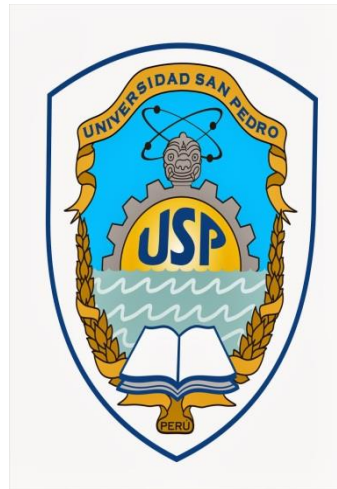


UNIVERSIDAD SAN PEDRO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA



Los daños extrapatrimoniales en los accidentes de tránsito

Trabajo de suficiencia profesional para optar el título profesional de
Abogado

AUTOR

Sarmiento Albino, Estefania Darlyng

ASESOR

Díaz Ambrosio, Silverio

Huaraz – Perú

2018

DEDICATORIA

El presente trabajo se la dedico a mis padres quiénes supieron guiarme por el buen camino, dándome fuerzas para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentaban, enseñándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento.

PRESENTACIÓN

**SEÑORES MIEMBROS DEL JURADO CALIFICADOR DE LA
UNIVERSIDAD SAN PEDRO.**

De conformidad con lo dispuesto en Reglamento de Grados y Títulos de la Escuela de Post Grado de la Universidad San Pedro, ponemos a su consideración el presente trabajo de suficiencia profesional titulada:

**“LOS DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES EN LOS ACCIDENTES DE
TRANSITO”**

Estamos consciente que el presente trabajo requiere de los aportes de aquellas personas que van formar el honorable jurado dictaminador. Por lo que consideramos que sus contribuciones teóricas servirán para que el presente trabajo, este a disposición de otros investigadores.

SARMIENTO ALBINO Estefania Darlyng

PALABRAS CLAVES

TEMA:	DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES EN LOS ACCIDENTES
ESPECIALIDAD:	DERECHO CIVIL

KEYWORDS

TOPIC:	MORAL DAMAGE IN ACCIDENTES
SPECIALTY:	CIVIL LAW

LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN: Derecho

ÍNDICE

DEDICATORIA	iii
PRESENTACIÓN	iv
PALABRAS CLAVES.....	v
ÍNDICE	vi
INTRODUCCIÓN.....	7
I. ANTECEDENTES.....	8
II. MARCO TEÓRICO.....	10
III. LEGISLACION NACIONAL.....	26
IV. JURISPRUDENCIA.....	30
V. DERECHO COMPARADO.....	33
VI. CONCLUSIONES	36
VII. RECOMENDACIONES.....	37
VIII. RESUMEN	38
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	39
ANEXO	41

INTRODUCCIÓN

La reacción primitiva para la reparación del daño moral, era la de retribuir una ofensa por otra ofensa (ley del Talión), en la cual la retribución era de la misma naturaleza que el daño, ello inspirado en un sentimiento de venganza. Los romanos, sintetizaron los grandes principios jurídicos en tres axiomas: *honeste vivere* (vivir honestamente), *suum cuique tribuere* (dar a cada uno lo suyo) *alterum non laedere*, (es decir no dañar al otro). Para los romanos a partir de esos principios se podía ante cualquier situación saber cómo comportarse en relación con los demás.

El principio del *alterum non laedere* es, está en relación a otro, o lo que es lo mismo tiene sentido únicamente en la vida en sociedad, porque el daño que alguien se infiere a sí mismo no entra dentro de la consideración de la responsabilidad civil, como sería el caso del suicida o de quien se flagela por motivos religiosos o cuando la víctima ha sido culpable del daño. El derecho no protege entonces a quien causa un daño a otro, sino que muy por el contrario hace nacer una obligación –en sentido jurídico– de dejar esa persona en una situación lo más parecido posible a como se encontraba antes de sufrir el daño. Según el desarrollo histórico del concepto de responsabilidad civil, se dice que es el conjunto de consecuencias de una acción u omisión ilícitas, que derivan una obligación de satisfacer el daño a la pérdida causada.

I. ANTECEDENTES

Resulta un problema la estimación de los daños morales y personales, a fin de determinar el monto de las indemnizaciones, así mismo se puede apreciar que no existe uniformidad en los montos de indemnizaciones a las víctimas o familiares de las víctimas por los daños no patrimoniales dentro del marco de la Responsabilidad Extracontractual o aquiliana, el cual: “surge, no del incumplimiento de una obligación preexistente que no hay, sino del mero hecho de haberse causado el daño. La relación jurídica obligatoria nace a la par con el daño causado” (Torres, 2011, p.409). En España, se ha tratado de solucionar similar problemática mediante la técnica de los baremos, que ofrece una solución al problema de la cuantificación económica de daños corporales cuando, como es el caso, su reparación integral *in natura* resulta imposible.

A diferencia de lo que sucede con las dimensiones patrimoniales de los daños sufridos como consecuencia de un accidente –por ej., los gastos médicos y asistenciales o el lucro cesante, a los que resulta aplicable el objetivo de la reparación integral por equivalente monetario- la reparación del daño moral difícilmente puede llevarse a cabo con el pago de una cantidad de dinero: las indemnizaciones por equivalente monetario sólo son un remedio adecuado frente al daño patrimonial, es decir, ante accidentes que provocan movimientos a lo largo de la función de utilidad de la víctima, pero no ante las que la alteran situándola en una función inferior.

Un baremo (bareme) ha sido concebido tradicionalmente como una tabla o un cuadro que permite decidir de manera taxativa que a cierto tipo de lesiones le corresponde determinada indemnización. Las “entradas” de tabla suelen ser las variables del caso más explicativas del daño, como por ejemplo la edad de la víctima, su capacitación y ocupación, etc.; en la “casilla” correspondiente del interior de la tabla se encuentran los valores (o intervalo de valores) correspondientes a la indemnización (“salida”). A decir de Mantero (2001): “Los baremos han sido utilizados como mecanismos meta jurídicos de homologación de las decisiones judiciales. Su objetivo principal es tasar la prueba de los daños para reducir

drásticamente la dispersión en los montos indemnizatorios, a cambio de sacrificar o limitar la competencia de Poder Judicial en el conocimiento y decisión de las causas” (p. 12-15).

Pintos (2009), también señala que:

El baremo es una de las posibles soluciones al problema de la cuantificación económica de daño corporal. La decisión de establecer un baremo para la indemnización de tales o cuales daños de aquella naturaleza supone la asunción consciente de errores, tanto en más como en menos y en relación con la desviación de las indemnizaciones que quedan a ambos lados del valor central señalado por el propio baremo. Sin embargo, ambos tipos de error se compensan y, en esta página se defiende que incurrir en ellos sólo tiene sentido cuando no resulta posible cuantificar exacta y objetivamente la indemnización en cada caso individual. Esto es precisamente lo que ocurre con la partida de daño moral. Por tanto, la aplicación al mundo del derecho de daños de la literatura sobre el valor de la vida para avanzar en la evaluación del daño moral deberá llevarse a cabo mediante baremos. España dispone desde 1995 de una legislación sobre baremos en el ámbito de la circulación, pero la falta de un análisis riguroso y previo a su establecimiento ha causado graves errores al tiempo que ha impedido la evaluación de su corrección. (p. 25)

Que, así mismo tratan la estimación del daño dentro de los Libros: Payet, José: La responsabilidad por productos defectuosos tomo I y II; Wollcott, Glenka: La responsabilidad civil de los profesionales; Alberto, Carlos: Valor de la vida humana, cuantificación económica; Díaz: Al daño de la persona y el daño al proyecto de vida

II. MARCO TEÓRICO

2.1. RESPONSABILIDAD CIVIL

Cuando una persona sufre un daño, una lesión a su patrimonio o a algún bien extrapatrimonial, el Derecho ha diseñado un sistema para que la víctima no se vea desamparada en su pesar. En este sentido, existen normas que obligan al responsable del perjuicio a resarcir el daño ocasionado, generándose la responsabilidad civil.

En doctrina nacional, Hinostroza (2000) expresa que: “es pues la situación jurídica en la que se encuentra un sujeto de derecho de obligatoriamente dar cuenta frente a otro de ciertos actos o hechos que infringen el ordenamiento jurídico, por lo cual, debe soportar un gravamen que procura la rehabilitación o reparación del orden quebrantado” (p.199).

Ésta es definida como el conjunto de normas que como sanción obligan a reparar las consecuencias dañosas, emergentes de un comportamiento antijurídico, que es imputable, física o moralmente, a una persona.

Se le considera también, según Osterling y Castillo (2003), como:

El resultado de la acción por la cual el hombre expresa su comportamiento frente a un deber u obligación. Si actúa en la forma indicada por los cánones, no hay problema ni ventaja y resulta superfluo indagar acerca de la responsabilidad ahí emergente. En estos casos continúa el agente, sin duda, siendo responsable por su proceder, pero la verificación de ese hecho no le acarrea obligación alguna, esto es, ningún deber, traducido en sanción o reposición, como sustituto del deber de obligación previa, precisamente porque la cumplió. Lo que interesa, cuando se habla de responsabilidad, es profundizar el problema de la violación de la norma u obligación ante la cual se encontraba el agente. (p.232)

Cuando ocurre el daño, a la manera de reparar las consecuencias dañosas se le conoce como indemnización, la cual usualmente comprende una suma de dinero que busca resarcir el daño ocasionado al afectado. En ese orden de ideas:

Para que haya responsabilidad civil es necesario un hecho causante y un daño causado por ese hecho; es decir, que el hecho sea la causa y el daño su consecuencia, por lo que entre hecho y daño debe de haber una relación de causalidad, pero esa relación debe ser inmediata y directa, esto es que el daño sea una consecuencia necesaria del hecho causante. (Osterling y Castillo, 2003, p.235)

Para determinar los casos en los que existe responsabilidad civil, no basta acreditar la existencia de una lesión a un derecho, sino se debe cumplir con los siguientes presupuestos:

- (a) La antijuridicidad o ilicitud.
- (b) La imputabilidad, elemento que se forma sobre la base de dos factores: la culpa y el dolo.
- (c) El daño.
- (d) La relación de causalidad.

La antijuridicidad o ilicitud supone un acto o una omisión cometidos en contra de una norma del ordenamiento jurídico. A su turno, la imputabilidad determina si una persona puede ser responsable por el daño que ha causado. Para los profesores franceses Colin y Capitant (1943), refieren que la culpa es el elemento esencial de la responsabilidad. Siendo así, señalan que la culpa quiere decir que ese hombre no se ha conducido como hubiera debido conducirse, que no ha hecho lo que hubiera debido hacer. Pero señalan que solo hay responsabilidad allí donde hay facultad de razonamiento. La doctrina es unánime en considerar al daño como el factor principal de la responsabilidad. Sin daño, efectivamente, no hay acto de reparación.

2.2. CONCEPTO DEL DAÑO CIVIL:

La concepción del Daño dentro de la Teoría General de la Responsabilidad Civil, es como un requisito esencial o presupuesto para la Responsabilidad Civil, porque en la actualidad se habla de la independización del “Derecho de Daños”, éste derecho es la piedra angular del área del derecho, según los tratadistas que la sostienen.

Se intenta construir un pilar fundamental con un cuerpo de principios (potencialmente una codificación) relacionados con lo que comúnmente denominamos derecho patrimonial, esto es, aquellas áreas del derecho privado más directamente vinculadas con la actividad comercial o económica.

“Dentro de la técnica jurídica tampoco el vocablo alcanza una significación unívoca, pues en la caracterización más general de su connotación podemos distinguir una acepción lata y otra restringida o estricta. Ateniéndonos a la más lata significación, cabe decir que toda invasión prohibida en la esfera de libertad de una Persona tipifica un acto ilícito —sea por acción o por omisión, puesto que esta última se equipara a la acción (...)— y provoque o no detrimento, alteración, menoscabo, lesión, etcétera, en su patrimonio, afecciones íntimas, reputación, honor, etcétera” (Aranglo, 1952, p.70).

En base a esta definición, cualquier Persona, en el transcurso de su vida puede, sin querer o de forma intencionada, originar situaciones que dañen a terceras Personas. La reparación de este Daño suele ser una compensación de tipo económico, lo que afecta directamente al patrimonio del causante de la acción. Debemos de dejar constancia acerca de la utilización de los términos daños y perjuicios, en la presente investigación se utilizarán solo el término daño.

2.3. CLASIFICACIÓN DEL DAÑO:

La clasificación del daño reside sobre los hechos que lesionan a la persona o al patrimonio, es decir, teniéndose en cuenta la esfera patrimonial o extrapatrimonial en donde suceden los hechos. A decir de Fernández (2002) refiere que nuestro punto de vista, el Daño puede ser apreciado desde dos distintos planos, no obstante que entre ellos exista una relación esencial. Cabe, así, distinguir, de una parte, el Daño en función de la calidad ontológica del ente dañado, es decir, en atención a su naturaleza. De la otra, cabe referirse al Daño en cuanto a las consecuencias que dicho Daño ha ocasionado en el ente dañado. Evidentemente, no hay Daño sin consecuencias. En atención a la calidad ontológica del ente que sufre las consecuencias del Daño puede diferenciarse claramente dos tipos de Daños: uno que podemos designar como subjetivo (o “Daño a la Persona”) y otro que denominamos objetivo (o Daño a las “cosas”)

La clasificación más aceptada es daño patrimonial y extramatrimonial

2.3.1. DAÑO PATRIMONIAL:

A decir de Vehils (2004) indica que: “el Daño patrimonial es el que recae sobre el patrimonio, ya sea en forma directa sobre las cosas que lo componen o indirecta como consecuencia o reflejo de un Daño causado a la Persona misma, en sus derechos o facultades” (p. 24). Daño que tiene en cuenta la naturaleza económica, pero el se llama ordinario que se traduce en una pérdida calculable económicamente. Se divide en:

a) Daño Emergente:

Dentro del concepto genérico de Daño patrimonial se distingue, en primer término, el Daño emergente, consistente en el menoscabo o reducción registrado en el patrimonio de quien lo sufre, ocasionado bien por su destrucción, aniquilamiento, deterioro o privación de su dominio, uso u goce, ya por las erogaciones que con tales motivos la víctima se vea precisada a efectuar.

Es la disminución de la esfera patrimonial, también se indica que es la pérdida que sobreviene en el patrimonio del sujeto afectado por el incumplimiento de un contrato o haber sido perjudicado por un acto ilícito.

Aquel que genera el egreso de un bien del patrimonio de la víctima. Por ejemplo: Un sujeto "x" incendia el vehículo de un sujeto "y". Esta conducta va a generar que el bien "automóvil" salga del patrimonio de "y".

b) Lucro Cesante:

Dentro del Daño patrimonial se distingue también el lucro cesante, consistente en la legítima ganancia que se deja de percibir como resultado de la acción ilícita.

Aquel que genera que la víctima deje de percibir por efecto del Daño un determinado bien, es decir, que por efectos del Daño no ha ingresado un determinado bien en el patrimonio de la víctima.

2.3.2. DAÑO EXTRAPATRIMONIAL:

El daño extrapatrimonial dentro de la doctrina internacional se considera que ésta abarcaba únicamente al daño moral, porque este comprendía tanto al sufrimiento o aflicción, honor, reputación, afectación psicológica o fisiológica o morfológica que tiene la persona natural. Posteriormente la doctrina italiana inserto el concepto del daño a la persona como efecto de filosofías que buscan entender al ser humano en su plenitud.

En nuestro país León (2003), es de la posición: “el daño a la persona es una categoría inútil y que dicha terminología es producto de la informalidad legislativa y que traerá consecuencias peligrosas sobre la inclusión indiscriminada de hechos lesivos sobre la persona natural tal como se viene dando (daño al proyecto de vida, daño biológico, etc)” (p. 45). Siendo un tanto esta opinión poco susceptible para la compleja condición humana.

En la presente investigación hemos considerado que el daño a la persona englobara tanto el daño ocasionado a la persona natural y jurídica y al concebido (por analogía). Con respecto al daño ocasionado a la persona ésta tendrá que tutelar el proceso del desarrollo espacial y temporalmente que implica su vida, libertad, existencia, temporalidad, honor, reputación, salud, fisiología, morfología, integridad, nombre, etc. Por lo que todo lo enumerado no se debe restringirse porque sería negar tutela jurídica efectiva frente a acto lesivo que atentado contra la persona en cualquier punto de su proceso existencial.

El Art. 1985° del Código Civil de la sección de Responsabilidad Extracontractual de nuestro Código Civil, establece que el Daño comprende también “El Daño a la Persona” y el “Daño Moral”; mientras que el Art. 1322° del Código Civil relativo a la Responsabilidad Contractual, alude únicamente al “Daño Moral”.

La inclusión del Daño a la Persona en la sección de Responsabilidad Civil Extracontractual, es atributo a Fernández (2008) quien consideró que el DAÑO MORAL era una categoría insuficiente, que significaba sólo una afección, un dolor de sentimiento, causado por la pérdida de algo querido. Mientras que el DAÑO A LA PERSONA implicaba mucho más, la vulneración de derechos Personales más trascendentes que podían significar la frustración de un proyecto de vida. Vale decir, el Daño a la Persona sería la categoría general y el Daño Moral la especie.

El mismo profesor Fernández (2008) expresó en el Congreso Internacional del Derecho Civil de 1985, presentó una ponencia sobre Daño a la Persona en la cual explicó este criterio de distinción y llegó a precisar que, en una acepción amplia o lata del Daño Moral, éste podía coincidir con el Daño a la Persona.

No obstante, esta distinción terminológica, es también tratada por Trazegnies (1995) en su obra la Responsabilidad Extracontractual hace toda una exposición y fundamentación doctrinaria como jurisprudencial con el fin de demostrar que ambos

conceptos implican lo mismo, inclinándose por la noción “Daño extrapatrimonial”, pues tanto los conceptos “Daño a la Persona” como “Daño Moral” estima se prestan a confusión.

Tratándose de categorías esencialmente iguales, pero ambas contempladas en el Art. 1985 del Código Civil, cabe interpretar que se ha regulado el Daño a la Persona y el Daño Moral, según las motivaciones y fundamentos expuestos inicialmente por Fernández (2008), vale decir, el Daño Moral es comprendido sólo en un sentido estricto (“afección”, “dolor” de sentimiento) y Daño a la Persona (como vulneración de otros derechos inherentes a la Persona, frustración de un proyecto de vida, etc.); caso contrario, no habría como explicar la reiteración en los conceptos. Se trata, entonces, de conceptos complementarios, que aluden a un Daño extrapatrimonial.

En cuanto al Art. 1322° del Código Civil, en este caso, se ha recogido sólo la categoría “Daño Moral”, pero en un sentido lato. Es decir, como categoría general, equivalente al Daño “extrapatrimonial”, lo que implica que comprende cualquier vulneración al derecho a la vida, a la integridad física, a la libertad, al honor y demás inherentes a la persona humana (Art. 5°) del Código Civil.

En conclusión, no hay una protección menor a la Persona, en el ámbito de la Responsabilidad Civil Contractual, por el hecho de aludirse sólo al “Daño Moral”. En este aspecto no existe diferencia en ambos campos de la Responsabilidad Civil. Dentro de esta clasificación encontramos a Daño Moral y al Daño sobre la Persona. Algunos consideran que el Daño a la Persona debe de considerarse como Daño subjetivo, Daño que englobaría tanto el Daño a la Persona (Persona natural y jurídica) y el Daño Moral. El que lesiona a la Persona en sí misma, estimada como un valor espiritual, psicológico, inmaterial. Dentro de este se encuentra el Daño Moral, definido como “ansia, Angustia, los sufrimientos físicos o psíquicos, etc.

a) Daño a la Persona:

El Daño sobre la Persona y su trascendencia como tal, incorporando al concebido por que es un sujeto de derecho para que merece ser considerado como apacible de Daño. Que es aquel que afecta el plano de subjetividad de la Persona. Consideramos oportuno resaltar que el autor sólo hace alusión al concepto "Persona", que puede ser natural o jurídica, aunque pone especial énfasis en la Persona natural puesto que se refiere a Daños psicosomáticos y a la libertad que son esferas propias de ésta, así establece: "El Daño subjetivo es el que agravia o afecta al ser humano mismo".

La presente referencia sobre Daño a la Persona resulta limitada, puesto que también existen en el "ordenamiento jurídico" otros sujetos de derecho diversos a la "Persona" como son: el concebido y la denominada "Persona jurídica irregular", que también pueden ser pasibles de Daños a ser indemnizados. Debemos indicar que el autor reconoce la presente limitación señalando en una nota a pie de página lo siguiente:

"La denominación "Daño subjetivo", por su amplitud, comprende no sólo el Daño a la Persona natural sino también el inferido al concebido. No obstante, la expresión "Daño a la Persona" se ha impuesto en la doctrina sin que exista ninguna dificultad teórica para incluir el Daño causado al concebido. Por ello usamos indistintamente ambas expresiones".

Si bien es posible indemnizar los Daños ocasionados al concebido, consideramos que no resulta óptimo desde el punto de vista "técnico" el incluirlo dentro del "Daño subjetivo" (tal como lo define Fernández puesto que el autor lo equipara al "Daño a la Persona" y como es de nuestro conocimiento el concebido no es "Persona" hasta su nacimiento.

El daño a la persona, comprende tanto a: a) Daño psicosomático.- Aquel que recae en la esfera psicológica y/o somática del sujeto, que son aquellas que determinan la "salud" del mismo. Debe señalarse que la Doctrina concibe a la "Salud" como un estado de equilibrio "psicosomático" en un espacio temporal

determinado. Este puede consistir a su vez en un: Daño biológico.- Constituido por la lesión, considerada en si misma, inferida a la Persona víctima del Daño. Por ejemplo: una pierna quebrada por un golpe; b) Daño a la salud.- Constituido por el conjunto de repercusiones que el Daño biológico produce en la salud del sujeto. Por ejemplo: Producto de la lesión surge un tumor que genera la amputación del miembro. c) Daño a la libertad.- Que es el Daño que afecta el proyecto de vida, esto es, aquel Daño que recae sobre la Persona del sujeto que le impide realizar su actividad habitual que es aquella que efectuaba para proveerse los bienes indispensables para su sustento así como en la que estaban plasmadas aquellas metas que le permitirían su realización Personal. Por ejemplo: un futbolista que sufre una amputación de un pie; un pianista que le cortan la mano, etc.

La libertad puede tener dos instancias, según Fernández (2002), refiere que la primera, es de carácter subjetiva, supone el instante de la íntima decisión de la Persona en cuanto a un determinado proyecto de vida, mientras que la segunda es fenoménica. Es decir, se refiere a la efectiva realización del proyecto. Daño al proyecto de vida, el Daño a la libertad supone un previo Daño psicossomático. Este último Daño puede incidir, en diverso grado, en la libertad, ya sea en su dimensión subjetiva como en su expresión objetiva o fenoménica, es decir, en el ejercicio mismo de la libertad en la vida social. La primera situación puede calificarse como un “caso límite”, pues lo que se impide como consecuencia de un previo Daño psicossomático es que la Persona, por una pérdida de conciencia de diversa duración, no pueda “decidir” por sí misma. Por consiguiente, está privada de transformar esta potencia - que es la libertad en cuanto núcleo existencial – en acto, es decir, en ejercicio fenoménico de la libertad en cuanto “decisión”. En otros términos, el Daño causado impide a la Persona convertir su íntima decisión en una cierta conducta o comportamiento. En este caso, sin embargo, no puede aludirse a una “pérdida” de la libertad, ya que ello sólo ocurre con la muerte, sino más bien a la imposibilidad temporal de decidir por sí mismo. Esta imposibilidad de decidir por sí mismo puede presentarse en un estado de coma, diagnosticado como irreversible, por lo que será improbable que la Persona recupere su capacidad de decisión inherente a la libertad.

b) Daño Moral:

El daño moral es el dolor, la angustia, la aflicción física o espiritual, la humillación, y, en general, los padecimientos que se han infligido a la víctima. Pero ¿qué son en verdad esos dolores, angustias, aflicciones, humillaciones y padecimientos? Si se analizan bien, podríamos decir, que sólo son estados del espíritu, consecuencia del daño. Así y a título de ejemplo, el dolor que experimenta la viuda por la muerte violenta de su esposo, la humillación de quien ha sido públicamente injuriado o calumniado, el padecimiento de quien debe soportar un daño estético visible, la tensión o violencia que experimenta quien ha sido víctima de un ataque a su vida privada, son estados del espíritu de algún modo contingentes y variables en cada caso y que cada uno siente y experimenta a su modo.

Estos estados del espíritu constituyen el contenido del daño moral en tanto y en cuanto previamente, se haya determinado en qué consistió el daño sufrido por la víctima. El Derecho no resarce cualquier dolor, humillación, aflicción o padecimiento, sino aquellos que sean consecuencia de la privación de un bien jurídico, sobre el cual la víctima tenía un interés jurídicamente reconocido. Por lo tanto, lo que define al daño moral no es el dolor o los padecimientos, estos serán resarcibles en la medida que sean consecuencias de la lesión a una facultad de actuar que impide o frustra la satisfacción o goce de intereses no patrimoniales, reconocidos a la víctima del daño por el ordenamiento jurídico. Y estos intereses, pueden estar vinculados tanto a derechos patrimoniales como a derechos extrapatrimoniales.

En este sentido podemos decir, que los llamados daños morales son los infligidos a las creencias, los sentimientos, la dignidad, la estima social, a la salud física o psíquica, es decir, a los que la doctrina mayoritaria ha denominado derechos de personalidad o extrapatrimoniales. O bien, «el menoscabo o lesión a un interés no patrimonial provocado por el hecho dañoso, es decir por el acto antijurídico». La noción de daño moral se desarrolla en base a dos presupuestos: la naturaleza del interés lesionado y la extrapatrimonialidad del bien jurídico afectado.

Y es en base, a estos dos presupuestos, que el daño moral es daño no patrimonial, y éste, a su vez, no puede ser definido más que en contraposición al daño patrimonial. Daño no patrimonial en relación con el valor negativo de su misma expresión literal, es todo daño privado que no puede comprenderse en el daño patrimonial, por tener por objeto un interés no patrimonial, o sea que guarda relación a un bien no patrimonial.

El Daño Moral se puede dar sobre los siguientes aspectos: Aspectos subjetivos son: afectos, creencias, sentimiento, vida privada; Aspectos objetivos son: el honor y la reputación Gutiérrez (1999), al respecto:

b.1) El daño moral subjetivo: Que es aquel conocido como el "pretiumdoloris" o "precio del dolor", donde se lesiona la esfera interna del sujeto, esto es, el plano de los sentimientos y/o de la autoestima del sujeto no trascendiendo el Daño al plano externo de la productividad (o del desarrollo conductual del sujeto). En este caso tenemos por ejemplo a: los Daños generados por los insultos. La indemnización de este Daño Moral se realizará a partir de una "estimación" buscando cumplir con ello una función CONSOLATORIA dado que no podrá verificarse la "satisfacción" del interés dañado puesto que no es posible su determinación.

En este caso hacemos referencia a una FUNCION CONSOLATORIA dado que se considera que el ser humano tiene la capacidad natural de controlar sus emociones, pudiendo mitigar sus penas a partir de "distracciones", es así que se establece que se busca mediante la indemnización comprar el dolor mediante distracción, persiguiendo que el sujeto logre controlar su padecimiento.

b.2) El daño moral objetivo: Que es aquel que no se limita a un menoscabo en la esfera interna del sujeto (en los sentimientos o afectos del

sujeto) puesto que los efectos del Daño trascienden a la esfera de productividad, es decir, va a afectarse la actividad que el sujeto realizaba, el desarrollo normal de su vida, etc.

En este caso la indemnización no sólo deberá cubrir el Daño a la esfera interna del sujeto sino también aquellas repercusiones en la conducta del sujeto (la Doctrina considera que estas generan un Daño patrimonial indirecto).

Consideramos que con el presente caso se puede estar disfrazando una suerte de "Daño social" que la doctrina no ha desarrollado. Cuando nos referimos a "Daño social" queremos hacer referencia al aspecto "social de la vida humana". La vida, según se establece en la Doctrina actual, es una unidad "bio-psico-social" por ende tiene tres niveles. En el presente estudio nos referimos al tercer nivel: " la vida social ", esto es, "el desarrollo de la vida humana (del ser humano) a partir de sus vinculaciones con terceros". En muchos Daños que los particulares sufren vemos que este nivel es afectado (el de la vida social) no solicitándose indemnización alguna por la falta de desarrollo doctrinario que genera un desconocimiento en los particulares y en los jueces. Consideramos que debe realizarse un estudio independiente de este supuesto para poder evitar caer en salidas "facilistas" de adecuar casos nuevos a "supuestos antiguos".

2.4. EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Algunos autores, como FRANCO y MORA (1975) definen al accidente de tránsito como: "un cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inanimadas y, especialmente, por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes" (p.46). Para otros, el accidente de tránsito es un suceso inesperado ocurrido en una vía de circulación en el que participa, por lo menos, un vehículo en transporte teniendo como resultado la lesión de personas y/o daños a la propiedad. La frase "*en*

transporte” tiene, dentro de esta definición, dos acepciones: a) en movimiento; y b) listo para moverse.

El accidente de tránsito, en nuestro ordenamiento jurídico, posee dos definiciones no necesariamente concordantes: Por un lado, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (aprobado por Decreto Supremo 024-2002-MTC), lo define en su artículo 5 como el *“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 manera cierta”*.

El Reglamento Nacional de Tránsito (aprobado mediante Decreto Supremo 033-2001-MTC), por su parte, considera como *accidente (a secas) al “evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”* (artículo 2). Anteriormente, el Código de Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Legislativo 420) presentaba a su vez una definición de accidente de tránsito. Dicho cuerpo legal señalaba, en su artículo 164:

Artículo 164°.- Se considera accidente de tránsito a todo hecho que produzca daños en personas o cosas, como consecuencia de la circulación.

A partir de las definiciones citadas podemos apreciar que se tratan de disposiciones vinculadas más al Derecho Administrativo, pues versan simplemente sobre “hechos” o “eventos”, sin hacer alusión a ningún criterio subjetivo u objetivo para la calificación de un suceso como accidente de tránsito.

Y cuando pretendemos analizar los accidentes de tránsito, nos encontramos con un panorama de multiplicidad de criterios. Por ejemplo, a nivel policial y administrativo, se adoptan criterios eminentemente subjetivos para el establecimiento de las causales de los accidentes. Todos –absolutamente– son calificados sobre la

base de ellos. Sin embargo, por otro lado, tenemos el artículo 1970 del Código Civil, que establece una responsabilidad objetiva para las actividades y bienes riesgosos, como se ha desarrollado precedentemente. Finalmente, debe admitirse que el ciudadano común percibe a los accidentes de tránsito básicamente como actos de imprudencia.

2.5. NATURALEZA DEL ACCIDENTE DE TRANSITO

Por *riesgo* se entiende el “*peligro o contratiempo posible*”, pero no todos los riesgos a los cuales estamos sometidos diariamente, son jurídicamente relevantes, al igual que ocurre con los daños: no todos los casos se encuentran comprendidos en la definición de lo que podríamos llamar *bien riesgoso o actividad riesgosa*, de acuerdo a lo regulado por el artículo 1970 del Código Civil. “Siendo considerada una actividad riesgosa o peligrosa de acuerdo a la visión social y de las justificaciones que para ello pueda ofrecer la responsabilidad en un momento dado” (Payet, 1992, p.952), habiendo daños que se producen al margen de las precauciones adoptadas o la diligencia empleada; pudiéndose en dicho sentido, entenderse como actividades o bienes riesgosos a todas aquellas cuya realización o uso *normal*, según sea el caso, cree ese riesgo adicional, esto es, situaciones riesgosas que incrementen la posibilidad de daños o siniestros.

Por ello, los accidentes de tránsito son, por lo general, a decir de Valenzuela (2007):

“consecuencia del automóvil, que, si bien es cierto, proporciona múltiples ventajas a las personas (como la fluidez en el tránsito y la consecuente mejora de las comunicaciones y comercio, así como el ahorro del factor tiempo), constituye un bien riesgoso. Todos los días, se podría decir, que jugamos a la “ruleta rusa motorizada”, pues conducir un vehículo automotor es una actividad riesgosa que puede generar un resultado dañoso. Para esto tenemos normas sobre responsabilidad extracontractual del Código Civil y otras leyes

como el Código de Tránsito y Seguridad Vial, siendo factible darse cuenta que no funcionan las primeras al no garantizar una indemnización satisfactoria, mientras que en el segundo caso, no regulan eficazmente el manejo de automóviles, factores que de alguna manera repercuten en la posibilidad de reducir el número de accidentes y la gravedad de estos”. (p.114)

En dicho contexto, resulta pertinente referirse que artículo 29 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que regula con claridad la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito, que es *objetiva* y *solidaria* entre el conductor, el propietario del vehículo y de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre. Sin embargo, este numeral ha ocasionado problemas de interpretación en el caso de los automóviles dados en *leasing* o arrendamiento financiero, estando a que el segundo párrafo del artículo 6 del Decreto Legislativo 299, establece que: “*la arrendataria es responsable por el daño que pueda causar el bien, desde el momento que lo recibe de la locadora*”, sin embargo, dicha disposición normativa jurisprudencialmente (ver acápite de jurisprudencias y anexos) ha sido entendida que sólo se refiere a las relaciones contractuales interna entre la arrendataria y la locadora, mientras que el artículo 29 de la Ley 27181 se refiere a los supuestos de responsabilidad civil extracontractual, frente a terceros. El razonamiento sugestivo resulta peligroso, porque hará que los costos del *leasing* automotriz se eleven, en perjuicio del propio usuario. Evidentemente esta decisión, no impide que el propietario del vehículo inicie una acción de regreso frente al arrendatario al amparo del mencionado artículo 6 del Decreto Legislativo 299.

Siendo claro que finalmente la empresa trasladará los montos de las primas al arrendatario, vía la renta a pagar. “Si bien es cierto que la víctima obtendrá siempre la indemnización, ello en definitiva será a costo (no de la empresa de *leasing*), sino del arrendatario, ya que en última instancia es quien lo va a asumir” (Espinoza, 2016, p.654). Resulta pertinente una definición más precisa teniéndose en cuenta el criterio

de responsabilidad por riesgo establecido en el artículo 1970 del Código Civil y lo regulado por la norma antes señalada. Dicha disposición resulta positiva, en tanto, define el criterio que será utilizado por parte de los jueces y además, como se ha referido, establece la responsabilidad solidaria, lo que constituye una herramienta favorable y facilita la acción indemnizatoria para las víctimas de los accidentes de tránsito.

III. LEGISLACION NACIONAL

3.1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL

Los antecedentes sobre la responsabilidad civil extracontractual en nuestro derecho data del Código Civil de 1852, que adopta el principio de culpa como base para la determinación de culpa, la culpa debe ser demostrada por el demandante; en el Código Civil de 1936 mantuvo igual la teoría de la culpa y en nuestro actual Código Civil de 1984 la responsabilidad extracontractual se encuentra regulada en el Libro VII, Fuente de Obligaciones Sección Sexta, tanto como responsabilidad objetiva como subjetiva.

3.3. MARCONO NORMATIVO DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL

Lo concerniente a nuestra legislación actual, sobre la materia, se encuentra regulado en el Libro VII, Sección Sexta de nuestro Código Civil (Decreto Legislativo N° 295 25-07-1984), desde los artículos 1969° al 1988° de dicha norma sustantiva, siendo las normas más relevantes y relacionados al tema que nos aboca lo siguiente:

Indemnización por daño moroso y culposo

Artículo 1969°.- Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor.

Responsabilidad por riesgo

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.

Daño moral

Artículo 1984°.- El daño moral es indemnizado considerando su magnitud y el menoscabo producido a la víctima o a su familia.

Contenido de la indemnización

Artículo 1985°.- La indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u omisión generadora del daño, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral, debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido. El monto de la indemnización devenga intereses legales desde la fecha en que se produjo el daño.

Responsabilidad del asegurador

Artículo 1987°.- La acción indemnizatoria puede ser dirigida contra el asegurador por el daño, quien responderá solidariamente con el responsable directo de éste.

Determinación legal del daño sujeto a seguro

Artículo 1988°.- 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.

3.3. MARCO NORMATIVO RESPECTO A LA NATURALEZA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL QUE SURGE DEL ACCIDENTE DE TRANSITO

El Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por D.S. 033-2001-MTC, de fecha 23 de julio del 2001, que establece que se presume *iure tantum* responsable de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecidas en el reglamento (artículo 272). Sin embargo, el artículo 295 de dicha norma, precisa que “*el solo hecho de la infracción de tránsito no determina necesariamente la responsabilidad del infractor por los daños causados, si no existe una relación causal entre la infracción y el daño producido por el accidente*”.

La responsabilidad también se presume en el caso de “*un 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 aun respetando las disposiciones, pero pudiendo evitar el accidente, no lo hizo*” (artículo 273). Debe tenerse cuidado en no entender este artículo como una “*subjetivización*” de la responsabilidad objetiva. En efecto, la

conducta de los conductores se toma como un medidor de la responsabilidad, a efectos de la cuantificación del daño y no como factor de atribución. Nótese que en este supuesto se utiliza la técnica de la presunción de responsabilidad, a los solos efectos del conductor que comete la infracción del reglamento” (Espinoza, 2016, p. 656).

Debe tenerse en cuenta también, que *“el propietario, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de vehículos al que se lleve un vehículo motorizado que muestre la evidencia de haber sufrido un accidente, debe dar cuenta del hecho a la comisaría de la Policía Nacional de su jurisdicción dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo. El incumplimiento de esta obligación motiva la aplicación de una multa”* (Conforme lo establece el artículo 281 del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por D.S N° 033-2001-MTC de fecha 23 de julio del 2001).

Por su parte, en cuanto al peatón, dicho reglamento (Esto es, el artículo 276 del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por D.S 033-2001-MTC.) le otorga el beneficio de la duda y de las presunciones a su favor, en tanto no incurra en las siguientes violaciones a las normas de tránsito, que son calificadas como graves:

- a) Cruzar la calzada en lugar prohibido.
- b) Pasar por delante de un vehículo detenido, parado o estacionado habiendo tránsito libre en la vía respectiva.
- c) Transitar bajo la influencia de alcohol, drogas o estupefacientes.
- d) Cruzar intempestiva o temerariamente la calzada.
- e) Bajar o ingresar repentinamente la calzada para intentar detener un vehículo.
- f) Subir o bajar de un vehículo en movimiento o por el lado izquierdo.

Estos supuestos cometidos a diario por los peatones configuran casos de concurrencia de responsabilidad o ruptura del nexo causal, según el grado de imprudencia de la víctima y de participación del conductor. Cabe aquí la aplicación

del artículo 1972 del Código Civil (Código Civil. “Artículo 1972.- 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”), dado que quien conduce un vehículo automotor o su propietario, no serán responsables si acreditan que el daño se debió *acaso fortuito, hecho de un tercero o de la propia víctima*.

En este contexto, podría inferirse que se trata de una imputación *a priori*, porque desde ya los agentes tienen conocimiento que la norma les atribuye *potencialmente* el costo de indemnizar el daño que ocasionen con su actividad, siendo esta una de las funciones de la responsabilidad civil, esto es, desincentivar aquellas conductas que vienen a ser demasiado riesgosas y perjudiciales para la sociedad o incentivar a poner mayor diligencia en aquellas actividades riesgosas o peligrosas que son permitidas porque conllevan mayores beneficios a la sociedad.

En términos del análisis económico del derecho, “*el costo privado de los potenciales responsables (los conductores) será igual al costo social de su actividad pues en principio todos los daños son cubiertos por los conductores*” (Trazegnies, 2016, p.155). Lo mencionado podría reseñarse mejor en el siguiente ejemplo. El chofer de un bus interprovincial sabe de antemano que la actividad que realiza le va a ocasionar el costo de cubrir los daños que cause, entonces tendrá él mismo que actuar diligentemente, de otro modo dicha actividad no le resultará rentable, dado que sus ganancias serán utilizadas para pagar futuras indemnizaciones.

IV. JURISPRUDENCIA

Como se ha venido desarrollando, dentro de la responsabilidad extracontractual se encuentra el daño moral y daño a la persona; y dentro de esta última categoría se encuentra el proyecto de vida, como derecho inherentes a la persona, al respecto existe jurisprudencia expedida por órganos de justicia internacional, así como sentencias de los más importantes órganos jurisdiccionales, como cierre del derecho interno.

4.1. JURISPRUDENCIA EN EL SISTEMA INTERAMERICANO

En el Sistema de Protección Interamericana de Derecho Humanos, sistema al que pertenecemos a través de la Convención Americana adoptada en 1969, se ha conocido un caso en que fue demandado el Estado Peruano, claro que no se trató de un caso derivado de algún accidente de tránsito vehicular, sino de un proceso penal que mancilló el proyecto de vida de una procesada.

Nos parece importante el aporte que hace la corte en esta materia, contenida en la sentencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos de San José de Costa Rica, en donde la Corte, con fecha 17 de septiembre de 1997, dictó sentencia en el caso “María Elena Loayza Tamayo”, quien había sido absuelta del delito de traición a la patria (terrorismo agravado) por la justicia militar y luego procesada por los mismos hechos bajo el cargo de terrorismo por la justicia común. La Corte consideró que se habían violado las garantías judiciales recogidas en el artículo 8º de la Convención Americana sobre Derechos Humanos. Es decir, concretamente, en lo concerniente al principio non bis in ídem. En efecto, el párrafo 8.4 de la citada Convención dispone textualmente que “el inculpado absuelto por una sentencia firme no podrá ser sometido a nuevo juicio por los mismos hechos”.

Con fecha 27 de noviembre de 1998, en la sentencia de reparaciones, la Corte ordenó que el Estado peruano “ponga en libertad a María Elena Loayza Tamayo

dentro de un plazo razonable”. Así mismo, dispuso el pago de parte del Estado peruano de una “justa indemnización a la víctima y a sus familiares y a resarcirles los gastos en que hayan incurrido”.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos de San José de Costa Rica, en la mencionada sentencia de reparaciones de 27 de noviembre de 1988, reconoce expresamente la existencia del “proyecto de vida”. Lo muestra, con acierto, como la más importante dimensión de la libertad ontológica en que consiste el ser humano. Como se advierte, se trata de una sentencia de la jurisdicción supranacional que contribuye, de manera notoria, a “reorientar y enriquecer la jurisprudencia internacional en materia de reparaciones con el enfoque y el aporte propios del Derecho Internacional de los Derechos Humanos”.

4.2. JURISPRUDENCIA NACIONAL

Se tiene casaciones que han establecido como doctrina jurisprudencial, que la responsabilidad extracontractual derivada de un accidente de tránsito es netamente objetiva, siendo ello el propósito del Art. 1970° del Código Civil, ello también porque dicha actividad genera un riesgo y que puede abarcar a más sujetos pasivos incluso vinculados a contratos leasing. Situación que se aprecia en la Casación N° 3622-2000 de fecha 21-03-2001 (Ver anexos proyecto integro).

Conforme a la Casación 3622-2000 de fecha 21-03-2001 expedida por la Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República, que frente a este conflicto ha establecido en su parte pertinente: “..*el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en la correspondiente acción de resarcimiento por la muerte de una persona, lo que justifica en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerado como una actividad riesgosa, y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pueda causar, en atención a lo dispuesto en el artículo mil novecientos setenta del Código Civil: (...) Que, consecuentemente, contra él podrán accionar los deudos o quien habiendo reparado económicamente el daño causado se*

haya subrogado en sus derechos; (...) Que, si bien el artículo seis del Decreto Legislativo doscientos noventa y nueve establece la responsabilidad de la arrendataria en el contrato leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extra-contractual ni limitar o determinar quién resulta responsable o quién debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad”.

V. DERECHO COMPARADO

Sobre el tema hemos escogido sólo algunas de las legislaciones de Europa y Latino América, al ser ambas de la misma influencia del derecho romano germánico, que sin embargo tienen ciertas peculiaridades, al respecto:

España:

Para el correcto encuadramiento del tema que nos ocupa empezaremos por distinguir brevemente la ilicitud civil de la penal, y dentro de la responsabilidad civil, la contractual de la extracontractual, examinando ésta en sus dos variedades de responsabilidad subjetiva, regulada en los artículos 1.902 y ss. del Código Civil Español, responsabilidad objetiva, recogida en leyes especiales.

La diferencia entre la ilicitud civil y la penal radica, según tesis general de la jurisprudencia, en que la primera viola sólo intereses subjetivos de los particulares y la segunda vulnera el interés general, rigiéndose por preceptos penales.

La distinción entre responsabilidad contractual y extracontractual parte de la existencia o no de un vínculo previo entre las partes. Así, puede definirse la responsabilidad extracontractual como la que nace de un daño producido a otra persona sin que exista una relación jurídica convenida entre el autor del daño y el perjudicado, estando su postulado general recogido en el artículo 1.902 del Código Civil (V.). No obstante, aunque este artículo nos habla de culpa o negligencia, distinción que hay que entender referida a dolo o culpa, en la actualidad va imperando la tesis de que basta una pura relación de causalidad entre el acto del agente y el daño producido para que haya obligación de indemnizar, apareciendo el concepto de responsabilidad objetiva.

Argentina:

El art. 1716 del nuevo CCCN (Código Civil y Comercial de la Nación) argentino viene a unificar expresamente la responsabilidad civil contractual y extracontractual. Su texto señala: “Deber de reparar. La violación del deber de no

dañar a otro, o el incumplimiento de una obligación, da lugar a la reparación del daño causado, conforme con las disposiciones de este Código”.

En otras palabras, cualquiera sea la fuente del deber de reparar el daño (la violación del deber general de no dañar —fuente de la responsabilidad extracontractual—, o el incumplimiento de una obligación —fuente de la “contractual”—) la responsabilidad se rige, en principio, por las mismas reglas. Concordemente, y a salvo las excepciones que luego mencionaré, las normas que integran el Capítulo I del Título V del Libro Tercero del Proyecto, consagradas a la responsabilidad civil (arts. 1708 a 1780), se aplican indistintamente a la responsabilidad contractual y la extracontractual.

En particular, la unificación comprende —con una importante excepción— a las dos diferencias de regulación más importantes entre las dos órbitas de responsabilidad que, según se señaló, consagra el Código vigente

Colombia:

Las instancias de justicia como la Sala Suprema de Justicia, el Tribunal Superior del Distrito de Justicia, el Juzgado Civil del Circuito de Bogotá, entre otros, se preocupan por este problema judicial, ante ello han generado leyes y normas las mismas que se aplican de acuerdo al caso. Para ello primero la Corte expone un breve desarrollo histórico de este tipo de daño, por parte de la Sección tercera del Consejo de Estado, el cual reconoció la autonomía de este tipo de perjuicio, las lesiones físicas y perturbaciones funcionales; y el daño que podría que causa, etc. Una vez establecido las características de este tipo de daño, las cuales lo hace diferente a otros (están expuestas con mayor profundidad en el documento):

- a) Tiene naturaleza extrapatrimonial o inmaterial.
- b) Se refleja sobre la esfera externa del individuo.
- c) Se manifiesta en impedimentos, exigencias, dificultades, que la víctima debe soportar, las cuales, no poseen un contenido monetario.

- d) no solo puede tener origen en lesiones o trastornos de tipo físico, corporal o psíquico.
- e) puede ser sufrido por la víctima directa de la lesión o por terceros que igualmente resulten afectados.
- f) persigue una finalidad marcadamente satisfactoria, que busca aminorar los efectos negativos que de él se derivan.
- g) es una noción que debe ser entendida como un daño autónomo que se refleja en la afectación de la actividad social no patrimonial de la persona.

Lo identifican proceden a actuar de acuerdo al ordenamiento jurídico Colombiano, por lo que merece su protección y reconocimiento por parte de los jueces colombianos, cuando se acredite dentro de un proceso, esto igualmente basado en el principio de reparación integral y protección de las víctimas.

Para finalizar la Corte entra a analizar el caso en concreto, y determina que se encuentra probado por declaraciones, testimonios y dictámenes, la afectación que sufrió el demandante a raíz del accidente, lo que hace que nazca a su favor el derecho de exigir se le resarza el perjuicio denominado daño a la vida de relación, y que las circunstancias a las que encuentra sometido, subsistirán a lo largo de su vida y no podrá comportarse de manera normal, como lo hacía antes del accidente.

VI. CONCLUSIONES

- En cuanto a si se trata de un daño resarcible en materia contractual o extracontractual, carece de sentido la interrogante, toda vez que ello depende del bien que se afecte con la acción antijurídica, teniendo en consideración que el ordenamiento legal peruano prevé en ambos casos el resarcimiento.
- La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha establecido entre otros criterios a considerar, la expectativa de vida en cada país en comparación con la edad de la víctima, así como a que el daño moral no necesita ser probado, pues es propio de la naturaleza humana el sufrimiento, la angustia y el dolor ante la pérdida de un ser querido u otra afección de carácter sentimental.
- El Derecho como garantía de la seguridad jurídica debe establecer principios sobre los que descansen o se apoyen los fundamentos indemnizatorios y la determinación de las correspondientes cuantías en relación al daño moral, lo que se plasmaría en nuevas normas o en su defecto conservando las actuales, a través de una uniforme Jurisprudencia.
- La estimación de la concreta cuantía en la reparación de daño moral ha de ser razonada en los supuestos que la motivación sea posible. El Magistrado dispone de libertad para fijar el quantum indemnizatorio y para ello deberá ponderar el valor de la cosa o del daño que se trata de reparar, entendiéndose los perjuicios morales, siempre que los daños aparezcan determinados como ciertos, rechazándose aquellos que parezcan meras hipótesis o suposiciones.

VII. RECOMENDACIONES

1. La legislación en materia de daños extrapatrimoniales, deben ser tratados de manera más específica, ya que según nuestra constitución son tratados como daños personales y que se adecuen con la realidad social.
2. Los jueces deben aplicar la ley en los procesos judiciales, sin embargo y hacer más efectiva las sanciones de cada uno de los casos tratados
3. Es necesario una reforma en la legislación en materia de daños de extrapatrimoniales, siguiendo un monitoreo pertinente, y revelando las estadísticas de estos procesos, que impliquen que la norma se adecue, en estos casos, a proteger y velar lo daños que ocasionan a las demás personas.

VIII. RESUMEN

El presente trabajo, trata de la descripción de la responsabilidad civil extracontractual generada por hechos antijurídicos, como son los accidentes de tránsito, cuyo evento es catalogado como una actividad riesgosa; situación que ha la fecha no es agena ha cualquier sociedad. En nuestra legislación, se entiende a la responsabilidad extracontractual por aquella obligación que no cuenta con una relación o deber jurídico previo, sino que se origina a partir del evento ilegítimo o menoscabo a los intereses o derechos del agraviado.

En nuestro medio, doctrinal y legal, se tiene que los accidentes de tránsito vehicular, son considerados actividades riesgosas, siendo esto el fundamento para acarrear una responsabilidad o deber de reparación, siendo esta relación de causalidad de tipo objetivo, siendo esta incluso vinculante al arrendador de un vehículo, vía contrato leasing; como se ha advertido en la doctrina jurisprudencial. Asimismo, es interesante como la doctrina comparada, como es en Argentina, expresa que existe una unidad de responsabilidades es decir no existe la distinción en responsabilidad contractual y extracontractual, sino el mero deber de reparar cuando hay menoscabo, siendo estos tratamientos en que ha girado la descripción del presente trabajo monográfico.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aranglo, V. (1952). *Las acciones en el derecho privado romano*. Buenos Aires, Argentina: Instituciones de Derecho romano.
- Colin, A. y Capitant, H. (1943). *Curso Elemental de Derecho Civil*, Tomo 3. Madrid, España: Instituto Reus.
- De Trazegnies, F. (1995). *La responsabilidad extracontractual*. 5° Ed. Tomo I. Lima, Perú: Fondo Editorial - Pontificia Universidad Católica del Perú.
- De Trazegnies, F. (2016). *La responsabilidad extracontractual*. 8° ed. Tomo II. Lima, Perú: ARA Editores E.I.R.L.
- Espinoza, J. (2016). *Derecho de la responsabilidad civil*. 8va ed, Lima, Perú: Instituto Pacífico SAC.
- Fernández, C. (2002). *Apuntes sobre el Daño a la Persona*. Recuperado del Portal de Información y Opinión Legal de la PUCP – DIKE: <http://dike.pucp.edu.pe>
- Fernández, C. (2008). *Código Civil Peruano Comentado*. Tomo III, Derecho de Familia Segunda Parte – Gaceta. Lima, Perú: El Búho E.I.R.L.
- Franco, A. y Mora, N. R. (1975). *El accidente automovilario*. 1° ed. Santa Fe de Bogotá, Colombia: Temis.
- Gutiérrez, J. (1999). *El daño moral y económico causado a los particulares, por publicaciones sin fundamento de la prensa de la ciudad de Puebla*. México. Recuperado de: <http://www.pue.udlap.mx/>
- Hinojosa, A. (2000). *Procesos Abreviados*. Lima, Perú: Editorial Gaceta Jurídica S.A.

- León, L. (2003). *Funcionalidad de daño moral e inutilidad del daño a la persona en el Derecho Civil Peruano*. Recuperado del Portal de Información y Opinión Legal de la PUCP - DIKE: <http://www.pue.udlap.mx/>
- Osterling, F. y Castillo, M. (2003). *Tratado de las Obligaciones*. Cuarta parte. Tomo X. Lima, Perú: Fondo Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Payet, J. A. (1992). *La Responsabilidad Civil por productos defectuosos*. 2° ed. Biblioteca para leer el Código Civil, vol. VIII. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú - Fondo Editorial.
- Torres, A. (2011). *Introducción al Derecho – Teoría General del Derecho*, 4° Ed. Lima, Perú: IDEMSA
- Valenzuela, H. (2007). *Responsabilidad Civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio. Una aproximación desde el análisis económico del derecho*. 1ra ed., Lima, Perú: ARA Editores E.I.R.L.
- Vehils, J. (2004). *Daño Moral*. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <http://www.infojus.com.br/>

ANEXO

SENTENCIA DEL PLENO DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

José Alfredo Chinchay Sánchez, Procurador Público Municipal del Gobierno Provincial de Huarney, antes Municipalidad Provincial de Huarney (demandante), c. Congreso de la República (demandado)

Resolución del 6 de junio de 2005

Asunto:

Demanda de inconstitucionalidad interpuesta por don José Alfredo Chinchay Sánchez, Procurador Público Municipal del Gobierno Provincial de Huarney, contra los artículos 29° y 30° de la Ley N.° 27181.

Magistrados presentes:

ALVA ORLANDINI
BARDELLI LARTIRIGOYEN
GONZALES OJEDA
GARCÍA TOMA
VERGARA GOTELLI
LANDA ARROYO

**EXP. 0001-2005-PI/TC LIMA
JOSÉ ALFREDO CHINCHAY SÁNCHEZ**

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 6 días del mes de junio de 2005, reunido el Tribunal Constitucional en sesión de Pleno Jurisdiccional, con la asistencia de los señores magistrados Alva Orlandini, Presidente; Bardelli Lartirigoyen, Vicepresidente, Gonzales Ojeda, García Toma, Vergara Gotelli y Landa Arroyo, pronuncia la siguiente sentencia

ASUNTO

Proceso de Inconstitucionalidad interpuesto por don José Alfredo Chinchay Sánchez, Procurador Público Municipal del Gobierno Provincial de Huarney, antes Municipalidad Provincial de Huarney, contra los artículos 29° y 30° de la Ley N.° 27181, por contravenir los artículos 194° (antes artículo 191°), 58°, 59°, e inciso 14) del artículo 2° de la Constitución Política del Perú.

DATOS GENERALES

Tipo de proceso	: Proceso de Inconstitucionalidad.
Demandante	: José Alfredo Chinchay Sánchez, Procurador Público Municipal del Gobierno Provincial de Huarney.
Normas sometidas a control	: Artículos 29° y 30° de la Ley N.° 27181.
Bienes demandados	: Las normas constitucionales referidas a la Autonomía de los gobiernos locales (artículo 194°

de la Constitución); a la libre iniciativa privada (artículo 58° de la Constitución); a la libertad de empresa (artículo 59° de la Constitución) y a la libertad de contratación (inciso 14, del artículo 2° de la Constitución).

Petitorio : Se declare la inconstitucionalidad de los artículos 29° y 30° de la Ley N.° 27181.

I. NORMAS CUESTIONADAS

Artículos 29° y 30° de la Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, cuyo texto es el siguiente:

“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.

Artículo 30°.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, según los términos y montos establecidos en el reglamento correspondiente. Su aplicación es progresiva, de acuerdo al reglamento respectivo.

30.2 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

30.3 Lo dispuesto en los puntos precedentes no enerva la obligatoriedad de contar con los seguros especiales que establezcan los reglamentos correspondientes para el transporte público, según la naturaleza del servicio”.

I. ANTECEDENTES

1. Consideraciones previas respecto de la pretensión de autos

Si bien es cierto que, de conformidad con la resolución de fecha 25 de enero de 2005, este Tribunal admitió, en parte, la demanda de autos, en el extremo que solicita la declaración de inconstitucionalidad del artículo 29° (responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito) de la Ley N.° 27181, toda vez que mediante la STC N.° 0010-2003-AI/TC se confirmó la constitucionalidad del artículo 30° (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), sin embargo, para este Colegiado queda claro que entre ambas disposiciones existe una relación indisoluble.

En tal sentido y aun cuando no es el propósito reiterar lo que ya ha quedado dicho respecto del artículo 30° de la Ley N.° 27181, cuya constitucionalidad ha sido confirmada, el Tribunal Constitucional estima conveniente precisar que, para efectos de revisar la constitucionalidad

del artículo 29°, referido a la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito, será necesario ampliar algunos conceptos respecto al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (artículo 30°), dado que el demandante considera, en esencia, que ambas disposiciones resultan contrarias a la autonomía municipal en materia política, económica y administrativa que la Constitución otorga a las municipalidades provinciales, específicamente en lo que toca a la regulación del servicio público de transporte urbano e interurbano.

2. Argumentos de la demanda

El demandante plantea demanda de inconstitucionalidad contra los artículos 29° y 30° de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que prescriben la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito y la obligatoriedad del seguro de accidentes de tránsito, respectivamente, alegando, esencialmente, que dichas normas vulneran la Constitución en lo referido a la autonomía de los Gobiernos Locales (artículo 194° de la Norma Fundamental).

Manifiesta que el artículo 29°, referido a la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito (como el artículo 30°, referido al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), atenta contra el artículo 194° de la Constitución (autonomía municipal), toda vez que la materia desarrollada en dicha norma es de competencia de las municipalidades y, por ende, su regulación, conforme lo establece el párrafo 1.2 del artículo 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades N.º 27972.

En efecto, sostiene que atenta contra la autonomía de las municipalidades en las funciones que son de su competencia exclusiva (artículo 29°, sobre responsabilidad civil, y artículo 30°, sobre seguro obligatorio de accidentes de tránsito) ya que deja sin posibilidad alguna de poder normar y reglamentar el servicio público terrestre de cualquier municipalidad de acuerdo a sus realidades y necesidades, que resultan diferentes en cada región y/o provincia del país.

Expresa que la adquisición de pólizas de seguro de accidentes de tránsito (SOAT) constituye un alto costo para los transportistas, propietarios y responsables solidarios de indemnizar los perjuicios ocasionados por los accidentes de tránsito.

Asimismo, indica que se debe respetar el artículo 194° de la Constitución y el acápite 1.2 del artículo 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades, estableciéndose la posibilidad de que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito se cubra con una póliza de seguros, un fondo intangible de cobertura contra accidentes de tránsito o cualquier otro medio alternativo de cobertura contra accidentes de tránsito, que debería ser regulado y normado por las municipalidades dentro de su jurisdicción; agrega que, de no procederse así, resultaría inviable la autonomía administrativa municipal, así como la función de normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción.

De otro lado, argumenta que la prescripción de que todo vehículo automotor cuente con una póliza vigente de seguro obligatorio de accidentes de tránsito podría ocasionar el surgimiento de un monopolio, por cuanto la Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros, N.º 26702, exige como uno de los requisitos para la constitución de empresas de seguros un capital de tres y medio millones de nuevos soles, que sólo puede ser cubierto por las grandes aseguradoras, por lo

que la adquisición del citado seguro resulta onerosa para la realidad de las distintas ciudades del país, lo cual implica una vulneración de la libertad de contratación.

Por lo demás, el recurrente alega que, como consecuencia de dicha exigencia, se promueve la creación de monopolios en perjuicio de los propietarios de vehículos automotores para la contratación de las pólizas de seguros, lo que supone una afectación de los derechos a la libertad de empresa, a la libre iniciativa privada y a la libertad de contratación.

3. Argumentos de la contestación de la demanda

El apoderado del Congreso de la República solicita que la demanda sea declarada improcedente, pues conforme al inciso 6) del artículo 203° de la Constitución, en concordancia con el artículo 99° del Código Procesal Constitucional, son los concejos municipales los que posibilitan al Alcalde, mas no al recurrente, en su calidad de Procurador Público Municipal, a interponer una demanda de inconstitucionalidad en materia municipal. En consecuencia, al no haber un acuerdo del Concejo Municipal de Huarmey que autorice expresamente a su Alcalde plantear la demanda, el recurrente carece de legitimidad para obrar, pues ninguna autoridad municipal, excepto el alcalde, está legitimado para ello. Agregar que en la Ordenanza Municipal N.º 033-2004-GPH emitida por la Municipalidad de la Provincia de Huarmey, se aprecia que el Concejo Municipal autorizó al Procurador Público Municipal, mas no al Alcalde de la Municipalidad.

En cuanto al fondo de la controversia, manifiesta que si bien la Ley Orgánica de Municipalidades establece que es competencia de las municipalidades normar y regular el servicio de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, ello no es óbice para que el Estado, en su calidad de ente rector de las políticas públicas, establezca los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre para todo el territorio de la República, más aún cuando el artículo 195° de la Constitución dispone que “los gobiernos locales promueven (...) la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad en armonía con las políticas y planes nacionales (...)”. En ese sentido, el otorgar discrecionalidad a los municipios provinciales respecto de la posibilidad de regular la cobertura de los accidentes de tránsito tiene el perjuicio e inconveniente de la heterogeneidad, debido a que cada municipio establecería su propio sistema de seguros sin que sea posible garantizar a todos los ciudadanos una cobertura homogénea válida para todo el territorio nacional, lo que incluso resultaría impracticable, pues para que un vehículo automotor pueda circular tendría que cumplir con cada una de las coberturas de accidentes que existan por cada municipalidad provincial del país.

Asimismo expresa que si bien la Ley Orgánica de Municipalidades establece que es competencia de las municipalidades normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, no les asigna como competencia la creación de un seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Además, refiere que las acciones que pueden emprenderse a nivel local no garantiza la creación de un SOAT que proteja a las víctimas de la imprudencia de los conductores y procure un servicio adecuado a las personas, acorde con su dignidad y sus derechos a la vida, integridad moral, psíquica y física.

Respecto al argumento de que la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito debería cubrirse con una póliza de seguros, un fondo intangible de cobertura contra accidentes de tránsito o cualquier otro medio alternativo de cobertura contra accidentes de tránsito y regulado por las Municipalidades, manifiesta que debido a que el transportador en un contrato de transporte se encuentra obligado a instalar al pasajero sano y salvo, también

se encuentra obligado a indemnizar los perjuicios que sufran los pasajeros en su integridad física o personal, o en los daños que ocasione su tardanza, en el caso de no cumplir con esta obligación. Enfatiza que el SOAT beneficia a las víctimas de los accidentes de tránsito y les asegura una indemnización, aunque el conductor responsable de una obligación de resultado sea insolvente, e incluso beneficia al conductor responsable, pues elimina el gravamen que pesa sobre su patrimonio al tener que indemnizar por cumplir su obligación y crea una situación de cobertura que beneficia a la sociedad en su conjunto. En consecuencia, considera que el SOAT no es un problema de competencia exclusiva de la autoridad administrativa local, sino que tiene un carácter nacional, ya que involucra la acción del Poder Legislativo para asegurar que las víctimas perciban la indemnización que corresponde.

Por lo demás, sostiene que el Estado no prohíbe el monopolio, sino el abuso de la posición monopólica en el mercado, así como los monopolios legales que restringen la competencia y expropián el derecho de los consumidores a elegir y decidir.

II. Materias constitucionalmente relevantes

El Tribunal Constitucional estima conveniente precisar que el análisis de constitucionalidad del artículo 29° de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, debe centrarse en los siguientes temas:

1. La legitimidad para obrar del demandante.
2. El principio de unidad del Estado y la autonomía municipal.
3. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito conforme al Código Civil.
4. El Sistema de Seguros Obligatorios.
5. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
6. El SOAT y la libre iniciativa privada, la libertad de empresa y la libertad de contratación.

III. FUNDAMENTOS

§ La legitimidad para obrar del demandante

1. Según se desprende de la contestación de la demanda, el apoderado del Congreso de la República ha cuestionado la legitimidad para obrar del demandante, esto es, del Procurador Público Municipal, alegando que de conformidad con los artículos 203° inciso 6) de la Norma Fundamental y 99° del Código Procesal Constitucional, el Alcalde debió ser autorizado por Acuerdo de Concejo Municipal para interponer la demanda.

2. El artículo 121° del Código Procesal Constitucional establece que “(...) Contra los decretos y autos que dicte el Tribunal, sólo procede, en su caso, el recurso de reposición ante el propio Tribunal. El recurso puede interponerse en el plazo de tres días a contar desde su notificación (...)”.

3. La calificación de una demanda de inconstitucionalidad se efectúa mediante autos debidamente motivados, a través de los cuales se examinan las cuestiones de forma (admisibilidad) y de fondo (improcedencia) prescritas por ley; emitidos y notificados a la parte demandada, sólo pueden ser cuestionados mediante el recurso de reposición y dentro del plazo de tres días establecido en el Código Procesal Constitucional, según lo expuesto en el Fundamento N.º 2, supra.

4. En el caso de autos se advierte que el auto admisorio de la demanda fue notificado el 8 de abril del 2005, fecha a partir de la cual se inició el cómputo del mencionado plazo de tres

días para cuestionarlo. Así, es dentro de dicho plazo, y a través del recurso de reposición, que el emplazado pudo cuestionar la legitimidad del demandante. Sin embargo, se advierte que recién con fecha 13 de mayo de 2005, y a través de la contestación de la demanda, el apoderado del Congreso de la República cuestionó dicho auto admisorio. Consecuentemente y, habiendo el emplazado dejado de este modo transcurrir la oportunidad para debatir las cuestiones de forma del mismo, dicha etapa precluyó.

§ El principio de unidad del Estado y la autonomía municipal

5. Las cuestiones relativas al principio de unidad del Estado y la autonomía municipal no son materias nuevas para este Tribunal. En efecto, en la STC N.º 0013-2003-AI/TC, entre otras tantas, ya ha tenido oportunidad de pronunciarse, estableciendo que el principio de unidad del Estado se encuentra consagrado tanto en el artículo 43º de la Constitución Política, que declara que “(...) El Estado es uno e indivisible. Su gobierno es unitario, representativo, descentralizado y se organiza según el principio de separación de poderes”; como en el artículo 189º –modificado por la Ley N.º 27680, de Reforma Constitucional del Capítulo XIV del Título IV, sobre Descentralización–, que prescribe que “El territorio de la República está integrado por regiones, departamentos, provincias y distritos, en cuyas circunscripciones se constituye y organiza el gobierno a nivel nacional, regional y local, en los términos que establecen la Constitución y la ley, preservando la unidad e integridad del Estado y de la Nación”.

6. Por su parte, la garantía institucional de la autonomía municipal está prevista en el artículo 194º de la Constitución Política, modificado por la Ley N.º 27680, que establece que “Las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno local. Tienen autonomía política, económica y administrativas en los asuntos de su competencia (...)”.

7. El concepto de garantía institucional alude a la constitucionalización de ciertas instituciones que se consideran componentes esenciales del ordenamiento constitucional. Es el caso de la autonomía municipal, por medio de la cual se busca proteger la esfera propia de actuación de los gobiernos locales frente a la actuación de otros órganos del Estado, de manera tal que la institución se mantenga «en términos reconocibles para la imagen que de la misma tiene la conciencia social de cada tiempo y lugar», imagen que se identifica con el núcleo esencial de la institución protegida por la Constitución, y que debe respetar los principios de proporcionalidad y razonabilidad, entre otros (Sosa, 1999).

8. En el caso de la autonomía municipal, se “(...) hace referencia a una Administración cuyos objetivos se cumplen y cuya actividad se realiza por los propios destinatarios de esa actividad y bajo su responsabilidad, a la vez que supone una técnica de organización jurídico-política al servicio de una división vertical del poder (la autoadministración permite descargar de tareas a la instancia administrativa superior correspondiente) y del principio democrático, al ser un modo de conectar la sociedad con el Estado” (Luciano, 1988)

9. Desde tal perspectiva, si bien es cierto que los gobiernos regionales, los gobiernos locales, los provinciales y distritales poseen autonomía, también lo es que forman parte de un ordenamiento presidido por la Constitución, de modo que sus relaciones deben respetar las reglas inherentes al principio de «lealtad constitucional», que impone a cada sujeto institucional el deber de ejercitar sus propias competencias teniendo en cuenta los efectos que sus decisiones pueden ocasionar en otros niveles de gobierno.

10. Así, este Tribunal tiene establecido que a través de la autonomía municipal se garantiza a los gobiernos locales que puedan desenvolverse con plena libertad en dichos ámbitos, esto es, se garantiza que los gobiernos locales, en los asuntos administrativos, económicos y políticos que constitucionalmente les atañen, ejerzan las potestades necesarias para garantizar su autogobierno, siempre que lo hagan respetando el orden jurídico. (Cfr. STC N.os 0007-2002-AI/TC, 0007-2001-AI/TC, 0015-2003-AI/TC)

11. Sin embargo, autonomía no debe confundirse con autarquía, pues desde el mismo momento en que aquélla le viene atribuida por el ordenamiento, su desarrollo debe realizarse con respeto a ese ordenamiento jurídico. “No supone autarquía funcional al extremo de que, de alguna de sus competencias pueda desprenderse desvinculación parcial o total del sistema político o del propio orden jurídico en el que se encuentra inmerso cada gobierno municipal. En consecuencia, no porque un organismo sea autónomo deja de pertenecer al Estado, pues sigue dentro de él y, como tal, no puede apartarse del esquema jurídico y político que le sirve de fundamento a éste y, por supuesto, a aquél”. (Cfr. STC N.º 0007-2001-AI/TC, Fundamento N.º 6)

12. La Constitución garantiza a los gobiernos locales, entonces, una autonomía plena para el cumplimiento de aquellas competencias y atribuciones que le han sido conferidas. Pero no podrá ser de igual magnitud respecto de aquellas que los excedan, como los intereses supralocales, donde esa autonomía tiene necesariamente que graduarse en intensidad, debido a que de esas competencias pueden también, según las circunstancias, coparticipar otros órganos estatales] Cfr. STC N.º 0013-2003-AI/TC, Fundamento N.º 9.)

13. En síntesis, la garantía institucional de la autonomía municipal no puede contraponerse, en ningún caso, al principio de unidad del Estado, porque si bien este otorga sentido a subordenamientos que no deben encontrarse en contraposición con el ordenamiento general, éstos resultan necesarios para obtener la integración política de las comunidades locales del Estado.

14. Precisamente, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N.º 27181 –que conforme a su artículo 1º establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre que rige en todo el territorio de la República– establece, en su artículo 11º, que la competencia normativa, en materia de transporte y tránsito terrestres, le corresponde, de manera exclusiva, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y los gobiernos locales se limitan a emitir las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial, sin transgredir ni desnaturalizar la mencionada Ley ni los reglamentos nacionales.

15. Asimismo, el artículo 81.º, numeral 1.2, de la Ley N.º 27972, Orgánica de Municipalidades, dispone que es función específica exclusiva de la municipalidad el “Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia”.

16. En tal sentido, si bien es la propia Constitución la que otorga autonomía administrativa, económica y política a las Municipalidades Provinciales, ésta debe ser ejecutada de acuerdo al ámbito de su competencia, dentro del cual no se encuentra la regulación de la responsabilidad civil que se origina como consecuencia de accidentes de tránsito, según se advierte del propio artículo 81º de la Ley Orgánica de Municipalidades y que, en todo caso, por encontrarse íntimamente ligada a los derechos fundamentales a la vida, a la integridad

personal y a la salud, corresponde ser materia de análisis y regulación por parte del Poder Legislativo.

§ La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito

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

Cuando el daño es consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, se habla en términos doctrinarios de responsabilidad civil contractual, y dentro de la terminología del Código Civil Peruano de responsabilidad derivada de la inejecución de obligaciones. Por el contrario, cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño a otro, nos encontramos en el ámbito de la denominada “responsabilidad civil extracontractual” (Taboada, 2001)

18. El daño que origina una responsabilidad civil puede ser definido bajo la fórmula del daño jurídicamente indemnizable, entendido como toda lesión a un interés jurídicamente protegido, bien se trate de un derecho patrimonial o extrapatrimonial. En tal sentido, los daños pueden ser patrimoniales o extrapatrimoniales. Serán daños patrimoniales las lesiones a derechos patrimoniales, y daños extrapatrimoniales las lesiones a los derechos de dicha naturaleza, como el caso específico de los sentimientos considerados socialmente dignos o legítimos y por ende merecedores de la tutela legal, cuya lesión origina un supuesto de daño moral. Del mismo modo, las lesiones a la integridad física de las personas, a su integridad psicológica y a sus proyectos de vida, originan supuestos de daños extrapatrimoniales por tratarse de intereses jurídicamente protegidos, reconocidos como derechos extrapatrimoniales (Taboada, s/f)

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

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

21. De otro lado, el criterio objetivo de responsabilidad (artículo 1970° del Código Civil) resulta aplicable a supuestos de responsabilidad extracontractual sobre la base del riesgo creado, que se constituye como el factor objetivo de atribución de responsabilidad, mediante el cual “(...) basta acreditar el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o actividad que supone un riesgo adicional al ordinario y común y que por ello mismo merecen la calificación de riesgosos” (Taboada: 90)

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

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

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

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

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

27. Sin embargo, vistos los alegatos del demandante y teniendo en cuenta que la revisión de constitucionalidad del artículo 29° de la Ley N.º 27181 se encuentra directamente relacionada con el artículo 30° de la misma ley, respecto del Seguro Obligatorio de

Accidentes de Tránsito (SOAT), pero cuya constitucionalidad ya ha sido confirmada mediante la STC N.º 0010-2003-AI/TC, este Colegiado estima pertinente ampliar algunos conceptos sobre el particular, a fin de exponer las razones por las cuales la creación de este seguro obligatorio resulta plenamente constitucional, al perseguir la protección de valores y derechos constitucionalmente superiores.

§ El Sistema de Seguros Obligatorios

28. En nuestro ordenamiento se ha venido regulando diversas fórmulas relativas a la responsabilidad civil extracontractual cuyo propósito ha sido disminuir las consecuencias de los daños ocasionados en supuestos expresamente determinados en una norma legal, evitando, de un lado, un perjuicio superior al ocasionado, al otorgarse un determinado monto dinerario como forma de resarcimiento inmediato (lo que no significa el agotamiento de la responsabilidad civil de quien lo causa), mientras se recurre al proceso judicial correspondiente –siempre que el resarcimiento otorgado resulte insuficiente frente al daño causado– a fin de obtener un pronunciamiento jurisdiccional que determine la responsabilidad del causante del daño y la correspondiente indemnización. De otro lado, promueve una cultura de previsión frente a situaciones que generan daños a derechos de carácter extrapatrimonial. A este tipo de provisiones se denomina Sistemas de Seguros Obligatorios, los cuales se crean generalmente para cubrir daños resultantes de actividades que son consideradas riesgosas, como por ejemplo el uso de vehículos automotores, o la exposición a condiciones riesgosas para la vida o la integridad personal, entre otras, pero que la sociedad considera permisibles.

29. Los sistemas de seguros obligatorios se orientan a asegurar que la víctima perciba la indemnización que le corresponde por los daños ocasionados, por lo que cumple una finalidad de carácter social.

30. El seguro obligatorio puede ser entendido, sea como un régimen general que cubre todo tipo de accidentes personales, sea como un régimen que comprende riesgos específicos. En muchos países existen seguros específicos de acuerdo al tipo de riesgos. Así por ejemplo, en el ámbito laboral, los seguros obligatorios por accidentes de trabajo o por responsabilidad profesional; en el campo del transporte, los seguros obligatorios para el transporte público de pasajeros; en el campo de actividades recreativas y deportivas, los seguros obligatorios en carreras de automóviles, competencias deportivas, entre otros.

31. Un seguro obligatorio bastante generalizado en el mundo es el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, respecto del cual nos ocuparemos posteriormente, y que en el Perú se funda en la responsabilidad objetiva, esto es, que no considera al responsable o la culpa; lo esencial es que hay una víctima a la que hay que ayudar a través de la reparación del daño sufrido.

32. En nuestro país, los seguros obligatorios se constituyen en normas de aplicación y resarcimiento inmediato dependiendo de las formas de pago como se ejecuten. Así, por ejemplo, el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo –regulado por el artículo 19º de la Ley N.º 26790 y los Decretos Supremos N.os 009-97-SA y 003-98-SA– que dependiendo de la prestación (de salud o económica), se otorga en forma paulatina a los beneficiarios; el Seguro de Vida del personal de la Policía Nacional del Perú y de las Fuerzas Armadas, regulado por el Decreto Ley N.º 25755, que actúa en forma inmediata mediante el

resarcimiento frente a la producción del fallecimiento o invalidez en acto de servicio o como consecuencia de éste del personal policial o militar.

33. Asimismo, mediante la Ley N.º 24522, modificada por la Ley N.º 24796, se creó el Seguro Obligatorio de Riesgos Profesionales para periodistas que laboren dentro del régimen laboral privado o público, mediante el que se otorga un seguro por invalidez permanente o muerte ocurrida a consecuencia del desempeño de sus labores, y que corresponde ser contratado por el empleador a favor del trabajador a partir del inicio de la relación laboral; producida la contingencia, el capital de la póliza se otorga a los beneficiarios en forma inmediata, de conformidad con el Decreto Supremo N.º 021-86-TR.

34. De lo expuesto queda claro que los seguros obligatorios como fórmulas legislativas en materia de responsabilidad extracontractual vienen a ser mecanismos preventivos frente a la producción de daños y perjuicios previstos por las normas correspondientes, y que resultan eficientes frente al resarcimiento inmediato –total o parcial– de los mismos.

§ El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

35. Como hemos visto, el sistema de seguros obligatorios de responsabilidad civil se viene aplicando en nuestro ordenamiento jurídico en materias determinadas en la normas correspondientes. El primer antecedente legislativo registrado se encuentra en el proyecto de la Comisión Reformadora del Código Civil de 1936, mediante el cual se propuso introducir el sistema de seguros obligatorios a través del artículo 1988º, que establecía 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 características de tal seguro.”

36. En materia de seguros obligatorios para daños producidos como consecuencia de accidentes de tránsito, el primer antecedente legislativo regulado se encuentra en el Capítulo III del Título IV del Código de Tránsito y Seguridad Vial –Decreto Legislativo N.º 420–, en el que se estableció la obligatoriedad de contratar pólizas de seguros para vehículos que prestaran servicios públicos o privados de transporte, incluyéndose a los de transporte escolar, a fin de cubrir la responsabilidad civil derivada de daños ocasionados por vehículos automotores. Sin embargo, tales disposiciones no fueron materia de reglamentación posterior.

37. Con la expedición de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N.º 27181, y del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito –aprobado por el Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC– se creó el sistema de responsabilidad civil aplicable a los daños ocasionados por accidentes de tránsito, el cual tiene por objeto cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

38. Sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, Manuel Broseta Pont comenta que el considerable aumento del parque de automóviles y el aumento de la densidad de la circulación viaria, han convertido el uso y la circulación de los vehículos de motor en un verdadero peligro social (estado de riesgo) para los automovilistas y para quienes sin serlo son sus frecuentes víctimas, peligro que ha inducido en casi todos los países (...) a imponer individualmente a todo titular o conductor de un automóvil la obligación de estipular un seguro que cubra, en forma total o parcial, los daños que su circulación pueda generar a los terceros, de los que sus conductores sean jurídicamente responsables. El seguro obligatorio

de automóviles así introducido, beneficia a las víctimas, al asegurarles una indemnización, aunque el conductor responsable sea insolvente o no sea hallado; beneficia al conductor responsable, pues elimina el gravamen que sobre un patrimonio representa la obligación de indemnizar a la víctima; y, en definitiva, crea una situación colectiva de cobertura que beneficia a todos.

39. Por otra parte, en la STC N.º 2736-2004-PA/TC, este Tribunal ya ha tenido oportunidad de pronunciarse respecto de la finalidad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la que, a tenor de lo dispuesto por el artículo 30º de la Ley N.º 27181, tiene como propósito proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud, reconocidos en el inciso 1) del artículo 2º y en el artículo 7º de la Constitución, respectivamente. De otro lado, tal como se advierte de los Decreto Supremos N.os 049-2000-MTC y 024-2002-MTC, que lo regulan –en especial los artículos 14º de ambos– el seguro ha sido configurado como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derechos fundamentales.

40. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) tiene pues, por objeto, asegurar el pago de un monto dinerario ante los supuestos de lesiones o muerte ocasionadas por tales accidentes, tanto así, que el numeral 14º del Decreto Supremo N.º 049-2000-MTC que lo regula dispone que el pago de los gastos e indemnizaciones del seguro se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en el contrato de la póliza de seguro. (Cfr. STC N.º 2736-2004-PA/TC, Fundamento N.º 8.)

§ El SOAT y la libre iniciativa privada, la libertad de empresa y la libertad de contratar

41. El recurrente alega que el artículo 30º de la Ley N.º 27181 vulnera la libertad de contratación y promueve la creación de prácticas monopólicas, toda vez que la Ley N.º 26702 exige como uno de los requisitos para la constitución de empresas de seguros un capital de tres y medio millones de nuevos soles, que sólo puede ser cubierto por las grandes aseguradoras, agregando que, por ello, la adquisición del citado seguro resulta oneroso para la realidad de las distintas ciudades del país.

42. Sobre el particular, corresponde a este Colegiado analizar, de un lado, el hecho de que mediante la cuestionada disposición se presente una posible afectación a la libertad de empresa, debido a que sólo sociedades con grandes capitales pueden acceder a la creación de empresas aseguradoras y, por ende, para ofertar pólizas del SOAT; y, por otro, que como consecuencia de dicha exigencia se promueva la creación de monopolios en perjuicio de los propietarios de vehículos automotores para la contratación de las pólizas de seguros, lo que supondría una afectación a la libre iniciativa privada y a la libertad de contratación.

43. En este punto, y siguiendo la línea jurisprudencial establecida por este Tribunal, resulta oportuno reiterar lo expuesto en anteriores pronunciamientos respecto de los derechos a la libre iniciativa privada, a la libertad de empresa y a la libertad de contratación.

44. Así, este Tribunal ha establecido que otro principio que informa a la totalidad del modelo económico es el de la libre iniciativa privada, prescrito en el artículo 58° de la Constitución y que se encuentra directamente conectado con lo establecido en el inciso 17) del artículo 2° del mismo texto, el cual consagra el derecho fundamental de toda persona a participar, ya sea en forma individual o asociada, en la vida económica de la Nación. De ello se colige que toda persona natural o jurídica tiene derecho a emprender y desarrollar, con autonomía plena, la actividad económica de su preferencia, afectando o destinando bienes de cualquier tipo a la producción y al intercambio económico con la finalidad de obtener un beneficio o ganancia material. La iniciativa privada puede desplegarse libremente en tanto no colisione los intereses generales de la comunidad, los cuales se encuentran resguardados por una pluralidad de normas adscritas al ordenamiento jurídico; vale decir, por la Constitución, los tratados internacionales y las leyes sobre la materia.] Cfr. STC N.º 0008-2003-AI/TC, Fundamentos N.os 17 y 18.)

45. Por otra parte, la libertad de empresa, consagrada por el artículo 59° de la Constitución, se define como la facultad de poder elegir la organización y efectuar el desarrollo de una unidad de producción de bienes o prestación de servicios, para satisfacer la demanda de los consumidores o usuarios. Tiene como marco una actuación económica autodeterminativa, lo cual implica que el modelo económico social de mercado será el fundamento de su actuación y, simultáneamente, le impondrá límites a su accionar. Consecuentemente, dicha libertad debe ser ejercida con sujeción a la ley –siendo sus limitaciones básicas aquellas que derivan de la seguridad, la higiene, la moralidad o la preservación del medio ambiente–, y su ejercicio deberá respetar los diversos derechos de carácter socio-económico que la Constitución reconoce. Cfr. STC N.º 0008-2003-AI/TC, Fundamento N.º 26, acápite d).

46. Asimismo, este Colegiado ha establecido que el contenido de la libertad de empresa está determinado por cuatro tipos de libertades, las cuales configuran el ámbito de irradiación de la protección de tal derecho.

- i) En primer lugar, la libertad de creación de empresa y de acceso al mercado significa libertad para emprender actividades económicas, en el sentido de libre fundación de empresas y concurrencia al mercado.
- ii) En segundo término, la libertad de organización contiene la libre elección del objeto, nombre, domicilio, tipo de empresa o de sociedad mercantil, facultades a los administradores, políticas de precios, créditos y seguros, contratación de personal y política publicitaria, entre otros).
- iii) En tercer lugar, está la libertad de competencia.
- iv) En último término, la libertad para cesar las actividades es libertad, para quien haya creado una empresa, de disponer el cierre o cesación de las actividades de la misma cuando lo considere más oportuno.

Por otra parte, la libertad de empresa está íntimamente relacionada con las libertades de comercio y de industria. La primera consiste en la facultad de elegir la organización y llevar a cabo una actividad ligada al intercambio de mercaderías o servicios, para satisfacer la demanda de los consumidores o usuarios. Tal libertad presupone el atributo de poder participar en el tráfico de bienes lícitos, así como dedicarse a la prestación de servicios al

público no sujetos a dependencia o que impliquen el ejercicio de una profesión liberal. Por su parte, la libertad de industria se manifiesta en la facultad de elegir y obrar, según propia determinación, en el ámbito de la actividad económica cuyo objeto es la realización de un conjunto de operaciones para la obtención y/o transformación de uno o varios productos. (Cfr. STC N.º 3330-2004-AA/TC, Fundamento N.º 16)

47. De otro lado, también se ha precisado que el derecho a la libre contratación previsto por el artículo 2.14º de la Constitución, se concibe como el acuerdo o convención de voluntades entre dos o más personas naturales y/o jurídicas para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica de carácter patrimonial. Dicho vínculo –fruto de la concertación de voluntades– debe versar sobre bienes o intereses que poseen apreciación económica, tener fines lícitos y no contravenir las leyes de orden público.

Tal derecho garantiza, prima facie :

- Autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir al co-celebrante.
- Autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual.

A lo expuesto debe agregarse que la libertad contractual constituye un derecho relacional, pues, con su ejercicio, se ejecutan también otros derechos tales como la libertad al comercio, la libertad al trabajo, etc (Cfr. STC N.º 0008-2003-AI/TC, Fundamento N.º 26, acápite b).)

48. Desde tal perspectiva, y atendiendo al cuestionamiento del demandante, importa precisar que, si bien es cierto, que se exigen requisitos específicos para la constitución de empresas dedicadas al rubro de aseguradoras establecidos en el artículo 16º de la Ley N.º 26702, estos se encuentran destinados a exigir que aquella persona jurídica que reúna estos requisitos y pretenda constituirse como empresa de seguros, cuente con el respaldo económico suficiente a fin de generar solidez y confianza en el Sistema Financiero y de Seguros, y le permita cumplir su finalidad de cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

49. En tal sentido, la restricción a la libre iniciativa privada y a la libertad de empresa, por el hecho de que se exija un capital mínimo para el ingreso al mercado de seguros, no resulta inconstitucional, toda vez que su objetivo es afianzar, dentro de nuestro sistema económico, el mercado de las empresas aseguradoras, las que ofrecen productos –que en el caso del SOAT, el legislador ha considerado su contratación como obligatoria– cuya finalidad persigue salvaguardar fines y valores constitucionales superiores, como la vida, la integridad personal y la salud, reconocidos en los artículos 2.1º y 7º, respectivamente, de la Norma Fundamental.

50. Con relación a la restricción al derecho fundamental a contratar libremente, el demandante aduce que el artículo 30º de la Ley N.º 27181 vulnera la libertad de contratación y promueve la creación de prácticas monopólicas, toda vez que la Ley N.º 26702 exige como uno de los requisitos para la constitución de empresas de seguros un capital de tres y medio millones de nuevos soles, que sólo puede ser cubierto por las grandes aseguradoras, por lo

que la adquisición del citado seguro resulta oneroso para la realidad de las distintas ciudades del país.

51. Lo expuesto en el Fundamento N.º 47, supra, constituye la determinación del ámbito protegido del derecho fundamental a la libertad de contratación, lo que no quiere decir que sea un contenido oponible en todo tiempo y circunstancia al resto de derechos fundamentales reconocidos por la Carta Fundamental, pues ello implicaría una lectura aislada del texto constitucional que, en tanto unidad, impone una interpretación de sus disposiciones en concordancia práctica, esto es, “(...) sin ‘sacrificar’ ninguno de los valores, derechos o principios concernidos, y teniendo presente que, en última instancia, todo precepto constitucional (...) se encuentra reconducido a la protección de los derechos fundamentales, como manifestaciones del principio-derecho dignidad humana, cuya defensa y respeto es el fin supremo de la sociedad y el Estado (artículo 1º de la Constitución)”. Cfr. STC N.º 5854-2005-PA/TC, Fundamento N.º 12, acápite b.)

52. Por ello, en atención a que el artículo 2.14º de la Constitución establece que toda persona tiene derecho a contratar con fines lícitos, “siempre que no contravenga leyes de orden público”, este Tribunal ha precisado que “(...) es necesaria una lectura sistemática de la Constitución que, acorde con lo citado, permita considerar que el derecho a la contratación no es ilimitado, sino que se encuentra evidentemente condicionado en sus alcances, incluso, no sólo por límites explícitos, sino también implícitos; límites explícitos a la contratación, conforme a la norma pertinente, son la licitud como objetivo de todo contrato y el respeto a las normas de orden público. Límites implícitos, en cambio, serían las restricciones del derecho de contratación frente a lo que pueda suponer el alcance de otros derechos fundamentales y la correlativa exigencia de no poder pactarse contra ellos”. (Cfr. STC N.º 2670-2002-AA/TC, Fundamento N.º 3.)

53. Así las cosas, el orden público al que hace alusión el numeral 2.14º de la Constitución hace explícita la carga institucional de todo derecho fundamental que supone que la libertad de contratación no pueda ser apreciada como una isla oponible a costa de la desprotección de otros derechos fundamentales. Por ello, en criterio de este Tribunal, en un Estado social y democrático de derecho (artículo 43º de la Constitución), el orden público y el bien común se encuentran instituidos en el propio contenido protegido del derecho fundamental a la libre contratación, actuando sobre él, cuando menos, en una doble perspectiva : prohibitiva y promotora. Prohibitiva en el sentido de que, como quedó dicho, ningún pacto contractual puede oponerse al contenido protegido de otros derechos fundamentales. Y promotora, en cuanto cabe que el Estado exija a la persona la celebración de determinados contratos, siempre que, de un lado, no se afecte el contenido esencial del derecho a la libertad de contratación, y de otro, se tenga por objeto conceder debida protección a otros derechos fundamentales.[18]

54. De acuerdo a lo expuesto en el Fundamento N.º 39, supra, el objeto del SOAT previsto en el artículo 30º de la Ley N.º 27181 consiste en “cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito”. En ese sentido, resulta evidente que su finalidad se encuentra orientada a proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud, reconocidos en los artículos 2.1º y 7º, respectivamente, de la Constitución, habiendo sido configurado como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a los referidos derechos fundamentales.

55. Sin embargo, toda vez que el artículo 11° de los Decretos Supremos N.os 049-2000-MTC y 024-2002-MTC que lo regulan, imponen la contratación del seguro con las compañías de seguros autorizadas por la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS) a todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República, corresponde analizar si dicha medida cumple en su totalidad con el test de razonabilidad y, por ende, si ésta no afecta más allá de lo estrictamente necesario el derecho fundamental a la libertad de contratación, y si en el estudio integral de la problemática, los derechos fundamentales comprometidos resultan optimizados en su conjunto.

56. El test de razonabilidad o proporcionalidad se realiza a través de tres subprincipios: 1° subprincipio de idoneidad o de adecuación; 2° subprincipio de necesidad; y 3° subprincipio de proporcionalidad strictu sensu, criterios que en su momento fueron utilizados por este Colegiado en las STC N.os 0016-2002-AI y 0008-2003-AI, entre otras.

a) Subprincipio de Idoneidad o Adecuación : De acuerdo con este, toda injerencia en los derechos fundamentales debe ser idónea o capaz para fomentar un objetivo constitucionalmente legítimo. En otros términos, este subprincipio supone dos cosas: primero, la legitimidad constitucional del objetivo; y, segundo, la idoneidad de la medida utilizada.

b) Subprincipio de Necesidad : Significa que para que una injerencia en los derechos fundamentales sea necesaria, no debe existir ningún otro medio alternativo que revista, por lo menos, la misma idoneidad para alcanzar el objetivo propuesto y que sea más benigno con el derecho afectado. Se trata de una comparación de la medida adoptada con los medios alternativos disponibles, y en la cual se analiza, por un lado, la idoneidad equivalente o mayor del medio alternativo; y, por otro, su menor grado de intervención en el derecho fundamental.

c) Subprincipio de Proporcionalidad strictu sensu : Según el cual, para que una injerencia en los derechos fundamentales sea legítima, el grado de realización del objetivo de intervención debe ser por lo menos equivalente o proporcional al grado de afectación del derecho fundamental. Se trata, por tanto, de la comparación de dos intensidades o grados: la realización del fin de la medida examinada y la afectación del derecho fundamental (Cfr. STC N.º 0048-2004-PI/TC, Fundamentos N.os 64 y 65).

57. El Tribunal Constitucional considera que la restricción al derecho fundamental a contratar libremente resulta plenamente constitucional por los siguientes motivos :

a) En principio, el artículo 11° de los mencionados Decretos Supremos no exige que la contratación del SOAT se efectúe con una entidad específica, sino con cualquiera de las compañías de seguros autorizadas por la SBS, lo que ciertamente otorga un amplio margen al contratante para seleccionar a su contraparte.

b) El demandante cuestiona que las entidades autorizadas por la SBS sean empresas privadas cuyo objeto es el lucro comercial. Empero, ello no puede ser considerado como un elemento que determine la invalidez de la incidencia generada sobre la libertad de contratación. Debe recordarse que la libertad de empresa también es un bien constitucionalmente protegido y la generación de riqueza un objetivo que lejos de ser obstaculizado, debe ser promovido y estimulado por el Estado (artículo 59° de la Constitución), en la medida, claro está, de que en ningún caso la sociedad corporativa se

aleje de la función social que le viene impuesta desde que el artículo 43° de la Constitución reconoce al Perú como una República social y el artículo 58° dispone que la iniciativa privada se ejerce en una economía social de mercado.

c) Asimismo, distintos factores evidencian que el Estado ha procurado garantizar que la restricción de la libertad contractual a través de la contratación del seguro no se aleje de su objetivo de proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad personal y a la salud;[20] Así :

- i) Las compañías de seguro deben informar al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTCVC) y a la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS), el monto de las primas contratadas, el monto de los gastos de administración, gastos de producción, recargo comercial, tributos y otros similares, y el monto de los siniestros desembolsados; debiendo, dicha información, ser compatible con la documentación contable de la compañía aseguradora (Artículo 22° del Decreto Supremo N.° 024-2002-MTC.)
- ii) Es el MTCVC, en coordinación con la SBS, el que aprueba el formato único y el contenido de la póliza del SOAT Artículo 25° del Decreto Supremo N.° 049-2000-MTC.
- iii) La SBS evalúa anualmente el nivel de las indemnizaciones efectivamente otorgadas por las compañías de seguros, y el MTCVC puede introducir las modificaciones que resulten necesarias en el contenido de la póliza a efectos de garantizar el cumplimiento de los objetivos del referido seguro, siendo tales modificaciones vinculantes para las compañías. (Idem. loc. cit.)
- iv) El incumplimiento de las obligaciones que corresponden a las compañías de seguros derivadas del SOAT y de la normativa pertinente son sancionadas por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y por la SBS, con arreglo a lo dispuesto por el Decreto Legislativo N.° 716 y la Ley N.° 26702, respectivamente. Asimismo, a elección del interesado, pueden formularse quejas ante la Defensoría del Asegurado, teniendo los pronunciamientos de esta entidad carácter vinculante para las compañías de seguros. (Idem. loc. Cit.).
- v) Un ejemplo claro de esta función sancionadora la encontramos en el pronunciamiento del Indecopi derivado del procedimiento de oficio iniciado por la Comisión de Libre Competencia, y recaído en la Resolución N.° 0224-2003/TDC-INDECOPI, mediante la que se sancionó a diversas empresas aseguradoras que habían infringido los artículos 3° y 6°, inciso a), del Decreto Legislativo N.° 701, incurriendo en prácticas monopólicas, controlistas y restrictivas de la libre competencia, por haber concertado el precio de las primas de las pólizas correspondientes al SOAT durante el periodo comprendido entre diciembre del 2001 y abril del 2002.

58. Consecuentemente, el Tribunal Constitucional estima que la restricción de la libertad contractual generada por la 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, a la integridad personal y a la salud, optimiza el cuadro material de valores de la Constitución del Estado, presidido por el principio-derecho de dignidad humana (artículo 1° de la Constitución).

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú.

HA RESUELTO

Declarar INFUNDADA la demanda de inconstitucionalidad.

Publíquese y notifíquese.

SS.

ALVA ORLANDINI

BARDELLI LARTIRIGOYEN

GONZALES OJEDA

GARCÍA TOMA

VERGARA GOTELLI

LANDA ARROYO

CASACIÓN. N° 3622-00 LIMA

Lima, 21 de marzo del 2001.

La Sala Civil Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República; vista la causa N° 3622-2000, en Audiencia Pública de la fecha, y producida la votación con arreglo a Ley, emite la siguiente sentencia:

MATERIA DEL RECURSO:

Se trata del Recurso de Casación interpuesto por MAPFRE Perú Vida Compañía de Seguros contra la resolución de vista de fojas 156 expedida por la Sala de Procesos Abreviados y de Conocimiento de la Corte Superior de Justicia de Lima, el primero de agosto del 2000, que confirmando en un extremo y revocando en otro la apelada de fojas 120, de fecha 28 de abril del citado año, declara fundada la excepción de falta de legitimidad para obrar del demandado Crédito Leasing.

FUNDAMENTOS DEL RECURSO:

Por resolución de este Supremo Tribunal de fecha 15 de enero del 2001, se ha declarado la procedencia del recurso por las causales del inc 1° y 2° del Art. 386 del C.P.C., esto es por la interpretación errónea del Art. 6 del Decreto Legislativo 299, pues se alega que si bien dicho dispositivo establece la responsabilidad de la arrendataria del contrato de leasing en caso de un daño que pueda causar el bien, no exime de la misma a la arrendadora, siendo que de conformidad con el artículo 1970 del Código Civil responde el propietario del bien causante del daño, en tanto se busca garantizar de una mejor manera al tercero por cualquier daño que pudiera ocasionar el bien arrendado; y por la que establece la responsabilidad objetiva, debiendo inclusive asumir tal obligación el propietario del bien; y que habiendo pagado su parte el aporte de las pólizas a los deudos de la víctima, en vía de subrogación pretenden se les reintegre dichos desembolsos, conforme al Art. 1260 inc. 1° del Código Sustantivo.

CONSIDERANDO:

Primero. - Que, la excepción es un medio de defensa mediante el cual se cuestiona la relación jurídico procesal o la posibilidad de expedirse un fallo sobre el fondo, por la omisión o defecto de un presupuesto procesal o de una condición de la acción respectivamente.

Segundo. - Que, la excepción de falta de legitimidad para obrar establecida en el inc. 6° del Art. 446 del C.P.C., plantea la imposibilidad de que exista un pronunciamiento válido sobre el fondo por no haber conciencia entre las partes que conforman la relación sustantiva y las que integran la relación jurídico procesal, esto es:

- a) que, el demandante no sea titular de la acción que se está intentando, o en todo caso no sea el único; o
- b) que la pretensión intentada contra el demandado sea completamente ajena a éste, o que no fuera el único a ser emplazado.

Tercero. - Que, el propietario del vehículo causante de un daño se encuentra legitimado pasivamente en la correspondiente acción de resarcimiento por la muerte de una persona, lo

que se justifica en tanto que la circulación de un vehículo automotor es considerada como una actividad riesgosa, y por eso quien pone en circulación un vehículo asume la responsabilidad objetiva por el daño que pueda causar, en atención a lo dispuesto en el Art. 1970 del Código Civil.

Cuarto. - Que, consecuentemente, contra él podrán accionar los deudos o quien habiendo reparado económicamente el daño causado se haya subrogado en sus derechos.

Quinto.- Que, si bien el Art. 6 del Decreto Legislativo 299 establece la responsabilidad de la arrendataria en el contrato de leasing de los daños que pueda causar el bien objeto del mismo, tal norma está destinada a regular el contrato de leasing y las relaciones (entiéndase derechos y obligaciones) que se dan entre las partes que lo celebran y no a regular los supuestos de responsabilidad extracontractual ni a limitar o determinar quién resulta responsable o quien debe resarcir un evento dañoso frente a terceros ajenos a tal acto, lo que se encuentra fuera de su marco y no constituye su finalidad.

Sexto.- Que, abona a favor de lo expuesto la tendencia moderna responsabilidad extracontractual la que tiene como fin primordial la reparación a la víctima por el daño sufrido con el efectivo resarcimiento, el que se haya garantizado de una mejor manera con la existencia de más responsables, la que necesariamente siempre deberá estar justificada; por estos fundamentos; estando a las consideraciones expuestas, declararon **FUNDADO** el Recurso de Casación interpuesto a fojas 167; **NULA** la sentencia de vista de fojas 156; y actuando en sede de instancia **REVOCARON** la apelada y **REFORMÁNDOLA** declararon infundada la excepción de falta de legitimidad para obrar de la demandada Crédito Leasing, debiendo continuar el proceso conforme a su estado; **DISPUSIERON** que la presente resolución sea publicada en el Diario Oficial El Peruano; en los seguidos por MAPFRE Perú Vida Compañía de Seguros con GESSA Ingenieros Sociedad Anónima y otros, sobre Obligación de Dar Suma de Dinero; y los devolvieron.

SS. IBERICO, ECHEVARRIA, SEMINARIO, CELIS, TORRES.