

JURISPRUDENCIA CIVIL PATRIMONIAL Y DE CONSUMO



INFORME JURISPRUDENCIAL	La responsabilidad civil por accidentes de tránsito en la jurisprudencia	51
ANÁLISIS Y CRÍTICA JURISPRUDENCIAL	El derecho de los consumidores para endosar y postergar el servicio de transporte como manifestación de la protección de sus intereses económicos	61
ENTRE CORCHETES COMENTARIOS Y ANOTACIONES	En el proceso de desalojo por precario no procede alegar reivindicación ni pago de lo edificado	68
	Vivir en el extranjero no es suficiente para suspender plazo prescriptorio	73
	Existe una zona intermedia entre las responsabilidades contractual y extracontractual	76
	Clínica que permite que internada alumbre bebé en sala de dilatación no brinda un servicio idóneo	80

Informe jurisprudencial

LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA JURISPRUDENCIA

Jaime David ABANTO TORRES^(*)

TEMA RELEVANTE

Con referencia a sentencias y plenos, el autor analiza casos relacionados con accidentes de tránsito, ocupándose del problema de la reparación civil en vía penal y la posibilidad de abrir un proceso civil. Señala que no habría cosa juzgada en estos casos por no producirse la triple identidad y que ante la existencia de daños que el juez penal no podría merituar, la solución es fijar un monto indemnizatorio dejándose constancia de que forma parte de este lo fijado por la justicia penal, a fin de evitar situaciones de enriquecimiento indebido.

INTRODUCCIÓN

La ola constante de accidentes de tránsito con víctimas con daños personales y materiales, nos motiva a desarrollar algunas ideas sobre la responsabilidad civil por accidentes de tránsito, tema que ha sido materia análisis en los

diversos casos de indemnización conocidos a lo largo de nuestra corta carrera judicial.

La importancia del tema radica en que el accidente ya no es una simple circunstancia sino una categoría jurídica independiente, con consecuencias jurídicas propias, distinta

(*) Juez Titular del Primer Juzgado Especializado en lo Civil de Lima.

de la responsabilidad por acto ilícito y de la responsabilidad contractual⁽¹⁾.

Partiendo del accidente como categoría jurídica independiente vemos como el legislador adopta la teoría del riesgo y la responsabilidad objetiva, lo que es remarcado por la jurisprudencia en los supuestos de concausa y fractura del nexo causal. Por otro lado, la legitimación pasiva de la responsabilidad solidaria de los aseguradores nos trae a colación la difusión social del riesgo y el SOAT con sus ventajas y desventajas. Problemas procesales surgen en procesos de indemnización por accidentes de tránsito, en torno al juez competente, la suspensión de los plazos prescriptivos y los inconvenientes de tramitar la pretensión indemnizatoria paralelamente en las vías penal y civil. A propósito de la creación y las marchas y contramarchas en la implementación de los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, el presente trabajo a la luz de la doctrina, legislación y jurisprudencia, hace una revisión de los principales problemas que se suscitan en la práctica judicial en los procesos de indemnización por accidentes de tránsito.

I. CONCEPTO

1. Conceptos doctrinarios

De Trazegnies define al accidente de tránsito como: “un daño estadístico e inevitable, el mismo que es consecuencia de la vida en común, lo cual le da un ingrediente social. A su vez, el azar interviene al momento de la individualización de las personas que se ven involucradas en el accidente”⁽²⁾.

Vega Mere lo define como: “Todo hecho que produce daños a personas o a cosas, con un automotor, aunque no se encuentre en circulación”⁽³⁾.

Mesinas Montero, lo define como: “un evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público,

“ No puede prosperar ninguna excepción de cosa juzgada cuando exista un proceso penal con sentencia condenatoria firme que imponga el pago de una reparación civil, porque nunca podría producirse la triple identidad. Nunca habrá identidad de partes, ni identidad de petitorio pues en el proceso civil se pretende el pago de una indemnización mientras que en el proceso penal se pretende acreditar la existencia o inexistencia de un delito y eventualmente la imposición de una pena. Tampoco identidad de interés para obrar. ”

causando daños materiales y/o personales, pudiendo ser las personas afectadas tanto ocupantes como terceros no ocupantes del vehículo mencionado”⁽⁴⁾.

2. Conceptos normativos

El TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por D.S. N° 024-2002-MTC señala que el accidente de tránsito es un: “Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta”.

El TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por D.S. N° 016-2009-MTC, señala que el accidente es un: “Evento

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

II. EVOLUCIÓN DE LA DOCTRINA

La doctrina sobre la responsabilidad civil ha seguido las siguientes tendencias.

- La determinación del culpable (dolo o culpa).
- La reparación de la víctima.
- Entre la culpa y el caso fortuito.
- Daños donde no parece haber culpa y muchas veces no se puede determinar a un causante. Este es el campo de los accidentes.

III. TEORÍA DEL RIESGO Y RESPONSABILIDAD OBJETIVA

Como lo describe una ejecutoria suprema relativa a la teoría del riesgo:

(1) DE TRAZEGNIES, Fernando. “El Código Civil y la Teoría Jurídica del Accidente”. En: <<http://www.asesor.com.pe/teleley/trazegnies.htm>>.

(2) DE TRAZEGNIES, Fernando, citado por VALENZUELA GÓMEZ, Humberto. *Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y Seguro Obligatorio. Una Aproximación desde el análisis económico del derecho*, p. 125.

(3) VEGA MERE, Yuri. “Una aproximación a la responsabilidad civil derivada del uso de automotores”. En: <<http://www.asesor.com.pe/teleley/automotores.htm>>.

(4) MESINAS MONTERO, Federico. “Responsabilidad civil por accidentes de tránsito”. En: *Gaceta Jurídica*, t. 84-b, Lima, 2000, pp. 79-84. Citado por ALTAMIRANO PORTOCARRERO, José. “Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito”. En: *Revista de la Corte Superior de Justicia de Lima*. Años 6-8, N°s 7-9, Grijley, Lima, 2010, p. 47.

“Los progresos materiales han traído como contrapartida el crecimiento de los riesgos que deben sufrir las personas y sus bienes, dando lugar a la doctrina de la responsabilidad por cosas riesgosas o actividades, en cuyo caso no es necesario determinar la culpa o el dolo del agente, el que responde solo por daños causados por cosas o actividades que se consideran como tales (...) la teoría del riesgo se funda en el principio *qui sentit commodum sentire debet et incommodum*: “El que aprovecha de los medios que han causado un daño y obtiene sus ventajas, es de equidad que también sufra las consecuencias de tales daños”. No será justo que uno se llevara los beneficios y otro los daños”⁽⁵⁾.

El artículo 1970 del Código Civil establece un supuesto de responsabilidad objetiva:

“Artículo 1970.- Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”.

Es evidente que un vehículo automotor es un bien riesgoso, tal como lo reconoce una ejecutoria suprema:

“Debe tenerse presente que el vehículo como tal constituye un bien riesgoso o peligroso y su conducción una actividad que tiene las mismas características, lo que conlleva a la obligación de parte del conductor a reparar el daño causado”⁽⁶⁾.

Asimismo el transporte es considerado como una actividad peligrosa:

“Por el solo hecho de haberse encontrado el vehículo automotor en movimiento o en su uso ordinario, constituye este un peligro potencial; es criterio aceptado y reconocido uniformemente tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, que se entiende por actividades peligrosas aquellas realizadas por medio de transporte”⁽⁷⁾.

IV. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, LEY N° 27181

El artículo 29 de la norma citada prescribe:

“Artículo 29.- De la responsabilidad civil

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es

objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”.

En el mismo sentido, tratándose de accidentes entre dos o más automotores una ejecutoria suprema reitera que estamos en un supuesto de responsabilidad objetiva.

“Que, en este orden de ideas las diferencias se resuelven, no atendiendo a la culpa o dolo del conductor, como lo señala el recurrente, sino, que debe aplicarse el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, concordante con el artículo 1970 del Código Civil; en virtud a que los hechos sucedieron como consecuencia de haberse puesto en actividad dos vehículos automotores, el transporte terrestre y el camión volquete, que al ser puestos en marcha constituyen bienes riesgosos y en tal caso, los resultados se miden objetivamente por el daño causado, independientemente de la conducta de la víctima, cuya concurrencia en la producción del daño solo sirve para graduar equitativamente el monto reparador tal como lo establece el artículo 1973 del Código Civil, normativa que ha sido tenida en cuenta por las instancias de mérito para la reducción del monto indemnizatorio”⁽⁸⁾.

V. FRACTURA DEL NEXO CAUSAL

Conforme al artículo 1972 del Código Civil, en los casos del artículo 1970, el autor no está obligado a la reparación cuando el daño fue consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de hecho determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño.

Con relación al caso fortuito, la Corte Suprema considera que:

“(...) el caso fortuito debe entenderse como un acontecimiento extraordinario, imprevisible e irresistible producido por el hombre y para calificarlo como tal se trata de un hecho que no puede preverse, o que previsto no puede evitarse, no debiendo ser una previsibilidad exacta y precisa sino por el contrario conocida por el hombre común para el caso concreto” y que “(...) no se puede calificar el desperfecto de la motonave como un caso fortuito, extraordinario, imprevisible e irresistible”⁽⁹⁾.

(5) Cas. N° 2248-98, publicada el 23 de abril de 1999.

(6) Cas. N° 2691-1999, publicada el 30 de enero de 2001.

(7) Cas. N° 12-2000 publicada el 25 de agosto de 2000.

(8) Cas. N° 630-2004-Cajamarca de fecha 14 de junio de 2005.

(9) Cas. N° 823-2002-Loreto de fecha 29 de setiembre de 2003, Sala Civil Permanente.

VI. CONCAUSA

Conforme al artículo 1973 del Código Civil: “Si la imprudencia solo hubiere concurrido en la producción del daño, la indemnización será reducida por el juez, según las circunstancias”.

Con relación a la imprudencia de la víctima, debe tenerse presente que el artículo 276 del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por D.S. N° 076-2009-MTC prescribe que:

“Artículo 276.- El peatón goza del beneficio de la duda y de presunciones a su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las normas de tránsito, como cruzar la calzada en lugar prohibido; pasar por delante de un vehículo detenido, parado o estacionado habiendo tránsito libre en la vía respectiva; transitar bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes; cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada; bajar o ingresar repentinamente a la calzada para intentar detener un vehículo; o subir o bajar de un vehículo en movimiento y por el lado izquierdo”.

VII. PRESUNCIONES

Asimismo, al momento de resolver los procesos derivados de accidentes de tránsito debe tenerse presente las siguientes presunciones establecidas por la norma glosada:

- a) La persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas del tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan (artículo 271).
- b) Se presume responsable de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecidas en el presente Reglamento (artículo 272).
- c) Se presume responsable de un accidente al conductor que carezca de prioridad de paso o que cometió una infracción relacionada con la producción del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder a otro conductor, que aún respetando las disposiciones, pero pudiendo evitar el accidente, no lo hizo (artículo 273).
- d) En los accidentes de tránsito en que se produzcan daños personales y/o materiales, el o los participantes están obligados a solicitar de inmediato la intervención de la Autoridad Policial e informar sobre lo ocurrido. Se presume la culpabilidad del o de los que no lo hagan y abandonen el lugar del accidente (artículo 274).

VIII. LEGITIMACIÓN PASIVA SOLIDARIA Y RESPONSABILIDAD DE LOS ASEGURADORES

Conforme al artículo 29 de la Ley N° 27181, existe responsabilidad solidaria entre el conductor, el propietario y el prestador del servicio de transporte terrestre. Asimismo, es responsable el asegurador del daño, conforme al artículo 1987 del Código Civil.

Con relación a la responsabilidad del asegurador la Corte Suprema ha establecido que:

“(…) Si bien la acción indemnizatoria puede ser dirigida contra el asegurador por el daño, quien responderá solidariamente con el responsable directo de este, según el artículo 1987 del Código Civil, sin embargo, dicha responsabilidad, en el caso de la compañía aseguradora, se halla limitada al monto máximo de cobertura otorgado al riesgo pactado en el contrato de seguro de acuerdo con lo que prescribe el artículo 325 de la Ley N° 26702 Ley General del Sistema Financiero y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros; que señala que “las empresas de seguros se encuentran prohibidas de pagar indemnizaciones en monto que excedan lo pactado” (...) Que, además, debe tenerse en cuenta que la obligación de su representada emana del contrato de Póliza número (...), y según lo dispone el numeral 386 del Código de Comercio “El contrato de seguro se regirá por los pactos lícitos consignados en cada póliza o documento (...)”, por lo que en virtud a ello, solo pueden pagar la indemnización hasta el límite establecido en la cobertura del seguro, que para el caso de autos es hasta 3.6 UIT, monto que debe ser abonado en moneda nacional de acuerdo con el tipo de cambio al día de pago, entendiéndose que este monto integra en definitiva la suma de Treinta y seis Mil Quinientos Dólares Americanos, señalado por la Sala Superior”⁽¹⁰⁾.

Es la práctica de las aseguradoras:

- a) Responden hasta el límite de su póliza.
- b) A veces el siniestro no está cubierto porque los asegurados no estaban al día en los pagos de su póliza.
- c) No cubren el siniestro cuando el asegurado actúa con imprudencia temeraria.
- d) No cubren el siniestro si el asegurado no lo reporta dentro de las 24 horas.
- e) Los contratos de seguros contienen un pacto que prohíbe transigir al asegurado con la víctima, sin intervención de la aseguradora.

(10) Cas. N° 1748-2001-Lima, 23/11/01, Sala Civil Transitoria.

f) Prefieren ir a juicio. Investigan primero, pagan después.

IX. LA DIFUSIÓN SOCIAL DEL RIESGO Y EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)

El artículo 1988 del Código Civil prescribe que la ley determina el tipo de daño sujeto al régimen de seguro obligatorio, las personas que deben contratar las pólizas y la naturaleza, límites y demás características de tal seguro.

El artículo 30.1 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, dispone que:

“30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito - Afocat entregarán el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, destinados exclusivamente a vehículos de transporte público terrestre y mototaxis, urbano o interurbano, que presten servicios al interior de la región o provincia, que solo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento”.

1. Características del SOAT

El artículo 30.4 de la Ley N° 27181 señala que el SOAT y los certificados contra accidentes de tránsito señalados tienen las siguientes características:

- a) Incondicionalidad.
- b) Inmediatez.
- c) Cobertura ilimitada, en razón del número de los siniestros.
- d) Efectividad durante toda su vigencia.
- e) Cobertura a nivel nacional en el caso del SOAT, y regional o provincial en el caso del Afocat; con periodicidad anual.
- f) Insustituible.

2. Coberturas del SOAT

Cubrirá como mínimo, los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor:

- Muerte c/u 4 UIT.
- Invalidez permanente c/u hasta 4 UIT.
- Incapacidad temporal c/u hasta 1 UIT.
- Gastos Médicos c/u hasta 5 UIT.
- Gastos de Sepelio c/u hasta 1 UIT.

Cabe resaltar que el SOAT cubre también al concebido:

“El Concebido, al ser un sujeto de derecho privilegiado y porque la tutela de su derecho a la vida no está sujeta a condición alguna, también se encuentra amparado por el SOAT”⁽¹¹⁾.

3. Constitucionalidad del SOAT

La constitucionalidad del SOAT ha sido establecida por el Tribunal Constitucional.

3.1. El SOAT es constitucional por no vulnerar la autonomía municipal

En la STC N° 0010-2003-AI/TC el Tribunal Constitucional consideró que:

“16. En ese orden de ideas, y teniendo en cuenta que la autonomía municipal no impide que el legislador nacional pueda regular el propio régimen jurídico de las municipalidades, siempre que se respete su contenido esencial, este Tribunal concluye en que el artículo 30 de la Ley N° 27181, que establece que todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), no resulta inconstitucional, toda vez que la Constitución no ha reservado en favor de las Municipalidades la facultad de establecer un sistema de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, siendo ello una tarea del propio Estado, por cuanto la defensa de la persona humana es el fin supremo de todo ordenamiento jurídico.

17. En tal sentido, la obligatoriedad del SOAT, que cubre, entre otras contingencias, la muerte y lesiones corporales que sufran las personas ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito, tiene como fin la protección tuitiva que desarrolla el Estado a favor de su población, garantizando el derecho que tiene toda persona a preservar su integridad física”⁽¹²⁾.

3.2. El SOAT es constitucional por no vulnerar la libertad de contratar

Al respecto el Tribunal Constitucional considera que la restricción de la libertad contractual generada por la

(11) Res. N° 1079-2003/CPC (Por mayoría). En: *Dialogo con la Jurisprudencia*. Diciembre de 2004, pp. 170-180.

(12) Sentencia de fecha 15 de diciembre de 2004, recaída en el Exp. N° 0010-2003-AI/TC. En: <<http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2004/00010-2003-AI.html>>.

obligación de contratar el SOAT no afecta el contenido esencial del derecho. Por el contrario, aprecia que la protección que a través de ella se dispensa a los derechos fundamentales a la vida y a la integridad optimiza el cuadro material de valores de la Constitución del Estado, presidido por el principio-derecho de dignidad humana (artículo 1 de la Constitución)⁽¹³⁾.

4. Ventajas del SOAT

Entre las ventajas del SOAT tenemos:

- a) El pago inmediato del siniestro.
- b) La investigación posterior.
- c) Al tener vigencia anual evita la eventual falta de cobertura del siniestro como sucede con los otros contratos de seguro.

5. Desventajas del SOAT

- a) Costos elevados comparados con otros países.
- b) Costos de las clínicas son muy elevados. A veces la víctima no recibe un adecuado resarcimiento.
- c) No elimina la posibilidad del proceso judicial.

X. PROBLEMAS EN TORNO AL JUEZ COMPETENTE

La Quinta Disposición Modificatoria del Código Procesal Civil agrega un párrafo al artículo 174 del entonces vigente Código de Tránsito aprobado por Dec. Leg. N° 420:

“Es competente para conocer de las controversias civiles derivadas de accidentes de tránsito, el Juez de Paz Letrado del lugar del accidente, si la cuantía no excede de cien Unidades de Referencia Procesal.

En este caso, la pretensión se tramita como proceso sumarísimo. Cuando la cuantía es superior, es competente el Juez Civil y la pretensión se tramita como proceso abreviado”.

La Segunda Disposición Transitoria de la Ley N° 27181 dispuso:

“Segunda.- De la vigencia del Código de Tránsito y Seguridad Vial y otras normas de transporte y tránsito terrestre

Manténganse en vigencia el Decreto Legislativo N° 420, Código de Tránsito, y las demás normas que actualmente regulan el tránsito y transporte terrestre en lo que no se opongan a la presente Ley, hasta que entren en vigencia los correspondientes reglamentos nacionales”.

Por D.S. N° 033-2001-MTC publicado el 24 de julio de 2001 se aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito y deroga el Código de Tránsito.

Entonces la competencia se rige por:

- a) Las reglas generales de la competencia (CPC, art. 14).
- b) Acumulación subjetiva pasiva (CPC, art. 15).
- c) Competencia facultativa (CPC, art. 24 inc. 5).
- d) Vía procedimental según la cuantía.

Al instante surgen las siguientes preguntas: ¿Siguen siendo competentes los Jueces de Paz Letrados? ¿La competencia es exclusiva de los Jueces Civiles?

La Ley N° 29391 zanja toda discusión al atribuir la competencia a los Jueces Especializados Juzgados de Tránsito y Seguridad.

XI. LA SUSPENSIÓN DE LOS PLAZOS PRESCRIPTORIOS

Nuestro ordenamiento establece dos plazos prescriptorios que tienen incidencia en los procesos de indemnización derivados de accidentes de tránsito. El primero se encuentra en la Ley de Conciliación Extrajudicial N° 26872 y el segundo en el Código Penal. Los mismos deben ser tomados en cuenta al resolver las excepciones de prescripción que se deduzcan.

1. La Ley de Conciliación y su Reglamento

El artículo 19 de la Ley de Conciliación N° 26872 prescribe:

“Artículo 19.- Prescripción

Los plazos de prescripción establecidos en la normatividad vigente se suspenden a partir de la fecha de presentación de la solicitud de Conciliación Extrajudicial hasta la conclusión del proceso conciliatorio conforme al artículo 15”⁽¹⁴⁾.

(13) Sentencia de fecha 16 de diciembre de 2005, recaída en el Expediente N° 2736-2004-PA/TC. En: <<http://www.tc.gov.pe/jurisprudencia/2006/02736-2004-AA.html>>.

(14) Artículo 15.- Conclusión del procedimiento conciliatorio
Se da por concluido el procedimiento conciliatorio por:
a) Acuerdo total de las partes.
b) Acuerdo parcial de las partes.
c) Falta de acuerdo entre las partes.
d) Inasistencia de una parte a dos (2) sesiones.

En el mismo sentido, el Reglamento de la Ley de Conciliación aprobado por D.S. N° 014-2008-JUS prescribe:

“Artículo 23.- De la ineficacia de la suspensión de los plazos de prescripción.

En el supuesto del inciso e) del artículo 15 de la Ley, se produce la ineficacia de la suspensión del plazo de prescripción generada con la presentación de la solicitud de conciliación.

En los supuestos de incisos d) y f) del artículo 15 de la Ley, y solo en caso que quien inasista o se ausente sea el solicitante, la prescripción reanuda su curso, adicionándose el tiempo transcurrido anteriormente”.

2. El Código Penal

Por su parte el Código Penal prescribe que:

“Artículo 100.- La acción civil derivada del hecho punible no se extingue mientras subsista la acción penal”.

Dicha norma no es otra cosa que un supuesto de suspensión del plazo prescriptorio para la pretensión indemnizatoria, que solo correrá cuando concluya el proceso penal.

XII. PROBLEMAS PRÁCTICOS DE LOS ABOGADOS

- a) Muchos abogados no plantean bien sus demandas.
- b) Muchos abogados no inciden en la prueba del daño.
- c) Muchos abogados no inciden en la prueba del quantum indemnizatorio.
- d) La existencia de un proceso penal paralelo.

Sobre los tres primeros temas, recomendamos la lectura de Espinoza Espinoza⁽¹⁵⁾. El último tema lo desarrollaremos más adelante.

XIII. PROBLEMAS PRÁCTICOS DE LOS JUECES

- a) Muchos jueces no califican bien las demandas.
- b) Muchos jueces no fijan bien los puntos controvertidos.

- c) Muchos jueces no acopian el material probatorio necesario para resolver.
- d) Muchos jueces no motivan bien sus sentencias.

1. Problemas en la actividad probatoria

Dada su importancia, queremos extendernos en los problemas de la actividad probatoria:

“Cuando uno va a los exámenes de grados de un expediente judicial de daños y perjuicios (normalmente un accidente de tránsito) la prueba es pobrísima, es paupérrima; la única prueba relevante parece ser un atestado policial con conclusiones ambiguas. Ello porque la policía también es pobre en este país. Para poder hacer una investigación bien hecha requiere recursos, tecnología y capacitación que no tienen al alcance. Entonces los atestados policiales son pobres adicionalmente. Las partes no tienen recursos para hacer sus propios peritajes, y saber cómo fue el accidente”⁽¹⁶⁾.

2. Medios probatorios

Los principales elementos probatorios con que se cuenta en los procesos civiles sobre indemnización por accidentes de tránsito son:

- a) Atestados policiales (documento o pericia).
- b) Informes de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito (en los casos de muerte).
- c) Expedientes penales (instrucciones por homicidio culposo o lesiones o procesos por faltas).
- d) Pericia de parte por expertos en accidentes de tránsito (documento o pericia).
- e) Debates periciales.
- f) Protocolo de necropsia.
- g) Certificados médicos legales.
- h) Certificados médicos.

e) Inasistencia de ambas partes a una (1) sesión.

f) Decisión debidamente motivada del Conciliador en Audiencia efectiva, por advertir violación a los principios de la Conciliación, por retirarse antes de la conclusión de la Audiencia o por negarse a firmar el Acta de Conciliación.

La conclusión bajo los supuestos de los incisos d), e) y f) no produce la suspensión del plazo de prescripción contemplado en el artículo 19 de la Ley, para la parte que produjo aquellas formas de conclusión.

La formulación de reconvencción en proceso judicial, solo se admitirá si la parte que la propone, no produjo la conclusión del procedimiento conciliatorio al que fue invitado, bajo los supuestos de los incisos d) y f) contenidos en el presente artículo.

La inasistencia de la parte invitada a la Audiencia de Conciliación, produce en el proceso judicial que se instaure, presunción legal relativa de verdad sobre los hechos expuestos en el Acta de Conciliación y reproducidos en la demanda. La misma presunción se aplicará a favor del invitado que asista y exponga los hechos que determinen sus pretensiones para una probable reconvencción, en el supuesto que el solicitante no asista. En tales casos, el juez impondrá en el proceso una multa no menor de dos ni mayor de diez Unidades de Referencia Procesal a la parte que no haya asistido a la Audiencia.

(15) ESPINOZA ESPINOZA, Juan. “¿Cómo elaborar una demanda de indemnización por daños?”. En: <http://www.gacetajuridica.com.pe/boletinnvnet/jul03/boletin30-07.htm#Indice_Gen>.

(16) BULLARD GONZALES, Alfredo. “Responsabilidad Civil y Subdesarrollo”. En: <<http://www.hechosdelajusticia.org/N007/responsabilidad%20civil.htm>>.

- i) Pericias médicas.
- j) Comprobantes de pago (daño emergente).
- k) Boletas de pago o recibos por honorarios o estado de ganancias y pérdidas (lucro cesante).

3. Problemas prácticos

La práctica judicial nos obliga a denunciar los siguientes problemas que se suscitan en la etapa probatoria y que inciden directamente en la dilación de los procesos:

- a) El Repej no cuenta con peritos médicos ni con peritos expertos en accidentes de tránsito.
- b) Los peritos médicos se excusan con frecuencia, o no concurren a las audiencias, generando dilación.
- c) La existencia de procesos penales paralelos en trámite, muchos de los cuales concluyen por prescripción, lo que hace inevitable que el Juez Civil conozca una considerable cantidad de procesos por indemnización.

XIV. LA ELECCIÓN DE LA VÍCTIMA: LA VÍA PENAL O LA VÍA CIVIL⁽¹⁷⁾

Luego del accidente, la víctima debe consultar con un abogado. Sin perjuicio de la cobertura limitada del SOAT, la víctima debe optar por iniciar un proceso en la vía penal o la vía civil. Hoy en día ambos procesos serán competencia del Juez de Tránsito y Seguridad Vial.

Al respecto existen diversas opiniones que reseñaremos a continuación. En la Cas. N° 530-98-Tacna se señaló que:

“la comisión de un delito no solo origina la imposición de una pena a su autor, sino también la obligación de reparar, concepto que se denomina reparación civil. Si el agraviado no se constituye en parte civil en el proceso penal, tiene derecho a recurrir a la vía civil para solicitar una indemnización por los daños y perjuicios causados por el autor del delito”⁽¹⁸⁾.

Se consideraba que el pronunciamiento del juez penal sobre la reparación civil era cosa juzgada. Por ello los

“ En la práctica, nada impide al agraviado que no se constituyó en parte civil, cobrar el importe de la reparación civil que hubiese consignado el condenado, con lo cual la utilidad del criterio de la no constitución en parte civil en el proceso penal para poder demandar la indemnización en la vía civil se desvanece. ”

abogados de los agraviados se desistían de la constitución en parte civil antes de interponer su demanda de indemnización. Sin embargo, tal desistimiento no enerva la obligación del condenado de pagar la reparación civil, pues sin ello no puede rehabilitarse.

En el Pleno Jurisdiccional Civil 1999 se señaló que:

“El que se constituye en parte civil en el proceso penal, no puede solicitar la reparación en la vía civil, puesto que en el proceso penal se tramita acumulativamente la reparación civil. La reparación civil fijada en la vía penal,

surte efectos sobre el agraviado que se constituyó en parte civil”.

El problema surge cuando en otras ejecutorias, tampoco se impide que el agraviado cobre la reparación civil. En la Cas. N° 3171-2001-Ica, la Corte Suprema señaló:

“que el agraviado que no se constituye en parte civil en el proceso penal tiene expedito su derecho para recurrir a la vía civil y solicitar el pago de la indemnización por daños y perjuicios que le corresponda, sin perjuicio de cobrar la reparación civil determinada en la vía penal”⁽¹⁹⁾.

En base a estas ejecutorias, aun cuando el agraviado se haya desistido de la constitución en parte civil, finalmente cobraba la reparación civil. A nuestro modo de ver, esto en la práctica, generaba situaciones de abuso, pues en los hechos, a final de cuentas el agraviado cobraba una reparación en la vía penal y otra en la vía civil.

Sobre la concurrencia de sentencias, en el Pleno Jurisdiccional Penal 1999 se acordó que en caso de sentencias civiles y penales que concurren a fijar obligaciones de pago en relación con un mismo hecho, prevalece la primera sentencia ejecutada, debiendo el juez a cargo de la segunda sentencia descontar como pagado el monto que haya sido cobrado en la primera⁽²⁰⁾.

En dicho pleno se reconoce que en la práctica concurren sentencias penales y civiles reparando el mismo daño.

(17) Sobre el particular puede consultarse nuestro trabajo: “Apuntes sobre la tramitación de la pretensión indemnizatoria”. En: *Homenaje a Fernando de Trazegnies*. Tomo II, Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2009, pp. 385-414.

(18) Citado por PALMADERA ROMERO, Doris. En: *Abogados Legal Report*. Año 1, N° 5, Gaceta Jurídica. Lima, mayo de 2003, p. 5.

(19) Ídem.

(20) *Ibidem*, p. 7.

Otras ejecutorias señalan que la reparación civil impuesta por la justicia penal puede considerarse como pago a cuenta de la indemnización fijada por la justicia civil.

XV. ¿EXISTE COSA JUZGADA?

Espinoza Espinoza considera que: “los jueces civiles se olvidan de la excepción de cosa juzgada (artículo 446.6 del CPC) cuando quien demanda por reparación civil ya la obtuvo en el proceso penal. El extraño fundamento, que parece iluminar a estos operadores jurídicos es el reducido cuántum que imponen sus colegas penales, integrándolo al suyo”⁽²¹⁾. Más adelante agrega: “a. si el dañado se constituyó como parte civil en el proceso penal, carece de derecho para solicitar nuevamente una indemnización en un proceso civil. El principio que todo operador jurídico debe tener presente en esta situación es el de la cosa juzgada”⁽²²⁾.

Nosotros consideramos que no puede prosperar ninguna excepción de cosa juzgada cuando exista un proceso penal con sentencia condenatoria firme que imponga el pago de una reparación civil, porque nunca podría producirse la triple identidad exigida por el artículo 425 del Código Procesal Civil⁽²³⁾ que es el presupuesto de hecho para su amparo. Nunca habrá identidad de partes pues en el proceso penal interviene el Ministerio Público, que nunca intervendrá en el proceso civil. Tampoco existirá identidad de petitorio pues en el proceso civil se pretende el pago de una indemnización mientras que en el proceso penal se pretende acreditar la existencia o inexistencia de un delito y eventualmente la imposición de una pena. Tampoco existirá identidad de interés para obrar pues en el proceso civil se pretende el resarcimiento de un daño y en el proceso penal la eventual sanción para un delito o falta.

El presupuesto para que se dicte una sentencia con autoridad de cosa juzgada es la existencia de una pretensión que haya sido materia de una controversia y de la actividad probatoria de las partes. Si la víctima no participa en el proceso penal, ¿podemos decir honestamente que hubo debate probatorio sobre la existencia del daño y su resarcimiento? Si la víctima participa del proceso penal, ¿no es verdad que, en la práctica, su defensa coadyuva a la acusación fiscal antes que a probar la existencia del daño y su cuantía? Y en ambos casos el juez penal fija el monto de la reparación civil.

Y no perdamos de vista que en la práctica, nada impide al agraviado que no se constituyó en parte civil, cobrar el importe de la reparación civil que hubiese consignado el condenado, con lo cual la utilidad del criterio de la no constitución en parte civil en el proceso penal para poder demandar la indemnización en la vía civil se desvanece.

XVI. LAS MARCHAS Y CONTRAMARCHAS EN TORNO A LOS JUZGADOS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

La Ley N° 29391 crea los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, dichos Juzgados asumirán la competencia en los procesos civiles relacionados con la determinación de responsabilidad e indemnizaciones por conductas peligrosas o lesivas realizadas en el contexto del tránsito vehicular⁽²⁴⁾.

Dichos juzgados serían competentes para conocer:

- a) los procesos penales vinculados a conductas peligrosas o lesivas a la vida, la salud, el patrimonio o la seguridad vial realizadas en el ámbito del tránsito vehicular.
- b) los procesos civiles relacionados con la determinación de responsabilidad e indemnizaciones por conductas peligrosas o lesivas realizadas en el contexto del tránsito vehicular.
- c) los procesos contencioso-administrativos vinculados a las infracciones de tránsito.

Por Res. Adm. N° 239-2009-CE/PJ, se dispuso que la Gerencia General del Poder Judicial en el plazo improrrogable de 15 días hábiles, elabore una propuesta técnica, previa opinión que solicitará a los Presidentes de las Cortes Superiores de Justicia del País, respecto a los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, a que se refiere la Ley N° 29391.

Dichos órganos jurisdiccionales entrarían en funcionamiento desde el 1 setiembre de 2009, habiéndose creado el primer Juzgado de Tránsito en Arequipa mediante Res. Adm. N° 259-2009-CE/PJ, el mismo que desapareció por su poca carga procesal.

Por Res. Adm. N° 419-2009-CE/PJ se convierte el Primer, Segundo, Séptimo, Décimo y Undécimo Juzgados Penales de Lima (reos libres) en Primer, Segundo, Tercer, Cuarto y Quinto Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial de Lima, respectivamente.

(21) ESPINOZA ESPINOZA, Juan. “Hacia una predictibilidad del resarcimiento del daño a la persona en el sistema judicial peruano”. En: *Diálogo con la Jurisprudencia*. N° 92, Gaceta Jurídica, Lima, mayo de 2006, p. 77.

(22) *Ibidem*, p. 83.

(23) Código Procesal Civil, Artículo 452.- Procesos Idénticos.- Hay identidad de procesos cuando las partes o quienes de ellos derivan sus derechos, el petitorio y el interés para obrar, sean los mismos.

(24) LOPJ. Artículo 52-A, inc. 2, introducido por el artículo 2 de la Ley N° 29391.

Por Res. Adm. N° 106-2010-CE/PJ se resuelve deja sin efecto la Res. Adm. N° 419-2009-CE-PJ de fecha 30 de diciembre del año próximo pasado, mediante la cual se dispuso, entre otras medidas, la conversión y reubicación de órganos jurisdiccionales de las Cortes Superiores de Justicia de Ancash, Ayacucho, Callao, Cusco, Junín, Lambayeque, Lima, Lima Norte y Santa, en Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial; asimismo las Res. Adm. N°s 066-2010-CE-PJ y N° 094-2010-CE-PJ, del 11 de febrero y 15 de marzo del año en curso, respectivamente.

El presidente del Poder Judicial (PJ), Javier Villa Stein, afirmó que los juzgados de tránsito no funcionaron debido a la falta de carga procesal, por lo que se dispuso su fusión con otros órganos jurisdiccionales.

Indicó que la solución al problema del tránsito debería efectuarse mediante un enfoque global, pues el que cuenta actualmente la ciudad de Lima, “es caótico y vergonzoso”.

“Los (juzgados de tránsito) que se han formado no han funcionado porque no hay carga (procesal) y por un tema de racionalidad hemos tenido que juntarlos con juzgados de otra denominación”, indicó.

Villa Stein precisó que para lograr un cambio se debe tomar medidas drásticas, lo que va de la mano con una decisión política del Estado⁽²⁵⁾.

A MODO DE CONCLUSIÓN

A nuestro modo de ver, el criterio del Pleno Jurisdiccional Penal resulta más razonable, pues, es evidente que existen daños que el juez penal no podría merituar, como podría ser el caso del daño moral, o algún otro daño emergente y lucro cesante que podría no derivarse directamente de la comisión del delito o falta.

En los casos tramitados en el Juzgado a nuestro cargo, hemos optado por la solución de fijar un monto indemnizatorio,

“*Existen daños que el juez penal no podría merituar, como podría ser el caso del daño moral, o algún otro daño emergente y lucro cesante que podría no derivarse directamente de la comisión del delito o falta (...) la solución sería fijar un monto indemnizatorio, dejando constancia de que forma parte del mismo el fijado por la justicia penal, a fin de evitar situaciones de enriquecimiento indebido en el proceso penal, disponiéndose que el cobro de la reparación civil se realice en dicho proceso y el cobro de la diferencia en el proceso civil.*”

dejando constancia de que forma parte del mismo el fijado por la justicia penal, a fin de evitar situaciones de enriquecimiento indebido por parte de la víctima o agraviado en el proceso penal, disponiéndose que el cobro de la reparación civil fijada por el juez penal se realice en dicho proceso y el cobro de la diferencia en el proceso civil.

Esperamos que estas líneas sirvan de orientación a los magistrados competentes para resolver los casos de responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito, y que el Poder Judicial pueda contribuir eficazmente a la solución de los conflictos derivados de los accidentes de tránsito, que se solucione esta innecesaria dualidad de procesos que sobrecarga los órganos jurisdiccionales, y que se establezca criterios uniformes para fijar el monto de la indemnización o reparación civil, pues usualmente en la vía civil los montos son más eleva-

dos que en los procesos penales.

Para ello proponemos:

- 1.- La creación de nuevos órganos jurisdiccionales y no la conversión de ninguno de los existentes.
- 2.- Que se dote al Repej de peritos especializados en accidentología vial o accidentes de tránsito.
- 3.- Que, la Academia de la Magistratura, en coordinación con la Gerencia de Capacitación de la Gerencia General del Poder Judicial, la Escuela de Formación de Auxiliares de la Corte Superior de Justicia de Lima y las Comisiones de Capacitación en materia civil que existan en todos los distritos judiciales, brinden cursos de capacitación a los jueces y personal auxiliar jurisdiccional, pues deberán conocer las especialidades civil, penal y contencioso-administrativa. La asistencia a dichos cursos debe ser obligatoria con licencia con goce de haber por capacitación, y a quienes no concurren deberá imponérseles las sanciones correspondientes.

(25) En: <<http://www.cronicaviva.com.pe/index.php/politica/2-politica/6400-juzgados-de-transito-no-funcionaron-por-falta-de-carga-procesal>>.