

RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

JOSÉ ALTAMIRANO PORTOCARRERO *

Resumen

Los accidentes de tránsito son sucesos súbitos y violentos que provocan daño a las personas. Por eso los doctrinarios, al ver la cruda realidad imperante, han visto la necesidad de crear la teoría del riesgo como mecanismo para apaciguar los problemas legales surgidos de los accidentes de tránsito y remediar en algo el *status quo* de las víctimas que se ven afectadas en su psique y su proyecto de vida. Numerosas peticiones sobre cómo resarcir a las víctimas han surgido a través del tiempo. El tema ha cobrado importancia a raíz de la creación de los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial (Ley N° 29391), en cuanto a los procesos civiles relacionados con la determinación de la responsabilidad e indemnización.

Palabras clave: Accidente de tránsito. Responsabilidad civil. Responsabilidad extracontractual. Teoría del riesgo. Indemnización y reparación civil. De los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial.

Sumario

1. Introducción. 2. Etimología de responsabilidad. 3. Noción jurídica de responsabilidad. 4. Naturaleza de la responsabilidad civil extracontractual. 5. Accidente de tránsito. 6. La teoría del riesgo y las actividades riesgosas. 7. Factores de atribución y las actividades riesgosas. 7.1. El factor daño en los accidentes de tránsito. 8. Daños intolerables. 9. Algunas formas de reparación. 9.1. Indemnización *in natura* o *in pecunia numerata*. 9.2. Reparación y restitución. 9.3. La indemnización como renta. 10. De los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial.

1. INTRODUCCIÓN

Es común para nuestros sentidos cada día escuchar por la radio, presenciar un accidente de tránsito o estar inmersos en uno, ya sea como víctimas directas o simplemente como parientes o amigos de un tercero afectado. Por ello se ha convertido en un tema de actualidad, para la sociedad en común y para nosotros los ejecutores de la ley que vemos procesos derivados de accidentes de tránsito, el famoso "Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito" (SOAT), que indudablemente ha mejorado el tratamiento legal porque remo-

* Magistrado de la Corte Superior de Justicia de Lima. Poder Judicial del Perú.

dia de modo inmediato la situación de orfandad en que pudieran quedar las víctimas. Sin embargo, no ha mejorado el "riesgo latente" que encierran los automotores en nuestro país (precariedad de unidades, alto número de unidades, por citar algunos factores) y la falta de prevención de los conductores irresponsables para evitar los daños. El remedio preventivo del daño reside en el carácter anticipatorio del perjuicio (evitar, neutralizar, cesar el daño); y como sabemos un presupuesto básico de este remedio radica en la "educación ciudadana" venida a menos en nuestro país.

El presente trabajo busca brindar a los lectores una sencilla pero clara orientación sobre la responsabilidad civil; sobre la importancia de la práctica del principio "de no hacer daño al otro" (*alterum non laedere*) como receta para lograr la convivencia armónica en una sociedad convulsionada como la nuestra.

2. ETIMOLOGÍA DE RESPONSABILIDAD

Etimológicamente el vocablo **responsabilidad** deriva del latín *respondus*, participio pasado del verbo *responderé*, cuya significación equivale a garantizar, o traduce la acción de "estar obligado" o "soportar un peso".

La palabra comunica, entonces, un desbalance, una equiparidad previamente alterada que da lugar a la imposición de una "respuesta", la cual debe restablecer el *status quo* preexistente y que se quiere mantener, o bien una secuencia de acciones que deben sucederse con una regularidad y orden a ser preservados.¹

3. NOCIÓN JURÍDICA DE RESPONSABILIDAD

En una de las tantas versiones castellanas de *Las Mil y una noches* se lee la siguiente cita del Corán: "Cúmplase el pacto, pues hay responsabilidad en él".² Fuera de valoraciones sobre la fidelidad de la traducción —inevitable, más que nunca, cuando la lengua que se traduce es el árabe—, la idea a identificar en la citada cita máxima es la de dos contrapesos y, por lo tanto, la idea de la equivalencia, del equilibrio.

Quien ha contratado y no ejecuta la prestación empeñada, o lo hace mal y provoca, así, un agravio a la contraparte —una pérdida dineraria, por ejemplo—, distorsiona el ciclo vital de la relación obligatoria nacida del acuerdo, cuyo destino natural es la plena satisfacción del interés del acreedor, mediante la

cooperación y el comportamiento del deudor que se ha obligado a ello. Quien despoja de sus bienes a otro, o los destruye, tiene que ser sancionado porque atenta contra el orden y convivencia social garantizados por el Estado, que los protege a través de sus reglas jurídicas. Quien, con estratagemas o no, paga menos impuesto de lo que le corresponde, perjudica al fisco, y se hace merecedor de penas pecuniarias como los intereses y las multas.

Es evidente el perfil ético del fenómeno: lo que subyace a las consideraciones que se acaban de efectuar es, en último análisis, una intuición común, de conformidad con la cual se reconoce como imperioso que los sujetos asuman las consecuencias de su propio obrar.

Existe, sin duda, una responsabilidad "moral", invisible, que es algo así como el sentimiento de propia "culpabilidad" de reproche o remordimiento, por la comisión de una mala conducta.

En sentido jurídico, en cambio, la responsabilidad puede definirse como la situación del sujeto al que le toca experimentar, concretamente, las consecuencias, para él desventajosas, que una norma prevé y le impone atendiendo a la verificación de un determinado presupuesto.³

Para Natalia Maya Díaz es "la obligación que nace para una persona con causa en un daño o perjuicio producido a otra, que pueda serle imputado y que debe indemnizar para restituir el equilibrio perdido".⁴

En términos generales, para Jaime Ortiz, "responsabilidad es la situación jurídica en que se encuentra un sujeto de derecho de tener que dar cuenta a otro, de ciertos actos o hechos que infringen el ordenamiento jurídico, por lo cual debe soportar un gravamen que procure la reparación del orden quebrantado".⁵

4. NATURALEZA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

Se desarrolla este ítem porque en nuestra codificación sustantiva (artículo 1970º) se encuentra establecido el sistema objetivo de la responsabilidad extrcontractual que surge por el acaecimiento de un accidente de tránsito, toda vez que los vehículos automotores se consideran bienes riesgosos por lo que se hace necesario saber sus antecedentes.

En Roma se denominaba *responsabilidad aquiliana*, por el tribuno de la plebe llamado Aquilio, quien fomentó la realización de un plebiscito para superar

las leyes dadas anteriormente sobre daños a cosas ajenas. La Ley Aquilia fue regulada para el daño provocado a cosas ajenas y tenía como fin proteger a los pequeños propietarios que se dedicaban a la agricultura y para que el autor asumiera la obligación de pagar el valor de la cosa dañada, dando a luz la idea que todo delito origina una obligación.

Los romanos explican que el delito tiene cuatro especies, las cuales originan obligaciones: la primera, denominada *furtum*, consistía en la sustracción ilícita de una cosa; la segunda es la *rapina*, que consistía en la sustracción de una cosa con violencia; la tercera es la *iniuria*, que se entendía como la violencia física contra las personas; y la cuarta es el *damnum iniuriam datum*, esto es, el daño causado a las cosas ajenas. Como se puede deducir, los romanos lograron con la Ley Aquilia la satisfacción del damnificado y sancionar al agresor, gravándolo con la obligación de pagar una suma de dinero, naciendo así la obligación por delito.

Los romanos no tuvieron un principio general aplicable a lo que ahora llamamos responsabilidad extracontractual, sino solamente un texto de naturaleza general y principista. Los juristas latinos se limitaron a conocer indemnizaciones en asuntos específicos. La indemnización dentro de la ley aquiliana no se encontraba institucionalizada, tan solo las normas de esta se encontraban limitadas a situaciones particulares, teniendo un campo restringido porque otorgaba acción a los propietarios, que eran ciudadanos romanos.

Luego Roma se vio influenciado por concepciones orientales y griegas, que se centran en el individualismo, en el cual cada quien responde de sus acciones. Después, la influencia del cristianismo (que defiende el libre albedrío) en la Roma imperial lleva a los pretores a analizar el comportamiento de la persona para conocer la existencia de la responsabilidad.

Debido al adelanto de la sociedad y la industria, los riesgos aumentaron, creciendo paralelo el número de las víctimas, advirtiéndose la necesidad de nuevos principios legales que permitiesen a las víctimas asegurar una indemnización sin más consideración que el hecho mismo, productor del daño, dejándose de lado el factor de la culpa.

5. ACCIDENTE DE TRÁNSITO

En el lenguaje común, accidente significa suceso eventual o acción de la involuntariedad que resulta daño para las personas o cosas. Encontramos así dos

elementos básicos en el concepto. El primero es el suceso eventual (existencia de riesgos en la vida cotidiana). El segundo es el daño.⁶

Un accidente de tránsito es un evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daños materiales y/o personales, pudiendo ser las personas afectadas tanto ocupantes como terceros no ocupantes del vehículo mencionado.⁷

6. LA TEORÍA DEL RIESGO Y LAS ACTIVIDADES RIESGOSAS

La teoría del riesgo surge porque el esquema clásico de la responsabilidad por culpa demostró ser insuficiente para solucionar los problemas legales surgidos entre las personas, ya que comportaba una sanción del agente más que preocuparse por la protección de la víctima. Surge la teoría del riesgo como fundamento de la responsabilidad objetiva y su función pasó a ser "reparadora". Así, la víctima no se ve necesitada de probar la culpa del presunto autor del hecho dañoso por el cual reclama la indemnización, sino que le basta con acreditar, en principio, el hecho, el daño y la relación de causalidad entre ambos, correspondiéndole al presunto causante del daño, la prueba de la fractura del nexo causal.

"La idea esencial de la teoría del riesgo, consiste en admitir que quien incorpora un riesgo al cuerpo social, debe reparar los perjuicios operados consecuentemente o, en otras palabras, que quien obtiene los beneficios debe soportar las cargas, o, que quien goza el *commodum* debe experimentar el *periculum*".⁸

Las actividades riesgosas son aquellas conductas o bienes que incluyen en la sociedad un peligro adicional a los existentes, incrementando las probabilidades de la ocurrencia de un daño, tales como el manejo de los vehículos, la construcción de centrales atómicas y las estaciones de servicios de gasolina, por citar ejemplos.

Estas conductas riesgosas nos introducen en el denominado "sistema objetivo de responsabilidad" que se sustenta en un análisis fáctico de la indemnización y en una atribución de responsabilidad o traslado del peso económico del daño injustificado en la creación de un nuevo riesgo en la sociedad.⁹

El concepto de actividad riesgosa ha sido desarrollado por la doctrina extranjera más avanzada y receptado en los códigos civiles: Código Civil italiano de

1942, artículo 2050°; Código Civil de Portugal de 1967, artículo 493°, segunda parte. En América Latina siguen esa tendencia el Código Civil boliviano de 1975, artículo 998°; el Código Civil peruano de 1984, artículo 1970°; y el Código Civil paraguayo de 1987, artículo 1846°.

7. FACTORES DE ATRIBUCIÓN Y LAS ACTIVIDADES RIESGOSAS

En un principio se utilizó la expresión “factores de imputación”, pero para evitar interpretaciones equívocas que pudieran asociar la imputabilidad con un juicio de reproche, propio de un enfoque subjetivista, es que se prefirió el vocable “atribución” (de atribuir, aplicar hechos o cualidades a alguna persona o cosa, asignar), como lo sugiere Isidoro Goldenberg.¹⁰

Los factores de atribución son los requisitos o elementos constitutivos que determinan la existencia de responsabilidad civil en un supuesto concreto de daño causado a una víctima. “En materia de responsabilidad contractual el factor es la **culpa**, mientras que en el campo extracontractual, de acuerdo al código actual, son dos los factores de atribución: **la culpa y el riesgo creado** ... [Se] encuentran consagrados independientemente en los artículos 1969° y 1970°, respectivamente ... [Ante] la ausencia de una legislación especial sobre el particular, queda únicamente por entender que es consecuencia del sistema subjetivo o del sistema objetivo de la responsabilidad extracontractual ... [Ante] esta eventualidad, nuestra posición es que resulta más conveniente considerar la responsabilidad por accidentes de tránsito como uno de los supuestos de la aplicación del sistema objetivo... [La] opción por este sistema no obedece únicamente a que los automotores son bienes que significan un riesgo adicional para los demás, sino fundamentalmente a que la elección de este sistema deja de lado o convierte en inútil cualquier posibilidad para el autor de la conducta de probar su no culpabilidad, es decir de liberarse de responsabilidad probando su ausencia de culpa.”¹¹

Un vehículo motorizado es por su propia naturaleza un bien riesgoso y también lo es la actividad de su conducción. Por ello, en un accidente de tránsito si no media fractura causal, el piloto será responsable civilmente, por tratarse de responsabilidad objetiva. El juzgador, al analizar un problema de responsabilidad civil extracontractual — el accidente de tránsito — deberá identificar la existencia de un responsable y una víctima, para individualizar a los beneficiarios de la indemnización y determinar el tipo o la categoría

de daños que puede reclamar. Además, claro está de los elementos que se requieren para su configuración, como son: la conducta humana voluntaria antijurídica, el daño causado, la relación de causalidad, la imputación y el factor de atribución (riesgo).

7.1. El factor daño en los accidentes de tránsito

Etimológicamente es causar detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia. Representa otro presupuesto para que surja la obligación de reparar. No hay responsabilidad sino se ha producido un daño, que "de haberse producido en razón de un acto antijurídico que en su consideración objetiva se atribuye a un sujeto sea a título de culpa (en sentido lato-dolo o culpa) u otro factor de atribución objetivo (riesgo, obligación legal de garantía etc.) mediando, además, una relación de causalidad adecuada entre el acto atribuido y el daño".¹²

Mi opinión es que el daño debe ser cierto, existente, debe haber afectado un interés propio, no solo actual, sino también futuro. Y debe de analizarse la repercusión del menoscabo en la vida de la víctima para que pueda determinarse el *quantum* justo al momento de la reparación, y así evitar la posibilidad que el daño se convierta en su fuente de enriquecimiento o en abuso de derecho. Nuestro Código Civil incorpora en su artículo 1985^o la obligación de reparar, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral.

Nuestro compatriota Carlos Fernández Sessarego incorpora dos definidas categorías de daño: (i) **Daño psicosomático**, que comprende todas o cualquiera de las lesiones inferidas tanto al soma como a la psique. Incluye en esta categoría al daño moral, que en sentido estricto lo constituyen las perturbaciones psíquicas, emocionales no patológicas, dolor, sufrimiento, generalmente transitorio. No es una instancia autónoma o diferente del daño a la persona, sino que se trata de la lesión a uno de los aspectos psíquicos no patológicos, de carácter emocional. Y (ii) el **daño al proyecto de vida o a la libertad fenoménica**, que afecta el propio ser de la persona. Es así que se pueden causar serias lesiones al proyecto de vida, generando consecuencias que van desde el retardo o menoscabo del proyecto de vida hasta su frustración total.¹³

Un daño a la persona causado por un accidente vehicular puede ocasionar daños patrimoniales emergentes, como serían los gastos de hospitalización, honorarios médicos y medicinas, así como también el lucro cesante por la

pérdida económica derivada de los días en los que, por prescripción médica, la víctima no estuvo capacitada de trabajar. Pero, al mismo tiempo, puede habersele causado a la persona un daño de carácter no patrimonial como sería el daño moral o el daño al proyecto de vida.¹⁴

La fijación de la reparación del daño a la salud, para Fernández Sessarego, es el resultado de una estrecha colaboración entre el juez y los médicos forenses, puesto que para establecer equitativamente la reparación se deben tener en cuenta factores como las circunstancias, la edad, ocupación y otras actividades desarrolladas por la víctima, teniendo en cuenta los baremos o tablas de infortunio.

8. DAÑOS INTOLERABLES

Son aquellos que atentan contra las condiciones que la sociedad como un todo quiere preservar, independientemente o adicionalmente de los intereses privados. Tenemos los casos de los accidentes de tránsito, por exceder el límite de velocidad, la contaminación ambiental y, en general, los daños producidos por infracción de normas legales. Su definición dependerá de la valoración social de una época determinada.

Trazegnies indica diferencias entre daños intolerables y los accidentes:

- a) Mientras los accidentes son inevitables y de alguna manera obedecen a riesgos que benefician a la sociedad, los daños intolerables no implican ventaja social alguna y pueden ser controlados en mayor medida por el causante.
- b) El daño intolerable es difuso, en tanto el riesgo que la genera comprende un gran número de víctimas potenciales.
- c) La presencia del interés social como ingrediente importante de la situación.

La sociedad está dispuesta a aceptar ciertos riesgos, en tanto son producto inevitable de la vida en común y proporcionan ciertos beneficios, pero no a asumir las externalidades negativas que pueden generar cierto incremento de las fuentes generadoras de daños.

Cuando se habla de daños socialmente intolerables, ciertamente no estamos dentro de ese mundo de aquellos daños accidentales que son parte de la vida

en común; al contrario, por definición, estamos ante daños que la sociedad no quiere que formen parte de los riesgos de la vida en común. En consecuencia, este tipo de daños escapa del campo de aplicación del principio de distribución social del riesgo.¹⁵

9. ALGUNAS FORMAS DE REPARACIÓN

Un aspecto extraordinariamente importante es el que se refiere a la forma de pagar la indemnización

9.1 Indemnización *in natura* o *in pecunia numerata*

La indemnización en especie es la más perfecta cuando se trata del daño a una cosa, ya que cumple a cabalidad el principio de la *restitutionis in integrum*. En el caso de un daño derivado de un accidente de tránsito en que hay pérdida humana es imposible lógicamente su aplicación. Es por ello que el Código Civil alemán la establece como la forma prioritaria de indemnizar; solo cuando ella no es posible o cuando resulta excesivamente onerosa.

Sin embargo, a pesar de su mayor plenitud reparativa, la indemnización en especie presenta indudablemente numerosos problemas prácticos. Por ejemplo, las dificultades para reponer de manera equitativa una cosa usada que ha sido inutilizada por el daño; o se repone a una cosa nueva (lo que enriquecería indebidamente a la víctima) o se busca una cosa con desgaste equivalente (lo que es bastante subjetivo).

Es por ello que algunos códigos han invertido el orden de importancia y dispone que los daños se reparan fundamentalmente en dinero y sólo si es posible en especie. El código italiano contempla la *restitutio in natura* solo como una posibilidad a consideración de la víctima: la víctima puede solicitar el reintegro *in natura* en todo o en parte según sea posible; pero a su vez el juez puede ordenar que el reintegro se limite al equivalente en dinero. El código español no dice nada al respecto pero, después de alguna vacilación, la doctrina y la jurisprudencia se inclina por la preferencia de la reparación específica o *restitutionis in natura* sobre la indemnización pecuniaria.

9.2. Reparación y restitución

El artículo 1985º de nuestro Código Civil solo permite la indemnización en dinero o que la reparación procedente en un determinado caso es la pecuniaria.

Cabe tener en cuenta que ello no constituye una forma de quedarse con los bienes de otro, pagando una indemnización.

En la legislación colombiana, con miras a una indemnización perfecta, se ha pensado que en ciertas circunstancias el bien que recibió la acción dañina pueda ser restaurado; o que en caso de destrucción cuasicompleta o total, el juez condene a la entrega de un objeto de las mismas calidades y características del bien dañado.

Sin embargo, no siempre la restauración o el reemplazo del bien dañado puede llevarse a cabo. Así, en las lesiones personales con pérdida de un miembro, o en la destrucción total o parcial de un cuerpo del cual no hay sustituto en el mercado, la indemnización necesariamente deberá hacerse en dinero ante la imposibilidad material del reemplazo o la restauración.¹⁶

9.3. La indemnización como renta

En materia de indemnización pecuniaria existe una modalidad que ha sido contemplada en otras legislaciones y respecto de la cual la nuestra tampoco se pronuncia: el pago de una renta. La renta, con relación a ciertos daños, parecería ser la forma más razonable y equitativa de reparación: por ejemplo, cuando una persona ha quedado incapacitada para trabajar a causa de un accidente.

Nuestro código, al igual que el *Code* de Napoleón no menciona la renta ni faculta al juez para exigir garantías, por ello resultaría interesante revisar la doctrina y la jurisprudencia francesa al respecto, dada la gran influencia que ha tenido en la nuestra.

Es preciso recurrir a los principios generales de la responsabilidad extracontractual, según los cuales tiene que indemnizarse el *integrum* del daño. Este principio no se cumplirá si, a medida que transcurre el tiempo, la víctima comprueba que la reparación va quedando postergada con relación al daño continuado que sigue sufriendo como consecuencia del accidente. En segundo lugar, es posible recurrir a las reglas generales contenidas en el propio código para las Obligaciones. El artículo 1235^o establece que las partes pueden acordar que el monto de una deuda contraída en moneda nacional sea referido a índices de reajuste automático que fije el BCR a otras monedas o mercancías, para mantener el valor constante de la obligación. Parecería que no existe inconveniente alguno para aplicar esta norma, por analogía, a las obligaciones que no se derivan de pacto entre partes privadas sino de una

sentencia judicial; el juez puede aplicar la misma técnica a la indemnización extracontractual a fin de salvar el principio de *restitutionis in integrum*.

La legislación colombiana afirma que la manera más ajustada de la reparación por equivalente, consiste en el otorgamiento de una renta periódica durante todo el tiempo que se produzca el lucro cesante, bien sea por muerte de la víctima directa, bien sea por incapacidad parcial o total de esta. Sin embargo, esta solución se enfrenta a varios problemas, entre ellos la posible insolvencia futura del demandado. De otro lado, la depreciación monetaria hace que con el paso del tiempo el envejecimiento de la moneda vuelva irrisorio el valor adquisitivo de la renta. Aunque este obstáculo podría anularse si existiera una disposición que ordenara la indexación automática de las obligaciones periódicas.

10. De los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial

A raíz de la gran cantidad de accidentes de tránsito que viene sucediendo en nuestro país, se promulgó la Ley N° 29391 (1 de agosto de 2009), que crea los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, los cuales asumirán los procesos judiciales derivados de los accidentes de tránsito, con una competencia penal (en cuanto a la responsabilidad penal), civil y administrativa (en cuanto a los asuntos administrativos vinculados con las papeletas de tránsito). En cuanto al ámbito de competencia civil, estos juzgarán los procesos civiles relacionados con la determinación de responsabilidad e indemnizaciones por conductas peligrosas o lesivas ocurridas en el campo del tránsito vehicular. Se debe señalar que estaba previsto que estos juzgados empezaban a operar a nivel nacional a partir del mes de setiembre de ese año.

NOTAS

- ¹ LEÓN, LEYSER L., *La responsabilidad civil*, Normas Legales, Trujillo, 2004, p. 4.
- ² Esta cita de las *Mil y una noches* corresponde a la *Antología de Mil y una noches*, selección y traducción de Julio Samsó, 4ª reimpr., Alianza, Madrid, 1992, p. 49.
- ³ La definición que se recoge es la didácticamente enseñada por RORRO, Vincenzo, *Istituzioni di diritto privato*, 3ª ed., Monduzzi, Bolonia, 1998, p. 69.
- ⁴ MAYA DÍAZ, Natalia, *La responsabilidad del Estado por el error jurisdiccional*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2000, p. 44.
- ⁵ ORTIZ RIVERO, Jaime Antonio, *La responsabilidad civil del órgano jurisdiccional*, Nálce, Lima, 2001, p. 36.

- ⁶ VALENZUELA GÓMEZ, Humberto, *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio*, Ara, Lima, 2007, p. 121.
- ⁷ MESINAS MONTERO, Federico, "Responsabilidad civil por accidentes de tránsito", en *Gaceta Jurídica*, T. 84-B, Lima, 2000, pp. 79-84.
- ⁸ LLAMBIÁS, Joaquín, *Tratado de derecho civil. Obligaciones*, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1987, T. III, p. 511.
- ⁹ BELTRAN PACHECO, Jorge, "Dejad que los niños vengan a mí: las combis y la muerte infantil", en *Diálogo con la Jurisprudencia*, N° 43, Lima, 2002, pp. 47-51.
- ¹⁰ Citado por ZANNONI, Eduardo, *El daño en la responsabilidad civil*, Astrea, Buenos Aires, 1993, p. 2.
- ¹¹ TAPADA CORDOVA, Lizardo, "La responsabilidad civil por accidentes de tránsito y el Código Civil peruano", en *Diálogo con la Jurisprudencia*, N° 6, Lima, 1997, pp. 117-127.
- ¹² ZANNONI, *El daño en la responsabilidad civil*, cit., p. 2.
- ¹³ FERNÁNDEZ SESSAREGO, Carlos, "Deslinde entre daño a la persona, daño al proyecto de vida y daño moral", en *Revista Jurídica del Perú*, N° 50, Trujillo, 2003.
- ¹⁴ FERNÁNDEZ SESSAREGO, Carlos, "Hacia una nueva sistematización del daño a la persona", en *Gaceta Jurídica*, T. 79-B, Lima, 2000, pp. 1-14.
- ¹⁵ TRAVEGNIES GRANDA, Fernando de, *La responsabilidad extracontractual*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2003, p. 340.
- ¹⁶ TAMAYO JARAMILLO, Javier, *De la responsabilidad civil*, Temis, Bogotá, 1990, T. II, p. 218.