al chofer de un vehículo automotor materia del accidente, es un sustento o base para excluir de Responsabilidad Civil tanto al conductor como al propietario de dicho vehículo (Remolcador)
- No existe Ruptura Causal, ni Concausa [conurrencia de otros responsables], si uno de los vehículos esta averiado, detenido y señalizado conforme a los reglamentos pertinentes.
- Los herederos mayores de edad pueden solicitar la indemnización del lucro cesante, derivado de accidente de tránsito, correspondiente a sus padres, siempre en cuando prueben que eran dependientes de ellos económicamente.
- Para cuantificar el lucro cesante de la víctima fallecida se usan sus boletas de los pagos que percibía en vida y ésta se multiplica por los años que faltan para su jubilación.
- Cuando el daño moral no pueda ser probado, ésta debe ser establecido por el criterio del juez de forma justa, razonada e independiente.
- Los procesos judiciales y las indemnizaciones por accidente de tránsito su propósito es crear conciencia de lo que significa conducir un vehículo o sacar provecho con su uso.

ANÁLISIS CRÍTICO

Es preocupante que la disposición fiscal que está basado en el Dolo o la Culpa, sirva como referente para exonerar de Responsabilidad Extracontractual Objetiva al chofer del vehículo y al propietario de la misma, sabiendo que la Responsabilidad Civil derivada de Accidente de Tránsito no es subjetiva sino objetiva, salvo que se admita que la Responsabilidad Extracontractual de la Colisión de dos vehículos Automotores tiene Factor de Atribución Subjetiva, pero aquello sería válido si no existieran otros perjudicados ajenos a los participantes como sucede en el presente caso. Así mismo tal como se señaló en el Análisis

Crítico a la CA. N° 1503-2018 CUSCO, si bien es cierto que el expediente del Proceso Penal incluyendo la disposición fiscal puede ser usado como un referente para determinar la Responsabilidad Civil u Obligación Indemnizatoria e incluso la Reducción del Monto de la misma, sin embargo, nunca puede ser usado como referente y mucho menos como sustento o base para determinar la Exoneración de la Obligación indemnizatoria como en el presente caso. Por lo mismo se puede ver una obvia contradicción de criterios emitidos por la mismas Salas de la Corte Suprema.

También es preocupante que, ninguna de las instancias de mérito señale que el informe policial indicara que el remolque contara con cintas reflectivas o los conos de seguridad y/o emergencia debidamente puestos en la vía, sino que tenga que valerse de una disposición fiscal que afirma que el conductor si había puesto las señalizaciones correspondientes. Pregunto, ¿De dónde sacó esa conclusión el fiscal si no estaba contemplado en el informe policial, y si estuvo contemplado en el informe policial porque nunca lo sacaron a relucir los jueces y tuvieron que valerse de la disposición fiscal para afirmar aquello? La presente casación no lo dice, guarda un completo silencio, salvo que señala “otras diligencias”.

En esta casación es notable que, hay muchas cosas que los jueces apoyados en el principio de independencia judicial deciden, y lo peor que la corte suprema no lo dilucida y se escuda en el hecho de que no había sido bien definida o descrito con claridad o precisión dicha Infracción Normativa denunciada, entre otras cosas estipuladas en el Art. 388 CPC. Si bien es cierto que es un requisito establecido por el CPC, sin embargo, muchas veces es una excusa para no pronunciarse sobre algo que crearía un precedente vinculante. Y que así mismo, lo señalado últimamente, es un claro jalón de orejas sobre el gran desafío del trabajo del abogado defensor como instruido en la materia y el llamado a dilucidar y convencer al juez sobre ciertos asuntos incluyendo sobre su propio error, exigiéndolo de esa manera a motivar debidamente sus sentencias.

Así mismo, dicho criterio o fundamento de excluir de responsabilidad civil en base a una disposición fiscal, como si se tratara de una responsabilidad civil subjetiva, es discordante con el criterio usado y confirmado en otras casaciones como la CA. N° 1714-2018 LIMA (fundamento 4), CA. N°1503-2018 CUZCO [afirma que

el Proceso Civil no depende de lo actuado en el Proceso Penal para determinar la responsabilidad del demandado], lo cual muestra que no hay uniformidad de pensamiento en la jurisprudencia emitida por la Corte Suprema, pues no hay un canon ni “precedente judicial” que determine su alineamiento, sino que hacen lo que es más cómodo, concordar con las instancias de mérito.

09.- CA. Nº 1714-2018 LIMA

RECURRENTE

Demandadas **Ferrovías Central Andina S.A. y Ferrocarril Central Andino S.A.**

Contra la sentencia del Ad quem que revoca la sentencia del Ad quo que declaró infundado y, reformándola declaró fundado en parte y ordenó que las demandadas paguen solidariamente la suma de S/8,500.00 por Daño Emergente y, S/800,000.00 por Daño Moral a la demandante, quien demandó por el atropello, arrollamiento y muerte de su hijo menor de edad con autismo leve.

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracciones Normativas: inc. 3, 5 y 14 del Art. 139 de la Carta Magna, Art.1972 C.C., Art.18, 22, 31, 36, 38, 51 y 52 D.S. Nº032-2005- MTC, Art.123, 374 y 429 CPC.

(Alegan proceso indebido, incongruencia, pruebas obtenidas indebidamente, que el conductor del ferrocarril fue absuelto en la vía penal por cuanto no tuvo responsabilidad en el accidente, Ruptura Causal, entre otros).

DECISIÓN

INFUNDADO (Art. 397 CPC)

RESULTADO

Obligación Indemnizatoria

CRITERIOS

FUNDAMENTOS DE LA SALA SUPREMA

PRIMERO: Sobre la imputación de la Responsabilidad Objetiva: señala que de acuerdo al Art.29 LGTTT y el Art.1970 C.C., los daños causados por actividad ferroviaria tienen Factor de Atribución Objetiva por ser consideradas bienes y actividades riesgosas, y por lo mismo es irrelevante la culpa del causante y, por ende las demandadas son responsables por el daño causado en el desarrollo, uso y beneficio de un bien y/o actividad riesgosa.

SEGUNDO y TERCERO: Sobre la Infracción al derecho a la prueba: las pruebas valoradas y no admitidas: Aún, cuando el Ad quem, haya usado pruebas nuevas sin ocasión de las partes a pronunciarse, o haya valorado pruebas no admitidas, al momento de sentenciar, no es suficiente razón para declarar nula la sentencia impugnada, toda vez que dichos vicios procesales no afectan y son irrelevantes a la decisión del fallo, y esto de acuerdo al Art. 172 del CPC. Razón por lo cual, la Corte Suprema, rechaza las supuestas infracciones normativas al inc.3, 5 y 14 del Art.139 de la Carta Magna, Art.123, 374 y 429 CPC.

CUARTO: Sobre la falta de valoración probatoria: Los recurrentes señalan que, el ad quem, no ha valorado el Informe Técnico emitido por la PNP, el Acta de Diligencia de la Reconstrucción de Hechos y, el Informe Pericial contenidos en el expediente archivado del proceso penal seguido contra el conductor del ferrocarril. Lo cual fue archivado, porque en la misma no hallaron falta o negligencia por parte del conductor como causante del accidente en mención. Sin embargo, la Sala Civil de la Corte Suprema, señala que el Juez ha hecho una valoración conjunta de acuerdo al Art. 197 CPC y, que así mismo dichos medios probatorios de la ausencia de culpa son irrelevantes por cuanto estamos ante una responsabilidad de tipo Objetiva.

QUINTO: Sobre la infracción del Art. 18 y 22 del D.S. 032-2005-MTC, las recurrentes alegan que según dicho reglamento está prohibido ingresar a las vías del ferrocarril, de modo que quien viola dicho reglamento es culpable o promotor directo y determinante del daño causado si ocurriera un accidente. Sin embargo, la Sala Civil Transitoria de la Corte suprema, afirma que no comparte tal tesis que llevaría al absurdo, porque una norma prohibitiva no ampara ni libera a nadie de la responsabilidad Objetiva.

SEXTO: Sobre el Nexo Causal, los recurrentes afirman que se ha infringido dicha norma del Art. 1972 CC, toda vez que existe Ruptura Causal, debido a que el accidente ocurrió, según el Informe Técnico, porque la víctima menor de edad y autista se encontraba acostado sobre la vía y, que sin embargo el Ad quem señala que los menores de edad son inimputables, olvidando que la única responsable del daño es la madre que perdió a su menor hijo autista. Sin embargo, la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema dice que dicha afirmación

es un error y que no existe Ruptura Causal, porque: 1. "... En principio, considerar que un menor pueda estar todo el tiempo bajo la atenta mirada de su padre: ni jurídica ni físicamente se puede aceptar ese dicho; ..." 2. Si bien es cierto que, la imprudencia de la víctima podría llevar a la Exoneración de la Obligación Indemnizatoria a los demandados, sin embargo, aquello, según ley, solo es aplicable a quien sea capaz de valorar sus actos, pero en el presente caso, todas las partes procesales son conscientes que la víctima en cuestión no era capaz de valorar sus actos a causa de su minoría de edad y autismo leve, pues así se desprende en sus contestaciones de la demanda. Por lo mismo no hubo infracción del Art. 1972 C.C. ni Ruptura Causal, antes bien existe la Causa adecuada según el Art. 1985 CC, por dos razones: "(i)... el evento se encuentra dentro del ámbito de la aplicación especial..." es decir en el presente caso no se busca probar la culpa del dañante, sino la responsabilidad de aquellos que pusieron en funcionamiento el riesgo creado que terminó causando daño, y por lo mismo según el Art. 29 LGTTT los daños causados por vehículos automotores y ferrocarriles (CF. D.S. N°032-2005-MTC) derivan en Responsabilidad Objetiva y, (ii) por cuanto existe causalidad material entre el daño y la actividad de la persona a quien se reclama, y dicha Causalidad material está debidamente acreditado en el presente caso. Y, que así mismo, existen el Factor Abstracto y Factor Concreto de la Causa adecuada, toda vez que existe la posibilidad de que cualquier niño puede ingresar a los rieles del ferrocarril y sufrir las mismas consecuencias sufridas por la víctima en cuestión, por cuanto no existen las medidas de protección adecuadas en dicho lugar, lo cual en efecto generó la muerte del menor por el impacto del ferrocarril en cuestión. Por todo lo esgrimido se concluye que existe el Nexa Causal o Relación de Causalidad, lo cual es lo opuesto a la Ruptura Causal que pretenden las demandadas.

SÉTIMO: sobre infracciones normativas del Art.31, 36, 38, 51 y 52 del D.S. 032-2005-MTC, y otros, los recurrentes señalan que el Ad quem hace juicios valorativos sobre el mantenimiento, enrejado, protección y aseguramiento de la vía férrea lo cual no se ajustan a los hechos. Sin embargo, la Sala en cuestión, señala que tal denuncia normativa es irrelevante toda vez que nos hallamos ante una responsabilidad de tipo Objetivo.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- Los Accidentes de Tránsito Causado con Vehículos Automotores o Ferrocarriles, según el Art.29 LGTTT en concordancia con el Art.1970 C.C, están Sujetos al Factor de Atribución Objetiva a causa del riesgo que estas representan y, por lo mismo derivan en Responsabilidad Extracontractual Objetiva, donde la atribución o ausencia de culpa es irrelevante para la solución del caso.
- Los vicios procesales, tales como la falta de motivación, valoración de pruebas, etc., son irrelevantes sino perjudican el contenido o la decisión de la sentencia.
- Los Informes policiales, periciales, etc, incluyendo el Archivamiento del Proceso Penal por inexistencia de falta o delito del conductor en el accidente, no es razón para Exonerar de Responsabilidad Objetiva en la Vía Civil.
- La existencia de una norma prohibitiva que regula el espacio y las áreas de tránsito y transporte terrestre o ferroviario, no exoneran de responsabilidad a los demandados.
- No Existe Ruptura Causal, aun cuando la víctima contribuyó determinadamente en su daño, si es que es incapaz para valorar sus actos. Así mismo, a un niño no se le puede atribuir imprudencia por tener la condición de inimputables. Tampoco se le puede atribuir negligencia a los padres del niño, porque no es posible, ni tanto jurídica ni físicamente, que un menor pueda estar todo el tiempo bajo la atenta mirada de sus padres. Y, quien contesta una demanda afirmando o atribuyendo a la víctima incapacidad de valorar sus actos, confirma que la víctima no tiene ninguna responsabilidad civil. Por lo mismo no existe Concausa en el presente caso ni la Reducción del monto de la Obligación Indemnizatoria.
- Si existe Causa Adecuada según el Art. 1985 CC, entonces no existe Ruptura Causal. La Causa Adecuada señala que: es posible que cualquier niño podría ingresar a los rieles del ferrocarril y sufrir las mismas consecuencias (Factor in Abstracto) y, que el niño en cuestión murió a causa del impacto del ferrocarril en cuestión (Factor in Concreto). Por lo cual no existe Exoneración de la Obligación Indemnizatoria.

- La demostración de la seguridad y prevención de accidentes, por parte del demandado, no lo exime de responsabilidad cuando se trata de responsabilidad Objetiva y, exista la Causalidad Adecuada.

10.- CA. N° 1084-2018 PUNO

RECURRENTE

Demandada Empresa de Transportes Civa S.A.C.

Contra Sentencia del Ad quem que confirmó la sentencia del Ad quo que declaró fundada en parte.

MOTIVO - ANTECEDENTES

i) Infracción Normativa de Art. 461 – inc. 1 CPC. (Toda vez que el Ad quem le niega la apelación, considerando que hubo rebeldía de su parte al no haber contestado la demanda, y le obliga a pagar un monto indemnizatorio elevado, pese a que uno de los codemandados (chofer del vehículo) sí contestó la demanda).

ii) Infracción Normativa Art.1972 CC. (Alega la Existencia de Ruptura Causal o al menos la Concausa y reducción del monto Indemnizatorio, por cuanto el choque de su vehículo con el vehículo de la demandante (Empresa de Transportes Huamanga S.A.C.), Según el Atestado Policial, sucedió por la imprudencia del conductor del vehículo de la demandante quien iba a excesiva velocidad).

iii) Infracción Normativa del inc. 3 y 5 del Art.139 de la Carta Magna (Alega que el Ad quem no calificó los fundamentos de su apelación por haberle considerado rebelde, y que no motivo debidamente sobre el fondo del litigio ni sobre lo contenido en el Atestado Policial). Pedido Anulatorio y/o Revocatorio

DECISIÓN

Improcedente

RESULTADO

Obligación Indemnizatoria

CRITERIOS

SÉTIMO: La recurrente no cumplió con los numerales “2 y 3” del Art. 388 CPC, Toda vez que: i) Respecto al inciso 1 del Art. 461 CPC, si bien es cierto que existe tal vicio; sin embargo, no es la base principal de la decisión, sino la Antijuricidad de los demandados, la cual ha sido acreditada en el Proceso Penal al condenar al chofer del vehículo de la recurrente por dicho accidente. ii) Según el Proceso

Penal antes citado, en base al Informe Técnico de la PNP, se determinó que el factor predominante del accidente de tránsito fue la conducción imprudente del chofer de la empresa recurrente y, no del chofer de la empresa demandante, y es necesario respetar lo ya resuelto en lo penal, por lo cual no existe Ruptura Causal ni Infracción Normativa del Art.1972 C.C. Y, respecto a la reducción del monto indemnizatorio se señala que la recurrente no ha presentado argumentos suficientes para variar el monto antes señalado. iii) en vista de lo antes señalado se evidencia que no existe infracción al artículo en mención.

OCTAVO: Por los argumentos expuestos no es posible la anulación ni revocación de la sentencia de vista.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- No hay nulidad o casación por una infracción normativa, si aquella infracción no afecta la decisión hecha en la sentencia.
- No Existe Ruptura Causal ni Exoneración de la Obligación Indemnizatoria, si el análisis y la calificación de los medios probatorios (informe Técnico Policial, Atestado Policial) realizados en el proceso Penal, determinaron una Conducta Antijurídica del Chofer y la responsabilidad como “Tercero Civilmente Responsable” del recurrente. Por lo mismo la recurrente tiene la responsabilidad de pagar la Obligación Indemnizatoria en la Vía Civil.
- No se puede reducir el monto indemnizatorio, si no hay argumentos suficientes para desvirtuar lo otorgado por las instancias de mérito.

ANÁLISIS CRÍTICO

Se tiene que el presente caso de Accidente de Tránsito es el resultado de la Colisión de dos Vehículos. No se discute si tiene factor de atribución Objetiva como dice el Art. 29 LGTTT o la CA. N° 5877-2018 PIURA y, CA. N° 1714-2018 LIMA o, si tiene un factor de atribución Subjetiva por tratarse de la colisión de dos vehículos automotores y por la necesidad de determinar la culpa del causante. Y, la Sala Civil guarda silencio, puesto que la recurrente no cuestiona el Factor de Atribución; sin embargo, la recurrente pretende la declaración de ruptura causal propia de la Responsabilidad Objetiva, pero la Sala Civil de la Corte Suprema responde que, al existir en el chofer de la recurrente Conducta Antijurídica

probada en el proceso penal y corroborada por el Informe técnico policial, entre otros, y al haberse determinado la responsabilidad de la recurrente como “tercero civilmente Responsable” en la vía penal, son suficientes para también determinar como responsables solidarios a los demandados en el proceso Civil. A todas luces, dicho accidente de tránsito termina teniendo un factor de atribución subjetiva, por cuanto la responsabilidad Extracontractual se determina en base a la culpa o imprudencia predominante del conductor, la cual fue probada en la vía penal.

11.- CA. Nº 5230-2018 LIMA NORTE

RECURRENTE

Demandada **Empresa Trans Van S.A.C.**

Contra Sentencia del Ad quem que confirma la sentencia del Ad quo quien declaró fundada... y ordenó pagar la suma de S/70,000.00 por Daño Moral.

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracción Normativa Procesal: Art.139 inc.3 y 5 de la Carta Magna, Art.197 CPC. (Por afectar al debido proceso, toda vez que la instancia superior no valoró debidamente el Atestado Policial donde se aprecia que el factor determinante para la ocurrencia del accidente fue el accionar de la propia víctima, quien por su corta edad no supo distinguir el peligro, y que el vehículo causante del daño iba a menos de 35 k/h. Así mismo, no ha valorado el informe psicológico como medio probatorio al momento de cuantificar el daño moral, por lo que dicho monto es excesivo e injustificado).

DECISIÓN

Improcedente

RESULTADO

Reducción de la Obligación Indemnizatoria por Concausa.

CRITERIOS

QUINTA: El Ad quem si valoró debidamente no solo el Atestado Policial sino también el Informe Técnico de la PNP, con los que se acreditó que el vehículo remolcador iba a una velocidad no apropiada para el lugar y el momento y, que atropelló y causó la muerte de la víctima menor de edad.

SEXTA: Sobre la cuantificación del monto indemnizatorio, el ad quo si tuvo en cuenta el Informe Psicológico realizado a la madre del niño, lo cual el ad quem argumentó y confirmó en su sentencia, y también dichas instancias de mérito, si tuvieron en cuenta el accionar de la víctima menor de edad como factor contribuyente y la negligencia del conductor como factor determinante del accidente al momento de cuantificar el daño.

SÉTIMO: La recurrente pretende la revaloración de los medios probatorios... lo cual es contrario a los fines de la Casación establecido en el Art. 384 CPC.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- La responsabilidad por la muerte de la víctima se determina en base al Atestado Policial y el Informe Técnico.
- La cuantificación del monto por daño moral, solicitada por la madre de la víctima menor de edad, se establece teniendo como referentes - el Informe Psicológico realizado a la madre de la víctima, el actuar de la víctima como factor contribuyente al accidente y, la negligencia del conductor como factor determinante del mismo accidente.

ANÁLISIS CRÍTICO

En cuanto a la cuantificación, muy aparte a que, - el monto de setenta mil soles por daño moral concedido a la demandante del presente caso, se diferencia abismalmente del monto de ochocientos mil soles concedidos por daño moral a la demandante del caso de la CA. Nº 1714-2018 LIMA donde ni siquiera hubo un informe psicológico que valorar, lo cual solo podría justificarse en el sentido de que el monto indemnizatorio de sus petitorios eran distintos, - tenemos que aquí se hace una cuantificación basado no solo en el informe psicológico de la madre, sino también en el accionar de la víctima menor de edad como factor contribuyente del accidente y, en la negligencia del conductor victimario como factor determinante, lo que significa, aunque la casación no lo señala se sobre entiende que, el monto de indemnización del daño moral fue reducido por el la “Concausa” o “actuar contribuyente o concurrente de la víctima menor de edad” en base al Art.1973 C.C. Lo cual, en el caso similar de la casación mencionado líneas atrás, no contó la contribución del menor de edad con autismo leve para la reducción en la cuantificación del monto indemnizatorio del daño moral. Quizás se deba al hecho de que el menor de edad de dicho caso, aparte de ser menor de edad, como en el presente caso, sufría de autismo leve, pese a que en ambos procesos y casaciones se hace mención que dichos menores de edad no pudieron prever o distinguir el peligro debido a su corta edad. Sin embargo, en el presente caso se dice que el menor contribuyó en su daño, mientras que en el

caso referido se dice que no se le puede atribuir responsabilidad de haber contribuido en su daño a la víctima por cuanto era menor de edad.

Así pues, es evidente que existe falta de uniformidad en la Jurisprudencia Nacional sobre los casos de Indemnización de Daños y Perjuicios por Accidentes de Tránsito.

12.- CA. N° 4492-2018 LIMA SUR

RECURRENTE	Empresa de Servicios de Transportes Santa Catalina S. A.
-------------------	---

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracción Normativa por Aplicación Indevida del Art.1969 C.C., (Y, propone como Norma Aplicable el Art. 1972 CC, pues alega que Existe Ruptura Causal, toda vez que, según El Atestado Policial y el Informe de la Unidad de Investigación Accidentes de Tránsito – UIAT, el accidente no ocurrió por concausa (imprudencia predominante de la víctima y negligencia contributiva del chofer que no cerró la puerta antes de continuar la marcha) sino por imprudencia exclusiva de la propia víctima (factor predominante) que intentó subir a un vehículo que se encontraba en marcha. Así mismo, aun cuando las instancias de mérito le atribuyen la Responsabilidad Objetiva y solidaria por ser la prestadora del servicio, en base al Art. 29 LGTTT, argumenta que dicha responsabilidad no es de manera automática, sino cuando se demuestre la culpa de los demandados y, a ello se suma el hecho de que el demandante (cobrador en ese entonces), lo mismo que el codemandado (el chofer) no habían sido contratados por la recurrente (prestadora del servicio), sino por el propietario del vehículo, es decir no tenían ninguna relación laboral con la recurrente, porque así lo establecía la ordenanza de Lima Metropolitana).

DECISIÓN	Improcedente
-----------------	--------------

RESULTADO	Reducción de la Obligación Indemnizatoria por Concausa.
------------------	---

CRITERIOS

QUINTO: La supuesta Infracción de Aplicación Indevida del Art. 1969 CC. y propuesta del Art. 1972 CC como norma aplicable, alega la existencia de Ruptura Causal y consiguiente Exoneración de toda Obligación Indemnizatoria a la Recurrente. La cual no puede ser amparado, porque aquello también supondría la exoneración de toda responsabilidad al conductor quien infringió el Art. 130 del Reglamento Nacional de Tránsito (RNT - D.S. N° 016-2009-MTC) al poner en marcha el vehículo sin las puertas cerradas. Sobre la negligencia de la propia

víctima (demandante) como factor predominante de la ocurrencia del accidente ha sido debidamente analizado por el Ad quo, quien determinó el monto Indemnizatorio teniendo como referencia el Art. 1973 CC por la Concausa; Monto que ha sido reducido aún más por el Ad quem, por lo cual ya no es posible reducirlo más.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- En un Accidente de Tránsito, la Relación de Causalidad, o la Ruptura Causal o, la Concausa se determina en base al Atestado Policial y el Informe de la Unidad de Investigación Accidentes de Tránsito – UIAT.
- No existe Ruptura Causal, según el Art. 1972 CC, por imprudencia [negligencia] predominante de la víctima, si el conductor demandado infringió el Art. 130 del RNT (D.S. N° 016-2009-MTC). Por ende, lo que existe es Concausa, según el Art. 1973 CC.
- Si el Conductor Resulta responsable por concausa, también resultan responsables solidarios el propietario del vehículo y la prestadora de servicio de transporte, según el Art. 29 LGTTT, por cuanto la Responsabilidad nacida de un Accidente de Tránsito es Objetiva.
- Si existe Concausa existe Reducción Indemnizatoria.

ANÁLISIS CRÍTICO

En esta casación se puede observar una pésima y deficiente motivación por parte de la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema. Pues, no dilucida, que tipo de Responsabilidad (Subjetiva u Objetiva) es la que nace ante un accidente de tránsito, aun cuando del fondo se nota que el Ad quem si lo había dilucidado. Así pues, cuando debía confirmar lo que el Ad quem ya había señalado y determinar de una manera similar a lo que sigue: *“Siendo la recurrente una empresa que brinda servicios a través de vehículos, no es posible exonerarla de la responsabilidad Civil de indemnizar solidariamente al demandante, por cuanto el daño se ha causado en el ejercicio de una actividad riesgosa según el Art.29 LGTTT en concordancia con el Art.1970 C.C.; y esa es la norma aplicable al presente caso, en correlación con el Art. VII del Título Preliminar del CPC, aun cuando el demandante haya invocado erróneamente el Art.1969 C.C. en su*

demanda; y que además, no es posible exonerar de Responsabilidad a los demandados en base al Art.1972, toda vez que el accidente sucedió por concausa o hecho concurrente y, no por imprudencia determinante de la propia víctima, por cuanto el chofer infringió una norma del Reglamento Nacional de Tránsito (Art. 130 del D.S. Nº 016-2009-MTC). Por tanto, lo correcto no es la exoneración, sino una reducción al monto indemnizatorio de acuerdo al Art.1973 C.C., lo cual ya fue hecho por el Ad quem". Sin embargo, la Corte Suprema termina haciendo una afirmación nauseabunda, ante el pedido de exoneración de responsabilidad de la recurrente, afirmando que de concederle lo solicitado también liberaría de responsabilidad al codemandado (el conductor del vehículo), siendo que su responsabilidad está probada por haber infringido el Art. 130 RNT. Y es como si débilmente se escudara diciendo: "Tienes razón, pero no te puedo conceder aquello, porque al hacerlo favorecería a otro", en vez de asirse de la Ley y la doctrina sobre la indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito. Así mismo, cabe resaltar que dicho criterio entra en discordancia con los criterios señalados en la CA. Nº 1689-2019 PIURA, la cual señala que, la infracción normativa del Art. 145 RNT, no determina la responsabilidad civil del causante, sino el Informe Técnico Policial.

Por lo expuesto se puede ver una falta de motivación en la sentencia casatoria. Así mismo al inicio señala "imprudencia de la víctima" para luego terminar cambiando el término por "Negligencia de la Víctima", sin tomar en cuenta que existen gran diferencia entre los dos términos, y que el término correspondiente para la reducción del monto indemnizatorio, según el Art. 1973 CC, es la "Imprudencia" y no la "Negligencia" como descuidadamente usa y señala la Sala Civil de la Corte Suprema.

13.- CA. N° 2701-2018 TACNA

RECURRENTE

Demandada **Corporación Omega S.R.L.**

Contra Sentencia del Ad quem que Confirma la sentencia del Ad quo quien declara fundado... ordenando que paguen la suma de S/25,000.00 por Daño Moral...

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracción Normativa de Derecho Material de Art. 1970 del C.C. y Art.29 LGTTT. (La Recurrente asegura que no es la propietaria del vehículo, y que dicho propietario es una de las víctimas y causante de los demandantes, según se advirtió de la revisión de la documentación del vehículo materia del accidente de tránsito. Y que la víctima no tenía ninguna relación laboral con la recurrente. Por lo cual no puede atribuírsele responsabilidad en base a dichos articulados).

Anulatorio.

DECISIÓN

Improcedente

RESULTADO

Obligación indemnizatoria

CRITERIOS

SEXTO: La recurrente pretende una revaloración de los hechos y los medios probatorios lo cual es contrario a los fines de la Casación. Y, aun cuando pretenda no ser responsable del accidente por no ser el propietario del vehículo y no existir ningún vínculo laboral, sin embargo, se concluyó que el día del accidente de tránsito el vehículo en cuestión estaba realizando servicios para la recurrente, tal como lo ha reconocido Félix Tacora.

SÉTIMO y OCTAVO: Por las razones expuestas el recurso de casación no cumple con lo requerido en el inc. 2 del Art. 388 CPC, ni puede ser anulado la sentencia de vista, sino declarado improcedente el recurso de casación conforme al Art. 392 CPC.

NOVENO: Si una persona fallece por un Accidente de Tránsito por culpa de un tercero, sus herederos (padres o hijos demandantes) pueden reclamar la

Indemnización por el fallecimiento de la víctima. Y, en el presente caso dicho fallecimiento fue causado por la negligencia del conductor del vehículo de la demandada y ahora recurrente.

DÉCIMO: Todo proceso judicial, sea penal o civil, sobre accidente de tránsito, deben servir para crear conciencia de la gran responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- Aunque el demandado no sea propietario del vehículo, ni haya un contrato laboral formal de por medio, sin embargo, si las víctimas estuvieron realizando servicios para la empresa demandada, ésta última es considerado responsable de la Obligación Indemnizatoria en mérito al Art.29 LGTTT y Art. 1970 CC.
- Los herederos de la víctima tienen todo el derecho de reclamar la indemnización de daños y perjuicios al conductor y al propietario del vehículo en cuestión.
- La finalidad de los procesos judiciales por accidente de tránsito, es contribuir a que la sociedad toda tome CONCIENCIA de la responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

ANÁLISIS CRÍTICO

Respecto al Considerando Noveno y al criterio que ahí se señala es coherente; sin embargo, en el caso en concreto no se dilucida si la recurrente es o no propietaria del vehículo en cuestión, pero se termina afirmando que la recurrente es la propietaria del vehículo. Dicha afirmación realmente es confusa y crea incertidumbre. Pero dicho fragmento textual y su error es una copia fiel del Considerando Sexto de la CA. N° 6183-2018 LA LIBERTAD, lo que supone que aquello sucedió por el descuido y negligencia de los operadores de dicha Sala de la Corte Suprema.

Así mismo, la Sala Civil de la Corte Suprema se limita a reconocer lo contrario (que la recurrente no es propietaria del vehículo en cuestión), pese a las evidencias probatorias que supuestamente la recurrente alega, por el simple

hecho de que la revaloración de los medios probatorios no está dentro de los fines casatorios. También existe la posibilidad de que la Corte Suprema habría declarado fundado el recurso de casación si ésta hubiera tenido un fin revocatorio como segunda opción, donde si hubiera sido posible la revaloración de dichos medios probatorios.

Pero también es cierto que, aunque la corte suprema no lo señala aquí, las supuestas infracciones señaladas no afectaban la decisión de la sentencia de vista toda vez que dicha decisión estaba sustentado en el hecho de que la recurrente era responsable de pagar la Obligación Indemnizatoria por cuanto el Vehículo se estaba usando para brindar los servicios de la recurrente conforme al Art, 29 LGTTT cuando dice "... de ser el caso el prestador de servicio de transporte...", la cual según la doctrina de la Responsabilidad Objetiva por Accidentes de Tránsito, la recurrente demandada debe responder por cuanto estaba sacando provecho del uso de dicho vehículo, aun cuando no fuera la propietaria.

14.- CA. Nº 5393-2018 LA LIBERTAD

RECURRENTE	Codemandada Empresa de Transportes Mi Salvador S.A.C.
-------------------	--

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracción normativa del Art.1972 CC. (Alega Ruptura Causal por hecho determinante de tercero (vehículo no identificado que invadió su carril) lo cual hizo que el conductor del vehículo de la demandada colisionara con un remolque estacionado en la berma.

Infracción Normativa del Art. VII, del Título Preliminar del C.C. (Las instancias de mérito han concedido al demandante lo que no solicitó en su demanda “... *extra petita*, prohibido por ley ...”, esto es la Indemnización de Daño Moral a modo de sucesor y a modo directo).

DECISIÓN	Improcedente.
-----------------	---------------

RESULTADO	Reducción de la Obligación indemnizatoria por Concausa.
------------------	---

CRITERIOS

Sexto: Las instancias de mérito determinaron y concluyeron, previo análisis de los hechos y medios probatorios, que no existe Ruptura Causal por hecho determinante de tercero, sino una concausa entre el vehículo de la recurrente y el vehículo no identificado, toda vez que el conductor del vehículo de la demandada mantuvo la misma velocidad y no frenó, pese a que su carril había sido invadido por un vehículo no identificado, por lo cual chocó con el remolque. Razón por la cual hubo “atenuación” en cuanto al monto indemnizatorio. Por lo cual no existe infracción normativa del Art. 1972 CC.

Sétimo: Respecto a la supuesta “*extra petita*”, el Ad quem dilucidó que el demandante, si bien es cierto se entiende que no solicitó directamente la indemnización del daño moral hacia su persona; sin embargo al fundamentar su petitorio por Daño Moral de su padre, señaló no solo el sufrimiento de su padre, sino también el sufrimiento que le produjo de forma directa tal sufrimiento y deceso de su padre y, es basado en ese fundamento que el Ad quo otorgó una

indemnización por daño moral no solo al padre del demandante, sino también al mismo demandante, lo cual el Ad quem confirmó como correcta. Por lo cual no existe ninguna infracción normativa del Art. VII del Título Preliminar del C.C.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- Se determinó que no Existe Ruptura Causal, sino Concausa, previo análisis de los hechos y de los medios probatorios. Y, si no existe Ruptura Causal entonces Existe la Responsabilidad u Obligación Indemnizatoria del Causante o los demandados.
- En la existencia de Concausa, existe la Reducción (atenuación) del monto de la Obligación Indemnizatoria.
- Sí en la demanda, el daño moral del demandante está descrito conjuntamente con el daño moral de la víctima fallecida, es correcto que, el juez otorgue una indemnización específica por daño moral al demandante, lo mismo que a la víctima fallecida, aun cuando esta indemnización por daño moral no haya sido solicitada de manera específica y directa. Cuya base sería el Art. VII, del Título Preliminar del C.C; y no incurre en incongruencia de extra-petita.

ANÁLISIS CRÍTICO

En el Presente Caso, la Sala Civil de la Corte Suprema repite descuidadamente la afirmación del Ad quem, al decir de que existe “Concausa”. Pues, según el Art. 1973 CC, la Concausa existe cuando la imprudencia de la propia víctima que sufrió el daño contribuye o facilita para la ocurrencia del daño; sin embargo, en el presente caso no existe tal imprudencia concurrente de la víctima sino un aumento de concurrencia de participantes según el Art. 1983 CC.

Esta afirmación es discordante con lo afirmado en la CA. N° 6085-2018 CAJAMARCA, Considerando Noveno, la cual si es coherente con el Art. 1973 CC.

15.- CA. Nº 5791-2018 LA LIBERTAD	
RECURRENTE	José Carlos Fort Cabrera, Apoderado de Turismo Civa S.A.C.
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>a). Infracción Normativa del inc.5 - Art.139 de la Carta Magna; Art. 50 inc. 6; 121 y 122 inc. 4 CPC. (Motivación incongruente, ordena el pago de un daño no demostrado, no existe daño psicológico y que éste último es confundido con el daño moral).</p> <p>b) Apartamiento de Precedente Judicial Acuerdo Plenario Nº002-2016/CJ-116, X Pleno Jurisdiccional de las salas penales permanentes y transitorias. (establece lo que es el daño psicológico y su cuantificación adecuada, lo cual no fue tenido en cuenta).</p> <p>c) Infracción Normativa de Art. 1985 CC. (No se ha analizado todos los elementos de la responsabilidad civil, entre ellos la existencia de Relación de Causalidad y el Daño).</p> <p>Anulatorio y/o Revocatorio</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
CRITERIOS	
<p>Décimo: sobre las supuestas infracciones a) y c) no cumple con lo requerido en el inc. 3 del Art. 388 CPC. Así mismo, a) sus argumentos casatorios son los mismos al de su apelación ante la Corte Superior lo cual ya fue resuelto satisfactoriamente por el Ad quem; c) se ha demostrado que la empresa recurrente es responsable bajo los parámetros de la Responsabilidad Extracontractual Objetiva por tratarse del uso de bien riesgoso (vehículo automotor), por lo cual está obligado a pagar la indemnización correspondiente. Sobre lo demás, el Ad quem ha respetado el debido proceso y la motivación coherente.</p>	

Décimo Primero: b) No cumple con lo requerido en el inc. 3 del Art. 388 CPC, por cuanto dicho Acuerdo plenario no puede ser aplicado en la vía civil por cuanto está establecido exclusivamente para el proceso penal.

Décimo Segundo: sobre el pedido Anulatorio o Revocatorio de la sentencia de vista no es posible por los argumentos expuestos y según lo establecido en el Art.392 CPC.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- La empresa que usa un bien riesgoso (vehículo automotor) y causa un daño demostrado, es responsable de pagar la Obligación Indemnizatoria bajo el parámetro de la Responsabilidad Extracontractual Objetiva.
- Los acuerdos plenarios para procesos penales no pueden ser aplicados en la vía civil.

16.- CA. N° 5866-2018 ICA	
RECURRENTE	Demandada D.C.R. Minería y Construcción S.A.C.
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>i). Infracción Normativa de Art. 1970 C.C. (alega que no se trata de Responsabilidad Objetiva, sino Subjetiva, por cuanto se trata del choque de dos vehículos que requieren hacerse resarcimientos mutuos, por lo cual la norma aplicable sería el Art. 1969 CC).</p> <p>ii) Infracción Normativa de Art.197 CPC. (El Ad quem no ha valorado el medio probatorio de la sentencia penal, donde el conductor del vehículo del demandado (ahora recurrente) ha sido absuelto de homicidio culposo, lo que significa que existe Ruptura Causal y exoneración de la Obligación Indemnizatoria).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
CRITERIOS	
<p>Quinto: Según el Art. 384 CPC no es finalidad de la Casación la revaloración de los medios probatorios y modificación de las conclusiones de los jueces de mérito, por lo que no existen ninguna de las infracciones denunciadas, por los siguientes:</p> <p>Sexto: Si bien es ciertos que hay posturas jurídicas en la aplicación de la responsabilidad objetiva, sin embargo, el juez goza de independencia judicial y, ha optado por la interpretación literal del Art. 1970 CC y Art. 29 LGTTT donde se sustentan la Responsabilidad Objetiva por el riesgo creado. Así mismo, el Ad quem, ha sustentado y probado la responsabilidad de la demandada en el accidente de tránsito, previo análisis de los hechos y de los medios probatorios, como el Informe Policial. De modo que, aun cuando la responsabilidad sea subjetiva, la demandada es responsable inequívocamente.</p> <p>Sétimo: El propósito del proceso Penal es verificar un acto delictivo y no dilucidar la existencia de la responsabilidad civil de tipo extracontractual objetiva, porque esta última no es competencia del juez penal.</p>	

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- El juez goza de independencia judicial, y es libre de aplicar la postura Objetiva o Subjetiva en casos de Accidentes de Tránsito, con tal de que su decisión sea coherente con los hechos.
- Bajo una Interpretación Literal de Art. 1970 CC y Art. 29 LGTTT todo tipo de Accidente de Tránsito deviene en Responsabilidad Objetiva por el riesgo creado.
- La responsabilidad o exoneración de responsabilidad de los participantes del Accidente de Tránsito se determina previo análisis de los hechos y medios probatorios, particularmente el Informe Policial.
- No es competencia de los jueces penales determinar la responsabilidad civil de tipo extracontractual objetiva, sino de los jueces civiles.

ANÁLISIS CRÍTICO

Hay algo muy preocupante, y es, que el mayor peso de la prueba para determinar la Responsabilidad o Exoneración de la Responsabilidad derivada de accidentes de tránsito se halla en el Informe Policial. La preocupación se debe a que muchas veces los Informes Policiales no son hechos por expertos y probos en la materia y, es más, en mucho de los casos estos informes son manipulados por malos elementos del personal policial.

Así mismo, preocupa el hecho de que la Corte Suprema, teniendo el deber de crear doctrina y uniformizar la jurisprudencia nacional sobre la responsabilidad nacida de Accidente de Tránsito, no se pronuncie y aclare sobre el cuándo es necesario aplicar un Factor de Atribución Objetiva y cuando un Factor de Atribución Subjetiva, a tal punto que se limita a decir que aquello está en el criterio de cada juez que goza de la independencia judicial, como si tratara de decir que pronunciarse sobre dicha materia sería afrontar y transgredir dicho principio de independencia judicial de la que gozan todos los jueces. Sin embargo, está probado, tal como se expuso en el marco teórico que una jurisprudencia nacional y ni siquiera el “precedente judicial” entra en contradicción con el principio de la independencia judicial, toda vez que si el juez no está de acuerdo con tal postura lo que debe hacer es apartarse de tal jurisprudencia o precedente previa

motivación debida. De modo que, un pronunciamiento sobre el cuándo, en un accidente de tránsito, se debe aplicar el factor de atribución Objetiva o Subjetiva serviría para evitar la anarquía y confusión jurídica expresada en un sin número de interpretaciones y posturas doctrinales como en el presente caso, donde se hace una atribución objetiva en base a los Art. 1970 CC y Art. 29 LGTTT, y sin embargo se determina la responsabilidad en base a los hechos y los medios probatorios, esto es un factor de atribución Subjetiva tácita. Este criterio de la corte suprema es discordante con el criterio de la CA. N° 1714-2018 LIMA, la cual al respecto afirma, ante un factor de atribución Objetiva, la alegación de ausencia de culpa o la necesidad de que exista culpa para la configuración de la responsabilidad o exoneración de la misma es irrelevante. Así mismo, también la CA. N°4300-2006 APURIMAC, señala que no se puede hacer una mezcla de factor de atribución Objetiva y Subjetiva en un mismo caso en concreto, pues ello ocasionaría la nulidad de la resolución por el superior jerárquico.

Urge un precedente judicial al respecto, puesto que algunas casaciones dan por sentado que, aun tratándose de accidentes de tránsito, la responsabilidad es Subjetiva si el litigio trata entre los participantes o vehículos que colisionaron entre sí. Sin embargo, en otras casaciones como en el presente caso se insiste que existe una responsabilidad Objetiva aun cuando se resuelve bajo un marco subjetivo. Dicha realidad causa confusión e incertidumbre, que debería pronto ser solucionado por el pronunciamiento de la corte suprema en mérito al Art.384 y 400 CPC.

17.- CA. N° 6085-2018 CAJAMARCA

RECURRENTE	Demandada Empresa de Transporte El Cumbe S.A.C.
-------------------	--

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracción Normativa del Art.1973 CC. (Pretende la Reducción del Monto Indemnizatorio, más de los que ya el Ad quo le redujo de los peticionado por el demandante. Insiste, que el conductor de su vehículo solo contribuyó en el accidente y no tuvo toda la culpa, debido a que aquel invadió el carril contario por que la vía vehicular había sido bloqueado con troncos por personas desconocidas y ausentes (factor predominante), y de no ser así no hubiera causado el accidente).

DECISIÓN	Improcedente
-----------------	--------------

RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
------------------	---------------------------

CRITERIOS

Octavo: No cumple con lo requerido en el Art. 388 CPC, toda vez que la aplicación del Art. 1973 CC requiere una imprudencia Concurrente o facilitadora del daño de la PROPIA VÍCTIMA y no de otros terceros y, que el conductor del vehículo de la recurrente causó el daño a la víctima al invadir el carril contrario para evitar los troncos. Por lo mismo no existe concausa, ni la infracción señalada.

Noveno: El monto Indemnizatorio fue otorgado en atención de los medios probatorios, el daño a la víctima y las circunstancias de la ocurrencia de los hechos [relación causal, antijuricidad, riesgo] y no conforme a lo peticionado, por lo que no es posible la Reducción del Monto indemnizatorio según el Art. 1973 CC, toda vez que no existe concausa, sino que la conducta del demandado fue determinante para la ocurrencia del Accidente.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- Para reducir el monto indemnizatorio de acuerdo al Art.1973 debe existir Concausa, un hecho contributivo exclusivamente de la víctima en el suceso del accidente de tránsito.

- La Responsabilidad del causante del Accidente de tránsito y el monto de la Obligación Indemnizatoria se determina por el análisis de los medios probatorios, las circunstancias de los hechos y, el daño sufrido.

18.- CA. Nº 6183-2018 LA LIBERTAD

RECURRENTE	Codemandada América Express S.A.
-------------------	----------------------------------

MOTIVO - ANTECEDENTES

i). Infracción Normativa de Art. VII del Título Preliminar, 50 y 122 inc. 3 y 4 del CPC y, inc.5 del Art.139 de la carta magna. (Falta de congruencia procesal, toda vez que el Ad quem se pronunció sobre hechos que la demandante no había solicitado, para así incrementar el monto de la indemnización por daño moral y lucro cesante, a fin de que a la demandante y a su hija les correspondiera el lucro cesante de la víctima como supuestos derechos alimenticios).

ii) Infracción Normativa del inc. 3, 6 y 14 del Art. 139 de la carta magna y Art. I del Título Preliminar del CPC. (Infracción del debido proceso, a la contradicción, entre otros, toda vez que introdujo elementos nuevos para asignar alimentos a la demandante y a su hija, sin que ésta se haya discutido, y toda vez que precisa que la base del cálculo para dicha asignación será el 60% de la remuneración anual neta de la víctima fallecida, y sin explicar en que se basó para tal determinación).

DECISIÓN	Improcedente
-----------------	--------------

RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
------------------	---------------------------

CRITERIOS

Quinto: (i y ii) el ad quem no ha introducido elementos nuevos para pronunciarse sobre la indemnización por daño moral y lucro cesante, sino que dichos elementos ya se encontraban expuesto en la demanda, lo cual fueron corroborados con el informe policial del accidente, y que, si bien es cierto, el juez como conocedor de la Ley, ordenó los lineamientos y argumentos y medios probatorios para una mejor solución, sin embargo, no ha violado el principio de congruencia, ni derecho de defensa, entre otros, antes bien a dado "... cumplimiento a lo señalado en el artículo III del Título Preliminar del Código Procesal Civil, al haberse cumplido con los fines concretos y abstractos del

proceso, ...". Y, sobre el punto ¿Cómo se llegó a cuantificar el monto por lucro cesante de un año que le correspondía a la víctima fallecida? y ¿Por qué, dicho monto cuantificado, correspondía indemnizar a los demandantes? -el Ad quem valoró "... las 12 *boletas de pago presentadas* ..." de la víctima fallecida, y ordenó que el 60% de dicho monto sumado fuera pagado a la demandante (10%) y a su menor hija (50%) como derecho alimentario, por cuanto la víctima había sido esposo de la demandante y padre de su menor hija. Y que esta cuantificación fue hecha en base al inc. 6 del Art. 648 del CPC.

Sexto: El Lucro Cesante se fija en base a lo que la demandante y su hija han dejado de percibir del causante (esposo y padre de las demandantes) toda vez que se ha demostrado que las demandantes eran dependientes económicamente de la víctima fallecida, quien falleció a consecuencia de un accidente y negligencia de tercero (vehículo de la recurrente), por lo mismo sus herederos acreditados tienen todo el derecho de reclamar la indemnización que le corresponde a la víctima fallecida "... entre éstos, el lucro cesante, daño moral, daño a la salud, etc; ...".

Sétimo: Por los expuestos en los considerandos quinto y sexto, El Ad quem y su sentencia de vista no han incurrido en ninguna de las infracciones denunciadas.

Octavo: Todo proceso judicial, sea penal o civil, sobre accidente de tránsito, deben servir para crear conciencia de la gran responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- El daño y, al responsable del daño por accidente de tránsito se determina en mérito a los medios probatorios, específicamente el Informe Policial.
- El monto del lucro cesante, de una víctima fallecida, se calcula sumando sus boletas de pago de los últimos doce (12) meses.
- El 60% del lucro cesante de una víctima fallecida corresponde como derecho alimentario a la esposa y a los hijos(as) menores de edad y dependientes económicamente, bajo la interpretación del inc. 6 del Art. 648 del CPC.
- Los herederos acreditados tienen legitimidad para reclamar a los victimarios la indemnización por daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito.

- La finalidad de los procesos judiciales por accidente de tránsito, es contribuir a que la sociedad toda tome CONCIENCIA de la responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

19.- CA. N° 5877-2018 PIURA	
RECURRENTE	Codemandados Jorge Ramos Carrera y Fredes Esther Gutiérrez de Ramos (propietarios del vehículo)
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>Infracción Normativa del Art.1981 CC. (El accidente lo causó el conductor del vehículo y no los recurrentes, y que sin embargo la corte superior les atribuyó Responsabilidad Civil indirecta, por el hecho de ser los propietarios del vehículo en cuestión).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria.
CRITERIOS	
<p>Décimo Primero: La responsabilidad por accidente de tránsito es extracontractual objetiva, y según el Art. 1981 CC, dicha responsabilidad es compartida de forma solidaria tanto por el causante directo (el conductor) y el causante indirecto (el propietario). Éste último responde por tener la culpa de no haber elegido ni supervisado adecuadamente a su subordinado.</p> <p>Décimo Segundo: Según el Art. 29 LGTTT, los accidentes de tránsito derivan en Responsabilidad Objetiva, donde responden solidariamente no solo el conductor, sino también los propietarios y de ser necesario los prestadores del servicio. Y, que dicha responsabilidad solidaria ya lo habían reconocido y asumido como “terceros civilmente responsables” en el proceso penal seguido contra el conductor...</p> <p>Décimo Tercero y Cuarto: por lo antes citado no pueden desconocer la responsabilidad que ya admitieron. Así mismo, su infracción denunciada no cumple con lo requerido en el inc. 2 y 3 del Art. 388 CPC, por lo mismo no puede ser anulado ni revocado la sentencia impugnada.</p>	
SÍNTESIS DE CRITERIOS	
<ul style="list-style-type: none"> - Según el Art. 1981 CC, ante un Accidente de Tránsito, el subordinado (el chofer) y el empleador (propietario del vehículo) son responsables directos 	

e indirectos respectivamente de la Obligación Indemnizatoria, por tratarse de una Responsabilidad Extracontractual Objetiva.

- Según el Art. 29 LGTTT, la responsabilidad nacida de un Accidente de Tránsito es Objetiva, y son solidariamente responsables tanto el conductor como el propietario, y el prestador del servicio.
- Quien ha sido determinado como “Tercero civilmente responsable” en la vía penal, es también responsable civil solidario en la vía civil.

20.- CA. N° 4742-2018 PUNO

RECURRENTE	Demandada Julsa Ángeles Tours S.A.C.
-------------------	---

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracción Normativa de Art. 197 CPC, Art. 508 D.S. N°076-2005- RE y Art. 1193° CC. (Una de las codemandadas no ha sido considerado como responsable solidario de pagar la Obligación Indemnizatoria)

DECISIÓN	Improcedente
-----------------	--------------

RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
------------------	---------------------------

CRITERIOS

SEXTO: No existe infracción normativa del Art.1193 C.C. y los demás invocados, toda vez que la Corte Superior sí valoró la petición indemnizatoria de la demandante en contra de la empresa, la prestadora de servicios de transporte, del propietario y del conductor como responsables solidarios conforme al Art.29 LGTTT. Sólo que, la codemandada Empresa Sigma Fondo de Inversiones en Leasing Operativo, propietaria del vehículo, llegó a un acuerdo de transacción con la demandante, que fue aprobada por el Juzgado, Razón por la cual, ésta última, fue excluida de pagar la indemnización de forma solidaria.

SÉTIMO: No cumple con lo requerido en el inc. 2 y 3 del Art. 388 CPC. y aunque su pedido es Anulatorio y/o revocatorio no es posible por los argumentos antes esgrimidos.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- Sobre el monto indemnizatorio a pagar, se puede llegar a una transacción entre el demandante y uno de los demandados, de tal modo que puede ser excluido de pagar el monto indemnizatorio conjuntamente con los demás responsables solidarios fijado en sentencia.

21.- CA. Nº 454-2019 JUNIN	
RECURRENTE	Demandado - Alfonso José Carrizales Dávila en calidad de Procurador Adjunto del - Ministerio Público – MP.
MOTIVO - ANTECEDENTES	
Infracción Normativa de Art. 139 inc. 5 Carta Magna.	
<p>(Vulneración del Principio de Motivación. No es correcto atribuirle responsabilidad Civil Solidaria a su representada (MP), por el simple hecho de ser la propietaria del vehículo en cuestión, toda vez que no causó ningún daño a la víctima y, que el único responsable del accidente es el codemandado (conductor del vehículo), quien admitió su negligencia y, quedó demostrado los otros elementos de la responsabilidad incluyendo el factor de atribución subjetiva. Así mismo, quedó demostrado la participación de la víctima en la ocurrencia del accidente, quien se subió al vehículo en cuestión por orden directa de su jefe inmediato más no del MP. En cuanto a la cuantificación del daño moral, ésta es subjetiva y abstracta, porque el Ad quem no tuvo como referencia ningún medio probatorio).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
CRITERIOS	
<p>Quinto: El Ad quo, por el Atestado Policial se determinó que, el daño sufrido por la demandante, fue a consecuencia del accidente sucedido por despiste del vehículo de propiedad del MP y, conducido por el chofer codemandado. Daño que fue confirmado por el Certificado Médico Legal. Por lo cual los demandados deben indemnizar solidariamente a la víctima según el Art. 1983 CC, sobre todo por no haberse acreditado la contribución de la víctima en el Accidente. A ello el Ad quem señaló que es necesario atribuir responsabilidad al MP y al conductor en base a los Art. 29 LGTTT y Art. 1981 CC en base a la teoría Objetiva y autoría directa e indirecta respectivamente. Y el daño moral fue determinado en base a</p>	

las Actas de Junta médica del Departamento de Salud Mental donde se le diagnosticó Trastorno de Adaptación con reacción depresiva prolongada, los cuales demuestran la severidad del daño físico y psicológico que sufrió y aun sufrirá la víctima.

Sexto: conforme a lo señalado no existe Vulneración al principio de motivación ni los demás invocados.

Sétimo: Los procesos judiciales y las sentencias indemnizatorias por accidentes de tránsito deben servir para crear conciencia de lo que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- La responsabilidad por el daño a, consecuencia de accidente de tránsito, se determina en mérito al Atestado Policial y el Informe Médico Legal.
- Ante un Accidente de Tránsito responden solidariamente tanto el chofer como el propietario del vehículo en aplicación del Art. 1983, 1981 CC y Art. 29 LGTTT.
- El monto indemnizatorio por daño a la persona y daño moral se cuantifica teniendo como referentes el certificados médicos o psicológicos fedateados, que prueben el nivel de gravedad del daño que repercute en el presente y repercutirá en el futuro.
- La finalidad de los procesos judiciales por accidente de tránsito, es contribuir a que la sociedad toda tome CONCIENCIA de la responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

22.- CA. Nº 972-2019 LIMA	
RECURRENTE	Codemandada, Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. (aseguradora de la empresa MIXERCOM S.A. cuyo vehículo causó daño a la demandante mientras iba de copiloto en un vehículo de ambulancia).
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>i). Infracción Normativa de Derecho Procesal de Art.1970 y 1972 CC. (Imprudencia contribuyente de la propia víctima toda vez que no tenía puesto el cinturón de seguridad, lo cual no fue contradicha).</p> <p>ii). Infracción Normativa de Derecho Procesal de Art. 121 CPC. (No se encuentra probado la responsabilidad del conductor ni de la empresa Mixercón S.A., antes bien el Atestado Policial indica como Factor Contributivo la maniobra del conductor del vehículo donde viajaba la demandante. Y Motivación Indebida, en cuanto al monto indemnizatorio por “Pérdida de la Chance” lo cual está basado en la hipótesis de lo que podría percibir la víctima como resultado de haber terminado su carrera y haberlo ejercido, y lo mismo sucede con el daño moral).</p> <p>iii). Infracción Normativa de Derecho Procesal de Art. 139 inc. 5 de la Carta Magna. (Falta de motivación, toda vez que no aplicaron Art. 1970 y 1972 C.C. y Art. 121 CPC).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria
CRITERIOS	
<p>Quinto: La revaloración de las pruebas y/o de los hechos no son fines de la casación según el Art. 384 CPC.</p> <p>Sexto: i). dichas alegaciones ya fueron debidamente absueltas por la corte superior, quien así mismo señaló que, por más que el codemandado (conductor), a nivel del atestado policial y judicial, afirma que la víctima no tenía puesto el</p>	

cinturón de seguridad, la misma no ha "... sido corroborada con algún medio de prueba...", por lo cual no existe infracción normativa señalada.

Séptimo: (ii) La pérdida de oportunidad fue corroborada con "... las instrumentales de fojas 70 y 71, ..." que probó, cuan exitosamente, la demandante, cursaba su carrera en mención, lo cual era lógico que devendría en un buen empleo y buena remuneración. Y que, así mismo, es lógico afirmar que el accidente de tránsito no solo causó lesiones físicas en la víctima, sino también a lesionado sus sentimientos anímicos, afectando su moral. Por lo cual, sobre el monto indemnizatorio, está bien motivado y respaldado y no existe infracción normativa señalada.

Octavo: iii) sobre la infracción normativa denunciada en este punto ya ha sido absuelto al absolver los puntos anteriores.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- No basta manifestar – a nivel policial y judicial - que, la víctima ha sido imprudente y ha contribuido de forma directa al daño sufrido, sino que esta afirmación debe ser corroborado con algún medio probatorio.
- El monto indemnizatorio del daño emergente y perdida de chance, fue cuantificado en base a lo que la demandante podría lograr y ganar en cuanto terminaba su carrera, teniendo como referente los instrumentales que demostraron la forma exitosa en que cursaba su carrera.
- La cuantificación indemnizatoria del daño moral, fue hecho propiamente en la valoración y motivación del juez sobre la frustración y angustia de no terminar su carrera como lo tenía previsto, entre otros sufrimientos comunes por causa de las lesiones sufridas producto del accidente de tránsito.

23.- CA. N° 1141-2019 LIMA

RECURRENTE Demandado Eladio Tirado Campos

MOTIVO - ANTECEDENTES

Infracción Normativa de Art. 1332 CC. (cuestiona la forma en que se ha llegado a cuantificar el monto indemnizatorio establecido por el Ad quo y confirmado, luego, por el Ad quem, argumentando que no se ha usado un parámetro indemnizatorio como lo establecido en el Reglamento del SOAT, sino que el juez lo ha sobrevalorado según su propia valoración sustentado en el Art.1332 del C.C., cuando éste criterio de valoración "... se aplica solo en la segunda etapa, ... cuando no es posible acreditar la cuantía del daño, ...").

DECISIÓN Improcedente

RESULTADO Obligación Indemnizatoria

CRITERIOS

Quinto: Según el Ad quem, el Ad quo no sólo usó el criterio de conciencia, sino de acuerdo al Art.1984 C.C., usó como parámetro el cuadro del porcentaje indemnizatorio del SOAT de seguros PACÍFICO al momento de cuantificar el monto indemnizatorio por daño a la persona (perdida de una pierna = cincuenta mil dólares), y que, la cuantificación del daño moral lo fijó en base a que dicho monto no debería superar a la cuantificación del monto por daño a la persona, pese a que el monto solicitado por daño moral había sido más elevado. Y a ello, se suma, que la suma fijada por el Ad quo fue consentida por la recurrente toda vez que no fue cuestionado por el apelante ante la corte superior, tal como sucede en la instancia casatoria. Así mismo, las instancias de mérito en todo momento tuvieron como referentes los medios probatorios como son: Atestado Policial que describe los hechos del accidente, certificado médico legal, el Informe Médico de la amputación de la pierna que le causa discapacidad permanente y el daño psicológico que acredita el daño. Po lo expuesto no existe Infracción Normativa señalada.

Sétimo: Todo proceso judicial, sea penal o civil, sobre accidente de tránsito, deben servir para crear conciencia de la gran responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- Al momento de cuantificar el daño a la persona (pérdida de un miembro físico) se puede usar como parámetro el cuadro del porcentaje indemnizatorio que usan los SOAT. Y, la cuantificación del monto indemnizatorio por daño moral no debe superar al monto por daño a la persona.
- El atestado policial, certificado Médico Legal, y el informe médico, sirven para dilucidar la ocurrencia de los hechos, la magnitud de los daños y su cuantificación e identificar a los responsables del Accidente de Tránsito.
- El monto indemnizatorio del daño moral se cuantifica en base a la acreditación de la lesión psicológica.
- La finalidad de los procesos judiciales por accidente de tránsito, es contribuir a que la sociedad toda tome CONCIENCIA de la responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

24.- CA. N° 1689-2019 PIURA	
RECURRENTE	<p>Demandante Virginia del Pilar Aponte Silva (familiar de la víctima).</p> <p>Contra Sentencia del Ad quem que confirmó la sentencia de 1ra instancia que declaró infundada la demanda contra SUPERAL S.R.L. (Cisterna GLP).</p>
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>i) Infracción Normativa de Derecho Material de Art. 1970 CC en concordancia con Art. 29 LGTTT. (La responsabilidad que nace de un Accidente de Tránsito no es Subjetiva sino Objetiva, por tanto, quien lo ocasiona debe repararlo).</p> <p>ii) Infracción Normativa de Derecho Material de Art.145 RNT. (El camión cisterna de GLP, aunque iba a 20k/h, se desplazaba por el carril del lado izquierdo infringiendo dicha norma, de otra manera no hubiera impactado y aplastado a la moto y a su conductor, causándole su muerte).</p> <p>iii) Infracción Normativa de Derecho Material de Art. 275 RNT. (En caso de accidentes, el chofer debe detener el vehículo en el acto, entre otras medidas. Sin embargo, el conductor se dio a la fuga y luego adujo que no se percató del hecho, lo cual es improbable debido a que pasó por encima de la moto. El vehículo cisterna no contaba con espejos retrovisores).</p> <p>d) Infracción Normativa de Derecho Procesal de Art. 139 inc. 3 y 5 Carta Magna. (Motivación Indevida al afirmar al afirmar que el accidente se produjo únicamente por intervención de tercero y de la víctima como hecho determinante).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Exoneración de la Obligación Indemnizatoria.
CRITERIOS	
<p>Sexto: i) y ii) en mérito a lo que señalaron la primera y segunda instancia, si bien es cierto que hubo infracción administrativa del Art.145 RNT por parte del</p>	

conductor de la cisterna GLP, sin embargo tal como ha determinado el Informe Técnico de la PNP su participación fue casual y que no se percató del hecho, toda vez que fue el conductor de un tico no identificado quien ocasionó el accidente (Hecho Determinante de Tercero), por tanto existe Ruptura Causal y, Exoneración de la Obligación Indemnizatoria). iii) De acuerdo al informe técnico hubo tal infracción normativa por el conductor demandado, pero no fue la causa del Accidente de Tránsito. Y, sobre que no tenía espejos retrovisores es algo que no ha sido demostrado debidamente; d) Por lo expuesto no existe motivación indebida, ni existe ninguna de las infracciones señaladas.

Sétimo: por todo lo expuesto no cumple con lo requerido en el inc. 2 del Art. 388 CPC. y por lo mismo no puede ser revocado la sentencia impugnada conforme a su petitorio.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- El chofer demandado no es responsable del daño causado, aunque éste hubiere cometido infracción normativa del RNT, si aquella infracción no fue la causa determinante de la ocurrencia del Accidente de Tránsito.
- Cuando existe ruptura causal por hecho determinante de tercero, el causante esta Exonerado de la Obligación Indemnizatoria o libre de Responsabilidad Civil.
- La existencia de “hecho determinante de tercero”, en el accidente de tránsito, se determina en base al Informe Técnico de la PNP.
- La atribución de una falta (de espejo) debe ser corroborado con un medio probatorio.

ANÁLISIS CRÍTICO

El criterio de la Sala Civil permanente de la Corte suprema, sobre la Infracción señalado en el acápite i) y ii), es preocupante, pues, aunque es consciente que hay una infracción de una norma administrativa (Art.145 – RNT --- D.S. N° 016-2009-MTC) por parte del conductor del Cisterna GLP perteneciente a SUPERAL S.R.L., sin embargo prefiere concordar con las dos instancias de mérito, quienes a su vez concordaron con el Informe Técnico de la PNP, que determinó, que, la infracción de la norma administrativa por parte del conductor cisterna GLP “... no

han influido en el evento dañoso, ... su participación fue circunstancial...”, de modo que indicaría que según el Art.1972 del C.C. el demandado no está obligado a reparar el daño causado por estar ante un caso de hecho determinante de tercero. ES LAMENTABLE QUE AQUÍ LOS JUECES DETERMINEN SI HUBO O NO RESPONSABILIDAD CIVIL DE INDEMNIZAR SÓLO EN BASE A UN INFORME TÉCNICO POLICIAL Y NO EN BASE A LA LEY, EN ESTE CASO EL ART. 145 del D.S. N° 016-2009-MTC.

Así mismo, deja un gran vacío y falta de motivación, respecto a la hipótesis de la demandante, quien afirma que el Cisterna GLP incumplió la norma del RNT al DESPLAZARSE POR EL CARRIL IZQUIERDO, Y QUE ÉSTA, Y NO OTRA, fue la “... razón por la que pudo impactar y aplastar a la moto y a su conductor, aplastándolo, ocasionando su muerte. ...”, la cual tiene mucha lógica. Pues, es más que obvio que si el Cisterna GLP hubiera circulado por el lado derecho como le correspondía, hubieran sido otros los resultados dañosos, y de haber sucedido lo que sucedió, entonces si era libre de toda actitud culposa, pero no de la responsabilidad Civil toda vez que nos encontramos ante un tipo de Responsabilidad Civil Extracontractual Objetiva según el Art.29 de la Ley 27181 y Art.1970 C.C.

Así mismo cabe señalar que el conductor del camión es una persona profesional y conocedor de los reglamentos, quien con conocimiento consciente y voluntario decidió infringir el reglamento en cuestión, lo cual son los elementos para configurar incluso el dolo. Lo que significaría que no solo existe una actitud culposa sino también dolosa en el conductor del vehículo demandado.

Así mismo, cabe señalar que, este criterio de la Sala Civil Permanente de la Corte Suprema, es discordante con el criterio de la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema manifestada en la CA. N° 4492-2018 LIMA SUR, C. Quinto, donde dicha Sala Civil, por una infracción del mismo cuerpo legal (Art.130 RNT) determina la responsabilidad del conductor y los demás responsables solidarios. Sin embargo, aquí, la infracción de un artículo de la misma norma no es nada.

25.- CA. N° 2316-2019 JUNIN	
RECURRENTE	Demandado Lino Gregorio Bejarano M.
MOTIVO - ANTECEDENTES	
<p>i) Infracción Normativa Procesal del Inc. 3 y 5 del Art.139 de la Carta Magna. (indebida, aparente o inexistente motivación). ii)</p> <p>Infracción Normativa por aplicación indebida de Art. 42, 419 y 423 CC. (por aplicación indebida de los mismos, toda vez que la demandante es la madre de la víctima que ya tiene mayoría de edad; y, segundo otrosí: si dichas infracciones normativas no cumplieran con lo requerido en art. 388 del CPC, entonces declárese procedente en virtud del Art. 392-A del CPC e impedir la injusticia).</p>	
DECISIÓN	Improcedente
RESULTADO	Obligación Indemnizatoria.
CRITERIOS	
<p>Quinto: i) y ii) No cumple con lo requerido en el inc. 2 y 3 del Art. 388 CPC. No existe ninguna infracción normativa señalada, y que, el Ad quem ha motivado su sentencia debidamente, tanto fáctica como jurídicamente, toda vez que se han valorado debidamente los medios probatorios presentados según lo regulado en el Art. 197 CPC. Así mismo, para determinar el monto indemnizatorio se han tenido en cuenta la evaluación psicológica y los efectos de ésta en el presente y futuro de la víctima menor de edad (16 años) y, la capacidad económica del victimario. Sin embargo, la recurrente pretende evadir su responsabilidad aduciendo que la representación de la demandante es inválida por cuanto su hijo ya cumplió la mayoría de edad, dicha alegación es inaceptable por cuanto el accidente sucedió cuando la víctima tenía 16 años y, que en el fondo lo que se decide es la indemnización de daños y perjuicios por el accidente de tránsito y no la representación de la demandante como madre de la víctima.</p> <p>Sexto: Todo proceso judicial, sea penal o civil, sobre accidente de tránsito, deben</p>	

servir para crear conciencia de la gran responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.

Sétimo: respecto al petitorio del segundo otrosí conforme al Art. 392-A CPC, debe desestimarse por cuanto contribuye a cumplir con los fines casatorios establecidos en el Art. 384 CPC.

SÍNTESIS DE CRITERIOS

- El monto indemnizatorio se cuantifica teniendo como referencia la evaluación psicológica y, los efectos de la misma, que tienen y tendrán en el presente y en el futuro de la víctima.
- El monto indemnizatorio se cuantifica teniendo en cuenta la capacidad económica del victimario.
- La representación de los padres, ante un proceso judicial de indemnización por accidente de tránsito, en favor de sus hijos menores es correcto aun cuando ellos ya hayan alcanzado la mayoría de edad, toda vez que la materia de litigio sea sobre indemnización y no la de representación.
- La finalidad de los procesos judiciales por accidente de tránsito, es contribuir a que la sociedad toda tome CONCIENCIA de la responsabilidad que significa conducir un vehículo o sacar provecho de su uso.