



Desde su aparición, el automóvil y, en general, el transporte motorizado ha dado lugar a un vasto cuadro de problemas: contaminación del medio ambiente (humo, polvo, ruido, etc.), congestión y demora en las vías, pero, en especial, ha generado un número cada vez mayor de muertos y mutilados, derivados de los accidentes de tránsito. El presente informe aborda este problema, desde sus diversas aristas de enfoque, en especial lo relacionado a la indemnización de las víctimas.

ACCIDENTES DE TRANSITO:

¡Cuidado que lo chanque un carro!

ALEJANDRO FALLA-JARA

Como ha señalado un conocido economista refiriéndose al tema de los accidentes de tránsito, "el sacrificio de uno o dos individuos por parte de las comunidades primitivas, con la creencia de que esto aseguraba una buena cosecha, parece humano en comparación con la decisión implícita de matar varias decenas de millares cada año con el fin de mantener el placer del automovilismo" (Mishan, "Los costes del desarrollo económico": 103).

Actualmente, en nuestro país, los accidentes de tránsito son la causa de importantes "pérdidas sociales". No hay día en que las páginas de los diarios no registren un accidente de tránsito con consecuencias general-

mente fatales: las "páginas policiales" de los diarios parecerían estar dedicadas casi exclusivamente a informar sobre este tipo de accidentes.

Las cifras estadísticas confirman la gravedad del problema: entre los años 1980 y 1991 han fallecido en el país más personas a causa de accidentes de tránsito que a consecuencia de la violencia política (Ver Gráfico). De otro lado, el índice de muertos en accidentes de tránsito por número de vehículos es más alto en nuestro medio al que presentan países con un parque automotor considerablemente mayor: durante 1984 hubo en el Perú un muerto en accidentes de tránsito por cada 222

vehículos, mientras que en Alemania Federal un muerto por cada 2,183 vehículos y en Inglaterra uno por cada 3,729 vehículos (Ver Cuadro). En el período comprendido entre 1980 y 1991, según las intervenciones en accidentes de tránsito registradas por la Policía general, han resultado heridas 224,189 personas (Fuente: Ministerio del Interior). Las pérdidas materiales causadas por dichos accidentes han sido estimadas para el año de 1984 en 9.15 millones de dólares (Fuente: Gallegos Urdanivia, Wilfredo. *Diagnóstico al transporte público de pasajeros urbanos y plan de proyectos para solucionar el caos del transporte*).

lo menos en nuestro medio, gran parte de los accidentes de tránsito son de alguna manera evitables, en tanto se originan básicamente en la negligencia de algunos sujetos: del total de accidentes de tránsito registrados por la Policía general en el año de 1989, en el 63% de los casos el accidente fue producto de la negligencia del conductor (exceso de velocidad, ebriedad o imprudencia del conductor), mientras que en el 9% el accidente tuvo su origen en la imprudencia del peatón (Ver Gráfico).

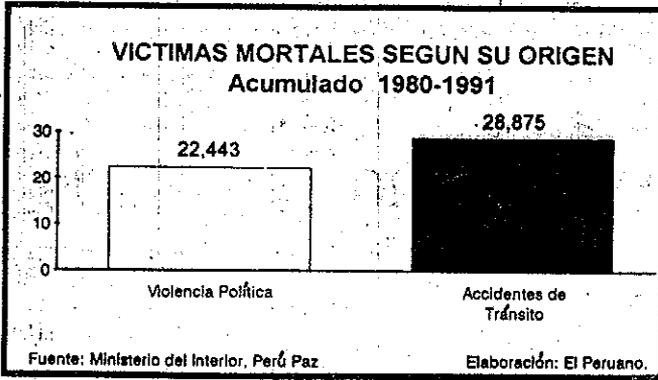
Un aspecto adicional de dicha problemática, tal vez menos aparente pero no por ello menos relevante, se refiere al hecho que los conflictos originados en los accidentes de tránsito constituyen en la actualidad una parte importante de la carga de trabajo del Poder Judicial lo que significa, en otras palabras, que una gran suma de recursos privados y públicos están siendo destinados a la resolución de conflictos originados directa o indirectamente en los accidentes de tránsito: aproximadamente el 85% de los procedimientos indemnizatorios tramitados en el Poder Judicial se encuentran vinculados con algún tipo de accidente de tránsito —choque, atropello, despiste, transporte de pasajeros, etc.— (Fuente: Falla, Alejandro. *La responsabilidad civil extracontractual en el Perú: análisis de un fracaso*); a ello hay que añadir el conjunto de procedimientos penales también vinculados con algún tipo de accidentes de tránsito (homicidio o lesiones por negligencia), los procedimientos indemnizatorios especiales —procedimiento introducido por el Código de Tránsito, D. Leg. 420, Arts. 172-181, y algunos otros procedimientos judiciales relacionados con el cobro de multas por infracciones de tránsito. (D. Leg. 420, Arts. 209-225).

A todo ello hay que añadir los recursos básicamente públicos que año a año son destinados —por lo menos teóricamente— tanto a prevenir los accidentes de tránsito como a combatir algunos de sus efectos: mantener abiertos y operativos los hospitales y asistencias públicas para la atención de heridos de este tipo de accidentes, señalización de vías y avenidas, control de tránsito, dotación de compañías de bomberos y unidades de rescate de la Policía general, etc.

Todo esto nos da una idea bastante global de la importancia y gravedad del problema planteado actualmente por los accidentes de tránsito en nuestro país. No obstante ello, no se ha sabido o no se ha querido —debido a una multiplicidad de intereses creados— dar una solución eficaz e integral al mismo.

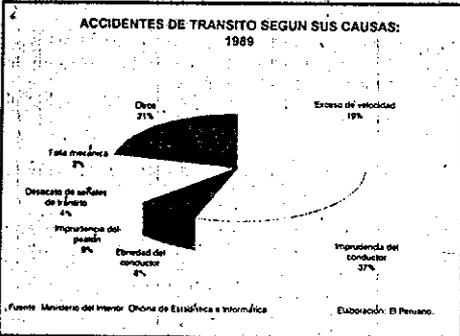
Las medidas de tipo administrativo dirigidas específicamente a disminuir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito —sanción de las infracciones de tránsito, revisión técnica de vehículos, control de la importación de vehículos, etc.— han sin duda fracasado en el logro de sus objetivos. La información estadística antes reseñada lo confirma.

Algo similar sucede con los mecanismos institucionales destinados a proveer una indemnización a las víctimas de los mismos: procedimientos judiciales largos y caros, así como "indemnizaciones" por sumas irrisorias —que en ocasiones, en los procedimientos en los que se pretendía una indemnización por los daños derivados de la pérdida de una vida humana, han llegado a ser inferiores



sas), y menos a quienes están más protegidos contra dichas contingencias (grupos de mayores ingresos y grandes empresas), esto es, se generan efectos similares a los producidos por un impuesto regresivo: se grava más al que menos tiene y menos al que más tiene.

El fracaso de las medidas institucionales adoptadas para afrontar la problemática generada por los accidentes de tránsito si bien se vincula con la presencia de una administración ineficiente —corrupción de la policía y los operadores del derecho (jueces, secretarios, etc.), desconocimiento total de los efectos de la inflación sobre los procedimientos judiciales indemnizatorios, generalizada tendencia en las autoridades



...entre los años 1980 y 1991 han fallecido en el país más personas a causa de accidentes de tránsito que a consecuencia de la violencia política."

PARQUE AUTOMOTOR Y MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO 1984

País	Parque Automotor	Muertos en accidentes de tránsito	Vehículos por muerto
Perú	590,826	2,663	222
Alemania Federal	25'300,000	11,600	2,183
Inglaterra	18'000,000	4,800	3,729

FUENTE: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Lima 1985. Unger, Tomás. Notas para el I.D. Lima, 1985. ELABORACION: I.D. Compendio Mérica y estadístico de El otro sendero. Lima, 1989.

...durante 1984 hubo en el Perú un muerto en accidentes de tránsito por cada 222 vehículos."

a 10 dólares— han generado una situación en la cual "nadie paga el costo de los accidentes que causa", y en donde son las víctimas quienes soportan íntegramente el costo de los accidentes.

En general, podemos decir que la respuesta institucional a la problemática planteada por los accidentes de tránsito viene siendo en nuestro país tanto ineficaz como ineficiente e injusta.

Por un lado tenemos que los mecanismos institucionales no sólo no tienden a desincentivar los accidentes de tránsito —es poco probable que los conductores dejen de beber algunas botellas más de cervezas intimidados por la "amenaza" que representa ser condenado a pagar judicialmente una indemnización que en el peor de los casos puede ser equivalente a 50 dólares si atropella y da muerte a una persona—, sino que por el contrario los promueven —la famosa historia del "tímón a la derecha" es un buen ejemplo de esto último—.

Dicha situación resulta económicamente ineficiente, dentro de otras razones, porque: se desperdicia una serie de recursos privados y públicos en la administración de los sistemas de prevención e indemnización que bien podrían haberse empleado de manera más productiva; se incrementa innecesariamente el costo

social de los accidentes de tránsito al concentrar injustificadamente las pérdidas derivadas de los mismos en las víctimas de ellos; y, se distorsiona totalmente el sistema de precios, falseando el mercado y dando lugar a decisiones de producción o de consumo ineficientes: en este contexto, el precio de los bienes y servicios no refleja el "costo" de los accidentes que su producción involucra, costo que permanece oculto e ignorado tanto para su productor como para su consumidor.

Pero además de ello, se trata de una situación injusta en tanto que, en primer lugar, se ha generado en la práctica un subsidio oculto que grava a las víctimas de los accidentes de tránsito en beneficio de los sujetos que desarrollan las actividades o conductas generadoras de los mismos (manejar un vehículo automotor, manejar a excesiva velocidad, manejar en estado de ebriedad, etc.); los cuales son exonerados de asumir parte de los costos involucrados en el desarrollo de éstas —el costo de los accidentes—. Se trata de una situación injusta, en segundo lugar, porque se grava más a los actores y grupos sociales que se encuentran menos protegidos contra las consecuencias que se derivan de tener que soportar las pérdidas originadas en los accidentes de tránsito (grupos de menores ingresos, pequeñas y medianas empre-

judiciales a subvalorar los daños en los procedimientos indemnizatorios, etc.—, se debe sobre todo a los altos costos administrativos (privados y públicos) de los mecanismos escogidos tanto para ejercer un control sobre el número y gravedad de los accidentes como para indemnizar a las víctimas, así como a la ineficacia propia de algunos de estos mecanismos —la revisión técnica de vehículos constituye un claro ejemplo de esto último—.

En nuestra opinión la solución al problema generado por los accidentes de tránsito pasa necesariamente —mas no exclusivamente— por el establecimiento en nuestro país de un sistema de seguro obligatorio contra accidentes de tránsito a cargo de los propietarios de vehículos. Recogiendo algunos aspectos de la propuesta formulada por Fernando de Trazegnies en el contexto de la redacción del Código Civil de 1984, este seguro debería ser diseñado de modo tal que: no incentive el desarrollo de conductas negligentes —mediante el establecimiento de franquicias, por ejemplo—, no requiera de un procedimiento judicial para hacerse efectivo, prescindiendo de la participación de abogados, elimine en lo posible los problemas y costos vinculados a la prueba del daño —mediante el establecimiento de un sistema de indemnización tarifada, por ejemplo—, reduzca la posibilidad de las compañías aseguradoras de oponerse al pago, etc.

Todos los intentos que han estado dirigidos a lograr el establecimiento en nuestro país de un sistema de seguro obligatorio han fracasado; y ello ha sido así, dentro de otras razones, por la abierta oposición hecha por quienes en principio deberían ser los más interesados en su implementación: las compañías aseguradoras.

Los tiempos cambian. Nuestro país está cambiando. ¿No es hora que hagan lo propio las compañías aseguradoras? "La pelota se encuentra en su cancha, señores".