



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**La incorporación del pago de daños punitivos además del pago de la
indemnización por daños derivados de los accidentes de tránsito en el
Perú**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogada

Autoras:

Sánchez Miranda, Deanelli Del Rocio (ORCID: 0000-0003-2952-4222)

Tenorio Saavedra, Lilian Roxana (ORCID: 0000-0002-6124-9374)

Asesores:

Dr. Reyna Mantilla, Rubén Jhon (ORCID: 0000-0001-8574-0734)

Dra. Baltodano Nontol, Luz Alicia (ORCID: 0000-0002-5436-0306)

Línea de Investigación:

Derecho Civil

TRUJILLO - PERÚ

2020

Dedicatoria

A Dios, por su bondad y amor infinito.

A mis padres, Pedro y Nelida, por mostrarme el camino a la superación, y ser mis ejemplos cada día.

A Dios, por permitir que todo lo bueno suceda.

A mis padres, Jesús y Clementina, por su incondicional apoyo y dedicación, por ser mí guía en todo momento e impulsarme a ser mejor cada día.

A mis hermanos, Diane, Eduar y Elita, por estar siempre a mi lado, en especial en los momentos que más los necesito.

Lilian

Agradecimiento

A Dios, por estar presente en cada momento de mi vida.

A mi madre, mi motivación más grande, por su amor incondicional, por ser mi soporte en todo momento e inculcarme ser una persona de bien.

A mi padre, hombre sabio, perseverante y ejemplo de lucha constante, quien me ha enseñado a no desistir ante los obstáculos, porque con esfuerzo y dedicación se logra todo lo que uno anhela e inclusive, hasta lo que parecía imposible.

A mis maestros, por enseñarme que en un salón de clases no solo te forman profesionalmente sino también, te enseñan a ser mejor persona.

Deanelli.

A Dios, por estar en cada momento protegiéndome y guiando mis pasos.

A mi padre, por ser el eje de nuestra familia, por enseñarme a que todo es posible si te lo propones y que las adversidades solo se presentan para volvernos más fuertes.

A mi madre, por su dedicación infinita y regalarnos lo más valioso en este mundo, su amor y su tiempo, por enseñarme que la bondad, la honestidad y la humildad, son los valores más preciados en un persona.

Lilian

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Pág.

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
índice de figuras	V
Resumen	VI
Abstract	VII
I. Introducción	1
II. Método	27
2.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	27
2.2. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	28
2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	30
2.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	30
2.5. PROCEDIMIENTO.....	30
2.6. MÉTODOS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN	30
2.7. ASPECTOS ÉTICOS	31
III. Resultados	32
IV. Discusión	46
V. Conclusiones	51
VI. Recomendaciones	53
VII. Propuesta	54
Referencias	57
Anexos	61

Índice de tablas

Tabla 01: Encuestados según condición que ostenta respecto del vehículo motorizado.....	40
---	----

Índice de Figuras

Figura 01: Encuestados señalan si conocen el número aproximado de accidentes de tránsito que ocurren al año en el Perú. Trujillo 2019.....	41
--	----

Figura 02: Encuestados que indican conocer el número aproximado de accidentes de tránsito que ocurre al año en el Perú. Trujillo 2019.....	42
--	----

Figura 03: Encuestados indican cuál o cuales son los factores que contribuyen a la ocurrencia de un accidente de tránsito. Trujillo 2019.....	43
---	----

Figura 04: Encuestados indican cuál es el factor más determinante en un accidente de tránsito. Trujillo 2019.....	44
---	----

Figura 05: Encuestados que indican haberse visto involucrados alguna vez en un accidente de tránsito. Trujillo 2019.....	49
--	----

Figura 06: Encuestados que han sido causantes o víctimas en un accidente de tránsito. Trujillo 2019.....	50
--	----

Figura 07: Encuestados que consideran que se reducirá el número de accidentes de tránsito si se obliga a pagar al causante del daño una suma elevada adicional a los daños causados. Trujillo 2019.....	51
---	----

RESUMEN

En la presente investigación se ha estudiado la figura de los daños punitivos, con la finalidad de que estos se incorporen en nuestro ordenamiento jurídico en materia de responsabilidad civil por accidentes de tránsito; partiendo de nuestra realidad problemática, esto es, de la ocurrencia del número de accidentes de tránsito en el Perú.

El objetivo principal es determinar si la incorporación del pago de daños punitivos además, del pago de la indemnización por los daños derivados de los accidentes de tránsito disminuirá el número de estos en el Perú; los objetivos específicos son, determinar qué efectos ha traído la regulación de la Institución Jurídica de los daños punitivos en los países que han adoptado esta figura, determinar si las causas más comunes de accidentes de tránsito están vinculadas con factores económicos, determinar si las bases legales del Ordenamiento Jurídico vigente permiten la incorporación de los Daños Punitivos en materia de indemnización por accidentes de tránsito y determinar si los conductores, propietarios de vehículos motorizados, así como los prestadores de servicio de transporte, adoptarían mayor precaución en sus actividades de transporte, si se incorporara el pago de daños punitivos en nuestro país.

De lo cual, se ha concluido que la incorporación del pago de daños punitivos además del pago de la indemnización por los daños derivados de los accidentes de tránsito sí disminuirá el número de accidentes en el Perú, puesto que su incorporación, dará lugar a que los que realizan actividades de transporte adopten mayor precaución en el desarrollo de estas, toda vez que esta figura cumple un rol disuasivo en la sociedad. Asimismo se concluyó que las bases legales del ordenamiento jurídico vigente si permiten la incorporación de de los Daños Punitivos en materia de indemnización por accidentes de tránsito.

Palabras Clave: Daños Punitivos y accidentes de tránsito, accidentes.

ABSTRACT

In the present investigation the figure of punitive damages has been studied, with the purpose that these be incorporated into our legal system regarding civil liability for traffic accidents; Starting from our problematic reality, that is, from the occurrence of the number of traffic accidents in Peru.

The main objective is to determine whether the incorporation of the payment of punitive damages in addition, of the payment of compensation for the damages derived from traffic accidents will decrease the number of these in Peru; the specific objectives are, to determine what effects the regulation of the Legal Institution has brought about punitive damages in the countries that have adopted this figure, to determine if the most common causes of traffic accidents are linked to economic factors, to determine if the legal bases of the current Legal System allow the incorporation of Punitive Damages in respect of compensation for traffic accidents and determine whether drivers, owners of motor vehicles, as well as transport service providers, would take greater precaution in their transport activities, if It will incorporate the payment of punitive damages in our country.

From which, it has been concluded that the incorporation of the payment of punitive damages in addition to the payment of compensation for the damages derived from traffic accidents will decrease the number of accidents in Peru, since their incorporation will result in the that carry out transport activities take greater precaution in the development of these, since this figure plays a deterrent role in society. It was also concluded that the legal bases of the legal system in force if they allow the incorporation of Punitive Damages regarding compensation for traffic accidents.

Keywords: Punitive Damages and traffic accidents, accidents.

I. Introducción

Como sabemos, el número de accidentes de tránsito que ocurren en el Perú es realmente alarmante, sólo como referencia, en el 2018 ocurrieron 90,056 accidentes según datos estadísticos proporcionados por la Policía Nacional del Perú – anuario estadístico 2018, es decir ocurrieron 247 accidentes diarios aproximadamente; lo que trajo como resultado 64,756 víctimas, de las cuales 3,244 tuvieron consecuencias mortales y 61,512 resultaron con lesiones desde leves a muy graves, datos que se condicen con la información contenida en la página del INEI. (Ministerio del interior, 2018)

Las causas de los accidentes de tránsito son diversas, entre las más comunes tenemos al factor humano, factor vial, factor vehicular y factor ambiental, siendo que para la ocurrencia de un accidente de tránsito, en su gran mayoría, convergen las dos primeras de estas; conllevando a la existencia de la responsabilidad civil, **ante esta problemática**, surge la necesidad de encontrar una solución o alternativa para contrarrestar este problema social.

En ese sentido, como es sabido, la responsabilidad civil es la obligación que debe asumir quien ha causado un daño injusto a otro y que consiste en un resarcimiento económico; sin embargo cuando se resuelven pretensiones indemnizatorias por accidentes de tránsito, los montos fijados por los jueces como reparación civil, son irrisorios, motivo por el cual las personas que causan el daño no enmiendan su conducta antijurídica; no cumpliéndose de esta manera la función disuasiva de la responsabilidad civil, para la cual fue creada, que es evitar que, él que cometió el acto dañoso lo vuelva a cometer y evitar que otros lo cometan. Por tal motivo, en varios casos los que son demandados por indemnización por accidentes de tránsito son reincidentes, dado que no existe un menoscabo económico que afecte realmente la esfera patrimonial de quien causa el daño.

En este contexto, la figura de los *punitives damages* es aquel mecanismo mediante el cual se ordena pagar al causante del daño un monto adicional a los daños

ocasionados, con el fin de castigar y disuadir una conducta antijurídica. Asimismo, García y Herrera (2003), refiere que, lo que se busca con la institución jurídica de daños punitivos es imponer una sanción a quien causa un mal y de esta manera desalentar tanto a los posibles infractores como al causante de este a realizar una conducta dañina.

En este orden de ideas, la propuesta de nuestro trabajo de investigación está orientada a incorporar en nuestro sistema jurídico, el pago de daños punitivos además, del pago de la indemnización por los daños derivados de los accidentes de tránsito; con la finalidad de disuadir y castigar a los causantes del daño, y de este modo lograr disminuir el número de accidentes de tránsito en el Perú.

La presente investigación tiene como antecedentes a los siguientes **trabajos**:

Jiménez (2018) en su tesis titulada “Reconocimiento de los Daños Punitivos en el Ordenamiento Jurídico Colombiano como medida complementaria a la Reparación Integral”, señala que esta figura no se encuentra regulada en el sistema colombiano, pretendiendo que la misma sea reconocida en su ordenamiento jurídico, dado que ante la falta de sanciones ejemplarizantes, refiere que la figura de daños punitivos puede servir como un complemento a la indemnización de perjuicios que se le debe otorgar a la víctima del daño, con aras de mejorar los patrones del comportamiento existente en la sociedad colombiana y además, con el propósito que situaciones similares al daño antijurídico causado no se repitan nuevamente. Así también, hace referencia que para que se otorgue esta figura es necesario la concurrencia de determinados requisitos, los cuales no son iguales en todos los países que ya regulan esta institución. Por lo que, concluye que se debe reconocer los daños punitivos en el ordenamiento jurídico colombiano ya que resultaría un formidable instrumento de control social generando de esta manera impactos positivos de comportamiento en su sociedad.

Cusirramos (2018) en su tesis titulada “Incorporación de los Daños Punitivos para Defensa del

Consumidor en la Ley 29571 – Arequipa 2016 – 2017”, sostiene que aquellas normas dirigidas a la protección de los derechos del consumidor no cumplen con la función para las que fueron creadas, colocando a los consumidores o usuarios en una situación de desventaja frente a sus proveedores, por lo que plantea la implementación de los daños punitivos la misma que servirá como una sanción pecuniaria que será impuesta a los proveedores que cometan infracciones dolosas en los supuestos de culpa lucrativa o por negligencias graves, en una relación de consumo. En ese sentido refiere que esta figura cubre las deficiencias acaecidas en el derecho del consumidor, por cuanto tiene como finalidad incentivar al consumidor a que reclame sus derechos ante la posibilidad de un beneficio económico adicional a la reparación, así también incentiva al proveedor a mejorar su conducta ante la posible sanción con cuantía considerable. Para poder desarrollar la presente investigación, es necesario conocer las **teorías relacionadas al tema**, tales como la responsabilidad civil, el daño, daños punitivos, el análisis de los daños punitivos desde la perspectiva del derecho económico, los accidentes y los accidentes de tránsito.

Ante la situación planteada, Espinoza (2011), define a la **responsabilidad civil** “como una técnica que protege los derechos, cuya finalidad es imponer al responsable que causa un daño la obligación de resarcir el mismo” (p. 43).

Otro autor señala que, la responsabilidad civil es el detrimento a la integridad de un sujeto o a su esfera patrimonial, generando que aquel que ha ocasionado el daño, lo repare. (Marty, 2012, p.270)

Carbonnier (1959) citado por Tamayo (2005, p.19) define a la responsabilidad civil como la obligación de reparar el perjuicio causado a otro.

Las **funciones que cumple la responsabilidad civil**, de acuerdo con Espinoza (2002) “según la doctrina italiana son: la función reparadora, es decir retornar al status quo al que se encontraba la víctima antes de sufrir el daño; la función de reafirmar el poder sancionatorio (punitivo) del Estado; la función disuasiva, esto es, evitar que

otros cometan el mismo acto dañoso y la función de distribución de las pérdidas y la asignación de costos”. (p.127)

Para Zamora J. (2012) “la responsabilidad civil, cumple con las siguientes funciones: función satisfactoria, es aquella que cumple con resarcir económicamente a la persona que fue víctima del daño antijurídico; la función sancionadora, esta función, como su mismo nombre lo señala, es la encargada de sancionar a la persona que viola el interés jurídicamente protegido; función disuasiva, esta función tiene como finalidad desalentar a la sociedad de cometer el acto dañoso y, finalmente la función distributiva, está orientada a que todos los responsables inmersos en la comisión del daño respondan por su conducta antijurídica, asignándose la respectiva distribución de costos”.

Entre las **clases de responsabilidad civil**, Estevill (1995) citado por Díaz Barriga (2000, p.24) señala que: la responsabilidad civil contractual se distingue de la extracontractual en que la primera, se genera por el incumplimiento de una obligación preexistente mientras que la segunda, surge como consecuencia de la lesión de un interés e inobservancia de un deber de respeto y de conservación de la esfera de intereses ajenos. En ese norte, la **responsabilidad contractual**, es aquella obligación de indemnizar los daños que han sido consecuencia inmediata y directa del incumplimiento o cumplimiento tardío, parcial o defectuoso de la prestación a cargo del deudor nacido de un contrato y; la **responsabilidad extracontractual**, es la obligación de indemnizar los daños causados a cualquier persona como consecuencia de la violación del deber jurídico de no causar daño a los demás, o también conocido como “*neminem in laedere*”, sin que exista una relación jurídica previa entre las partes. (Zamora J., 2012, p.35).

Taboada (2013) manifiesta que la responsabilidad civil extracontractual es producto de la inobservancia de un deber jurídico genérico, por otro lado, respecto a la responsabilidad civil contractual sostiene que es consecuencia

de la inobservancia de un deber jurídico específico conocida como “relación jurídica obligatoria. (p. 115).

Del mismo modo, Osterling señala que, en la responsabilidad contractual, como su mismo nombre lo indica, los sujetos están relacionados en virtud de un contrato, y se genera responsabilidad ante el incumplimiento de la obligación a su cargo, ya sea por culpa o dolo; en cambio la responsabilidad extracontractual surge por la vulneración a un derecho que la ley protege. (Osterling F.,2015, p.71).

Por otro lado, cabe precisar que, para que exista la obligación de indemnizar es necesario que concurren los siguientes **elementos**:

La conducta antijurídica, el nexo causal, los factores de atribución y que exista un daño.

La antijuridicidad, es aquella conducta que viola el sistema jurídico en su totalidad. Cabe mencionar que, en la responsabilidad extracontractual la antijuridicidad es atípica, en tanto que en la contractual es únicamente típica. (Taboada, 2003, p. 36)

Cabe mencionar que, en nuestra legislación, la antijuridicidad típica, está regulada en el artículo 1321 del Código Civil, en tanto que la antijuridicidad atípica, se configura por contravenir el orden público o las buenas costumbres, es decir por una conducta ilícita que cause un daño.

En lo concerniente a la **relación de causalidad**, esta es un requisito de la responsabilidad civil, pues si no existe una relación jurídica de causa a efecto entre la conducta y el daño producido a la víctima, no habrá responsabilidad de ninguna clase. (Taboada, 2003, p. 40)

El **factor de atribución** en materia de responsabilidad contractual es la culpa, mientras que, en el campo extracontractual, de acuerdo con el código civil son dos los factores de atribución: la culpa y el riesgo creado. Estos dos factores de atribución se encuentran consagrados independientemente en los artículos 1969° y 1970° respectivamente. (Taboada, 2003, p. 41)

Antes de definir al daño, debemos tener en cuenta que algunas legislaciones, como la mexicana por ejemplo, distingue conceptualmente el daño del perjuicio, identificando al daño con el daño emergente y al perjuicio con el lucro cesante; sin embargo en nuestro código civil los daños involucran tanto a los daños patrimoniales como son: daño emergente y lucro cesante, y los extrapatrimoniales tales como: daño moral y daño a la persona, por lo que en el desarrollo de este trabajo nos vamos a referir solo al daño, siguiendo la concepción de nuestro sistema jurídico peruano.

En ese sentido, **el daño** es todo detrimento que sufre una persona ya sea en su patrimonio o en ella misma; en este contexto, el daño es sinónimo de perjuicio, así lo establece el Código Civil Peruano y gran parte de las legislaciones modernas.

Osterling (2010), precisa que el daño es aquel menoscabo que sufre un sujeto de derecho en un bien jurídico tutelado, ya sea por dolo o culpa; distinguiendo dos tipos de daño: patrimonial y extrapatrimonial, esto dependiendo del bien jurídico al que se ha lesionado.

Del mismo modo, “Rodríguez (1987) señala que daño es todo detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia que sufre un individuo en su persona, bienes, libertad, honor, crédito, afectos, creencias, etc.” (Tamayo, 2005, p.53)

“Larenz (s.f.) sostiene que, daño es el menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya sea en sus bienes vitales o naturales, o en su propiedad o en su patrimonio”. (Díez y Ponce, 1999, p.307)

Esto significa que todo menoscabo que sufre una persona o un bien de ésta es considerado como daño, clasificándose en dos tipos, uno de naturaleza patrimonial y el otro de naturaleza extrapatrimonial.

Ahora bien, para el objeto de esta investigación, cabe señalar que:

La indemnización por daños y perjuicios en el código civil peruano se cuantifica en un valor económico, ordenando de esta manera pagar una suma de dinero por los daños producidos. Además, se advierte que esta manera de resolver este tipo de conflictos no es aceptada por unanimidad,

dado que algunos juristas sostienen que puede condenarse, a reparaciones más adecuadas al perjuicio causado. (Soto, 2015, p.237)

Sin embargo, para que el daño sea indemnizable, tienen que converger ciertos **requisitos**, tales como:

El daño debe ser cierto; “Alfredo Orgaz (s.f.) refiere que el daño cualquiera sea su naturaleza debe ser cierto, si quiere aspirar a una reparación; presente o futuro, pero cierto. No puede ser eventual o hipotético: el simple peligro no da lugar a indemnización, tiene que materializarse el daño” (Trazegnies, 1990, p.17)

El daño debe ser probado, es decir que, para que el daño sea indemnizado requiere la prueba de su existencia, aunque se base en un derecho plenamente reconocido.

El daño debe ser injusto, ello significa que la víctima no haya hecho nada para sufrir el daño. Del mismo modo, la doctrina señala los siguientes requisitos para la existencia de un daño: a) Afectación Personal de la Víctima; b) Que el daño sea injusto; c) Subsistencia del daño y d) Certeza. (Loayza, 2015, pp.221-222).

La doctrina del derecho **clasifica al daño** en daño patrimonial y daño extrapatrimonial, según Osterling, (2010) “**el daño patrimonial** se clasifica en: **daño emergente y lucro cesante**. El primero comprende toda disminución efectiva del patrimonio ya existente; mientras que el segundo comprende la pérdida de un enriquecimiento patrimonial, pérdida de chance”.

Daño emergente, Paulus citado por Trazegnies (2001), señala que “El daño emergente es definido como quantum mihi abest, es decir, el monto que para mí ya no es, lo que para mí deja de tener existencia. El daño emergente es siempre un empobrecimiento” (p. 36).

Lucro cesante, “es el no incremento en el patrimonio de la persona que sufre el daño, es decir, es la ganancia patrimonial no percibida a causa del padecimiento de un daño.” (Espinoza, 2011, p.247).

Del mismo modo, este tipo de daño está referido al quantum mihi abest quantumque lucrari potui. Esta última parte nos dice que es también daño aquello que hubiera podido ganar (y que no lo gané debido al daño). El lucro

cesante afecta un bien o un interés que todavía no es de la persona al momento del daño. (Trazegnies, 2001, p. 37).

En ese sentido, podemos advertir que el daño emergente implica un empobrecimiento en el patrimonio de la víctima en cambio en el lucro cesante hay un impedimento de que esta se enriquezca lícitamente.

De otro lado, en contraposición, el **daño extrapatrimonial**, es aquel que lesiona a la persona en sí misma, considerado como una unidad bio-psico-social, el mismo que no puede ser valorado económicamente.

En ese sentido, los daños extrapatrimoniales son invaluablemente económicos pero sí son indemnizados, cuya finalidad es que el monto establecido satisfaga el interés insatisfecho a través de prestaciones sustitutorias. Dentro de este tipo de daño tenemos: el daño moral y daño a la persona, y éste último se subdivide en daño físico, daño psíquico, y daño al proyecto de vida.

Osterling (2007) “sostiene que el **daño moral** es el daño no patrimonial, que es inferido en el derecho de la personalidad o en valores que pertenecen más al campo de la afectividad que al de la realidad económica”.

Conforme a la sistemática de nuestro vigente Código Civil, se puede definir el daño moral, distinguiéndolo del daño a la persona, como “el ansia, la angustia, los sufrimientos físicos o psíquicos etc., padecidos por la víctima que tiene el carácter de efímeros y no duraderos” (Espinoza, 2007, p.228).

El **daño a la persona**, para León (2007), “es el menoscabo a un derecho fundamental del individuo, debido a una conducta antijurídica. Específicamente, es la consecuencia de todo cambio negativo que dañe el estado funcional o anatómico de una persona”.

Así también cuando hablamos de este tipo de daño hacemos alusión a las lesiones ocasionadas a la integridad física de la persona, verbigracia, la amputación de una pierna, un traumatismo severo que le ocasione inmovilidad de sus extremidades, etc.; por otro lado, para diversos juristas, el

daño a la persona es la frustración del proyecto de vida, por ejemplo, la pérdida de una pierna para un atleta profesional, la pérdida de la vista para un piloto. (Taboada, 2013, p. 58)

Como se mencionó anteriormente, la doctrina subdivide el daño a la persona en: daño físico, psíquico y daño al proyecto de vida.

Daño físico, es aquella lesión que se produce en el cuerpo de una persona, que afecta su capacidad física repercutiendo en el desenvolvimiento de sus quehaceres cotidianos, ocasionando de esta manera una disminución en su capacidad expansiva en el ámbito de sus relaciones sociales.

El daño físico es un daño personal, puesto que transgrede los derechos fundamentales del ser humano, con repercusión económica o no, mientras que el daño no personal será el que incida fundamentalmente en los bienes materiales del hombre. (Morales, 2006, pp.185-202)

Daño psíquico, es aquel detrimento a la integridad psíquica de la persona de carácter patológico. Haciendo precisión que esta clase de daño difiere al del daño moral, por cuanto este último hace referencia a tan sólo un dolor, un padecimiento, un sufrimiento que no adquiere carácter patológico.

“El daño psicológico se explica porque el ser humano no solo está compuesto de la parte física, sino también la psique”. (Taboada, L., 2005).

Daño al proyecto de vida; para definir este tipo de daño, es necesario señalar que es proyecto de vida, en ese sentido, el proyecto de vida hace alusión a lo que un individuo decide ser, hacer con su vida y en su vida. Según Fernández (2013), “esta clase de daño se fundamenta en la propia existencia de cada persona, en su propia naturaleza de ser libre, aunado a ello, señala que esta clase de daño es radical, puesto que acompaña al sujeto durante toda su vida en la medida que compromete, para siempre, su manera de ser”.

“El daño al proyecto de vida suele ubicarse dentro del daño a la persona, lo cual nos parece acertado, pues la relación entre la vida actual de la persona y su proyecto de vida es patente”. (Espinoza, 2011, p. 111)

Por ello acertadamente se ha afirmado que el daño al proyecto de vida no se trata de la frustración de cualquier posibilidad respecto de la cual no exista evidencia alguna, o de las motivaciones particulares. (Taboada, 2005).

Por otro lado, la figura de **daños punitivos** ha sido regulada a lo largo de la **historia** en diferentes países, no obstante, en la presente investigación nos enfocaremos sólo en los países más trascendentales para el análisis de la materia a estudiar.

Los daños punitivos nacen en Inglaterra, teniendo influencia principalmente en países de tradición jurídica anglosajona como Estados Unidos, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica, sin perjuicio de que en otros países también se encuentre vigente o que posteriormente se haya implementado esta figura. Así también, debemos tener en cuenta que no necesariamente en cada uno de los países que se encuentra regulado esta institución jurídica se ha desarrollado de la misma forma, ya que estos se han adecuados al ordenamiento jurídico de cada país y a las condiciones existentes en el momento dado.

En **Inglaterra** los daños punitivos o también conocidos como daños ejemplarizantes, ya se aplicaban desde el siglo XIV, aunque en esa fecha aún no existía connotación alguna de esta figura, y es a partir del año 1760, que pese a que tampoco había normatividad positiva al respecto, los jueces ingleses recién reconocen a los daños ejemplarizantes además de la indemnización por perjuicios como una sanción, en los casos como *Wilkes vs. Wood*, en el que se vulnera el derecho al domicilio (tipificado así en nuestro sistema) del editor Wilkes, del periódico North Briton, en dicho allanamiento se pretendía impedir la publicación del periódico antes mencionado, ya que este contenía un panfleto que fue considerado malicioso contra el rey Jorge II y algunos de sus ministros; sin embargo, los daños punitivos tuvieron mayor trascendencia en el caso *Rookes vs Barnard*, esto es en el año 1964, este caso se trata de un trabajador que demandó a su sindicato, porque este último amenazó a la

empresa BOAC, en la cual trabajaban, con iniciar una huelga, si es que no despedían al trabajador (el actor) el cual se había desafiado del sindicato por diferencia de opiniones; en este caso se identifica la institución jurídica de los daños punitivos, plasmándose parámetros específicos para su aplicación, los cuales han permanecido vigentes.

Es así que, en el derecho inglés los daños punitivos han sido reconocidos por las siguientes conductas, de acuerdo con los argumentos de Lord Devlin: i) Por una acción inconstitucional, arbitraria u opresiva por parte de servidores del gobierno, contra una empresa privada o un particular. ii) Conducta realizada por el sujeto dañador para obtener un beneficio que excede la compensación que deberá pagarle al reclamante. Este caso se presenta en el supuesto que el agente productor del daño realiza una conducta dolosa en la cual calcula que es más beneficioso para sí causar un daño a una persona y pagar por ello, que abstenerse de hacerlo, pues aquello que va a recibir o en lo que va a verse beneficiado como consecuencia de su actuar, va a ser mucho mayor que la indemnización que deberá pagar a la persona que haya sufrido el daño y; iii) Casos en los cuales hay expresa autorización de daños punitivos en la ley después de haber surtido su trámite correspondiente ante un parlamento o congreso.

A pesar de que por muchos años los daños punitivos sólo podían ser reclamados en los tres supuestos antes mencionados, en la actualidad basta con que se pruebe que el daño causado fue realizado con ocasión de una conducta ultrajante, maliciosa y/o dolosa.

En **Estados Unidos**, al tratarse de un Estado Federal, la regulación de los daños punitivos es diferente a los demás países, pues cada estado tiene la facultad de determinar qué normas los van a regir y en este sentido, podría cambiar la consideración que se tenga de uno a otro estado. Lo antes señalado, es el reflejo de la controversia que se suscita en los Estados Unidos en los últimos años en cuanto al reconocimiento o no de los daños punitivos, ya que para algunos, los daños punitivos resultan ser una figura caprichosa y hostil, mientras que para otros es un mecanismo único y necesario para proteger a la ciudadanía.

Canadá también es otro de los países que se ha visto influenciado por las figuras jurídicas de carácter anglosajón, motivo por el cual en su legislación se han incorporado expresamente los daños punitivos.

El nuevo Código Civil de Quebec que rige a partir de 1991, incluye los daños punitivos en su articulado de la siguiente forma:

Artículo 1621. Cuando la ley prevea daños punitivos, el monto de dichos daños no podrá exceder aquello que sea suficiente para cumplir su propósito preventivo. Los daños punitivos se evalúan a la luz de las circunstancias propias de cada caso, en particular la gravedad de la conducta del causante, su situación patrimonial, el alcance de la reparación de la que es responsable, y en este caso, los daños reparatorios asumidos en todo o en parte por una tercera persona. (Código de Quebec, 1991, art. 1621)

Del citado artículo se concluye que los daños punitivos no solo se encuentran reconocidos en el Código Civil de Quebec, sino que además la ley prevé situaciones en las cuales se aplicarán los daños punitivos, y para determinar su cuantía se deben tener en cuenta límites razonables para así cumplir con su función preventiva, teniendo en cuenta diferentes aspectos que pueden llegar a ser determinantes al momento de tomar una decisión en cuanto a su reconocimiento y su cuantía.

Del mismo modo, **en Latinoamérica**, también se ha empezado a usar la figura de los daños punitivos; tal es así que en **Argentina**, a pesar de ser un país de tradición jurídica romano germánico, es un ejemplo claro de que se puede adecuar e implementar diferentes figuras en el ordenamiento jurídico interno, sin importar a qué corriente del derecho pertenezcan. La figura de los daños punitivos fue incorporada al ordenamiento jurídico argentino en el año 2008 por medio del artículo 25 de la Ley 26.361 que modificó la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor en su artículo 52 bis. En este sentido, la legislación argentina es pionera en incluir los daños punitivos en su ordenamiento positivo por medio de una Ley, lo cual, es un antecedente para todos los países de América Latina, pues es un claro ejemplo de que en situaciones particulares es válida e inclusive necesario la aplicación de multas como una forma de sancionar a aquellas personas que han incumplido con obligaciones o con deberes sociales y de prevenir que situaciones similares vuelvan a ocurrir.

Es menester también hacer referencia al artículo 1587 del Proyecto de Código Civil Argentino de 1998, en la medida en que este por primera vez, proponía de forma general la inclusión de los daños punitivos en el derecho argentino.

Con los daños punitivos lo que se busca es desalentar al infractor a repetir conductas dañosas y a la sociedad en general de no cometerlas, cumpliendo con esta última, la función preventiva.

En **Chile**, los daños punitivos como institución autónoma no se encuentran regulados en este país, puesto que, la finalidad de los *punitive damages* es la de castigar al que comete conductas antijurídicas. Sin embargo, los jueces, en el derecho chileno, han encontrado la manera de castigar pecuniariamente, al momento de indemnizar el daño moral, y sin forma de multa, tal como sucede en el derecho francés; lo que para varios juristas vendría hacer la aplicación de los daños punitivos. Ello se ve reflejado en las consideraciones que tienen los jueces al fijar el monto de la indemnización por daño moral, puesto que atienden a las facultades económicas del ofensor, la posición de la víctima y la gravedad de la culpa en la acción ilícita.

Asimismo, en el **Perú** también se ha visto reflejada la figura de daños punitivos, en el V Pleno Jurisdiccional en material Laboral y Previsional emitido el 04 de Agosto del 2017, la misma que emplea la figura de Daños Punitivos. (El Peruano, 2017, párr.9)

Cabe precisar que los Jueces de nuestro sistema jurídico peruano, están empezando a utilizar esta Institución Jurídica de los Daños Punitivos, con ello podemos demostrar la utilidad y la viabilidad de nuestro trabajo, el mismo que resulta relevante para la sociedad.

Para arribar al tema de **daños punitivos**, es necesario precisar que la responsabilidad civil no solo tiene naturaleza resarcitoria, sino que además cumple una función disuasiva y sancionadora; y con los daños punitivos se estaría logrando cumplir a cabalidad estas funciones, puesto que, con los montos mandados pagar por *punitive damages*, se trata de disuadir conductas similares que causaron el daño y de castigar la misma.

Para Dobbs (2007) los daños punitivos o también conocidos como daños ejemplares son aquellos montos otorgados adicional a los daños compensatorios, habitualmente como sanción para desalentar a aquel demandado que ha cometido una particularmente agravada, maliciosa y temeraria conducta.

Otro reconocido autor también define a los daños punitivos señalando que "... tales daños son otorgados al actor además y por encima de la completa compensación por los perjuicios con el propósito de castigar al demandado, de enseñar a no hacerlo de nuevo o de disuadir a otros de seguir el ejemplo del demandado". (Prosser y Keeton, 1984)

Así también, otro autor refiere que los daños punitivos "son multas privadas impuestas para castigar una conducta gravemente reprochable y disuadir su futura imitación". (Álvarez, 2008)

En ese sentido, los daños punitivos pueden ser conceptualizados, en términos generales, como aquel monto que la autoridad ordena pagar al autor de un acto ilícito, independientemente de la indemnización que corresponda, por considerar que su conducta es desaprensiva, con evidente desprecio del derecho ajeno, que viola el sentido de justicia y que agrada, el sentir de la colectividad general. Su finalidad puede apreciarse con facilidad, es esencialmente punitiva y además preventiva, busca desincentivar para el futuro acciones semejantes.

Según calificada doctrina, "los punitive damages se conceden para sancionar al demandado (el sujeto dañador) por haber cometido un hecho particularmente grave y reprochable con el fin de disuadir o desanimar acciones del mismo tipo" (Kemelmajer, 1993, p.88); en tanto otro sector, los entiende como "multas privadas impuestas para castigar una conducta gravemente reprochable y disuadir su futura imitación" (Álvarez, s.f., p. 1).

Asimismo, los daños punitivos es el mecanismo por el cual se condena a pagar una indemnización, que busca reparar la violación a los derechos constitucionales de los ciudadanos, ocasionados ya sea por funcionarios del

gobierno o por los particulares. Son las sumas de dinero que los tribunales exigen pagar con el fin no de indemnización compensatoria, sino como una sanción con fines ejemplarizantes. (García y Herrera, 2003, p. 213)

Del mismo modo, se ha dicho que los daños punitivos constituyen, “sumas de dinero que los tribunales, mandan pagar a la víctima de ciertos ilícitos, que se suman a las indemnizaciones por daños realmente experimentados por el damnificado, que están destinados a punir graves inconductas del demandado y a prevenir hechos similares en el futuro” (Pizarro, citado por Gauna, 2017, p. 2)

Los daños punitivos pertenecen al sistema del *Common Law*; usualmente, cuando las diversas tesis desarrollan los daños punitivos, al definirlos hacen alusión a la finalidad que estos buscan. En ese sentido, es posible identificar dos grupos que tratan este tema. Por una parte, el análisis económico del derecho desarrolla a los daños punitivos desde la perspectiva del rol preventivo de la responsabilidad civil, el mismo que tiene carácter compensatorio; y, por otra parte, existe la tesis en la que los daños punitivos son montos mayores a los perjuicios propiamente sufridos, los mismos que son ordenados a pagar como castigo al generador de la conducta mal vista ante la sociedad. Los jueces norteamericanos acogen esta última posición para emitir sus fallos, así mismo, es sobre esta tesis que recaen las críticas planteadas por algunos juristas sobre esta institución.

Así también, debemos señalar que los daños punitivos resultan ser el medio efectivo para encarecer conductas reprochables, puesto que la realización de éstas y el posterior pago por el daño ocasionado sigue siendo una medida eficiente. En este sentido, enmarcándolo en nuestro tema en concreto, la imposición del pago de daños punitivos, de manera adicional al pago de la indemnización en caso de accidentes de tránsito se desincentivaría las conductas productoras de los daños antes mencionados.

En ese orden de ideas, hablar de daño punitivo no equivale a hablar de daño emergente, lucro cesante o daño moral ya que estos forman parte de los daños

compensatorios y resarcen los perjuicios efectivamente ocurridos. Lo mismo sucede al diferenciar el significado de los conceptos *damage* y *damages*; en tanto el primero se refiere a un daño como perjuicio real, el segundo alude al monto económico que debe pagar el causante del daño.

En conclusión, podemos decir que los daños punitivos son reprimendas para el causante del daño y cumple un rol disuasivo para la sociedad.

Respecto a la **naturaleza jurídica de los daños punitivos** de acuerdo con López (2008), los daños punitivos no tienen naturaleza indemnizatoria, ya que no se busca a través de ellos regresar al statu quo al que se encontraba la víctima antes de producirse el daño, toda vez que a estos se les atribuye naturaleza preventiva y también sancionadora.

Cabe mencionar que en los países en los que se aplica la figura de los daños punitivos funcionan como un instituto accesorio o incidental, ya que no existe acción autónoma para reclamarlos. Debe solicitarse ante el órgano jurisdiccional competente en un proceso principal de indemnización por daños y perjuicios. Asimismo, su aplicación está sujeta a la concurrencia de ciertas agravantes, es decir, que no basta con demostrar que se ha sufrido un daño injustamente causado, sino que además concurren otro tipo de circunstancias, tales como la malicia, temeridad o la actividad del dañador que tenga en cuenta el mayor beneficio obtenido después de pagar las indemnizaciones.

Los daños punitivos participan de la naturaleza de una pena privada accesorio y excepcional que se impone al causante del daño a título preventivo y como sanción o satisfacción al ofendido en virtud de haber incurrido en conductas consideradas sumamente disvaliosas. (López, 2008, p.59)

Por otro lado, cabe precisar que, para poder desarrollar nuestra problemática en la presente investigación, se desarrollará desde el punto de vista económico, por lo que

es meritorio analizar **los daños punitivos desde la perspectiva del derecho económico.**

Posner (2007), en el Análisis Económico del Derecho, usa como medio a la economía para poder explicar la mayor cantidad de situaciones legales que puedan presentarse. En otras palabras, es la aplicación de teorías y métodos empíricos de la economía a instituciones o cuerpos normativos de un sistema determinado.

La finalidad de realizar el enfoque de los daños punitivos en el derecho económico es que, valga la redundancia, se tomará desde el punto de vista económico, es decir se demostrará que cuanto más caro resulte realizar una acción, esta se realizará con menor frecuencia, reafirmando de esta manera la propuesta de incorporar el pago de daños punitivos además del pago de las indemnizaciones de los daños derivados de los accidentes de tránsito en el Perú con la finalidad de disminuir el número de estos.

Para Friedman (1998), el eje principal del derecho económico en términos macroeconómicos es el alcance de la eficiencia de las normas legales, en el que el comportamiento humano estará determinado por la toma de decisiones razonables y coherentes que generen beneficios para cada persona. Es así que, según Shavell (2004), de acuerdo con la libre competencia del mercado, donde oferentes y demandantes se interrelacionen y conforme a las reglas de la oferta y la demanda se fijen los precios de los bienes y servicios, siendo esta la situación ideal en todos los mercados.

A pesar de lo anterior, existen obstáculos a la competencia perfecta los cuales son más conocidos como fallas del mercado, tales como las externalidades negativas y la asimetría en la información las cuales impiden la asignación eficiente de los recursos. (Shavell,2004)

En esta medida, cuando se está ante una situación en la cual se pueda llegar a generar un daño, podría suceder que lo más eficiente sea el pago de la indemnización por el daño que eventualmente se cause y no su prevención, porque aun incurriendo en esos costos, se estarían obteniendo más beneficios por la realización de la

conducta que tendría como consecuencia el menoscabo de los derechos de una o de varias personas, que por no hacerla. (Friedman ,1998)

En este escenario es cuando los daños punitivos empiezan a ser relevantes, pues bajo el derecho económico, una decisión racional y eficiente en un principio, sería continuar realizando una conducta sin importar que la misma cause un daño debido a que incluso indemnizando a la víctima por el mismo, dicha conducta seguiría reportando beneficios, sin embargo, si existiera una sanción o multa económica adicional a la indemnización de perjuicios, estas decisiones dejarían de ser eficientes, en la medida en que ya no resultaría beneficioso para el agente realizar una conducta dañosa teniendo en cuenta las consecuencias económicas que debería asumir por causar un daño. (Friedman,1998)

Según Visscher (2009), Desde un análisis económico, en la medida en que las personas desarrollan sus actividades, pueden generar externalidades negativas y aumentar las probabilidades de que los demás se vean perjudicados como resultado de su actuar. En este sentido, el derecho de daños es un instrumento que puede proporcionar a los actores incentivos de comportamiento en los cuales se internalicen dichas externalidades; es decir que sí una persona causa un daño y adicional a la indemnización de perjuicios debe cancelar una suma muy alta por concepto de daños punitivos, el agente dañador estaría internalizando aquellos impactos o perjuicios que ha generado o externalizado a otros.

Ahora, cuando se está ante un ordenamiento jurídico en el cual los daños punitivos son aplicables, las conductas anteriormente descritas de eficiencia, a saber, desear el pago de una indemnización debido a que la realización de la conducta dañosa produce más beneficios, podrían llegar a ser ineficientes y la eficiencia se alcanzaría con la realización de conductas adecuadas que anteceden a decisiones óptimas, pues en el escenario en que se decidiera continuar con la realización de conductas que tengan consecuencias dañosas, no sólo se estaría obligado a indemnizar los perjuicios causados a la víctima, sino que se estaría expuesto al pago de una sanción que probablemente, después de haber sido cancelada, no reporte ningún tipo de

beneficio para el causante, situación que no sucedería en el escenario en el cual los daños punitivos o ejemplarizantes no fueran reconocidos. (Friedman,1998)

Entonces, si las personas fueran libres al momento de decidir entre emprender una actividad o no, pagando los costes de llevarla a cabo, incluyendo los accidentes que eventualmente pudiera llegar a causar, decidirían realizar actividades menos arriesgadas, o, más seguras. De lo contrario, si los precios de desplegar una conducta o de realizar determinada actividad no reflejaran o incluyeran los costos de los accidentes, las personas continuarían realizando actividades riesgosas. (Visscher,2009)

Conforme a lo anterior, existiendo los daños punitivos, sería mucho más eficiente desde el derecho económico la realización de conductas que se adecúen a los estándares sociales, lo cual, incentivará además la función preventiva de la responsabilidad civil en la medida en que sería mucho más eficiente evitar la comisión de una conducta dolosa o gravemente culposa, que realizarla en la medida en que ya no habrá beneficios como consecuencia de una decisión tomada por el agente dañador.(Shavell,2004)

En el caso de las víctimas o de las personas afectadas por los daños, los daños punitivos contribuyen a que existan más motivos e incentivos para iniciar procesos judiciales en la medida en que también habrá más incentivos para sancionar a aquellas personas que han incurrido en los comportamientos descritos, Friedman (1998). En consecuencia, la decisión de imponer una multa o sanción a título de daños punitivos tiende a desincentivar determinadas actuaciones e incentiva la asunción de los costes de la conducta de las personas que han realizado actuaciones dolosas o gravemente culposas. (Visscher,2009).

Lo anterior evidencia que el reconocimiento de los daños punitivos en nuestro ordenamiento jurídico, sería una medida que desde un análisis económico, ayudaría a resolver las fallas del mercado que podrían llegarse a presentar, particularmente el problema de las externalidades negativas en la medida en que los impactos

perjudiciales que acarrea la conducta de una persona, podrían verse asumidos por los mismos causantes del daño cuando las actividades que realicen revistan de dolo o culpa grave.

Así pues, con la implementación de los daños punitivos se estarían evitando las decisiones en las cuales las personas prefieren realizar una conducta antijurídica porque los beneficios esperados van a ser mayores que el costo del daño y se estaría asumiendo el mismo por parte del causante, de forma tal que su conducta no le reporte los beneficios suficientes como para tomar medidas que no eviten el daño y continuar con el despliegue de sus actividades hasta el momento en que sea condenado.

De acuerdo con Shavell (2004), el efecto pretendido por los daños punitivos se lograría cuando la sanción impuesta al causante de un daño lograra exceder la utilidad o los beneficios que obtuvo el agente dañador al momento de la comisión del mismo.

Realizando un análisis de las sanciones desde la eficiencia, se podría llegar a concluir que por un lado, se lograría que los comportamientos de los individuos de una sociedad se adecúen a los estándares de comportamiento existentes evitando la obtención de beneficios como consecuencia del daño que se le ha causado a otro. Por otro lado, el reconocimiento de los daños ejemplarizantes, generaría también incentivos para que aquellas personas que se han visto afectadas o dañadas por una conducta dolosa o gravemente culposa, accedan a la administración de justicia con el fin de que al causante de dicho perjuicio sea sancionado a título de daños punitivos, además de la condena al pago de la indemnización de perjuicios, de forma tal que esa persona, probablemente, no vuelva a incurrir en la misma conducta y que además, se logre disuadir a los demás miembros de la sociedad para que se abstengan de desplegar comportamientos similares.

En conclusión, el estudio de los daños punitivos desde el derecho económico, es un argumento más para justificar el reconocimiento de los daños punitivos en nuestro

ordenamiento jurídico pues desde una perspectiva económica, en estricto sentido desde el análisis de la eficiencia, permite concluir que las actuaciones deseables en una sociedad son aquellas en las cuales el causante de un daño evite la comisión del mismo, sin pensar en los beneficios que estaría dejando de recibir como consecuencia de la conducta realizada, y también lo son aquellas en las cuales las víctimas de dichas actuaciones tengan la posibilidad de acceder a la administración de justicia con el fin de que se interponga una sanción y se genere un efecto disuasorio y preventivo no sólo respecto del causante del daño, sino también de toda la sociedad.

No obstante, esta valoración resultaría importante para una determinación apropiada del monto indemnizatorio que genere en el agente productor del daño y en la sociedad en su conjunto como un efecto educativo que evite en el futuro la realización de conductas antijurídicas de las que puedan resultar dañosas. Un efecto educativo o ejemplarizante resulta necesario en nuestro país, al menos, para aquellas conductas dañosas recurrentes como la que se deriva de accidentes de tránsito.

Por otro lado, según Espinoza (2019), **accidente** es aquel suceso eventual o acción de la que involuntariamente se causa daño a las personas o cosas. Es así que, de este concepto podemos extraer dos elementos clásicos que son los siguientes: El primero es el suceso o acción eventual y el segundo elemento es el daño, el cual debe ocurrir en forma involuntaria.

El accidente, dado al impacto que genera en la vida cotidiana, ha llamado la atención de varios juristas, de los cuales algunos de ellos sostienen que es necesario un tratamiento especial del mismo al no poderse ubicar en la esfera de la responsabilidad extracontractual. Así también, debemos reconocer que existe algo distintivo y particular en el accidente ya que durante mucho tiempo ha remecido las estructuras de la responsabilidad civil, dado que se ha movido en diversas direcciones con el fin de poder adaptarse sin poder obtener resultados satisfactorios.

Para fines de nuestra investigación, abordaremos específicamente, **los accidentes de tránsito**, algunos autores lo definen como un suceso inesperado ocurrido en una vía de circulación en el que participa, por lo menos, un vehículo de transporte teniendo como resultado la lesión de personas o daños a la propiedad. La frase “en transporte” tiene, dentro de esta definición, dos significados: a) en movimiento y b) listo para moverse. (Valenzuela, 2016, p.111).

El accidente de tránsito, en nuestro ordenamiento jurídico se define de dos maneras:

Por un lado, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito, 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 (detenido o estacionado) en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor; que pueda ser determinado de una manera cierta. (Decreto Supremo N° 015-2013-MTC,2013, art.5)

El Reglamento Nacional de Tránsito (aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-

MTC), por su parte, considera como accidente al “evento que causa daño a personas o cosas que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos” (artículo 2).

Los accidentes de tránsito son pasibles de ser analizados desde la estadística, pudiendo determinarse el número aproximado de accidentes a producirse en un periodo dado o, también para el caso de las aseguradoras pudiendo calcularse el monto de las primas de seguros. Por otro lado, su raíz colectiva la hallamos en el uso de vehículos automotores como medio de transporte o de recreo por la colectividad.

Cuando se pretende definir un accidente de tránsito, existe un escenario confuso por la diversidad de posturas que se manejan en las distintas esferas. Tal es así, que, para determinar la causa de un accidente de tránsito a nivel administrativo y policial, se adopta un criterio subjetivo. Empero, el

artículo 1970 del Código Civil, atribuye una responsabilidad objetiva para las actividades y bienes riesgosos. Por último, un accidente de tránsito es considerado un acto de imprudencia por un ciudadano de a pie. (Espinoza, 2019, p. 414)

Los **factores que causan los accidentes de tránsito** son el factor humano, factor vehicular y el factor vial.

La gran mayoría de accidentes de tránsito ocurridos, se debe a alguna falla en el **factor humano**, es decir un fallo humano, cabe recalcar que el factor humano hace referencia tanto al conductor como al peatón; las causas que ocasionan la accidentalidad son diversas, tales como conducir en estado de ebriedad, excesiva velocidad, no respetar las señales de tránsito, imprudencia del peatón entre otros y los elementos que coadyuvan a la accidentalidad en el factor humano son: la distracción, la educación vial, el uso de la telefonía móvil y equipos multimedia, entre otros.

El **factor vehicular**, se refiere a los fallos mecánicos de los vehículos, y aunque el número de accidentes ocurridos por este factor es menor que en el anterior, resulta imposible dar importancia a un factor más que a otro, puesto que en un accidente convergen varios factores, pero la eliminación de alguno de estos podría dar como resultado la no accidentalidad y la concurrencia de este factor puede evitarse con una inspección técnica vehicular.

El **factor vial** converge en la gran mayoría de los accidentes de tránsito, sin embargo, según estudios las mejoras de este factor han permitido evitar un considerable porcentaje de accidentes, este factor hace referencia a la señalización de tránsito y a todo el sistema vial, tales como: carreteras, estado del pavimento, pistas, bermas, intensidad del tráfico, mala iluminación en la vía, ancho de los carriles, entre otros. (Matamoros, s.f)

Las **causas más comunes de los accidentes de tránsito**, según datos recopilados por la Policía Nacional del Perú – Anuario Estadístico (2018), las principales causas

de los accidentes fueron la imprudencia del conductor con 25,858 accidentes (28.71%), el exceso de velocidad 25,048 (27.81%), ebriedad del conductor 6,602 (7.33%) e imprudencia del peatón 5,351 (5.94%). Un hecho alarmante es que el 10.21% de los conductores protagonistas de accidentes de tránsito carecían de licencia de conducir.

La imprudencia, negligencia e impericia del conductor, para poder desarrollar esta causa es necesario señalar que la palabra imprudencia, implica la posibilidad de que el hombre medio ideal, colocado en el lugar de la persona que realiza el hecho antijurídico teniendo los conocimientos necesarios, pudiera prever que este hecho se enmarque dentro del tipo ilícito, infringiendo de esta manera el principio de confianza.

Por otro lado, la negligencia, según el diccionario de la Real Academia Española, es la omisión de la atención debida por inacción o descuido o por acción incorrecta, inadecuada o insuficiente; en otras palabras, la negligencia es la falta de cuidado.

Respecto a la impericia debemos señalar que este está referido a la falta de conocimientos o habilidades para realizar determinada conducta.

En este sentido, el conductor es imprudente, negligente e imperito al conducir en estado de ebriedad, exceso de velocidad, no respetar las señales de tránsito, no llevar su vehículo a revisión técnica, manejar sin licencia de conducir, entre otros.

La imprudencia, negligencia e impericia del peatón, en este caso la imprudencia, negligencia e impericia es cometida por el peatón en los términos señalados anteriormente, tal es así, en los supuestos de no respetar las señales y reglas de tránsito.

La imprudencia, negligencia e impericia del pasajero, en este caso la imprudencia, negligencia e impericia es realizada por el pasajero en los términos señalados anteriormente, ya sea el no respetar las señales o las reglas de tránsito.

Ante lo expuesto anteriormente, surge la **formulación del problema** ¿La incorporación del pago de daños punitivos, además del pago de la indemnización por

los daños derivados de los accidentes de tránsito, disminuirá el número de estos en el Perú?

Para poder justificar la presente investigación, se debe tener en cuenta: la **conveniencia del estudio**; los daños producidos a causa de los accidentes de tránsito, son ciertos, puesto que a diario somos testigos ya sea a través de medios televisivos, radiales, prensa escrita o presencial de un alto número de accidentes de tránsito, lo que trae consigo una alta tasa de mortalidad, mutilaciones, pérdidas económicas, entre otros, hechos que ocurren no solo a nivel local, sino también a nivel nacional; en este orden de ideas, la presente investigación será útil por las siguientes razones: En primer lugar, el trabajo busca que se incorpore en nuestra legislación el pago de daños punitivos además del pago de la indemnización por los daños derivados de los accidentes de tránsito. En segundo lugar, el presente trabajo tiene como finalidad demostrar que la incorporación del pago de los daños punitivos además del pago de la indemnización por los daños derivados de los accidentes de tránsito disminuirá el número de estos en el Perú, puesto que esta figura encarece realizar acciones antijurídicas, lo cual desincentiva su ocurrencia; la **relevancia socio-económica**; como bien es sabido el número de accidentes de tránsito, cada año va en incremento, lo que significa que los daños causados por este fenómeno, cada vez son mayores, ocasionando un malestar social y costos económicos en la población; asimismo, como ya se ha señalado ut supra las cantidades otorgadas como montos indemnizatorios, son ínfimos, lo que conlleva que el ejecutor del daño no enmiende su error y que su conducta sea repetitiva en muchas ocasiones, originando una sensación de impotencia en las personas que sufren el daño, lo cual finalmente aumentan los conflictos sociales; la **relevancia práctica**, la figura de daños punitivos con el paso del tiempo cada vez ha ido incorporándose en diversos países y estados, esto debido a la efectividad de los mismos para contrarrestar un problema social en el país que ha sido regulado, teniendo como sustento el análisis económico del derecho, dado que los daños punitivos lo que hacen es encarecer cierta conducta trayendo consigo la no realización de la misma; un caso real en nuestro país es la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad, cuando se

implementó esta medida, al inicio casi nadie usaba el cinturón de seguridad, sin embargo cuando se empieza a imponer multas por infringir esta norma, la mayoría de personas empezó a usarlo, puesto que el no uso del cinturón de seguridad ocasiona un alto costo, es decir encarece la conducta, dando como resultado la no realización de la misma; ello evidencia claramente la efectividad del costo beneficio de las conductas, el cual está directamente relacionado con los daños punitivos y la **relevancia teórica**, lo antes expuesto, son hechos ciertos y a la vez alarmantes, lo cual nos motiva a realizar este trabajo de investigación, toda vez que contribuiremos al desarrollo del conocimiento de la materia a estudiar, por cuanto los daños punitivos es una figura que, si bien aún no se encuentra regulado en el derecho sustantivo peruano, este ya se viene aplicando en el derecho laboral.

Por lo expuesto líneas arriba, a **la hipótesis** a la que arribamos es que la incorporación del pago de daños punitivos, además del pago de los daños derivados de los accidentes de tránsito, sí disminuirá el número de accidentes en el Perú, debido a que servirá como un mecanismo disuasivo para todos los conductores y propietarios de vehículos motorizados, así como para los representantes de las empresas prestadoras de servicios de transporte público y privado, puesto que los daños punitivos encarecen aquellas conductas antijurídicas.

La investigación, tiene como **objetivo general** determinar si la incorporación del pago de daños punitivos además del pago de la indemnización por los daños derivados de los accidentes de tránsito disminuirá el número de accidentes en el Perú.

A raíz del principal objetivo, **los objetivos específicos** planteados es determinar qué efectos ha traído la regulación de la Institución Jurídica de los daños punitivos en los países que han adoptado esta figura; por otro lado, determinar si las causas más comunes de accidentes de tránsito están vinculadas con factores económicos; asimismo, otro de nuestros objetivos específicos es determinar si las bases legales del Ordenamiento Jurídico vigente permiten la incorporación de los Daños Punitivos en materia de indemnización por accidentes de tránsito; finalmente, otro de nuestros objetivos específicos es determinar si los conductores, propietarios de vehículos

motorizados, así como los prestadores de servicio de transporte, adoptarían mayor precaución en sus actividades de transporte, si se incorporara el pago de daños punitivos.

II. MÉTODO

2.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

2.1.1. Tipo de Estudio: La presente investigación es de tipo no experimental, puesto que se llevará a cabo sin manipular las variables a tratar, basándose principalmente en la observación del problema social consistente en el elevado índice de accidentes de tránsito en el Perú; siendo que para su respectivo análisis se tomará en cuenta datos estadísticos, teorías, bases legales, entre otros.

2.1.2. Tipo de Diseño: Es de índole mixto, es decir es cualitativa como también cuantitativa, por cuanto la información que obtendremos se basa en jurisprudencia y doctrina, así como en datos estadísticos respecto al número de accidentes de tránsito ocurridos en el Perú.

2.1.3. Diseño de Investigación: En la investigación se emplea el diseño correlacional descriptivo pues, se determinará la relación que existe en nuestras variables, esto es si la incorporación del pago de daños punitivos además del pago de la indemnización por los daños derivados de los accidentes de tránsito disminuirá el número de estos en el Perú, describiendo para ello la realidad problemática de nuestras variables.

2.2. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

CATEGORÍAS	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	SUBCATEGORÍAS	TÉCNICAS
DAÑOS PUNITIVOS	Dobbs (2007), define a los daños punitivos como aquellas sumas otorgadas en adición a cualquier daño compensatorio o nominal, usualmente como castigo o disuasorio impuesto contra un demandado encontrado culpable de una particularmente agravada conducta.	Su estudio tiene como base el derecho comparado y la jurisprudencia, con la finalidad de evaluar su incorporación en nuestro ordenamiento jurídico.	<ul style="list-style-type: none"> - Efectos surgidos a raíz de la regulación de los daños punitivos en el Derecho Comparado. - Efectos surgidos a raíz de la regulación de los daños punitivos en nuestro sistema jurídico peruano. 	<ul style="list-style-type: none"> - Encuesta. - Análisis de documentos.

<p style="text-align: center;">ACCIDENTES DE TRÁNSITO</p>	<p>El Reglamento Nacional de Tránsito, en su artículo 2, define al accidente de tránsito como aquel “evento que causa daño a personas o cosas que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”.</p>	<p>Análisis de datos estadísticos respecto de accidentes de tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Las causas más comunes de accidentes de tránsito. - Relación existente entre las causas más comunes de accidentes de tránsito y el factor económico. 	<ul style="list-style-type: none"> - Encuesta. - Análisis de documentos.
---	---	---	---	--

2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.3.1. Población: La población, objeto de estudio, está conformado por los conductores, propietarios de vehículos motorizados y representantes de las empresas de transporte público y privado del Perú.

2.3.2. Muestra: Cien (100) personas conformadas por cincuenta (50) conductores de vehículos motorizados, treinta y cinco (35) propietarios y quince (15) representantes de las empresas de transporte público y privado de la ciudad de Trujillo.

2.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

2.4.1. Técnicas:

- **Encuesta:** Mediante esta técnica se realizará determinadas preguntas al encuestado respecto a nuestro tema de estudio.
- **Análisis de documentos:** Comenzaremos analizando las distintas opiniones de los especialistas más reconocidos por su trayectoria en el derecho civil, rama en el cual se enmarca nuestro tema de estudio.

2.4.2. Instrumentos:

- **Cuestionario**
- **Guía de análisis de documentos**

2.5. PROCEDIMIENTO

El instrumento que aplicaremos para la presente investigación se realizará de la siguiente manera: se encuestará a quince representantes de empresas prestadoras de servicio de transporte público y privado de la ciudad de Trujillo, así mismo se encuestará a 50 conductores y a 35 propietarios de vehículos motorizados de esta misma ciudad.

2.6. MÉTODOS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

Para proceder con el análisis de los datos recolectados a través de nuestro instrumento - encuesta, hemos considerado pertinente trabajar con el programa Excel, el mismo que resulta de gran utilidad dado a las diversas aplicaciones y funciones que este tiene, tal es así, que hemos empleado el uso de tablas y

figuras para que de esta manera sea más fácil y visible demostrar los resultados obtenidos respecto a nuestro problema social, el mismo que es nuestra materia de estudio.

2.7. ASPECTOS ÉTICOS

Los datos contenidos en la presente investigación son veraces y objetivos, habiéndose respetado los derechos de confidencialidad de los encuestados, asimismo, la presente se realiza con aras de ayudar a la sociedad peruana, teniendo como propósito el respeto del derecho a la vida, puesto que, si logramos disminuir el número de los accidentes de tránsito, estaríamos logrando de forma directa que disminuya el número de muertes y accidentados a causa de estos; así también, cabe señalar que en toda la información recopilada, se ha resguardado los derechos de autor de acuerdo con las normas APA.

III. RESULTADOS

Efectos de la regulación de la institución jurídica de daños punitivos: ARGENTINA

DERECHO COMPARADO: ARGENTINA	
Marco Normativo	La figura de daños punitivos fue incorporada en la legislación Argentina en el año 2008, con la sanción de la Ley N° 26.361, que reformara la Ley N° 24.240 de Defensa del Consumidor y Usuario – LDC, en el Art. 52 bis.
Rama del derecho en que se regula	Derecho al Consumidor
Entidad que lo regula	Ministerio de Producción y Trabajo

<p>Comentarios de juristas que han realizado un estudio respecto a la aplicación de los daños punitivos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Varizat (2019), “considera que en el mercado de consumo de Argentina, la aplicación práctica de la figura jurídica no ha sido la esperada, por una parte, debido a la imposición de montos notoriamente reducidos, asimismo, por la falta de aplicación en distintos ámbitos del mercado de consumo donde regularmente se verifican graves incumplimientos de los derechos de los consumidores. En ese sentido, para lograr tal objetivo resulta primordial lograr una mejor adaptación de esta figura frente a las arraigadas creencias y tradiciones jurídicas locales, en especial lo referente al destino que debe darse a la suma obtenida en concepto de daños punitivos”. (p.126) - Para Ghersi, C. (2016), los daños punitivos han sido la mejor herramienta jurídica para estimular las inversiones empresariales indispensables para que los productos y servicios que lanzan al mercado sean mejores en términos de calidad, y más seguros para quienes los usan. - Brusa, J. (2019), es un verdadero entusiasta de la figura que examinamos. Este jurista sostiene que los Daños Punitivos han cumplido
	<p>el rol de limitar las ecuaciones perversas de costo beneficio que realizan las empresas y que determinan que es más barato pagar indemnizaciones limitadas antes que mejorar la seguridad de los servicios.</p> <ul style="list-style-type: none"> - D´Archivo, M (2018), sostiene que el instituto tiene ponderación positiva en tanto incentiva a los proveedores a tener conductas que no resultan dañosas.

Causas más comunes de accidentes de tránsito relacionadas con factores económicos

Tabla 01: Encuestados según condición que ostenta respecto del vehículo motorizado. Trujillo 2019

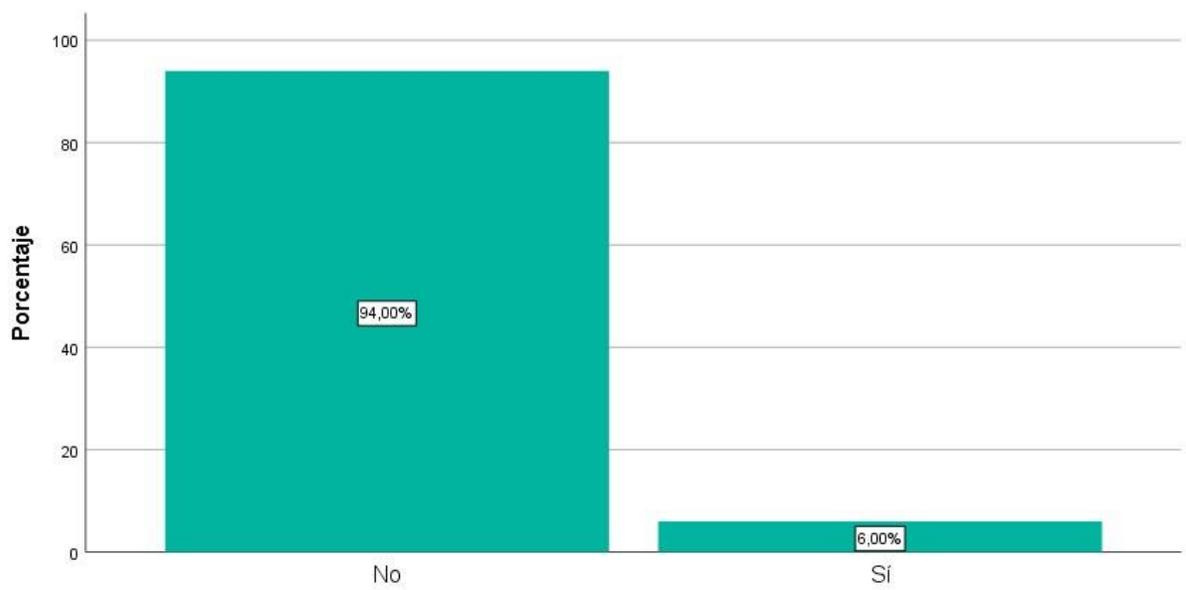
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Conductor	50	50,0	50,0	50,0
Propietarios	35	35,0	35,0	85,0
Representantes de empresa	15	15,0	15,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Nota: Encuesta elaborada por las autoras. Los informantes fueron abordados a conveniencia en cualquier parte de la ciudad

Comentario: El cuestionario se aplicó en la siguiente proporción: conductores el 50%, propietarios de vehículos motorizados el 35% y, finalmente el 15% a los representantes de empresas de transporte público y privado, todos de la ciudad de Trujillo.

Figura 01:

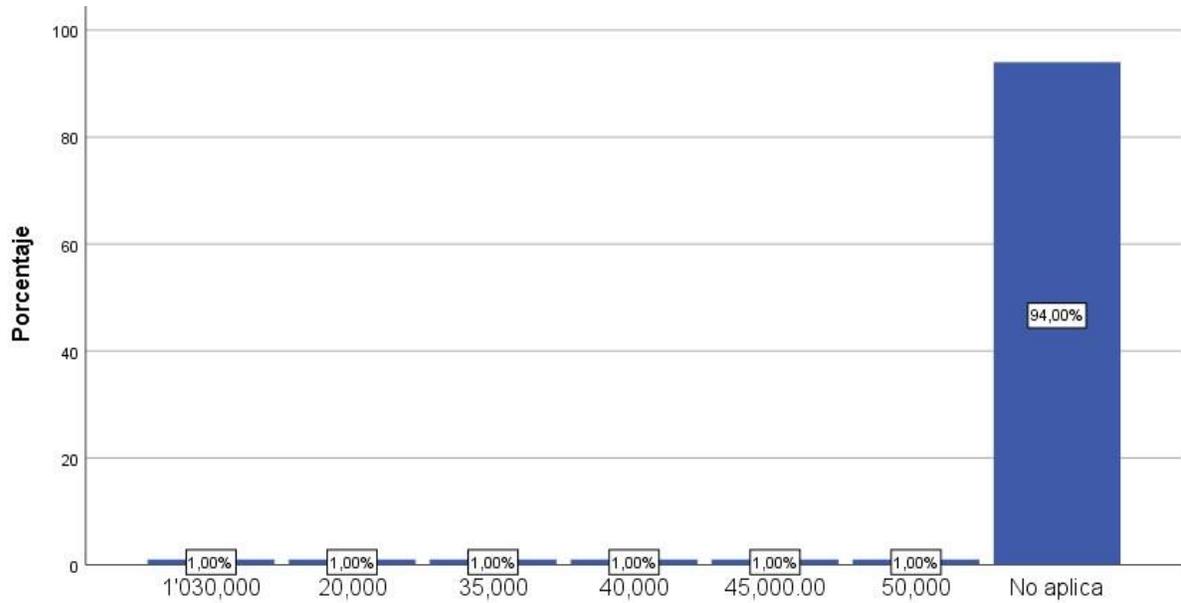
Encuestados señalan si conocen el número aproximado de accidentes de tránsito que ocurren al año en el Perú. Trujillo 2019.



En la fig. 01: El 94% del 100% respondieron que desconocen el número de accidentes de tránsito que ocurren al año en el Perú.

Figura 02:

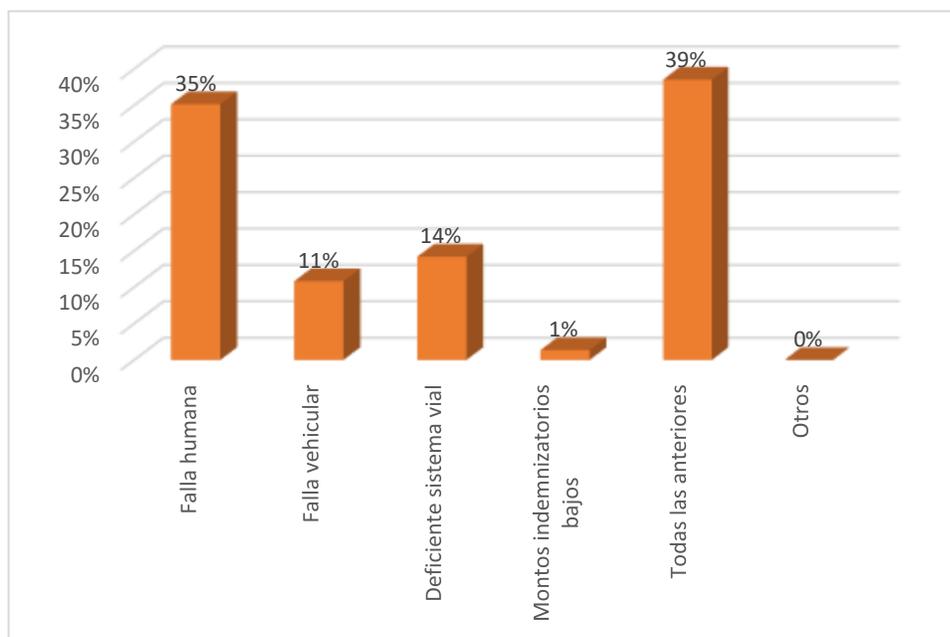
Encuestados que indican conocer el número aproximado de accidentes de tránsito que ocurren al año en el Perú. Trujillo 2019.



En la fig. 02: Sólo el 6% indicó un número aproximado de accidentes de tránsito que ocurren al año en el Perú.

Figura 03:

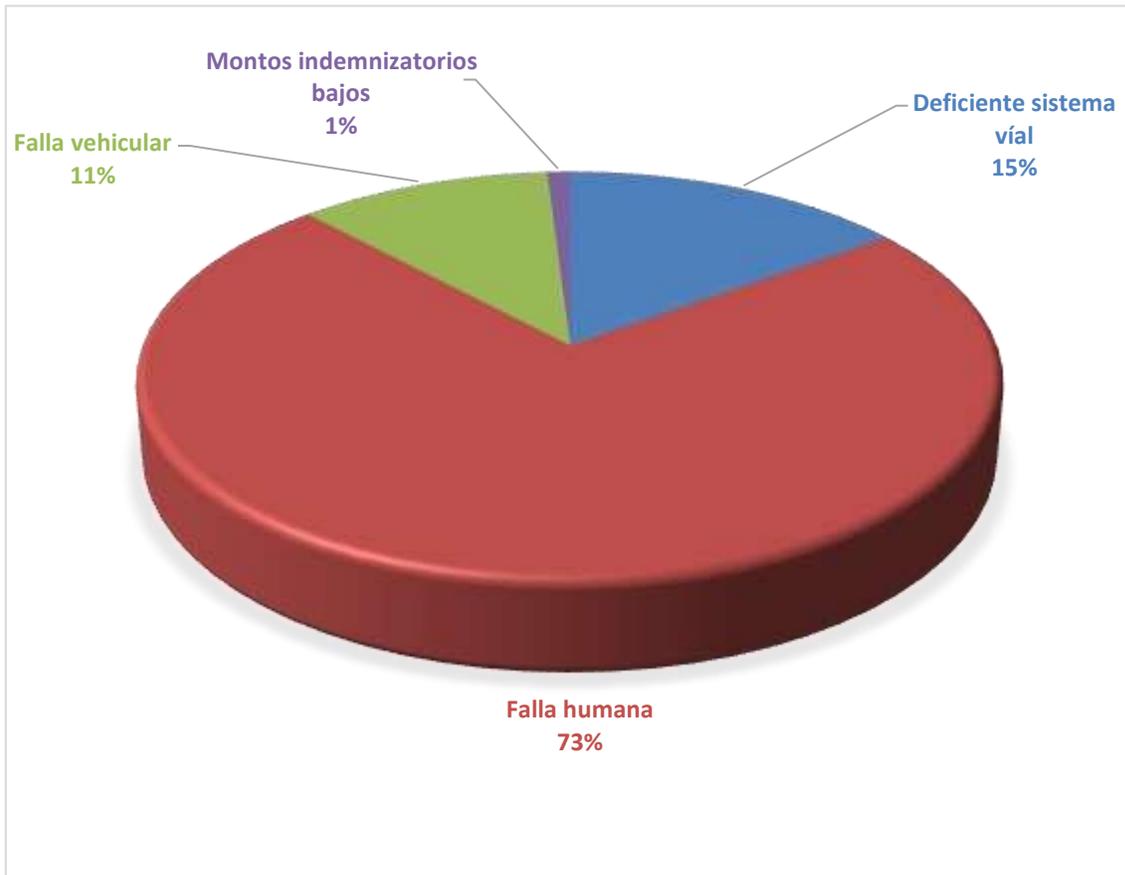
Encuestados indican cual o cuales son los factores que contribuyen a la ocurrencia de un accidente de tránsito. Trujillo 2019.



En la fig. 03: Del total de encuestados el 39% optó por señalar todos los factores indicados.

Figura 04:

**Encuestados indican cual es el factor más determinante en un accidente de tránsito.
Trujillo 2019.**



En la fig. 04: Del total de encuestados, la mayoría señaló que el factor más determinante para que ocurran los accidentes de tránsito es la falla humana, seguido del deficiente sistema vial.

Incorporación de los Daños Punitivos en el ordenamiento jurídico peruano

V Pleno Jurisdiccional Supremo en materia laboral y previsional	
Acuerdo	<p>El Pleno (El Peruano, 2017, párr.9) acordó por mayoría:</p> <p>“En los casos de despido incausado y despido fraudulento, el trabajador tiene derecho a demandar la reposición en el empleo, además podrá acumular simultáneamente el pago de la indemnización de los daños y perjuicios sufridos, las que incluyen el daño emergente, lucro cesante y el daño moral”.</p> <p>“El juez valorará los medios probatorios para determinar la existencia del daño, la relación de causalidad con el despido, el factor subjetivo de atribución de responsabilidad, y el cálculo de la suma indemnizatoria, según el petitorio y los hechos; asimismo, en caso se le reconozca al trabajador un monto indemnizatorio por daños y perjuicios, el juez de oficio ordenará pagar una suma por <u>daños punitivos</u>, la misma cuyo monto máximo será equivalente al monto que hubiera correspondido al trabajador aportar al Sistema Privado de Pensiones, Sistema Nacional de Pensiones o cualquier otro régimen previsional que corresponda”.</p>

<p>Criterios que deben tener en cuenta los jueces al momento de fijar el monto indemnizatorio</p>	<ul style="list-style-type: none"> - “No se aplicará los daños punitivos a todos los supuestos de despidos regulados en la ley o establecidos por la jurisprudencia, sino solamente al despido fraudulento y al despido incausado debido a su naturaleza principalmente vejatoria contra el trabajador”. - “Como puede verse, los daños punitivos son siempre accesorios, es decir no tienen vida por sí mismos, requiriendo la presencia de un daño esencial o principal, y solo ameritara otorgar el daño punitivo en circunstancias propias de cada caso particular”. - “Es importante tener presente que nuestro ordenamiento no regula en forma expresa los daños punitivos, sin embargo, la aplicación de esta institución jurídica se puede realizar por una aplicación extensiva de los
---	--

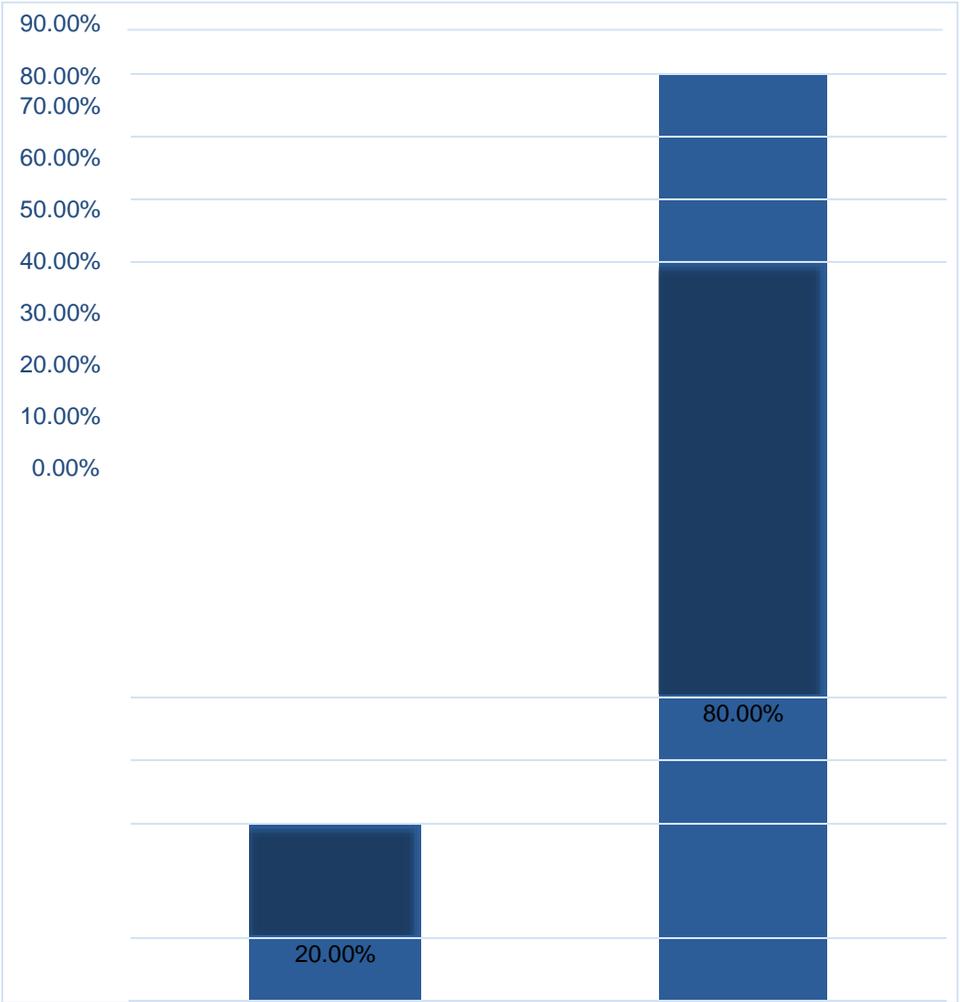
	<p>daños morales y tal como hemos señalado en forma accesorio al daño principal causado y reclamado”.</p> <ul style="list-style-type: none"> - “En este caso, con la finalidad que el monto que se ordene pagar por daños punitivos no sea exagerado, ni diminuto, se debe establecer un patrón objetivo para calcular el mismo. Así, se ha tomado en consideración como monto máximo por daños punitivos una suma equivalente al monto dejado de aportar por el trabajador, sea al Sistema Privado de Pensiones, Sistema Nacional de Pensiones o cualquier otro sistema previsional al que esté obligado pertenecer por mandato de ley”. - “Se establece un monto máximo, debido a la naturaleza sancionadora de los daños punitivos, cuyo objetivo no solo es sancionar al causante del daño, sino también disuadir a terceros de cometer los mismos actos contra sus trabajadores. Sustentándose la figura del daño punitivo en el caso peruano, por la misma naturaleza vejatoria del despido fraudulento y del despido incausado contra el trabajador”.
<p>Normas aplicadas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La Constitución Política del Perú de 1993: artículos 27° y 103°. - Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728: artículo 29°. - Decreto Supremo No. 003-97-TR: artículo 34°, 35°, 38° y 40°. - Nueva Ley Procesal del Trabajo – Ley N° 29497: artículo 2° inciso 2. - Código Civil: Art. 1319; 1321 - Código Procesal Civil: artículo 87°.

Comentario	<p>Debemos partir señalando, que es a través del mencionado pleno donde se empieza a aplicar por primera vez la institución jurídica de los daños punitivos en el Perú. Este pleno, estableció que el laborante o trabajador tiene derecho a interponer demanda de reposición, así como también solicitar acumulativamente el pago de una indemnización por daños y perjuicios en aquellos casos de despido fraudulento e incausado. En ese sentido, será el juez quien determinará si existe daño o no a través de la valoración de los medios probatorios ofrecidos en el proceso y, en el supuesto que sí exista, el juez de oficio ordenará pagar una suma por daños punitivos, siempre y cuando se hubiese amparado uno de los daños petitionados.</p> <p>Al respecto, indicamos que estamos de acuerdo con lo establecido en el mencionado pleno, referente a la aplicación de la figura de daños punitivos en materia laboral, por cuanto esta figura tiende a castigar o sancionar una conducta antijurídica, así como también desincentiva que actos similares se vuelvan a perpetrar. En ese norte, y en este caso concreto, el Juez en primer lugar debe tener convicción acerca de la existencia de un daño (conducta antijurídica) que dé origen a la responsabilidad civil, además debe haber amparado uno de estos (daño emergente, daño moral y lucro cesante), para que pueda ordenar de oficio el pago por concepto de daños punitivos. Así las cosas, consideramos que, al incorporarse los daños punitivos en nuestro Ordenamiento Jurídico Peruano, este traería impactos positivos en nuestro país.</p>
------------	---

<p>Posturas en contra del V Pleno Jurisdiccional</p>	<p>Según Gómez (2018) sostiene que el referido acuerdo plenario, estaría transgrediendo el principio de congruencia, puesto que faculta al juez a otorgar de oficio una suma adicional por concepto de daños punitivos, sin que la parte demandante lo haya solicitado. Pues en este sentido, el juez estaría excediéndose en sus facultades al otorgar, como ya se señaló, algo que no ha sido solicitado de parte.</p> <p>Según Geldres (2017) “considera que no se debería admitir la aplicación de los <i>punitive damages</i> en nuestro ordenamiento jurídico debido a que no existe una base normativa que permita justificar su aplicación, pues se debería recordar que la función de los daños punitivos es castigar, más no reparar el daño causado. Empero, considera que el enriquecimiento sin causa podría jugar un rol importante en algunos supuestos en donde, como consecuencia del daño, el dañante ha obtenido grandes sumas de ganancias”.</p> <p>(p.69)</p>
--	--

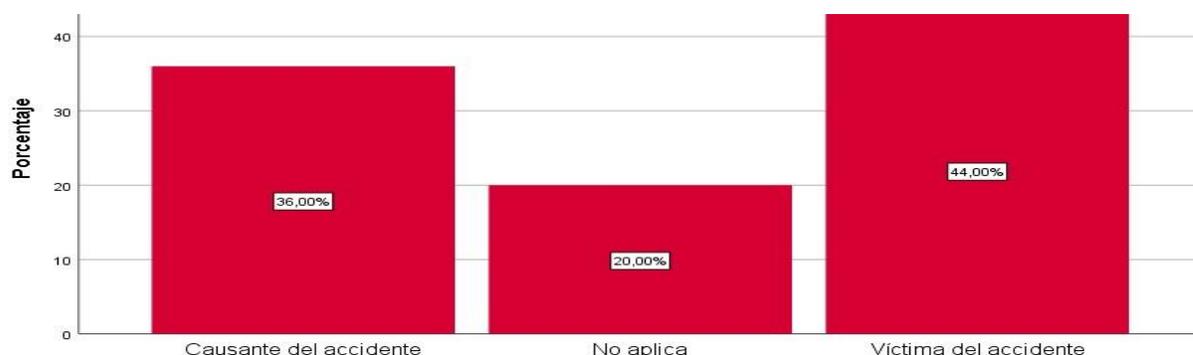
Determinar si los encuestados, adoptarían mayor precaución en sus actividades de transporte, si se incorporara el pago de daños punitivos.

Figura 05
Encuestados que indican haberse visto involucrados alguna vez en un accidente de tránsito. Trujillo 2019



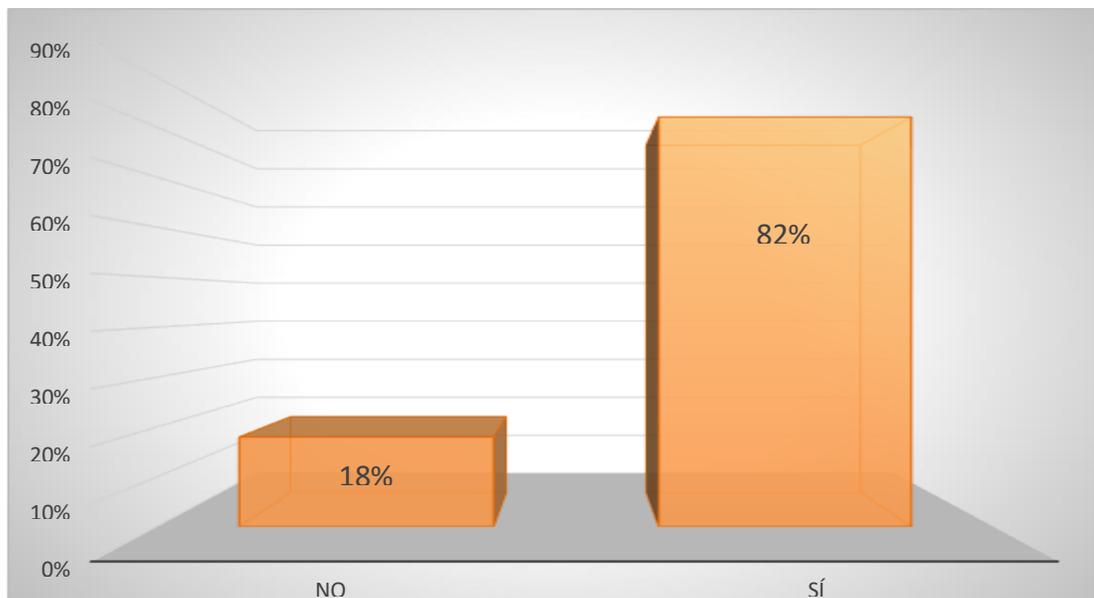
En la fig. 05: La mayoría de los encuestados señalaron que se han visto involucrados alguna vez en un accidente de tránsito.

Figura 06:
Encuestados que han sido causantes o víctimas en un accidente de tránsito Trujillo 2019



En la fig. 06: Del cuestionario realizado a cien (100) personas, se observa que el 44% se ha visto involucrado en un accidente de tránsito como víctimas, el 30% como causantes y el 20% de encuestados no se han visto involucrados ni como víctimas ni como causantes.

Figura 07:
Encuestados que consideran que se reduciría el número de accidentes de tránsito si se obliga a pagar al causante del daño una suma elevada adicional a los daños causados. Trujillo 2019.



En la fig. 07: Casi el total de encuestados señaló que sí disminuiría el número de accidentes de tránsito en el Perú, si se obligase al causante del daño a pagar una suma adicional elevada por los daños que ha causado.

IV. DISCUSIÓN

Los efectos que ha traído la regulación de la Institución Jurídica de los daños punitivos en los países que han adoptado esta figura.

De los resultados obtenidos podemos señalar que la legislación Argentina ha regulado los daños punitivos a través de la Ley N° 26.361, que reformara la Ley N° 24.240 de Defensa del Consumidor y Usuario – LDC, en su artículo 52bis. Dicho artículo precisa que el Juez podrá aplicar una multa civil a favor del consumidor en relación a la gravedad del hecho y circunstancias arraigadas a la misma.

Al respecto, diversos doctrinarios se han pronunciado sobre los efectos que trae consigo la regulación de dicha institución jurídica, en ese sentido D´Archivo, M. (2018), sostiene que el instituto de daños punitivos tiene ponderación positiva en tanto incentiva a los proveedores a tener conductas que no resultan dañosas.

Gherzi, C. (2016), señaló que los daños punitivos han sido la mejor herramienta jurídica para estimular las inversiones empresariales indispensables para que los productos y servicios que lanzan al mercado sean mejores en términos de calidad, y más seguros para quienes los usan; del mismo modo, Brusa, J. (2019), quien es un verdadero entusiasta de la figura que examinamos, sostiene que los daños punitivos han cumplido el rol de limitar las ecuaciones perversas de costo beneficio que realizan las empresas y que determinan que es más barato pagar indemnizaciones limitadas antes que mejorar la seguridad de los servicios. Estos datos también se condice de manera directa con uno de los antecedentes citados en este trabajo, tal es el caso de la tesis titulada “Incorporación de los Daños Punitivos para Defensa del Consumidor en la Ley 29571 – Arequipa 2016 – 2017”, el mismo refiere que la institución jurídica de daños punitivos cubre las deficiencias acaecidas en el derecho del consumidor, por cuanto tiene como finalidad incentivar al consumidor a que reclame sus derechos ante la posibilidad de un beneficio económico adicional a la reparación, como también incentiva al proveedor a mejorar su conducta ante la posible sanción con cuantía considerable. (Cusirramos, 2018).

Por otro lado, en contraposición a lo antes señalado por los diversos juristas, Varizat (2019)

“considera que, en el mercado de consumo de Argentina, la aplicación práctica de la figura jurídica no ha sido la esperada, por una parte, debido a la imposición de montos notoriamente reducidos, asimismo, por la falta de aplicación en distintos ámbitos del mercado de consumo donde regularmente se verifican graves incumplimientos de los derechos de los consumidores. En ese contexto, opina el mencionado autor, que para lograr tal objetivo resulta primordial lograr una mejor adaptación de esta figura frente a las arraigadas creencias y tradiciones jurídicas locales, en especial lo referente al destino que debe darse a la suma obtenida en concepto de daños punitivos”. (pp. 117-126)

De lo anterior, se puede inferir que la aplicación de los daños punitivos si ha surtido efectos positivos en aquellos países que han regulado esta institución, precisando que únicamente nos hemos ceñido al país de Argentina, dado que el contexto social es similar al nuestro; por lo que podemos señalar que efectivamente la aplicación de los daños punitivos en el país de Argentina ha cumplido la finalidad para la cual ha sido regulada.

Las causas más comunes de accidentes de tránsito están vinculadas con factores económicos.

De los resultados obtenidos según la figura 3 se puede inferir que el 39% de la población encuestada sostiene que los factores que contribuyen a la ocurrencia de un accidente de tránsito son la falla humana, falla vehicular, deficiente sistema vial, montos indemnizatorios bajos, entre otros; de la misma forma, según la figura 4 el 73% de los encuestados sostienen que el factor más determinante para la ocurrencia de un accidente de tránsito es la falla humana.

Como se señaló, las causas más comunes para la ocurrencia de un accidente de tránsito se deben a los siguientes factores: factor humano, factor vehicular y factor vial, todos ellos se encuentran relacionados con factores económicos; por cuanto, en el caso del factor humano, por ejemplo, para reducir costos, las empresas de transportes, como es de público conocimiento, cuando deberían de contratar dos o más conductores para rutas largas, estas contratan un solo conductor, provocando con ello

el cansancio excesivo de este último, el que termina por ser una de las causas directas de un accidente de tránsito, asimismo, al momento de contratar conductores, siempre con aras de disminuir costos, en vez de contratar a un conductor experimentado y con los conocimientos necesarios para realizar las actividades de transporte, que dicho sea de paso, cobra más, las empresas de transporte y propietarios, contratan a un conductor con poca experiencia, es decir uno no probado que resulta más económico; situaciones que muy a menudo ocurren en el Perú.

En el caso del factor vehicular, por ejemplo, los conductores, propietarios o representantes de las empresas de transporte público y privado, con el fin de acortar costos, no realizan las revisiones técnicas reales necesarias de sus vehículos, constituyendo una de las causas principales para la ocurrencia de los accidentes de tránsito. Similar situación ocurre en el caso del factor vial, puesto que, nuestro país, no cuenta con las autopistas necesarias, asimismo, muchas de las pistas y carreteras, no están bien diseñadas, es decir, carecen de una doble vía, de una berma central, guardarraíl o bionda, ojos de gato, entre otros. También algunas de las pistas y carreteras se encuentran en pésimas condiciones, toda vez que la superficie de rodadura presenta agrietamientos, encalaminados, entre otros; del mismo modo, el sistema de señalización es deficiente, esto debido a que los gobiernos locales, regionales y el gobierno central, no invierten ni distribuyen de manera adecuada los recursos económicos del Estado.

Por lo señalado anteriormente, al encontrarse vinculadas las causas más comunes de los accidentes de tránsito a factores económicos, no amerita mayor discusión.

Las bases legales del Ordenamiento Jurídico vigente permiten la incorporación de los Daños Punitivos en materia de indemnización por accidentes de tránsito.

De los resultados obtenidos tenemos que en el sistema jurídico peruano, actualmente se aplica en derecho laboral la figura de los daños punitivos, esto es en mérito del V Acuerdo Plenario Jurisdiccional Supremo en materia laboral y previsional.

Asimismo, se verifica que el mencionado pleno se ha dictado conforme a las normas y leyes vigentes en nuestro ordenamiento jurídico, esto es, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 27 y 103 de la Constitución Política del Perú de 1993; así como también de conformidad con lo dispuesto en los artículos 29, 34, 35, 38 y 40 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728 - Decreto Supremo No. 003-97-TR; del inciso 2 artículo 2 de la Nueva Ley Procesal del Trabajo – Ley N° 29497, de los artículos 1319; 1321 del Código Civil y del artículo 87 del Código Procesal Civil; por tanto, se puede inferir que las normas y leyes vigentes de nuestro sistema jurídico no prohíben la regulación de los daños punitivos.

Por otra parte, algunos juristas tales como Gómez (2018) sostiene que el referido acuerdo plenario, estaría transgrediendo el principio de congruencia, puesto que faculta al juez a otorgar de oficio una suma adicional por concepto de daños punitivos, sin que la parte demandante lo haya solicitado. Pues en este sentido, el juez estaría excediéndose en sus facultades al otorgar, como ya se señaló, algo que no ha sido solicitado de parte.

De la misma manera, para Geldres (2017) los daños punitivos en el Perú no serían aplicables, toda vez que no tienen sustento legal, por cuanto esta figura tiene como función principal la de castigar al causante del daño, más no reparar el daño ocasionado. Asimismo hace referencia al enriquecimiento sin causa, donde la víctima obtiene una reparación civil, mayor a los daños sufridos.

De lo antes mencionado, podemos afirmar que si bien es cierto, existen posturas en contra de la regulación de los daños punitivos, pero ello no es razón suficiente para dejar de lado el citado pleno, el mismo que ha sido dictado por la Corte Suprema de Justicia de la República. Asimismo, no debemos perder de vista la finalidad para la cual ha sido creada la institución jurídica de daños punitivos, que es la de disuadir a la sociedad en general de cometer actos dañosos similares a los que se están sancionando, haciendo hincapié que los efectos de los daños punitivos no son únicamente interpartes sino, cabe la redundancia se extiende a la sociedad.

Los conductores, propietarios de vehículos motorizados, así como los prestadores de servicio de transporte, adoptarían mayor precaución en sus actividades de transporte, si se incorporara el pago de daños punitivos.

De los resultados obtenidos en la figura 7 se puede inferir que el 82% de la población encuestada sostiene que sí disminuiría el número de accidentes de tránsito en el Perú, si se obligase al causante del daño a pagar una suma adicional elevada por los daños que ha causado. Estos datos se corroboran con lo señalado por Visscher (2009) quien sostiene que la decisión de imponer una multa o sanción a título de daños punitivos tiende a desincentivar determinadas actuaciones e incentiva la asunción de los costos de la conducta de las personas que han realizado actuaciones dolosas o gravemente culposas. Asimismo, Shavell (2004) señala que el efecto pretendido por los daños punitivos, se lograría cuando la sanción impuesta al causante de un daño, lograra exceder la utilidad o los beneficios que obtuvo el agente dañador al momento de la comisión del mismo.

Por lo tanto, después de haber estudiado la figura de los daños punitivos, como se mencionó líneas arriba, estos son montos que se ordenan pagar de forma adicional a los montos que deben pagarse por los daños compensatorios, como castigo por su accionar antijurídico, cuya finalidad es evitar que conductas dañosas se repitan y al mismo tiempo disuadir a aquellas personas que realizan actividades de transporte. De lo cual podemos afirmar que los daños punitivos están relacionados directamente con la economía, esto teniendo como sustento el análisis económico del derecho, ya que estos se rigen por la ley de la oferta y la demanda, es decir, que si encarecemos una conducta, esta se realizará con menor frecuencia, reafirmando de esta manera lo obtenido en los resultados de la encuesta realizada a quienes están involucrados directamente en un accidente de tránsito: conductores y propietarios de vehículos motorizados y representantes de empresas de transportes públicos y privados, por lo que el incorporar la figura de los daños punitivos en nuestro ordenamiento jurídico en materia de accidentes de tránsito, disminuiría el número de estos en nuestro país.

V. CONCLUSIONES

1. La incorporación del pago de daños punitivos además del pago de la indemnización por los daños derivados de los accidentes de tránsito si disminuirá el número de accidentes en el Perú.
2. En virtud de las opiniones de diversos juristas sobre la aplicación de la institución jurídica de los daños punitivos en el país de Argentina, ha surtido efectos positivos, haciendo precisión que esta figura se ha aplicado en el derecho al consumidor y, se ha tomado en cuenta dicho país toda vez que su contexto social es semejante al nuestro. En ese sentido, y siguiendo ese orden si la figura de los *punitives damages* ha cumplido su finalidad para la cual ha sido regulada en el país de Argentina, eso evidencia que efectivamente también tendrá los mismos impactos en nuestro país.
3. Los factores que intervienen en un accidente de tránsito como ya se ha señalado precedentemente son: el factor humano, factor vehicular y el factor vial; todos estos factores constituyen las causas más comunes para la ocurrencia de los accidentes de tránsito. En ese contexto, y teniendo presente que la relación de estos con el factor económico no ha merituada discusión alguna, podemos afirmar que las causas más comunes de accidentes de tránsito se encuentran vinculados con factores económicos.
4. En nuestro ordenamiento jurídico no existe impedimento para incorporar los daños punitivos, puesto que no existe ningún obstáculo constitucional, ni alguna norma específica que contravenga con la institución de los daños punitivos, esto teniendo en cuenta además, que en nuestro país ya se aplican en materia laboral; por lo que podemos concluir que las bases legales del ordenamiento jurídico vigente si permiten la incorporación de de los Daños Punitivos en materia de indemnización por accidentes de tránsito, puesto que como ya se

señaló, las leyes vigentes que regulan la indemnización por daños y perjuicios en nuestro país y en especial, nuestra carta magna, no colisionan con la figura de los daños punitivos.

5. La incorporación de los daños punitivos en nuestro ordenamiento jurídico, dará lugar a que los conductores, propietarios de vehículos motorizados, así como los representantes de las empresas prestadoras de servicio de transporte adopten mayor precaución en sus actividades de transporte.

VI. RECOMENDACIONES

Recomendamos que el Poder Legislativo, incorpore la institución jurídica de daños punitivos en materia de indemnización por accidentes de tránsito en el sistema Jurídico Peruano, para desincentivar la realización de conductas generadoras de accidentes de tránsito por parte de los conductores y propietarios de vehículos motorizados, así como de las empresas públicas y privadas que prestan el servicio de transporte, es decir para que adopten mayores precauciones en el desarrollo de sus actividades de transportes, con lo que se lograría disminuir el número de estos en el Perú.

Asimismo, recomendamos que los montos ordenados pagar a título de daños punitivos, sean administrados por un organismo autónomo, con la finalidad de que el 50 % del dinero recaudado sea dirigido a cubrir los gastos de medicina de aquellas personas que son víctimas de un accidente de tránsito, haciendo precisión que sólo se designará estos montos recaudados en los casos que los vehículos involucrados no tengan contratado el seguro de SOAT para cubrir tales gastos o, en caso que lo tuvieran, este no cubra el total de mismos; y el otro 50 % sea dirigido para invertir en el mejoramiento de pistas y carreteras.

Por otro lado, recomendamos al Estado, que tenga mayor celo y profesionalismo al momento de la construcción de las vías nacionales, metropolitanas y urbanas de nuestro país, debiendo aplicar un diseño adecuado para cada caso específico, así como también realizar el mantenimiento requerido de las mismas, además recomendamos mejorar e implementar el sistema de señalización.

VII. PROPUESTA

PROYECTO DE LEY N° 1472/2019-UCV

“PROYECTO DE LEY QUE INCORPORA EL PAGO DE DAÑOS PUNITIVOS ADEMÁS DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS DERIVADOS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERÚ”

Las estudiantes de la Universidad Privada César Vallejo de la Facultad de Derecho – Trujillo,

DEANELLI DEL ROCIO SÁNCHEZ MIRANDA Y LILIAN ROXANA TENORIO SAAVEDRA, presentan el siguiente proyecto de Ley.

PROYECTO DE LEY

Las alumnas de la Facultad de Derecho de la UCV

Han propuesto la siguiente Ley.

LEY QUE INCORPORA EL PAGO DE DAÑOS PUNITIVOS ADEMÁS DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS DERIVADOS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERÚ

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto incorporar el artículo 1969-A en el Libro VII, Sección Sexta del Código Civil, el pago de daños punitivos además, del pago de la indemnización por daños derivados de los accidentes de tránsito en el Perú, con la finalidad de disminuir el número de estos.

Artículo 2.- Alcance de la Ley

La presente Ley, es de alcance a los conductores y propietarios de vehículos motorizados y a las empresas de transporte público y privado, esto es, a todos aquellos que realizan o se ven inmersos en actividades de transporte.

Artículo 3.- Incorporación del artículo 1969-A Pago de Daños Punitivos en el Libro VII, Sección Sexta del Código Civil.

Incorporase el artículo 1969-A al Código Civil, en los términos siguientes: el mismo que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 1969-A.- Pago por daños punitivos

La institución jurídica de daños punitivos es aquel monto adicional que tiene que pagar el causante de un daño además del monto por daños compensatorios, como castigo de su conducta antijurídica; el mismo que será aplicado en casos de accidentes de tránsito, ya sean por daños derivados de la responsabilidad contractual o extracontractual.

El monto máximo ordenado pagar por este concepto, será equivalente a la suma total de los daños compensatorios otorgados en cada caso en específico”.

Artículo 4.- Finalidad de los daños punitivos

La finalidad de los daños punitivos es evitar que conductas dañosas se repitan y al mismo tiempo disuadir a los conductores y propietarios de vehículos motorizados, así como también a las empresas que brindan servicios de transporte a que realicen conductas antijurídicas. Amparándose la regulación de los daños punitivos en nuestro sistema jurídico peruano, por el considerable número de accidentes de tránsito que ocurren a diario en nuestro país.

Artículo 5.- Criterios para su aplicación

- a) El juez, al momento de ordenar pagar sumas por concepto de daños punitivos, debe tener en cuenta los medios probatorios incorporados al proceso, los que determinarán la concurrencia de los requisitos de la responsabilidad civil.
- b) Los daños punitivos se ordenarán pagar en casos cuya materia es la indemnización por daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito.

- c) Los daños punitivos, no serán ordenados pagar de oficio, sino estos serán a petición de parte.
- d) Se ordenará pagar por concepto de daños punitivos, solo y únicamente en el supuesto en el que se hubiese amparado uno de los daños compensatorios, es decir: daño emergente, lucro cesante, daño moral y daño a la persona.
- e) En este caso, con la finalidad que el monto que se ordene pagar por daños punitivos no sea exagerado, ni diminuto, se debe establecer un patrón objetivo para calcular el mismo. Así, se ha tomado en consideración como monto máximo por daños punitivos un monto equivalente a la suma total otorgada por los daños compensatorios en cada caso específico.

Artículo 6.- Entidad Receptora de los montos otorgados por concepto de daños punitivos

Los montos ordenados pagar a título de daños punitivos, serán administrados por un organismo autónomo.

Artículo 7.- Destino de las sumas de dinero mandadas pagar por concepto de daños punitivos

El 50 % del dinero recaudado será dirigido a cubrir los gastos de medicina de aquellas personas que son víctimas de un accidente de tránsito, haciendo precisión que sólo se designará estos montos recaudados en los casos que los vehículos involucrados no tengan contratado el seguro de SOAT para cubrir tales gastos o, en caso que lo tuvieran, este no cubra el total de mismos; y el otro 50 % será dirigido para invertir en el mejoramiento de pistas y carreteras.

Trujillo, 30 de noviembre de 2019

REFERENCIAS

- Álvarez, A. (1998). *Daño punitivo en el derecho laboral*. Recuperado de: <http://www.colabogtuc.org.ar/lex/nota.php?id=98>
- Brusa, J. (2019). Sistema Argentino de Información Jurídica. *Los primeros diez años de los daños punitivos. Apuntes críticos al anteproyecto de reforma de ley de Defensa del Consumidor. No dejemos que sean los últimos*, (1), 3-4. Recuperado de www.saij.gob.ar
- Código Civil du Québec [Código]. (1991)
- Código Civil [Código]. (2019). Ediciones Legales.
- Congreso de Argentina. (13 de octubre de 1993). Ley de Defensa del Consumidor. [Ley N° 24.240]. Recuperado de <http://www.administracion.usmp.edu.pe/institutoconsumo/wp-content/uploads/2013/08/Argentina-Ley-de-Defensa-del-Consumidor.pdf>
- Cusirramos, F. (2018). *Incorporación de los Daños Punitivos para Defensa del Consumidor en la Ley 29571 – Arequipa 2016-2017* (tesis de maestría). Universidad Católica de Santa María, Arequipa, Perú.
- D'Archivo, M. (2018). *Relación de consumo*. Buenos Aires: Editorial Hammurabi.
- Díaz, M. (2000). Concepto de Responsabilidad. Recuperado de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3496/5.pdf>
- Díez, L. & Ponce (1999). *Derecho de Daños*. Madrid, España: Civitas Ediciones, S.L.
- Dobbs, D. (2007). *Law of remedies*. Eagan, Minnesota: West Publishing. Co.
- El Peruano (2017). *V Pleno Jurisdiccional Supremo en materia Laboral y Previsional*. Recuperado de: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/v-pleno->

[jurisdiccional-supremo-en-materia-laboral-y-previsio-separata-especial-v-pleno-jurisdiccional-supremo-laboral-y-previsional-1550981-1/](#)

Espinoza, Juan (2002). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Lima: Gaceta Jurídica.

Espinoza, Juan (2007). *Derecho de responsabilidad civil*. (5ta. ed.). Lima: Gaceta Jurídica.

Espinoza, Juan. (2011). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Lima. Edit. Rhodas.

Espinoza, Juan. (2019). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito*. Perú: Pacífico Editores S.A.C.

Friedman, D. (1998). *An Economic Explanation of Punitive Damages*. Santa Clara: Law Digital Commons.

García y Herrera. (2003, enero/ junio). *El Concepto de los Daños Punitivos o Punitive Damages*. *Estudios Socio – Jurídicos*, 05, p. 211-221.

Geldres, R. (enero 2017), *Gaceta Civil y Procesal Civil Registral / Notarial. Los daños punitivos en el V Pleno Jurisdiccional Supremo en materia Laboral y Previsional*. Gaceta Jurídica. 52. p. 69

Gherzi, C. (1997). *Teoría General de la reparación de daños*. Buenos Aires: Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma S.R.L.

Gherzi, C. (2016). Sistema Argentino de Información Jurídica. *Daño punitivo: Falta de coincidencia con la forma de aplicación*, (1), 3. Recuperado de www.elDial.comDC209F

Gómez, M. (2018). *Los daños punitivos en el derecho peruano*. Recuperado de: <https://estudiomuniz.pe/los-danos-punitivos-en-el-derecho-peruano/>

Jiménez, M. (2018). *Reconocimiento de los Daños Punitivos en el Ordenamiento Jurídico Colombiano como medida complementaria a la reparación integral* (Proyecto de Grado). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.

León, L. (2007). *La Responsabilidad Civil. Líneas Fundamentales y Nuevas Perspectivas*. Lima. Jurista Editores E.I.R.L.

Loayza, J. (2015). *Responsabilidad civil extracontractual*. Lima: Júpiter Impresiones.

López, E. (2008). *Los Daños Punitivos*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

- Matamoros, G. (s.f.). *Elementos que participan en la incidencia de accidentes de tránsito*. Recuperado de: <https://creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/accidentología/levantamiento-de-rastros/ELEMENTOS-QUE-PARTICIPAN-EN-LA-INCIDENCIA-DE-ACCIDENTES-DE-TRÁNSITO>
- Marty, G. (2012) *Derecho Civil, Teoría General de las Obligaciones*. Vol. I. Tercera Edición. México. Editorial José M. Cajica.
- Ministerio del Interior (2018). *Policía Nacional de Perú – Anuario Estadístico*. Recuperado de: <https://observatorio.mininter.gob.pe/sites/default/files/reporte/archivos/ANUARIO%20PNP%202018.pdf>
- Morales, J. (2006). *Naturaleza del daño moral, ¿punitiva o resarcitoria?, criterios de cuantificación*. Lima: Rodhas
- Osterling, F. (2007). *Las obligaciones* (8va. ed.). Lima: Grigley.
- Osterling, F. (2010). *La Indemnización de Daños y Perjuicios*. Lima, editor Grijley.
- Osterling, F. (2015). *Tratado de responsabilidad contractual y extracontractual*. Lima: Pacífico Editores S.A.C.
- Poder Ejecutivo – Ministerio de Transportes y Comunicaciones (15 de noviembre de 2013). Artículo 5 del Decreto Supremo que modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito y el Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de accidentes de tránsito. [D.S. N°015-2013-MTC]. DO: El Peruano.
- Posner, R. A. (2007). *El análisis económico del derecho*. México. Edit. Fondo de Cultura Económica.
- Prosser, W. & Keeton, P. (1984) *Prosser and Keeton on the law of torts*. St. Paul Minnesota, 5 edition. West Publishing and Co.
- Shavell, S. (2004). *Foundatios of Economic Analysis of Law*. London, Inglaterra: The Belknap Press of Harvard University Press

- Soto, C. (2015). *Tratado de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual*. Lima, Palestra Editores.
- Taboada, L. (2005). *Elementos de la responsabilidad civil – cometarios a las normas dedicadas por el código civil peruano a la responsabilidad civil extracontractual y contractual*. Lima: Editora Jurídica Grijley.
- Taboada, L. (2013). *Elementos de la responsabilidad civil (3 ed.)*. Lima: Grijley.
- Tamayo, A. (2005). *La Responsabilidad Civil Extracontractual y la Contractual*. Bogotá D.C., Colombia: Ediciones Doctrina y Ley LTDA.
- Trazegnies, F. (1990). *La Responsabilidad Extracontractual*. Lima Perú: Fondo Editorial la Pontifica Universidad Católica del Perú.
- Trazegnies, F. (2001). *La Responsabilidad Extracontractual (7 ed.)*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú
- Valenzuela, H. (2016). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio*. Lima: Pacíficos Editores S.A.C.
- Varizat, A. (enero 2019), *Gaceta Civil y Procesal Civil Registral / Notarial. Daños punitivos en las relaciones de consumo- consideraciones a 10 años de su vigencia en la Argentina*. *Gaceta Jurídica*. 67. p. 126
- Visscher, L. T. (2009). *Economic Analysis of Punitive Damages. En Koziol & Wilcox, Punitive Damages: Common Law and Civil Law Perspectives*. Vienna, Austria: Springer Wien New York
- Zamora, J. (2012). *La determinación de la reparación civil*. Lima: BLG E.I.R. Ltda.

ANEXOS

Anexo n° 1: Cuestionario

NOMBRE:

.....

Marque con una "x" según la condición que ostenta y responda las siguientes interrogantes:

CONDUCTOR

PROPIETARIO

EMPRESA DE TRANSPORTE

1. ¿Se ha visto involucrado alguna vez en un accidente de tránsito?
 - a. Si
 - b. No

2. Si la respuesta es SÍ, usted se ha visto involucrado en el accidente como:
 - a. Causante del accidente.
 - b. Víctima del accidente.

3. ¿Sabe usted el número de accidentes de tránsito que ocurren aproximadamente al año en nuestro país?
 - a. Sí
 - b. No
 - 3.1. Si su respuesta es "Sí", cuántos aproximadamente: _____

4. ¿Cuál o cuáles considera usted que son los factores que contribuyen a la ocurrencia de los accidentes de tránsito?
 - a. Falla humana (incumplimiento de las reglas de tránsito, cansancio, etc.)
 - b. Falla vehicular (estado mecánico del vehículo)
 - c. Deficiente sistema vial (sistema de señalización, estado de pistas, carreteras, etc.)
 - d. Montos indemnizatorios bajos
 - e. Todas los anteriores
 - f. Otros _____

5. De los factores antes mencionados, ¿cuál considera usted que es el más determinante para que ocurran los accidentes de tránsito?

6. Considera usted que, si además de obligar al causante del daño a pagar la indemnización por los daños causados, se le obligase a pagar como sanción un monto elevado adicional a los daños que ha provocado, ¿se reduciría el número de accidentes de tránsito en el Perú?
- a. Sí
 - b. No

Anexo 2: Ficha de validación sobre instrumento de investigación

FICHA DE VALIDACIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

“LA INCORPORACIÓN DEL PAGO DE DAÑOS PUNITIVOS ADEMÁS DEL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS DERRIVADOS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERÚ”

I. DATOS GENERALES:

Encuestados:

- Cincuenta (50) conductores de vehículos motorizados.
- Quince (15) representantes de empresas de transporte público y privado.
- Treinta y cinco (35) propietarios de vehículos motorizados.

Instrumento de evaluación:

- Cuestionario

Autoras del instrumento :

- Sánchez Miranda, Deanelli del Rocio.
- Tenorio Saavedra, Lilian Roxana.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento evidencia vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico y legal, inherente a la satisfacción del servidor público.				X	

ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems presentan suficiencia en cantidad y calidad.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems demuestran estar adecuados para el examen de contenido y mensuración de la evidencia inherentes a la satisfacción del servidor público.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems expresan coherencia entre las variables, dimensión e indicadores.					X
METODOLOGÍA	Los procedimientos insertados responden al propósito de la investigación.					X
PERTINENCIA	El instrumento responde al momento oportuno y más adecuado.					X
TOTAL						

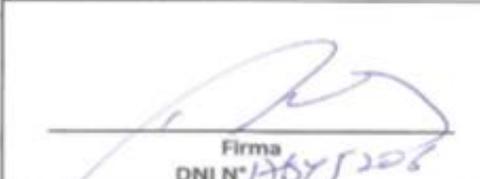
III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

Puntuación:

De 10 a 20: No valida, reformula

De 21 a 35: Valido, mejorar

De 36 a 50: Valido, aplicar


 Firma
 DNI N° 7875208

Trujillo, 20 de setiembre del 2019