



**FACULTAD DE DERECHO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**TESIS**

**“EFECTOS JURÍDICOS DE LA NORMA  
FERROVIARIA FRENTE AL DAÑO AL PROYECTO  
DE VIDA EN LA CIUDAD DE LIMA, DESDE EL 2010  
HASTA EL 2015”**

**PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

**Autora:**

**Rojas Loyola Lis Geraldine**

**Asesora:**

**Mg. García Arribasplata Jakeline Yanet.**

**Línea de Investigación:**

**Derecho Civil – Derecho Comparado – Derecho  
Constitucional - Derecho Administrativo**

**Pimentel – Perú**

**2019**

**“EFECTOS JURÍDICOS DE LA NORMA FERROVIARIA FRENTE AL DAÑO AL  
PROYECTO DE VIDA EN LA CIUDAD DE LIMA, DESDE EL 2010 HASTA EL 2015”**

---

Mg. José Francisco Seclén Castro

**Asesor Metodólogo**

---

Mg. Daniel Guillermo Cabrera Leonardini

**Presidente del Jurado de Tesis**

---

Mg. Rosa Elizabeth Delgado Fernández

**Secretario del Jurado de Tesis**

---

Mg. Pérez Burga, Fátima del Carmen

**Vocal del Jurado de Tesis**

<b>Índice</b>	<b>Pág.</b>
DEDICATORIA.....	x
AGRADECIMIENTO.....	xi
RESUMEN.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
<b>I. INTRODUCCION.....</b>	<b>14</b>
Situación problemática.....	15
Formulación del problema.....	17
Justificación e importancia del estudio.....	19
Hipótesis.....	20
Objetivo General.....	22
Objetivos específicos.....	23
<b>II. MARCO REFERENCIAL.....</b>	<b>24</b>
2.1 Antecedentes de la Investigación.....	24
2.1.1 Evolución Histórica.....	24
2.1.2 Tesis Nacionales.....	24
2.1.3 Tesis Internacionales y otros estudios.....	25
2.1.4 Bases Teóricas Científicas.....	28
2.1.4.1 Identificación de las Variables.....	28
2.1.4.2 Definición de las Variables.....	28
2.1.4.3 Clasificación de las variables.....	28
2.2 Teorías relacionadas al tema.....	29
2.2.1 Planteamientos Teóricos.....	29
2.2.1.1 Evolución Histórica.....	29
2.2.1.2 Definición del daño.....	31
2.2.1.3 Teorías del daño y otras vinculadas.....	32
2.2.1.4 Clasificación de los daños.....	39
2.2.1.5 El Daño al Proyecto de Vida.....	41
2.3 Contexto legal dónde ser desarrolla el tema.....	46
2.3.1 Contexto Internacional.....	46
2.3.2 Contexto Nacional.....	49

2.4 Normas vinculadas con el tema.....	50
2.4.1 Normas del entorno internacional.....	50
2.4.1.1 Derecho Civil.....	50
2.4.1.2 Derecho Constitucional.....	56
2.4.1.3 Derecho Administrativo.....	58
2.4.1.4 Legislación Ferroviaria.....	63
2.4.2 Normas del entorno nacional.....	72
2.4.2.1 Derecho Civil.....	72
2.4.2.2 Derecho Constitucional.....	73
2.4.2.3 Derecho Administrativo.....	73
2.4.2.4 Legislación Ferroviaria.....	74
2.4.2.5 Otra normatividad vinculada con el tema.....	74
2.4.2.6 Avances normativos en el entorno nacional.....	76
2.4.3 Legislación comparada.....	79
<b>III. MATERIAL Y MÉTODOS.....</b>	<b>81</b>
3.1 Tipo y diseño de la investigación.....	81
3.1.1 Tipo de investigación.....	81
3.2 Métodos de investigación.....	81
3.3 Variables.....	82
3.4 Población y muestra.....	82
3.4.1 Población de la investigación.....	82
3.4.2 Muestra.....	82
3.5 Técnicas, Instrumentos de recolección de datos y Tipo de análisis.....	84
3.5.1 Técnicas e Instrumentos.....	84
3.5.2 Forma de tratamiento de datos.....	85
3.5.3 Forma de análisis de información.....	85
3.5.4 Tipo de análisis.....	86
<b>IV. RESULTADOS.....</b>	<b>87</b>

**4.1 RESULTADO DEL INSTRUMENTO(ENTREVISTAS A1).**-Situación actual de los Responsables(Congresistas) de los efectos jurídicos de la norma ferroviaria, frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015.

<b>4.1.1 Resultados de los responsables(A1) respecto a los planteamientos teóricos.....</b>	<b>86</b>
4.1.1.1 Sobre la definición del daño.....	87
4.1.1.2 Clasificación del daño.....	88
4.1.1.3 Sobre la Definición del daño al proyecto de vida.....	88
<b>4.1.2 Resultado de los responsables(A1) respecto a las normas.....</b>	<b>89</b>
4.1.2.1 Conocimiento del art. 1 y art 2 de la Constitución Política.....	89
4.1.2.2 ¿Qué nos dice el art. 1969 y 1970 del Código Civil?.....	90
4.1.2.3 ¿Qué nos dice la Resolución D. 036-2008/MTC14?.....	90
4.1.2.4 ¿Qué nos dice el Reglamento Nacional de Ferrocarriles?.....	91
<b>4.1.3 Resultado de los responsables(A1) respecto a la Legislación comparada.....</b>	<b>92</b>
4.1.3.1 ¿Conoce alguna normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios a nivel de derecho comparado?.....	92
4.1.3.2 ¿Cuál es la nueva jurisprudencia del INDECOPI, respecto a los terceros en los accidentes de tránsito?.....	93
4.1.3.3¿Conoce algún caso de la CIDH, sobre el pronunciamiento al daño al proyecto de vida?.....	94
4.1.3.4 ¿Conoce experiencias en otros países, respecto a la reparación de víctimas viajeros o terceros?.....	94
<b>4.1.4 Promedio de conocimiento de los Planteamientos Teóricos .....</b>	<b>95</b>
<b>4.1.5 Promedio de conocimiento de las Normas .....</b>	<b>95</b>
<b>4.1.6 Promedio de conocimiento de la Legislación comparada.....</b>	<b>96</b>

**4.2 RESULTADO DEL INSTRUMENTO(ENTREVISTAS A2).**- Situación actual de los Responsables(personal del MTC) de los efectos jurídicos de la norma ferroviaria, frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 al 2015

<b>4.2.1 Resultados de los responsables(A2) respecto a los planteamientos teóricos...97</b>
4.2.1.1 Sobre la definición del daño.....97

4.2.1.2 Clasificación del daño.....	97
4.2.1.3 Sobre la Definición del daño al proyecto de vida.....	98
<b>4.2.2 Resultado de los responsables(A2) respecto a las normas.....</b>	<b>99</b>
4.2.2.1 Conocimiento del art. 1 y art 2 de la Constitución Política.....	99
4.2.2.2¿Qué nos dice el art. 1969 y 1970 del Código Civil?.....	99
4.2.2.3¿Qué nos dice la Resolución Dir.036-2008/MTC14?.....	100
4.2.2.4 Supervisa el Cumplimiento de la Res. Directoral 036-2008/MTC 14?.....	100
4.2.2.5 ¿Qué nos dice el Reglamento nacional de Ferrocarriles?.....	100
<b>4.2.3 Resultado de los responsables(A2) respecto a la Legislación Comparada.....</b>	<b>101</b>
4.2.3.1 ¿Conoce alguna normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios a nivel de derecho comparado.....	101
4.2.3.2 ¿Cuál es la nueva jurisprudencia del INDECOPI, respecto a los terceros en los accidentes de tránsito?.....	102
4.2.3.3 ¿Conoce algún caso de la CIDH, sobre el pronunciamiento al daño al proyecto de vida?.....	102
4.2.3.4 ¿Conoce experiencias en otros países, respecto a la reparación de víctimas viajeros o terceros?.....	103
<b>4.2.4 Promedio de conocimiento de los Planteamientos Teóricos.....</b>	<b>103</b>
<b>4.2.5 Promedio de conocimiento de las Normas.....</b>	<b>104</b>
<b>4.2.6 Promedio de conocimientos de La Legislación comparada.....</b>	<b>105</b>
<b>4.3 RESULTADO DEL INSTRUMENTO(ANÁLISIS DOCUMENTAL)</b>	
4.3.1 Tipo de lesión, muerte u otros daños del año 2010 al 2015.....	105
4.3.2 Promedio de Tipo de lesión o daños de 2010 al 2015.....	111
4.3.2 Daño al proyecto de vida de la víctima o de la familia(deudos) .....	112
<b>V. DISCUSIÓN.....</b>	<b>113</b>

5.1. Discusión de los Resultados de la situación actual de los responsables(Congresistas) de los efectos jurídicos de la norma ferroviaria, frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015.....	112
5.1.1. Discusión de los Resultados de los Responsables(A1) respecto a los planteamientos.....	112
5.1.2 Discusión de los Resultados de los Responsables(A1) respecto a las normas.....	113
5.1.3 Discusión de los Resultados de los Responsables(A1) respecto a la Legislación comparada.....	113
5.1.4 Promedio de conocimientos de planteamientos teóricos.....	114
5.1.5 Promedio de conocimientos de normas.....	114
5.1.6 Promedio de conocimiento de la legislación comparada.....	115
5.2 Discusión de la situación actual de los Responsables(Personal del MTC) de los efectos jurídicos de la norma ferroviaria, frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015.....	115
5.2.1 Discusión de los Resultados de los Responsables(A2) respecto a los planteamientos teóricos.....	115
5.2.2 Discusión de los Resultados de los Responsables(A2) respecto a las normas.....	116
5.2.3 Discusión de los Resultados de los Responsables(A2) respecto a la Legislación comparada.....	117
5.2.4 Promedio de conocimientos de planteamientos teóricos.....	117
5.2.5 Promedio de conocimientos de las normas.....	118
5.2.6 Promedio de conocimientos de la legislación comparada.....	118
5.3 Discusión del Resultado del Instrumento(Análisis documental).....	118
5.3.1 Discusión sobre el promedio de tipo de lesión o daños de 2010 al 2015.....	118
5.3.2 Discusión sobre el daño al proyecto de vida de la víctima o de los deudos(familia).....	118
5.4 Prelación de los porcentajes.....	118

<b>VI. CONCLUSIONES.....</b>	121
6.1 Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis.....	121
6.1.1. Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis, respecto a las partes o variables del problema.....	121
6.1.1.1. Empirismos Normativos en los Responsables(A1).....	121
6.1.1.2. Incumplimiento en los Responsables(A2).....	121
6.1.2. Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis, respecto a los logros como complementos de las partes o variables del Problema.....	121
6.1.2.1. Logros respecto al empirismo normativo, con relación a los Responsables(A1).....	121
6.1.2.2. Logros respecto al empirismo normativo, con relación a los Responsables(A2).....	121
6.2 Conclusiones Parciales:	
6.2.1 Conclusión Parcial 1.....	122
6.2.2 Conclusión Parcial 2.....	123
6.2.3 Conclusión Parcial 3.....	123
6.3 Conclusión General:	
6.3.1 Contrastación de la Hipótesis Global.....	124
6.3.2 Enunciado de la conclusión general.....	125
 <b>VII. RECOMENDACIONES.....</b>	126
7.1 Recomendaciones parciales.....	126
7.2 Recomendación General.....	127
7.3 Propuesta Legislativa.....	128
 <b>VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	153
 <b>IX. ANEXOS.....</b>	163



ANEXO N° 1: IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA, PRIORIZACIÓN PROVISIONAL, SELECCIÓN E INTEGRACIÓN DEL PROBLEMA.....	163
ANEXO N° 2: MATRIZ DE CLASIFICACIÓN DE LAS VARIABLES POR: LA RELACIÓN CAUSAL, LA CANTIDAD Y LA JERARQUÍA.....	164
ANEXO N° 3 MATRIZ PARA LA SELECCIÓN DE TÉCNICAS, INSTRUMENTOS E INFORMANTES O FUENTES PARA RECOLECTAR DATOS.....	166
ANEXO 4 AL ANEXO 8 RÉCORD DE ACCIDENTES FERROVIARIOS DESDE 2010 A 2015.....	168
ANEXO N°9 IMAGEN PERIODÍSTICA DE ESTADO DE LOS RIELES...173	
ANEXO N°10 IMAGEN DE DESCARRILAMIENTO DEL TREN.....	174
ANEXO N° 11 NOTICIA DE ACCIDENTE FERROVIARIO / CALLAO...175	
ANEXO N° 12 NOTICIA DE ACCIDENTE FERROVIARIO EN EL CERCADO DE LIMA CON TRAGEDIA DE MUERTE.....	176
ANEXO N° 13 ACCIDENTE FERROVIARIO CONTRA VEHÍCULO EN EL CALLAO.....	177
ANEXO N°14 NOTICIA SOBRE CONGESTIÓN GENERADA POR TREN EN EL CALLAO.....	178
ANEXO N°15 NOTICIA DE TREN GENERA MUERTE DE AUXILIAR DE LOCOMOTORA.....	179
ANEXO N°16 RESOLUCIÓN DIRECTORAL 036-2008 MTC 14.....	180
ANEXO N°17 NOTICIA: INDECOPI CONFIRMA SANCIÓN A RÍMAC POR INFORMACIÓN INEXACTA.....	181
ANEXO N°18 NOTICIA: EL GOBIERNO APRUEBA UNA NORMA PARA ASISTIR A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS.....	182
ANEXO N°19: CUESTIONARIO GUÍA DE ENTREVISTA N°1.....	183
ANEXO N° 20. CUESTIONARIO GUÍA DE ENTREVISTA N°2.....	185
ANEXO N°21 NRO. DE TRABAJADORES LABORANDO EN EL MTC...187	

## **DEDICATORIA**

*A mi hijo, que falleció  
accidentalmente por un accidente  
ferroviario.*

*A mi padre, quién me enseñó a  
luchar por la realización de mi  
proyecto de vida.*

*A mi madre, quién se sacrificó  
para apoyarme con las terapias  
de Brunito.*

*A todas las personas indefensas  
que frustraron su proyecto de  
vida por un suceso ferroviario y  
que hoy claman justicia*

## **AGRADECIMIENTO**

*A DIOS: Por darme la fuerza y ayudarme a proyectar mi vida frente al vacío existencial de no tener a mi hijo.*

## RESUMEN

**Lis Geraldine Rojas Loyola<sup>1</sup>**

*La presente investigación denominada “Efectos jurídicos de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015”, pretende analizar los efectos jurídicos de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida, motivada por la impunidad de daños graves por sucesos ferroviarios en nuestro país, con respecto a un marco referencial que integra planteamientos teóricos considerando la normativa peruana vigente, el Derecho Constitucional, el Derecho Comparado y la legislación vinculante de la CIDH referida a la reparación por daño al proyecto de vida, aplicando un método explorativo y descriptivo mediante la técnica de entrevista y la técnica de análisis documental, con el propósito de identificar las causas de cada parte del problema, lo que nos permitirá proponer la modificación de la norma ferroviaria, en base al derecho comparado y los planteamientos teóricos existentes; con la finalidad de eliminar el empirismo normativo que adolece la actual norma ferroviaria, lo que evitará generar daño al proyecto de vida de los ciudadanos”*

**Palabras clave:** Daño al proyecto de vida, efectos jurídicos, norma ferroviaria.

---

<sup>1</sup> Adscrita a la Escuela Profesional de Derecho Pregrado, Universidad Señor de Sipán, Pimentel, Perú. Email: [geraldinerojasloyola@gmail.com](mailto:geraldinerojasloyola@gmail.com)

## **ABSTRACT**

Present investigation called "Legal effect of the railway norm against damage to the project of life in the Lima city, from 2010 until 2015", aims to analyse the legal effect of the railway norm against damage to the project of life, motivated by the impunity of serious damage by railway events in our country, with respect to a frame of reference that integrates theoretical approaches considering Peruvian legislation Constitutional law, comparative law and the binding law of the Commission referred to repair damage to the project of life through a qualitative analysis, with the purpose of identifying the causes of each part of the problem, allowing us to propose the amendment to the standard railway, on the basis of comparative law and the existing theoretical approaches; in order to eliminate regulatory empiricism which suffers the current railway standard, which will prevent generating harm to the project of life of citizens"

**Keywords: Damage to the project of life, legal effects, standard railway.**

## Introducción

La presente tesis titulada: “Efectos jurídicos de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015”, pretende explorar una realidad que cada vez tiene mayor arraigo en nuestra sociedad; basada en el análisis documental de la casuística de los accidentes ferroviarios de la ciudad de Lima frente a la impunidad; así como el análisis de la información dada por personal de MTC(órgano de control).

El récord de accidentes emitido por el MTC, refleja un panorama de lesiones graves y situaciones trágicas(muerte), sin la debida reparación inmediata vulnerando el Reglamento Nacional de Ferrocarriles; comprendiendo los accidentes del trayecto del operador ferroviario de Huancayo al Callao; siendo que debido a esto, los operadores debieran tener un rol del debido cuidado en la operación de un bien tan riesgoso como es un tren.

La falta de capacitación de los miembros del MTC, y preparación del personal congresal, hacen que exista la necesidad de una normativa ferroviaria que estructure y regule el funcionamiento de los operadores y concesionarios.

El presente trabajo enfoca el problema de la afectación del daño al proyecto de vida, el cuál se ve frustrado frente a una tragedia ferroviaria, por lo cuál surge la necesidad de modificar la legislación vigente ferroviaria, para evitar hechos de impunidad. En este sentido, podemos decir que en nuestro País; el Derecho Civil ha evolucionado lentamente pues, nuestro código data de 1984, por lo tanto; aun no responde frente a los desafíos socio-culturales y a crisis o tragedias ferroviarias. Sin embargo en su art. 1969 y 1970, establece la obligatoriedad de quién causa un daño a otro está obligado a repararlo; así como la responsabilidad por riesgo.

Esta investigación, propone la necesidad de manera urgente de crear un marco normativo, que modifique la normatividad ferroviaria actual, valiéndose del derecho comparado y experiencia de reparaciones de otras situaciones en cuyo contexto ha dado resultados positivos su aplicación frente a los deudos o a los afectados.

## **Situación problemática**

El problema con prioridad a tratar es el empirismo normativo(ver Anexo 1), que quizá pudiera estar generando otros problemas frente al daño al proyecto de vida, debido a que el incumplimiento de la norma ferroviaria ocasionado por un empirismo normativo, es decir un vacío legal, consistente en que en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, creado por Decreto Supremo 032-2005MTC, en ninguna parte contiene; la ejecución inmediata del seguro para coberturar los accidentes ferroviarios, ni a *pasajeros ni a terceros, sin embargo, si está prescrito en el art. 18 el ancho de la vía férrea, así como que puede ser cerrada parcialmente o totalmente*, cuestión que no ha realizado la concesionaria; asimismo también está prescrito en los arts. 31, 36, 38,51 y 52 del mismo, las medidas de seguridad que debió tener la concesionaria; cuestión incumplida y verificada en virtud de la sentencia contenida en Resol. 11; de fecha 02 de Noviembre de 2017, expediente de la quinta Sala Civil de Lima N°1364-2017-0 y en ese sentido el Reglamento debiera precisar la ejecución del seguro frente a una tragedia; lo cuál no se ha realizado advirtiéndose el empirismo normativo. Sin perjuicio de lo expuesto, 3 años más tarde del Decreto Supremo 032-2005, en la Resolución Directoral 036-2008 MTC/14, se crearon los montos mínimos de cobertura para accidentes con afectación a pasajeros, terceros y daños a la propiedad. Sin embargo, en esta norma, también subyace un vacío legal, toda vez, que no establece la ejecución inmediata del monto mínimo de cobertura establecido para cubrir estos siniestros, o de qué forma va a ejecutarse el seguro, siendo una situación grave, toda vez que los trenes no cuentan con SOAT. Este empirismo normativo ha generado que tres empresas privadas; Rímac Seguros y Reaseguros, Ferrovías Central Andina S.A y Ferrocarril Central Andino S.A, incumplan la Resolución Directoral 036-2008-MTC/14, al no ejecutar la Póliza para coberturar a muchos accidentados ocasionados por el bien riesgoso(ferrocarril), siendo éste de la propiedad de la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A; que al tener vigente el seguro, debiera ejecutarlo para cubrir los gastos en atención no sólo a la Resolución Directoral, sino al Reglamento Nacional de Ferrocarriles, lo cuál no ha ocurrido, pues la empresa Rímac Seguros y Reaseguros, ha prescrito en su póliza una cláusula que considero abusiva; aprovechando el empirismo normativo(Vacío legal); en tanto que ***“condiciona la cobertura a la demostración de negligencia del operador: “En caso que el juez demuestre la negligencia del operador en una sentencia firme”***, lo cuál resulta difícil de demostrar; restricción de la Póliza que vulnera Contrato de concesión firmado entre el Estado(MTC) y la concesionaria(Ferrovías Central Andina S.A). En ese sentido; frente a una tragedia; al no

existir un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito(SOAT) o uno similar(de ejecución inmediata) y nisiquiera un fondo, según lo precisado por personal del MTC; cómo si cuentan los autos, camiones o buses; *en este contexto*; los agraviados por accidentes ferroviarios; tienen que asumir por cuenta propia, los gastos médicos, y otros vinculados con muerte u otros daños, cuando ocurre cada siniestro; lo que trae como consecuencia una serie de daños. Adicionalmente esto repercute en un daño al proyecto de vida de las víctimas; en vista que en su mayoría pierden alguna parte de su cuerpo(brazos o piernas) o fallecen repercutiendo también en el daño al proyecto de vida de sus familiares. Dicho daño, no sólo es producto de la pérdida de un miembro que genera una repercusión negativa a nivel profesional, tanto del agraviado como de sus hijos o familiares, sino genera un daño al proyecto de vida incalculable, porque adicional a la frustración profesional en el tiempo por la incapacidad física o permanente, existe la frustración de la exposición a un proceso engorroso judicial contra empresas de grupos económicos poderosos.

Como podemos ver, este empirismo normativo, ha afectado a la seguridad jurídica, y su solución contribuiría a la solución de otros problemas resultantes de un suceso ferroviario.

Algunos pudieran cuestionar, pero si el que va a asumir la cobertura de gastos hospitalarios u otros resultantes; es la Compañía de Seguros y no la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A o Ferrovías Central Andina S.A?; es entonces importante precisar, el porqué se supone que ambas empresas están conformes con éste vacío normativo. Adicionalmente, a lo prescrito en la Resolución Directoral, existe una Póliza de 5 millones de dólares, conforme se encuentra establecido en el Anexo 10, del Contrato de Concesión firmado por los accionistas de la Empresa Ferrovías Central Andina S.A con el Estado Peruano; desde el año 1999, donde establecen el monto de cobertura por muerte e invalidez. Adicionalmente, por lo mismo del monto de cobertura, sucede que; la prima anual que pagan las dos empresas vinculadas: Empresa Ferrovías Central Andina S.A(concesionario) y su operador Ferrocarril Central Andino S.A(operadora del tren), que traslada minerales de exportación y otros, es alta, comparada con la prima de un vehículo(auto), es entonces, que si Ferrocarril Central Andino S.A, reporta los accidentes ferroviarios a la Compañía de seguros, de manera recurrente, la Compañía de Seguros, deberá asumir con la póliza contratada, lo que le genera un monto de cobertura bastante elevado, y como consecuencia, que la Compañía aseguradora, suba el monto de la prima anual que cobra a la Empresa ferroviaria; es por eso,



que la aseguradora; ha tenido una actitud de “*ocultamiento de la Póliza*”, para generar cansancio al agraviado; conforme se puede verificar de las srgtes. resoluciones y expedientes Resolución N°1311-2013/SPC-INDECOPI de 24 de mayo de 2013, recaída en el Expediente N° 152-2011-CPC y la Resolución 1043- 2013/SPC-INDECOPI de 29 de abril de 2013 recaída en el expediente 687-2012/CPC. A ello suma, que la llamada – a mi criterio - cláusula abusiva, en la cuál nadie coberturará hasta demostrar la negligencia del operador del tren, no se encuentra prescrita en ninguna parte del Reglamento de Ferrocarriles(Decreto Supremo 032-2005 MTC), ni en la Resolución directoral; ni en el Contrato de Concesión. Es debido a este empirismo normativo, que esas tres empresas, están yendo más allá de lo que la ley no manda, con la finalidad de no tener que coberturar algún hecho trágico ocasionado por el tren. La rentabilidad de ambas empresas resultaría quizá alta, pues para querer demostrar la negligencia del maquinista, tienen que los agraviados ir por la vía civil o penal - sino no hay cobertura - por lo tanto, son muy pocos los que empiezan estos procesos, porque carecen de recursos para hacerlo. Por mi parte, soy de la opinión, que podría haber un “ modus operandi”: “*pago poco por la prima anual*”(refiriéndonos a Ferrocarril Central Andino S.A o la Concesionaria), y “*no cobertura nada*”(refiriéndonos a la aseguradora; por la cláusula de mi póliza e inclusive cobro una prima), al final se beneficiarían las tres empresas privadas, argumentando las empresas vinculadas; que están cumpliendo con la normatividad vigente, con la simple vigencia del seguro y permiso de operación. Seguro que según refieren varias víctimas; no es ejecutado y sigue en funcionamiento el tren. Este hecho, al parecer; habría sido consensuado entre la concesionaria con la operadora ferroviaria; porque si bien es cierto Enafer, no pudo hacerse cargo del tramo concesionado desde Cerro de Pasco hasta el Callao, y por eso convocó a concesión, generándose por la necesidad un monopolio en éste servicio, resultaría en un abuso de dominio del mercado, de cada una en su rubro(transporte ferroviario de minerales de exportación e ingresos por explotación de la infraestructura ferroviaria). A su vez, se sabe que; la compañía de seguros, también tiene actualmente; una posición, que refleja un dominio de mercado.

Respecto a las empresas ferroviarias, también tendrían dominio de mercado; porque en los procesos iniciados por los agraviados – según refieren - la defensa de las dos empresas(ferroviaria y concesionaria), cuentan con los mismos abogados.

#### **Formulación del problema:**

#### **Criterios para seleccionar el problema:**

##### **A) Criterios Académicos:**

- a.1 Se tiene acceso a los datos, ya que se tiene el récord de accidentes ferroviarios.
- a.2 Afecta negativamente la seguridad jurídica, pues la norma ferroviaria, contiene un vacío normativo.

**B) *Criterios Gerenciales***

- a. 3 Tiene un impacto social negativo.
- b. 4 No ejecución de póliza por intereses económicos.
- c. 5 Buscan evitar continuas reparaciones.

Se pueden ver estos criterios resumidos en el Anexo 1 del Plan. Identificación del problema, priorización provisional, selección e integración del problema.

**Formulación interrogativa:**

**Preguntas sobre la primera parte del Problema(Empirismo normativo).**

- a) ¿Cuáles son los planteamientos teóricos y alcances de la normativa ferroviaria: Decreto Supremo 032-2005 y Resolución Directoral 036-2008/MTC14 que debieran conocer los responsables?
- b) ¿Los responsables conocen y aplican bien o aplican mal la normativa?
- c) ¿Si adolecen de empirismos normativos, cuáles son y a quiénes afecta?
- d) ¿Cuáles son las causas de éste empirismo normativo?

**Preguntas sobre la segunda parte del Problema(Incumplimiento).**

¿Cuáles fueron los objetivos originales para la creación de la norma ferroviaria (Resolución directoral 036-2008 MTC/14)?

- a) ¿Qué se ha hecho hasta la actualidad para lograr con el cumplimiento del objetivo para la que fue creada la norma?
- b) ¿Existen fallas o errores en su aplicación?
- c) ¿Cuáles son las razones de dichas fallas, errores o incumplimiento normativo?

### **Justificación e importancia del estudio**

La Investigación es importante, porque tiene sustento en el récord de accidentes ferroviarios desde el año 1999, situaciones en que los afectados han perdido sus miembros o han quedado en invalidez permanente; y para el estudio en concreto, contamos con que de 2010 a 2015, existen un promedio de 30 accidentes ferroviarios con consecuencias de lesiones personales y muerte; como se puede apreciar del Registro de Accidentes y Estadística del Ferrocarril Central Andino S.A.(Anexo 5, 6, 7,8). Dentro de ellos; están los casos de los familiares de los deudos afectados, pues sus hijos, esposo o pariente; fallecieron al ser accidentados por la empresa ferroviaria, y que tiene un actuar inexplicable porque sigue teniendo como maquinistas de un bien tan riesgoso como es el tren, a los mismos maquinistas que generan accidentes ferroviarios, por no aplicar el procedimiento regular de frenado establecido para el tren; a su vez, también incumple la normativa; la concesionaria al vulnerar el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, referido a la seguridad establecida y al parecer no habría un adecuado mantenimiento de la vía férrea, porque concurren también descarrilamientos con daño a la propiedad, y descarrilamientos con materiales peligrosos como ácido sulfúrico por años anteriores; así como otros accidentes recientes de 2014 y 2015; como se puede apreciar en los recortes periodísticos.(Ver Anexo 9, 10, 11, 12,13,14,15).

La investigación realizada; es conveniente para el País, pues frente a un hecho tan triste como la muerte de un familiar y el daño al proyecto de vida de los deudos o víctimas con incapacidad permanente; surge la necesidad de reparar el daño producido, notándose que no se ejecuta la norma del Estado, creada para tal fin, la resolución directoral 036-2008/MTC14(Ver Anexo 16), porque al existir un vacío normativo, las empresas privadas Ferrocarril Central Andino S.A, la Concesionaria y la aseguradora; aprovechan ese vacío, para acordar que sólo se coberturará, si la parte agraviada demuestra la negligencia del maquinista en un juicio, lo cuál no establece la norma peruana vigente, sino que vulnerando el principio de legalidad, aprovechan el referido vacío; en cuánto a la no especificación de la norma de la forma de cobertura o procedimiento de ejecución de la póliza, por lo que; nadie cobra la Póliza, en más de 10 años, generando daño al proyecto de vida de cientos de personas. Cabe precisar, que las tres empresas ocultan la Póliza, conforme se puede apreciar de casuística, que Rímac Seguros es multado por dar información inexacta(Ver Anexo 17).

Es necesaria la modificación a la norma, pues tiene implicancia práctica en toda la ciudad de Lima e inclusive tiene repercusión hasta la ciudad de Huancayo, ya que el tren recorre desde Huancayo hasta el Callao y viceversa, es decir atraviesa todo Lima, pues es el único tren que transporta minerales de exportación; es entonces que estaría en un peligro inminente todas las personas que viven o visitan zonas por dónde transita el Tren: Callao, San Miguel, Cercado de Lima, Agustino, Santa Anita, Santa Clara, Huachipa, y otros sitios aledaños hasta llegar a la ciudad de Huancayo.

### **Hipótesis:**

**Factores Básicos para plantear la hipótesis** : Tenemos los factores básicos siguientes:

- **El problema – X=** Conformado por:
  - **X1 Empirismo normativo**
  - **X2 Incumplimiento.**
  
- **La realidad, Conformada por:**
  - **A1 = Responsables** (Congresistas A1)
  - **A2 = Acciones de control** = (Responsables del MTC)
  
- **El marco de referencia** = Conformado por:
  - **Planteamientos teóricos:**
    - B1: La definición del daño
    - B2: Clasificación del daño
    - B3: Daño al proyecto de vida
  
  - **Normas o Marco Normativo:**
    - B4: Art. 1 y 2 de la Constitución Política del Perú 1993.
    - B5: Art. 1969 y 1970 C.Civil 1984.
    - B6: Resolución Directoral 036-2008/MTC14.
    - B7: Reglamento Nacional de Ferrocarriles.
  
  - **Contexto Internacional:**
    - B8: Normas del CIAF, Comisión de investigación de accidentes ferroviarios(España)

- **Entorno Nacional**

- B9 = Jurisprudencia INDECOPI y Jurisprudencia de reparación de la CIDH por daño al proyecto de vida.

- **Experiencias exitosas**

- B10= Norma que regula la reparación a víctimas con seguro de viajeros(SOV), duplicada en el 2014(España).

**Sub hipótesis:**

**Sub hipótesis “a” = -X1; A1;-B3;-B6; B7,-B8; -B9; -B10**

Se presenta empirismo normativo en la norma ferroviaria; porque los responsables(Congresistas), no modifican la normativa ferroviaria actual ya que desconocen los planteamientos teóricos sobre definición de daño, clasificación de daños, el daño al proyecto de vida y desconocimiento de la mal elaborada Resolución Directoral 036-2008/MTC14 así como el Reglamento nacional de ferrocarriles; así también desconocen la normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios como el CIAF en España, y por no haber considerado el entorno nacional referido a la jurisprudencia de INDECOPI, sobre los terceros afectados por responsabilidad civil así como lo resuelto por la CIDH, con respecto al daño al proyecto de vida, y de no haber tenido en cuenta las experiencias de España en cuánto SOV de reparación a las víctimas de accidentes ferroviarios(viajeros).

**Sub hipótesis “b” = - X2; A2; -B1, -B2, -B3;- B4; - B5; - B6; - B7; -B8; -B9 ; -B10**

Se presentan incumplimiento de la norma ferroviaria porque los responsables de las acciones de control(personal del MTC), ignoran los planteamientos teóricos referidos a la definición del daño, clasificación del daño, daño al proyecto de vida, así como desconocen y/o desvalorizan el significado de los arts. 1 y 2 de la Constitución, art. 1969 y 1970 del código civil y otras normas del Código Civil, desconocen la Resolución Directoral 036-2008/MTC14, no supervisan el cumplimiento de la Resolución Directoral 036-2008/MTC14 y desconocen la normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios como el CIAF en España, y por no conocer el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y no haber considerado el entorno nacional en cuánto a los avances normativos referidos a la jurisprudencia de

INDECOPI, sobre los terceros afectados por responsabilidad civil así como lo resuelto por la CIDH, con respecto al daño al proyecto de vida, y de no haber tenido en cuenta las experiencias de España en cuánto SOV de reparación a las víctimas de accidentes ferroviarios(viajeros).**Las Sub hipótesis, se pueden visualizar en el Anexo 2.**

### **Hipótesis Global:**

La Hipótesis Global, contiene las dos sub hipótesis enunciadas anteriormente:

Los efectos jurídicos de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015, adolecen de empirismo normativo e incumplimiento; por que los responsables (Congresistas) y Organismos responsables de acciones de control(MTC) ignoran los planteamientos teóricos referidos al daño al proyecto de vida, así también éstos últimos, desvalorizan el significado de los arts. 1 y 2 de la Constitución y arts. 1969 y 1970 del código civil, siendo que ambos responsables(Congresistas y Órganos de control), son desconocedores que hay un empirismo en la normativa vigente y porque no han actualizado la norma ferroviaria: Resolución Directoral 036-2008/MTC14 y también no han incorporado ninguna normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios como en el Contexto Internacional: el CIAF en España, y por desconocer el entorno nacional, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, la jurisprudencia de INDECOPI, sobre los terceros afectados por responsabilidad civil así como lo resuelto por la CIDH, con respecto al daño al proyecto de vida, a su vez, no han tenido en cuenta las experiencias de España en cuánto SOV de reparación a las víctimas de accidentes ferroviarios(viajeros).

### **Objetivo General**

“La presente investigación pretende analizar los efectos jurídicos de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida, con respecto a un marco referencial que integra planteamientos teóricos relacionados con la definición del daño, clasificación del daño, las teorías del daño y precisando el daño al proyecto de vida así como considerando la normativa vigente en cuánto al art. 1 y 2 de nuestra Constitución Política 1993, la Resolución directoral 036-2008/MTC14, el art. 1969 y 1970 del Código Civil, la jurisprudencia administrativa del INDECOPI, referida a los terceros afectados por responsabilidad civil y la jurisprudencia vinculante de la CIDH referida a la reparación por daño al proyecto de vida, mediante un

análisis cualitativo, con el propósito de identificar las causas de cada parte del problema, lo que nos permitirá proponer la modificación de la norma ferroviaria, en base al derecho comparado; con la finalidad de eliminar el empirismo normativo que adolece la actual norma ferroviaria, lo que evitará generar daño al proyecto de vida de los ciudadanos”

### **Objetivos específicos**

1. Dar a conocer y presentar concisamente los planteamientos teóricos relacionados con el daño, tales como conceptos básicos, clasificación, teorías, así como la precisión de conceptualización del daño al proyecto de vida y cuáles son las normas vigentes así como las últimas consideraciones normativas del entorno nacional, local e internacional.
2. Describir el empirismo normativo de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida en sus partes más importantes tales como los Responsables (Congresistas), y otros responsables (personal del Ministerio de Transportes) de su incumplimiento por no ejercer acciones de control, considerando el derecho comparado.
3. Comparar con técnicas de análisis y síntesis cada parte de la realidad con respecto a cada parte del marco referencial.
4. Identificar las causas del empirismo normativo e incumplimiento de la ejecución de la norma ferroviaria.
5. Proponer recomendaciones a los involucrados en la elaboración de normas ferroviarias y su incumplimiento, para disminuir la tasa de impunidad por siniestros ferroviarios.

## II. MARCO REFERENCIAL

### 2.1 Antecedentes de Investigación

#### 2.1.1 Evolución Histórica:

Ferrocarril Central Andino S.A(2007), en su pág. Web “Institucionales”, nos refiere: En 1993, se lanzó la Entidad Cepri-Enafer, dirigida por su Presidente del Directorio David San Román, la propuesta de concesión por 30 años de los ferrocarriles que operaban en el Perú, no obstante, luego de seis años de las debidas gestiones, la licitación fue ganada por la reciente Compañía Juan de Dios Olaechea y Cía, que tomaría posesión del Ferrocarril Central Andino el 12 de julio de 1999.

#### 2.1.2 Tesis Nacionales

Bazán(2016), en su tesis titulada “Proyecto Red Ferroviaria de Cercanías para el Transporte Sostenible en la Ciudad de Lima Metropolitana”; nos cita lo precisado por el BID, en el 2009: El transporte en la capital es uno de los más deficientes de América Latina y sin punto de comparación con el escenario europeo. Políticas de Estado y Municipalidad carecen de planificación y orientación.

Por otro lado; Mancilla(1959), en su tesis titulada “El Problema de los Ferrocarriles en el Perú”, nos precisa que La Línea Férrea más antigua del continente Sudamericano, es la que une el punto del Callao con Lima, que fue inaugurada el 5 de Abril de 1851; siendo creada por Decreto Supremo el 15 de noviembre de 1845, por Ramón Castilla; construcción ferroviaria de Lima al Callao.”

*Precisa el autor*, refiriéndose a la importancia económica de los Ferrocarriles lo sgte: El Ferrocarril Central, en el año 1890, acarrea un transporte de apenas 79 000 toneladas de carga anual; veinte años después, en 1910, aumentó su transporte a 236 000 toneladas; más tarde, en 1935, se elevó a 500 000 toneladas; y: hoy en día asciende a más de 1 000 000 de toneladas anuales.... (Mancilla, 1959).

Como podemos advertir, hace más de 100 años, había una tendencia de incremento constante de la carga que transportaba año tras año; esto significa también un incremento de los ingresos, por lo cuál resulta inexplicable; que la Empresa Ferroviaria Ferrocarril Central Andino S.A o la Concesionaria; no hayan asumido -



en algunos casos - su responsabilidad civil o reparativa en cuánto a los accidentados por el tren. Siendo que; en la actualidad, estos ingresos son mayores.

### **2.1.3 Tesis Internacionales y otros estudios**

Diaz y González (2012), en su Tesis: “Análisis y perspectivas del ferrocarril de pasajeros de México”, nos recuerda: “Los orígenes del ferrocarril se remontan a los primeros años del siglo XIX, sin embargo algunas de las partes que constituyen su infraestructura fueron descubiertas mucho antes de su invención, por su parte los principios que fundamentaron el diseño de las vías por la que circula el ferrocarril son aproximadamente dos mil años más antiguos que la primer locomotora”.

Así, nos cita los orígenes, recuperado de la fuente “Old Mining Carts”: “Los primeros tipos de vías aparecieron por primera vez durante el siglo XV en las minas alemanas, que eran las mejor instaladas en toda Europa, en las cuales las cargas se transportaban en pequeños vagones. Las vías de estas minas estaban formadas por dos maderos separados entre sí por pocos centímetros; del eje de la vagoneta sobresalía un perno de hierro que entraba en ese espacio y evitaba que las ruedas se deslizaran de los maderos. A partir del año 1550, las líneas de vía estrecha con rieles de madera comenzaron a generalizarse en la mayoría de las minas europeas. En la primera mitad del siglo XVII se comenzaron a unir ambos maderos con durmientes y aumentar también la distancia que los separaba. Al desgastarse estas vías de madera por los pesados vagones, se comenzó a colocar sobre ellas hierro plano; posteriormente también para evitar su desgaste las ruedas se fabricaron de este material lo que también provoco que aumentara la adherencia de las ruedas de las vagonetas.”

Cepal(2013), en su diagnóstico de la situación problemática en América Latina, nos refiere: “En la mayoría de los ejemplos disponibles en América Latina, nos encontramos con grandes ciudades que tienen serios problemas estructurales y de contaminación ambiental, debido al crecimiento sin una buena planificación urbana y del uso del suelo, así como la falta de procedimientos regulatorios”

Continúa Cepal, precisando: "...” “Durante muchos años, Buenos Aires fue la pionera en la implementación del sistema de metro (subterráneo) y con el correr de los años se fueron incorporando el Distrito Federal en México, Caracas en Venezuela, Santiago de Chile, San Pablo y Rio de Janeiro en Brasil.”

Luego, ya entrados en los finales de los ochenta y principios de los noventa, comienzan a integrarse sistemas de metro en otras ciudades con problemas de movilidad, Lima en Perú, Medellín en Colombia, Monterrey y Guadalajara en México.

Así, el referido estudio, nos precisa respecto al sector ferroviario lo siguiente: “Mientras se comenzaron a desarrollar las redes de metro se producía un efecto contrario en los Sistemas Ferroviarios, que fueron deteriorando o perdiendo diferentes servicios de pasajeros, cargas, etc., y produciéndose un gradual deterioro de las instalaciones fijas y el material rodante existente, por falta de inversiones de reposición y por un fuerte crecimiento del transporte por camión y buses.”

A nivel mundial, el sistema ferroviario ha crecido y ha mejorado en algunos países y otros se han llevado a cabo con altas y bajas. Uno de los modelos más espectaculares, y de mayor alcance y mejor servicio; lo encontramos en China, referido principalmente al servicio de pasajeros.

Así; Piacente(2012), nos precisa: En China, las necesidades de transporte crecen a la par de la población del gigante asiático. El país ha invertido significativamente en la vinculación de sus ciudades con los enlaces ferroviarios de alta velocidad. Inaugurada en 2008, la línea Beijing- Tianjín Intercity ofrece un servicio de pasajeros que une las dos ciudades en solamente 30 minutos.

El autor, también nos precisa, que la razón que tiene; Estados Unidos, China, Brasil y la India; en la tendencia de incrementar líneas férreas; se debe a que permiten solucionar el problema demográfico que viven actualmente, a su vez nos

precisa, que la proyección en Brasil, está enfocada en un crecimiento del sector proyectado hasta 2024.

Contreras(2017), en su Tesis Doctoral: “El transporte ferroviario como elemento básico de la política de transportes y sus efectos sobre la cohesión y la política regional de la Unión Europea, nos dá alcances importantes”: “El World Economic Forum reconoce el efecto mitigador sobre la distancia que las infraestructuras desarrollan, reiterando su papel de facilitador del acceso a los productos y movilidad ciudadana. En su índice de competitividad, los “requisitos básicos” son considerados como mínimos necesarios, por tanto, sin ellos el resto de objetivos son difícilmente alcanzables. Los requisitos básicos los conforman no solo un stock físico, también comprenden una educación básica y una salud mínima en la población. El sistema político-institucional tiene como requisitos básicos el respeto por los derechos fundamentales, el respeto por la libertad de mercado, y las garantías. Para poner de relieve la importancia de las infraestructuras de transporte, y de las ferroviarias en concreto, en la posición de competitividad mundial que tienen los países, se han seleccionado los estados que se sitúan entre los veinte primeros en los siguientes índices: CAPITULO II 55 a.- Calidad de la infraestructura. b.- Calidad de la infraestructura ferroviaria. c.- Posición global de competitividad del país. Con estos tres índices seleccionados, se realiza una comparativa, Figura 3 Índice de calidad global y de las infraestructuras, entre los 20 primeros no se encuentran todos los países de la UE. Para ilustrar la posición de los pertenecientes a la UE con respecto al resto de países, a partir del puesto 20 se ha ampliado la lista manteniendo la precedencia que tienen. La primera apreciación que se hace sobre esta comparativa confirma que aquellos países con una buena posición en el índice de competitividad global también lo tienen en infraestructuras. Suiza se mantiene en las primeras posiciones en los tres índices comparados. Siete países de la UE (Finlandia, Países Bajos, Alemania, Luxemburgo, Dinamarca, Bélgica y Suecia) se sitúan entre los 20 primeros en los tres los índices comparados. Comparando el índice de calidad de las infraestructuras, se observa que 11 países de la Unión Europea se localizan entre los 20 primeros. El resto de los países pertenecientes a la Unión se ubican entre el puesto 27 y el 100. En relación al índice de calidad de la infraestructura ferroviaria

sobre ferrocarril, se observan 11 países de la UE entre las primeras 20 posiciones. Los restantes se localizan entre el puesto 21 y el 59. El país que presenta mejor calidad de infraestructuras ferroviarias es España en la cuarta posición, seguido por Finlandia y Francia en la quinta y sexta posición, respectivamente. Los países de la UE que tienen peor calificación en sus infraestructuras ferroviarias son Rumanía, que ocupa la posición 59; Croacia se localiza en la 58 y Grecia en la 57. Se observa la coincidencia de que los miembros europeos con baja puntuación en la calidad de la infraestructura ferroviaria, la obtienen también en el índice global.”

#### **2.1.4 Bases Teóricas Científicas:**

##### **2.1.4.1 Identificación de las variables:**

La identificación de variables la podemos observar en la Matriz para plantear sub hipótesis en el **Anexo 3**.

**2.1.4.2 La Definición de las variables:** Están dadas por las normas vigentes y otras contenidas en el Marco Referencial en adelante y en el Punto 2.2.1 Planteamientos teóricos.

**2.1.4.3 Clasificación de las variables:** La clasificación de las variables por la relación causal, cantidad y jerarquía podemos observarla en el **Anexo 2**.

#### **A. VARIABLES DE LA REALIDAD**

**A1= Responsables(Congresistas)**

**A2= Actividades de Control (Responsables: personal del MTC)**

#### **B. VARIABLES DEL MARCO REFERENCIAL**

- **VARIABLES TEÓRICAS:**
- B1: Definición de daño
- B2: Clasificación del daño
- B3: Teoría del Daño al proyecto de vida

- **Variables Normativas:**

- B4: Art. 1 y 2 de la Constitución Política del Perú 1993.
- B5: Art. 1969 y 1970 C. Civil 1984.
- B6: Resolución Directoral 036-2008/MTC14.
- B7: Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

- **Variables del Contexto Internacional:**

- B8= Normas del CIAF, Comisión de investigación de accidentes ferroviarios(España).

- **Variables del Entorno Nacional:**

- B9 = Jurisprudencia INDECOPI y Jurisprudencia de reparación de la CIDH por daño al proyecto de vida.

- **Variables de experiencia exitosa:**

- B10= Norma que regula la reparación a víctimas con seguro de viajeros(SOV), seguro de viajeros duplicado en el 2014(España).

**C. Variables del Problema:**

- X1= Empirismo normativo.
- X2= Incumplimiento.

**2.2 Teorías Relacionadas al Tema:**

**2.2.1 Planteamientos Teóricos**

Como marco teórico he considerado; la evolución histórica del concepto del daño, la definición del daño, Clasificación del daño, las Teorías del daño, y finalmente al daño al Proyecto de Vida. Adicionalmente, se precisan otras teorías vinculadas al tema.

**2.2.1.1 Evolución Histórica.-** García(2003), nos cita en síntesis la evolución histórica de las teorías del conforme se refiere:

Algunos autores encuentran los orígenes de esta doctrina en el *Código de Hammurabi*, que estipulaba punitivas pecuniarias para ciertos ilícitos. También se encuentran antecedentes en el derecho romano, pues allí también se fijaron punitivas pecuniarias (Ley XII Tablas); nos refiere a Morgan, Fred(1989): En la Roma clásica, donde se consideraron sanciones económicas a favor de la víctima, del doble, triple o cuádruple del daño causado, y en la Edad Media, nos refiere a lo dicho por Real Academia de la Historia(1843): “Como aquel que niega el daño que dicen que hizo, si gelo probaren lo debe pechar doblado” dónde podemos citar las *Siete partidas del rey don Alfonso el Sabio*, una de cuyas disposiciones (sexta y séptima partida) exigía a quién negara que causó el daño que lo pagara doblado.

Continúa la investigadora, precisando: “Encontramos antecedentes más directos en el *ancient law*, el estatuto más antiguo (data de 1275), que consagra el daño punitivo. El primer antecedente moderno se ve hasta 1763, en la causa Huckle frente a Money. De allí se trasladaron a Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Irlanda, Sudáfrica y los Estados Unidos.

Burgos(2012), nos refiere, sobre los diversos delitos de daños comprendidos en la Ley de las XII tablas, indica que fueron prácticamente absorbidos por el régimen del delito de daño injustamente causado (*damnum iniuria datum*) tipificado en la Ley Aquilia. Esta ley, que en realidad fue un Plebiscito del año 286 a.C., contemplaba como daño el detrimento que sufre una persona en sus bienes, es decir el detrimento o menoscabo patrimonial. Reprimía el daño cuando hubiera sido injustamente causado (*iniuria datum*), lo cual interpretó la jurisprudencia que ocurría cuando alguien lo causaba intencionalmente (*dolo*) o cuando lo causaba sin intención pero por su descuido o negligencia (*culpa*). En ambos casos, el ofendido tenía la acción de la Ley Aquilia para exigir del causante del daño el pago de una cantidad equivalente, no al valor de la reparación o indemnización del daño, sino al valor máximo que hubiera tenido la cosa dañada para su propietario (lo cual excede el valor de la indemnización del daño) en los últimos 12 meses, si el daño consistía en la muerte de un esclavo o de ganado mayor, o en los últimos 30 días, si fuera cualquier otro tipo de daño.

### 2.2.1.2 *Definición del Daño:*

“Etimológicamente, la RAE, (2016).nos dice: Del latín *damnum*. 1. m. Efecto de dañar.

CIDH, Cita a Pavón(1971), el cuál citó a L’Oggeto del reato e della tutela Giurídica Penale(1913):“El daño ha sido definido como todo lo que produce la pérdida o disminución de un bien, el sacrificio o la restricción de un interés humano”.

(Zeno, 1988), precisa: “Daño es todo aquel menoscabo material o moral que sufre una persona, ya en sus bienes vitales naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio, causado en contravención a una norma jurídica, y por el cual ha de responder otra.

De Cupis(1975): nos dice que el daño constituye: “Como un fenómeno natural: Partiendo de la idea de que el daño debe ser cierto. El daño como hecho natural con independencia de la actuación del hombre, como la fuerza moral que crea o incrementa, destruye o elimina situaciones...”

Samer(2010), analiza el libro el Daño de Henao y precisa: “El daño es una manifestación material del hecho que afecta a la persona, el perjuicio es una consecuencia subjetiva que más tiene que ver con la persona. En consecuencia, si el daño es para el objeto, el perjuicio es para la persona, incluso una persona ajena puede intervenir en el hecho para reclamar algún perjuicio, así no haya sufrido directamente el daño, pero debe demostrar su relación con el mismo. Esto puede llevar a que el daño y el perjuicio puedan ser indemnizados y reparados simultáneamente, no de manera individual como se ha concebido antes, ya que, según Emeri, “no puede existir daño sin perjuicio”

Henao (1998), el daño es “la aminoración patrimonial sufrida por la víctima”

Delgado (2011), cita a Lárenz, quién conceptualiza el daño como "El menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona, ya sea en sus bienes vitales naturales, ya sea en su propiedad o en su patrimonio"

Varón (2008) "El daño es el atentado material contra un bien jurídico"

Frugolli, 2012) "...el concepto de daño es uno sólo, más allá de todas las dimensiones, clasificaciones y proyecciones del daño que los hombres del Derecho de González, se hablaría de daño o lesión y de daño resarcible realizan, precisamente para aprehender su verdadera dimensión en las personas, lo que es sumamente útil como veremos. Creemos que el daño es uno sólo considerado como la lesión a la persona y como concepto unitario..."

### **2.2.1.3 Teorías del daño y otras vinculadas:**

**Varón(2008): a) La teoría de que solo el perjuicio es indemnizable:**

En esta teoría, Varón sostiene que para poder indemnizarse, se tienen que cumplir los sgtes. requisitos:

**1. Debe ser cierto:** El perjuicio es cierto cuando aparece con evidencia que la acción lesiva ha producido o producirá una disminución patrimonial en la víctima; determinar la certeza del perjuicio pasado no es difícil puesto que ya existe, en cambio el futuro presenta muchas más aristas que dificultan determinar su certeza.

Esa certeza que se busca frente al perjuicio futuro por supuesto no es absoluta pues sobre el futuro no puede predicarse que efectivamente ocurría, siempre existe un margen de error en las predicciones; por lo tanto, lo importante es que existan los suficientes elementos de juicio que permitan a partir de las reglas de la experiencia y de la probabilidad establecer que el perjuicio muy seguramente se producirá.

**2. Debe ser Necesario:** Este requisito puede ser vistos desde dos ópticas, la primera desde la relación causal entre el daño y el comportamiento del



agente, lo cual resulta propio analizar en el punto de la imputación; y la segunda, de la relación causal entre el daño y el perjuicio, esto es entre la acción exterior y las consecuencias de dicha alteración en el patrimonio(Varón, 2008).

Los problemas que se pueden presentar en el análisis de la necesidad del perjuicio, ocurre cuando en un mismo evento, se presentan varias causas que pudieron dar lugar a los perjuicios –concausalidad-, o cuando un hecho dañoso produce unos perjuicios y de esto se producen otros y de estos otros -cascada de perjuicios-. La solución a estos problemas prácticos, se en cuenta en las reglas de la causalidad(Varón, 2008).

3. **Debe ser Personal:** Varón(2008), nos refiere: Según lo establecen autores como MAZEAUD y TUNC citados por EDUARDO ZANNONI en su libro "El daño en la Responsabilidad Civil": " Sólo puede reclamar reparación del daño aquel que lo haya sufrido". El damnificado, no necesariamente es solo quien es afectado de forma concreta, sino también aquel cuyo interés se ve perjudicado.

Es así como se distingue entre los "damnificados directos" que son los que se ven afectados de manera directa con el resultado dañoso al haber participado en el evento dañoso y los "damnificados indirectos" o por rebote o contragolpe, que son los que ven afectados sus intereses sin que hayan participado en el evento, como sería el caso típico de los familiares o personas cercanas de la víctima, (esposa, compañera, hijos, amigos, etc.) quienes pueden sufrir un perjuicio propio con ocasión del daño que afecta a la víctima directa. El perjuicio por rebote puede ser material (ej. cuando se ve privado de la ayuda económica que le brindaba la víctima directa) o inmaterial, (por el dolor y aflicción que sufre por la muerte o invalidez de un ser querido) e incluso pueden sufrir un daño a la vida de la relación(Varón, 2008).

Otro aspecto importante a resaltar en el estudio de este requisito, es el derivado de la afectación de los intereses supraindividuales o difusos,

entendidos como aquellos que se encuentran radicados en un grupo de personas indeterminadas, que se encuentran ligadas por circunstancias de hecho genéricas, contingentes, accidentales y mutables, tales como habitar en una misma región, ser usuarios o consumidores de un servicio o producto, etc.(Varón, 2008).

4. **Debe ser antijurídico:** El daño antijurídico es aquel que la persona afectada no está en la obligación de soportar. Existen ciertos eventos en que el daño causado, se encuentra justificado, bien sea por ministerio de la ley, como en los casos de 1.- Estado de necesidad, 2.- Legítima defensa, 3.- Autoayuda, 4.- Ejercicio de un derecho; o por el consentimiento expreso o tácito del afectado, como en los casos de 1.- Actos de altruismo, 2.- Participación en una actividad riesgosa, 3.- Casos de transporte benévolo(Varón, 2008).

5. **Debe recaer sobre una situación jurídicamente protegida:** Pues solo es reparable aquello que resultó afectado siempre que tengan un origen lícito, no puede demandar reparación del daño la persona que pretende que se le repare lo que es fruto de una situación ilegal(Varón, 2008). Así por ejemplo, los deudos del que obtiene sus ingresos económicos de la comisión de un delito, no podrán reclamar la pérdida de la ayuda alimentaria derivada de estos ingresos, pero si el pretium doloris(Varón, 2008).

6. **Subsistencia del perjuicio:** El presente requisito establece que a efectos de solicitar una indemnización el interés dañado a reparar debe no haber sido objeto de un resarcimiento previo que halla dado lugar a su satisfacción, puesto que de permitir su indemnización se estaría incurriendo en un supuesto de enriquecimiento indebido(Varón, 2008).

#### b) **La teoría de la Causalidad de Bird:**

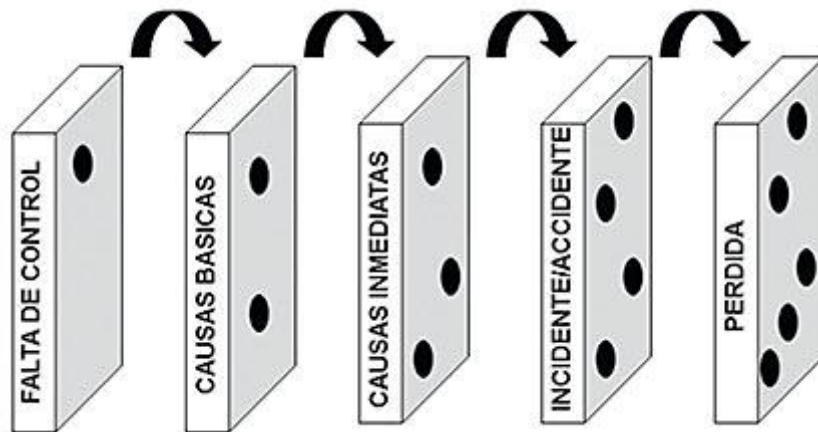
En su investigación, Bird plantea la falta de control como la principal causa de pérdidas, ya sean humanas, de propiedad, en los procesos o que afectan al medioambiente. Sin embargo, también plantea que para se produzca un accidente o la pérdida, deben ocurrir

una serie de hechos, por lo que es necesario analizar estos factores que radican principalmente en la responsabilidad que adquiere la administración a través del supervisor de los procesos o tareas. Este modelo se caracteriza por encontrar el origen de los accidentes(Vásquez, 2014).

La teoría de la causalidad nos explica los factores y causas de porqué ocurren accidentes en la industria. Se dividen en pre contacto, contacto y post contacto, que nos explica la pérdida luego del accidente(Vásquez, 2014).

La Falta de Control, es el primer factor que encontramos para que un accidente sea posible. Se puede deber a:

- La inexistencia de programas o sistemas.
- Estándares inexistentes o inadecuados para los requerimientos de los distintos procesos.
- Incumplimiento de los estándares establecidos.



Efecto Dominó en Teoría de Bird.

La Causa Básica es la que deriva de la falta de control en la industria, y estas se pueden dividir en dos:

**Factores personales:** son los que se encuentran ligados al comportamiento humano, dentro de los cuales se pueden destacar:

- Falta de conocimientos o capacitación.
- Motivación.
- Ahorrar tiempo.

- Buscar la comodidad.
- Defectos físicos o mentales.

**Factores del trabajo:** guarda relación con los aspectos relacionados al lugar de trabajo y los procesos que en él se desarrollan(Vásquez, 2014).

Por ejemplo:

- Un lugar de trabajo debe proveer los elementos de seguridad para su personal.
- Falta de información (capacitación).
- Falta de normas de trabajo o negligencia laboral.
- Diseño inadecuado de las máquinas y equipos.
- Desgaste de equipos y herramientas.

La Causa Inmediata es lo que provoca la lesión y se divide en dos eventos:

- Acciones y/o condiciones sub-estándares que se producen al no controlar las causas básicas.
- Actos sub-estándares, que ocurren cuando el trabajador no cumple las medidas de seguridad.

Las condiciones sub-estándares son las que se generan cuando la empresa no entrega las condiciones adecuadas para realizar los trabajos de manera segura, entre las que podemos citar, por ejemplo:

- Falta de protecciones y resguardos en las máquinas e instalaciones.
- Protecciones y resguardos inadecuados.
- Falta de sistema de aviso, de alarma o de llamada de atención.
- Falta de orden y limpieza en los lugares de trabajo.
- Escasez de espacio para trabajar y almacenar materiales.

El post contacto es donde se valora la pérdida, sea económica o no y de todos los distintos efectos (físicos, psicológicos, económicos, legales funcionales, ambientales, imagen, etc.) de los accidentes que deriven de los daños a las personas y/o a los bienes de la empresa(Vásquez, 2014).

c) **La teorías jurídicas de la relación de causalidad:** Son varias entre ellas:

1. **Teoría de la equivalencia de condiciones “conditio sine qua non”.** Elaborada por Maximiliano Von Buri entre los años 1860 y 1899, aparece fundada en la concepción filosófica de causa de John Stuart Mill(filósofo y economista inglés, 1806-1873). “La

causa, pues, filosóficamente hablando es la suma de todas las condiciones positivas y negativas tomadas juntas, el total de las contingencias de toda la naturaleza, que siendo, realizadas hacen que siga el consiguiente...”(UNAM, 2000)

2. **Teoría de la causa próxima**, atribuída la fuente a Francis Bacon(filósofo inglés siglo XVI, 1561- 1626)”...” “La causa es el antecedente o factor temporalmente, inmediato de un resultado”. Los demás hechos que influyen más lejanamente, en la producción de ese resultado, son sus “condiciones”, pero no su causa(UNAM, 2000).
3. **Teoría de la causa eficiente**, Llambías(1967),“...”parte de un postulado opuesto a la teoría de la equivalencia de condiciones. Entre las condiciones necesarias de un resultado, no son todas equivalentes, sino al contrario de eficacia distinta(UNAM,2000).
4. **Teoría de la causa adecuada**, Llambías(1967)”...” la relación de causalidad jurídicamente relevante es la que existe entre el daño ocasionado y el antecedente que lo produce normalmente, conforme al curso natural y ordinario de las cosas. No todas las condiciones sine qua non del daño son equivalentes: sólo la que típicamente origina esa consecuencia dañosa puede ser retenida por nuestra mente en el carácter de causa adecuada del daño(UNAM, 2000).

#### **d) Las Teorías de la Responsabilidad Civil:**

Diaz(2000) La doctrina ha clasificado la responsabilidad civil en **responsabilidad civil contractual y responsabilidad civil extracontractual**, en función de que la fuente que dé origen a la obligación sea contractual o extracontractual, respectivamente. Pascual Estevill subraya 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.

1.- **Dentro del ámbito de la responsabilidad civil contractual: Paredes, Brando(2018) refiere:** Estamos ante un supuesto de **responsabilidad civil subjetiva**, dentro del ámbito de la responsabilidad civil contractual, cuando el incumplimiento de la obligación sea imputable al deudor, ya sea por dolo o por negligencia (culpa). Ello se encuentra regulado

en el **artículo 1314°** de nuestro Código Civil, el mismo que señala, “quien actúa con la diligencia ordinaria requerida, no es imputable por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso. Como es de verse, bastará en este tipo de casos, acreditar la diligencia con la que actuó el deudor de la obligación, para que se le libere de responsabilidad. Por otro lado, respecto a la **responsabilidad civil objetiva**, dentro del ámbito de la responsabilidad civil contractual, esta es aquella en la que el cumplimiento de la misma tiene como consecuencia directa la responsabilidad del deudor. Es decir, si el deudor incumple la obligación será necesariamente responsable, salvo que ocurra una causa no imputable, como por ejemplo un hecho de fuerza mayor que impida, objetivamente, la ejecución de la obligación. Así, un ejemplo de lo señalado lo podemos encontrar en el **artículo 1315°** del Código Civil, el cual establece “Caso fortuito o fuerza mayor es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.”

2.- **Dentro del ámbito de la responsabilidad civil extracontractual: Paredes, Brando(2018):** Estamos ante un supuesto de **responsabilidad civil subjetiva**, dentro del ámbito de la responsabilidad extracontractual o aquiliana, cuando el sujeto ocasionó un daño a otro producto de una negligencia o imprudencia. Aquí lo que se analiza es el comportamiento del sujeto, ya sea porque debió actuar con precaución o con la diligencia necesaria.

Este tipo de **responsabilidad civil subjetiva** se recoge en el primer párrafo del **artículo 1969°** de nuestro Código Civil, el cual señala que “*Aquel que por dolo o culpa cause un daño a otro, está obligado a indemnizarlo.*”

Por otro lado, la **responsabilidad civil objetiva**, también dentro del ámbito de la responsabilidad extracontractual o aquiliana, es aquella que tiene como sustento el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa (más allá del riesgo normal existente en todas las actividades del ser humano), la cual se encuentra recogida en el **artículo 1970°** del Código Civil, el cual establece, “*aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a indemnizarlo.*” En tal sentido, ante un daño ocasionado, bastará

acreditar que la actividad realizada por el sujeto, o el bien manipulado, se consideran peligrosas. En este caso, el sujeto sólo se liberará de responsabilidad si acredita que el daño fue ocasionado por un hecho de fuerza mayor, un hecho determinante de tercero, o por la imprudencia de la víctima, conforme al artículo 1972°.

#### 2.2.1.4 Clasificación de los daños:

Los daños se clasifican en:

- **Daños extra – personales:** Los que tienen consecuencias apreciables en dinero(Hinojosa, 2003).
- **Daños personales:** Aquellos que no tienen estimación pecuniaria(Hinojosa,2003).

De otra fuente, tenemos la siguiente clasificación(Legis, 2017):

**Daño evento:** Se trata de la constatación fáctica del **daño** o la lesión en sí misma considerada sobre la esfera jurídica del sujeto. En este sentido, el **daño** es el resultado o evento material del hecho generador de responsabilidad. Aquí el requisito de la certeza material del daño cobra vital importancia, distinguiéndose únicamente por la **naturaleza del ente afectado** a raíz del evento lesivo en:

**Daño no patrimonial o extra-patrimonial:** Es la lesión a la integridad psicosomática del sujeto de derecho, así como el daño que atenta contra los derechos fundamentales reconocidos en la norma constitucional y los tratados internacionales.

Dentro de este catálogo de **daños** podemos encontrar al **daño a la persona** y al **daño moral**, que explicaremos más adelante.

**Daño patrimonial:** Es el que afecta directamente el patrimonio del sujeto, es decir derechos de naturaleza económica como el de propiedad y otros conexos.

Un ejemplo de la diferencia entre ambos tipos lo encontramos en el **daño** que se genera a la integridad física cuando sufrimos un atropello y perdemos un miembro del cuerpo (**daño no patrimonial**) o el menoscabo a nuestro patrimonio cuando sufrimos un robo (**daño patrimonial**).

**Daño consecuencia:** Desde esta perspectiva se analizan los efectos económicos negativos generados por el **daño** evento, que pueden tener una **causalidad material económica** en sí misma o una de **naturaleza jurídica** o **atributiva** dispuesta por la norma.

**Daño emergente:** Representa la extracción de una utilidad preexistente del patrimonio del sujeto; es decir, el empobrecimiento o disminución que sufre el damnificado en su patrimonio como consecuencia directa del **daño** evento. *V. gr.*, el daño generado al patrimonio producto de los gastos médicos y de hospitalización en los que haya que incurrir con ocasión de un accidente automovilístico.

**Lucro cesante:** Importa la pérdida de una utilidad previamente inexistente que el sujeto presumiblemente conseguiría de no haberse verificado el daño; es decir, la presumible ganancia o incremento en el patrimonio cuyo ingreso a la esfera patrimonial se impide. Ejemplo, el daño generado al patrimonio producto de la pérdida o disminución de la capacidad de trabajo en caso de ocurrir un accidente de tránsito.

**Daño moral (en sus efectos patrimoniales):** Pese a que el daño moral como daño no patrimonial pone énfasis en el daño evento, por disposición legal basada en criterios de justicia y de acuerdo con la función aflictivo-consolatoria de la responsabilidad civil, este mismo debe ser indemnizado a través de una reparación económica, destinada a mitigar los efectos del daño, pues este es imposible de ser reparado por su naturaleza no cuantificable. Ejemplo, la indemnización que se otorga a un sujeto que perdió un familiar muy cercano producto de un choque vehicular.

Otros autores, nos hablan de los tipos de daños, así se aprecia “En atención a la calidad ontológica del ente que sufre las consecuencias del daño puede diferenciarse claramente **dos tipos de daños:** Uno que podemos designar como **subjetivo** ( o “daño a la persona” ) y otro que denominamos objetivo ( o daño a las “cosas” ). **El daño subjetivo** es el que incide sobre el sujeto de derecho, que no es otro que el ser humano. Se le conoce generalmente bajo la denominación de “daño a la persona”. De ahí que pueda utilizarse, indistintamente, las expresiones de “daño subjetivo” o



“daño a la persona”. Ambas apuntan al ser humano. A un ser humano que se despliega existencialmente en un proceso ininterrumpido desde su concepción hasta su muerte. **El daño objetivo**, por el contrario, es aquel que recae sobre lo que no es el ser humano, es decir, sobre los entes que se hallan en el mundo, que son los objetos conocidos y utilizados por el hombre(Fernández, 2013).

#### 2.2.1.5 El Daño al proyecto de vida:

##### 1. Corrientes filosóficas que anteceden a la definición del daño al proyecto de vida

Cubero( 2010), nos señala: “Para comprender el concepto de proyecto de vida y su posible daño, debe inevitablemente hacerse referencia a las diferentes influencias que conllevaron su desarrollo. La filosofía personalista y existencialista, que inicia su pensamiento a principios del siglo XX, es una de las mayores influencias que permitieron la elaboración de este concepto.

All About Philosophy Org. (2016), precisa: “El existencialismo es una filosofía con la búsqueda de sí mismo y el significado de la vida a través del libre albedrío, de elección, y de la responsabilidad personal. La creencia es que la gente está tratando de encontrar quiénes y qué son a lo largo de sus vidas, a medida que toman decisiones basadas en sus experiencias, creencias, y perspectivas. Y las decisiones personales se tornan únicas sin la necesidad de una forma objetiva de la verdad. Un existencialista cree que una persona debe estar obligada a tomar decisiones y a ser responsable, sin la ayuda de leyes, reglas étnicas, ni tradiciones.

El existencialismo toma en consideración los conceptos siguientes:

- El libre albedrío humano
- La naturaleza humana es elegida mediante las decisiones de la vida.
- Una persona es mejor cuando lucha contra su naturaleza individual, peleando por la vida.
- Las decisiones no vienen sin estrés, o sin consecuencias
- Hay cosas que no son racionales
- La responsabilidad personal y la disciplina son cruciales
- La sociedad es antinatural y sus religiones tradicionales y reglas seculares son arbitrarias

- Los deseos mundanos son inútiles

Por otro lado, sobre la Filosofía Personalista; Burgos(2014), cita a Emmanuel Mounier (1905-1950) el mérito de haber dado voz y forma a este movimiento a través de sus escritos y de la revista *Esprit*, convertida en hogar y punta de lanza del personalismo. Mounier, en efecto, fue capaz de agrupar a numerosos intelectuales en este proyecto innovador y especificó las claves filosóficas fundamentales que debían regir la filosofía personalista. El punto central giraba en torno a un renovado concepto de persona que asumía la larga tradición que se remonta a la aparición del cristianismo pero modificada y actualizada por la asunción de muchos elementos de la filosofía moderna y por un pensamiento del mensaje antropológico cristiano. Además, y desde una perspectiva más específica, Mounier definió los parámetros de lo que después se ha conocido como personalismo comunitario, que insiste fuertemente en la acción y transformación social.

Las características esenciales comunes a este conjunto de filósofos han sido identificadas por Juan Manuel Burgos del siguiente modo. En primer lugar, el elemento clave que *define* a toda filosofía personalista es que el concepto de persona constituye *el elemento central de la antropología*, lo cual significa no solo que se utiliza o menciona -algo común a muchas otras filosofías-, sino que toda la estructura de la antropología depende intrínsecamente del concepto de persona.”...”

2. **Definición:** El daño al proyecto de vida es un daño que se encuentra dentro de la clasificación del daño a la persona o daños personales, sin embargo, he deslindado de manera separada, en virtud que es un daño por su temporalidad más difícil de estimar. Para poder comprender éste daño, tenemos como antecedente a la definición conceptual actual dada por Fernández(1996) que ya nos hablaba de “El daño al proyecto de vida”, quien precisó: “*El proyecto de vida de cada ser humano está condicionado a que se presente y se den dichas favorables condiciones. Todos los ideales del ser humano no son posibles de cumplir debido a las limitaciones propias de cada uno y de aquellos condicionamientos provenientes del mundo en que se vive*”.

Más adelante precisa Fernández(2010): “...Se designa como el singular “proyecto de vida” aquel que elige la persona, en un determinado momento de su vida, con el propósito de

realizarlo en el curso de su existencia. Es el rumbo, la meta, el sentido y razón de ser que cada humano otorga al don de su vida.

El “proyecto de vida” se fundamenta en la propia calidad ontológica del ser humano, en su propia naturaleza de *ser libertad*. El “proyecto de vida” es lo que el hombre decide *ser* y *hacer* “con” su vida y “en” su vida. Ello, reiteramos, en tanto el hombre es un ser *libertad*. Sólo un ser libre es capaz de proyectar(Fernández, 2010).

Fernández(2010); nos advertía de la afectación al daño al proyecto de vida: “El daño al proyecto de vida acarrea como consecuencia un colapso psicossomático de tal magnitud para el sujeto -para cierto sujeto- que afecta su libertad, que lo frustra. El impacto psicossomático debe ser de una envergadura tal que el sujeto experimente un “vacío existencial”. En esta situación, el ser humano se enfrenta a la nada al perder su vida su rumbo axiológico. Recogiendo una expresión de Milmaiene, "el desconsuelo invade a un hombre que pierde la fuente de gratificación y el campo de despliegue de su apuesta vital". Como el autor lo expresa con precisión, en el daño al proyecto de vida el impacto psicossomático es tan fuerte que ataca "el núcleo existencial del sujeto, sin el cual nada tiene sentido". El vacío existencial es el resultado de la pérdida de sentido que sufre la existencia humana como consecuencia de un daño a su proyecto de vida.

Referido a ello, podemos precisar que; el proyecto de vida de un ser humano se ve condicionado, cuándo el ser humano vé frustrados sus anhelos, que para el caso concreto, en la ciudad de Lima, no existe una norma ferroviaria que permita una cobertura inmediata en cuánto a los accidentes ferroviarios; teniendo tan sólo la resolución directoral 036-2008/MTC/14; que al tener un empirismo normativo, tiene efectos jurídicos negativos por la no cobertura de los gastos médicos, y otros irrogados a raíz del suceso ferroviario, lo que viene generando impunidad y daño al proyecto de vida de los familiares de los deudos y de los agraviados quiénes frente a ésta tragedia, perdieron parte de sus extremidades o en su totalidad, que va más allá del daño emergente y por lucro cesante. Que se puede hablar desde el 2008 un promedio de 5 accidentes ferroviarios al año, conforme el informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al 2015, que se registra, entre los afectados fallecidos y otros mutilados por el tren; lo que en una lógica simple nos reluce cuántas personas han sido afectadas en su proyecto de vida.

Sartre (1943), refiere: “La libertad no es ni un atributo ni una propiedad del ser humano. Es, en metáfora cara a Sartre, “la tela de mi ser”. **La libertad es libertad de elegir, pero no libertad de no elegir.**(el resaltado es propio).

Analizando el contexto de estudio; podemos advertir; que cuando ocurre un accidente ferroviario frente a un empirismo normativo; es decir un vacío legal; genera daño al proyecto de vida de los afectados -tanto de los mismos accidentados -que no tienen libertad para elegir, lo que harán con sus vidas en adelante; quedándole solo la opción; que continuar sus vidas aún con el tipo de discapacidad o situación generada por el accidente; y que afecta la más profunda esfera de su ser un sufrimiento de tal magnitud que no se puede cuantificar, al cuál denominamos daño al proyecto de vida.

En ese camino; la CIDH, ya se ha pronunciado en algunos casos como el caso Loayza Tamayo con una reparación sobre indemnización del daño al proyecto de vida, el mismo que ascendería a la suma de U.S.A. \$ 124,190.30 (ciento veinticuatro mil ciento noventa dólares americanos con treinta centavos); sin embargo, conforme algunos juristas han señalado, no es posible cuantificar tal daño al proyecto de vida con aproximación, por lo mismo que responde a una esfera temporal. El ser humano proyecta su vivir en el tiempo y para éste caso en concreto, ella fue privada de su libertad años y sus familiares fueron perjudicados, perdió sus trabajos; y sufrió una serie de torturas; que ni con la reparación se podrá resarcir. Sin embargo, al respecto nos precisa Fernández Sessarego(2010): Entre 1998 y el 2001 son tres, al menos, las sentencias de reparación de daños en las que la Corte Interamericana de Derechos Humanos de San José de Costa Rica hace referencia, analiza y repara el “daño al proyecto de vida”. En ellas, la Corte considera la reparación del “daño al proyecto de vida” al lado del tradicional resarcimiento de los denominados “daños materiales” - como es el caso del lucro cesante y del daño emergente - y de la indemnización del llamado “daño moral”. Las sentencias de reparación de daños, sustentadas en precedentes fallos dictados sobre el fondo de los respectivos asuntos y a las que se hace mención en el párrafo anterior, son las del 27 de noviembre de 1998, recaída en el caso “María Elena Loayza Tamayo” con el Estado Peruano, la de “Los Niños de la Calle” con el Estado de Guatemala, de fecha 26 de mayo del 2001 y la sentencia “Cantoral Benavides”, con el Estado peruano, fechada tres de diciembre del 2001.

### **3. Diferencia o relación entre daño al proyecto de vida, daño existencial y daño a la calidad de vida.**

Burgos(2012), refiere; Ocurrido un daño al proyecto de vida, la calidad de vida se resiente necesariamente. En términos esquemáticos así como el daño existencial no tiene porqué reflejarse en un daño al proyecto de vida(siempre y cuando siga existiendo la posibilidad de proyectar), desde el punto de vista inverso un daño al proyecto de vida si supone, siempre, la generación de un daño existencial. Ello por cuánto aunque la incidencia negativa sobre lo genérico bien puede no afectar lo específico, siempre el menoscabo de una opción específica empobrece, de manera necesaria, la genialidad que la incluye. "...Si lo que afecta negativamente es el sentido de nuestras propias elecciones libre(en las que se estructura todo proyecto vital), es claro que la posibilidad de seguir proyectando devendrá menguada por aquella opción impedida que era, además nuestra primera opción. En la incidencia que tal condicionamiento negativo tenga sobre la posibilidad, o no, de articular proyectos sustitutos, estará la medida del *daño existencial* en la que se refleja la *privación del proyecto vital*.

**4. Cuantificación del daño.-** Se dice que hay daños que no se pueden reparar, es el caso de la muerte de un ser querido por ejemplo; para otros es el daño ocasionado por una depresión fuerte, por la pérdida de alguna parte del cuerpo; que genera un daño difícil de reparar, por decir de muchos, imposible de reparar. El daño irreparable, conforme refieren algunos teóricos, es el daño moral.

Osterling(2010), nos precisa: "Debido a la naturaleza del daño moral, resulta compleja la cuantificación de la indemnización, ya que estos bienes personalísimos no tienen valor establecido en el mercado, en el cual un juez pueda basarse para hacer este cálculo".

Además, el daño moral es irreparable, toda vez que no se puede devolver el objeto sobre el cual recae la acción a su estado original. A manera de ejemplo, si un hecho causa a una persona depresión severa, el daño ya ha sucedido, y por más que en un futuro pueda volver a estar equilibrada emocionalmente, no hay nada que se pueda hacer respecto a los momentos en los que estuvo bajo severa pena y angustia.

Cifuentes(1989), señala que no es posible la reparación integral con la equivalencia perfecta e idéntica a la que se procura frente al daño material.

## 2.3 Contexto en el que se desarrolla el tema

### 2.3.1 Contexto Internacional

Cabe destacar que en general en toda la comunidad europea, sea viajero o tercero, hay un monto mínimo para reparar el daño con un tope(similar a un soat); sin perjuicio que en caso de inexistencia de algún seguro, el Estado cubre hasta ese tope, ya que existe un fondo destinado para esos casos; dejando expedito el derecho de iniciar un juicio en la vía civil u otra, para solicitar la indemnización que el agraviado o afectados consideren *debe reparar* en relación a la magnitud del daño. La misma línea la encontramos en los países de Norteamérica, entre otros. En este estudio, se destaca y abunda en normatividad en el País de España, por los avances que encontramos, tanto en el contexto y otros *normativos*, conforme veremos en adelante. En cuánto a los otros países referidos, se nombra sólo algunos alcances tanto de contexto como normativos.

**España:** Infolibre(2013) *precisó:* En España las investigaciones sobre accidentes de tránsito se demoran un promedio de 8 meses, llevado a cabo por el CIAF, que es un Organismo vinculado al Ministerio de Fomento, que trabaja de manera Independiente a la Dirección General de Ferrocarriles, a Adif y a otras empresas ferroviarias.

Podemos precisar al respecto, que si bien es cierto, la prensa refirió en la noticia como tragedia, por el largo tiempo en la demora de la investigación, sin embargo; en comparación con el Perú, es un avance, porque en nuestro País, no tenemos un órgano que investigue los accidentes de tránsito ferroviarios.

Conforme documento citado en primer párrafo, el mismo documento; precisa lo sgte: En el periodo que abarca entre 2006 y 2011 este organismo ha investigado un total de 273 incidentes y accidentes, de los que tan sólo tres correspondieron a accidentes graves. El total de siniestros de estos años (colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel y daños a personas) sumaron 237 víctimas mortales. La CIAF considera "accidente grave" a "cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal, o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante,

a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad".

*En Italia, Alloti(2014):*"...el nivel de apertura del mercado europeo aún no puede ser considerado satisfactorio y por eso la Comisión Europea presentó una propuesta de Directiva de "recast" en el septiembre 2010 para eliminar los obstáculos a la competencia que todavía permanecían. El proceso de liberalización de los ferrocarriles en Italia empieza con la transformación de los Ferrocarriles del Estado en una empresa privada participada al 100% por el Estado: Ferrovie dello Stato S.p.A. Este holding se compone de dos empresas: Rete Ferroviaria Italiana Spa que tiene la responsabilidad de la infraestructura de la red, y Trenitalia Spa, que desarrolla el servicio de transporte ferroviario". "...."

Continúa Alloti, precisando: En 2011, a este respecto, hubo una investigación iniciada por la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados del Parlamento italiano, sobre el sector del transporte ferroviario de pasajeros y cargas, a fin de evaluar la idoneidad del marco normativo vigente para gobernar el proceso de liberalización y las modalidades más apropiadas de gestión de la infraestructura y organización del organismo de la regulación. La investigación reveló algunos asuntos críticos del marco normativo italiano y europeo. A nivel italiano, aunque la legislación nacional ha puesto en práctica los principios comunitarios de apertura del mercado a la competencia en los servicios ferroviarios, a veces incluso anticipando sus contenidos, el nivel de competencia alcanzado todavía no puede considerarse satisfactorio. Aunque es cierto que el impulso de la disciplina comunitaria ha contribuido a la transformación de la empresa pública Ferrovie dello Stato en sociedad por acciones y la posterior separación de la actividad de gestión de la infraestructura de la de gestión de los servicios de transporte, también es cierto que el proceso de liberalización aún tiene aspectos que son extremadamente críticos. En particular, esta investigación ha puesto de relieve dos aspectos. El primero concierne a las relaciones entre el gestor de la red – R.F.I. Red Ferroviaria Italiana – y el mayor operador de los servicios de transporte – Trenitalia – pues si bien son jurídicamente distintos, desde el punto de vista económico se puede decir que el Ministerio de Economía y Finanzas los controla a través del holding Ferrovie dello Stato. La encomienda de la gestión de la red a un tercer sujeto no solo

jurídicamente, sino también económicamente independiente respecto de las empresas que prestan servicios de transporte, aparece sin embargo esencial para el pleno desarrollo de la competencia, a fin de excluir eventuales dudas sobre la parcialidad en el comportamiento del gestor de la red. El segundo aspecto se refiere al establecimiento de una autoridad de regulación independiente del mercado ferroviario. Esta función de regulación está encomendada actualmente al Ministerio de Infraestructura y Transporte, en el ámbito del cual se estableció la “Oficina para la regulación de los servicios ferroviarios” (URSF) que desde el punto de vista económico se puede decir que el Ministerio de Economía y Finanzas los controla a través del holding Ferrovie dello Stato, aunque la gestión de la red está en manos públicas. Esta oficina ha sido recientemente dotada de una mayor autonomía funcional y organizativa en comparación con el ministerio mencionado. Su dirección está a cargo de un sujeto nombrado por el Gobierno, previa consulta a las comisiones parlamentarias competentes, entre personas de incuestionable moralidad e independencia, alta y reconocida profesionalidad y pericia en el ámbito de los servicios ferroviarios. Esto, sin embargo, no es todavía suficiente para asegurar al organismo regulador la independencia requerida por la Unión Europea. La Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados sugiere dos intervenciones para remediar esta situación. En primer lugar, habría que separar sustancialmente – y no solo formalmente – el papel del dueño (el operador público) del de operador de la red y, en consecuencia, el del proveedor del servicio de transporte del de gestor de la red misma. Esta operación se podría lograr mediante la colocación en el mercado del paquete accionario de control de la empresa que gestiona la red, asignando los correspondientes ingresos a fortalecer aún más la situación económica y financiera del grupo Ferrovie dello Stato. En segundo lugar, se debería distinguir claramente la posición del propietario de la red del de la autoridad reguladora, haciendo que este último sea realmente independiente de las estructuras ministeriales. Este último objetivo podría alcanzarse mediante el establecimiento de una nueva autoridad independiente para el sector de los transportes.

Logi News(2015) precisó: “...”se produjeron dos hechos fundamentales para la liberación del transporte ferroviario tanto en Italia como en Europa: Por una parte, en el país transalpino se aprobó el decreto que actualiza la directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea de 2012, que sanciona el



espacio ferroviario único a nivel continental. Por otro lado, la directiva de 2012 promueve la competencia y libre circulación de bienes y personas en los países miembros de la Unión Europea mediante el establecimiento de unas normas básicas a las que deben adaptarse los países miembros.

*Continúa la noticia:* Estas normas venían siendo demandadas desde hace tiempo por organismos públicos y privados que a lo largo de los años han expresado reiteradamente la necesidad de que las empresas del sector se adaptasen a los cambios del mercado. El mismo día en el cual el Consejo de Ministros adoptaba la directiva europea se celebraba el Consejo Europeo de Transportes en Luxemburgo. Uno de los puntos más importantes de la agenda tuvo que ver con la discusión del IV Paquete Ferroviario.

### **2.3.2 Contexto Nacional**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones(2016); en el Plan Nacional de Desarrollo ferroviario precisa: La evolución reciente muestra que si se considera de manera conjunta los operadores de carga de uso público, Ferrocarril Central Andino S.A(FCA) y PeruRail, a nivel nacional la demanda total de carga, pasó de 2.1 millones de toneladas en el 2001 a 2.9 millones de toneladas en el 2014(un incremento del 37%). Este incremento en la carga explica en parte que los ingresos totales, en nuevos soles corrientes, hayan crecido 78% en el periodo analizado.

El Plan también precisa: Adicionalmente, dentro de lo organización institucional del sector Transporte existe el organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de uso Público (OSITRÁN), el cuál fue creado en 1998. Es un organismo público, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros con autonomía funcional, técnico, administrativo, económico y financiero. 2. Tiene como objetivo general normar, regular, supervisar y fiscalizar "el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras" y el cumplimiento de los contratos de concesión de la infraestructura. Las responsabilidades en cuanto a la actividad operativa ferroviaria (es lo es, la circulación de trenes) y la normatividad técnica siguen estando a cargo del viceministerio de Transportes, o a través de la Dirección General de Cominos y Ferrocarriles.

## 2.4 Normas vinculadas con el tema

### 2.4.1 Normas del entorno internacional

#### 2.4.1.1 Derecho Civil

##### a) Europa

Infolibre(2013): *España:* "...”tiene prescrito en su artículo 48 Cobertura de responsabilidad civil: 1. la entidad solicitante de una licencia deberá tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. El artículo 50, tiene prescrita la suspensión de la licencia, Inciso 1. El Ministerio de Fomento podrá suspender, con carácter total o parcial, los efectos de la licencia concedida a una empresa ferroviaria. Cuando la suspensión sea parcial, tendrá el alcance que, expresamente, se determine.2. la suspensión de la licencia procederá cuando se dé alguno de los siguientes supuestos: a) Apertura de un expediente sancionador por infracción muy grave. El acuerdo de suspensión se producirá siguiendo el procedimiento previsto para la adopción de medidas provisionales. b) Como sanción, según lo previsto en el título vii. c) Cuando la empresa ferroviaria hubiera interrumpido sus operaciones durante un período superior a seis meses, salvo que el ministerio de fomento acuerde la revocación de la licencia. 3. La suspensión sólo se acordará cuando, dándose una de las causas anteriormente señaladas, la medida sea conveniente para garantizar la seguridad y la eficaz prestación del servicio del transporte ferroviario. la suspensión podrá acordarse por un plazo máximo de 12 meses. 4. Reglamentariamente, se desarrollará el régimen aplicable a la suspensión de las licencias(el subrayado es propio).

*Italia:* López, Cristina(2016): De acuerdo con el contenido del art. 1153 del Código civil italiano de 1865, cada uno debía responder no sólo por el daño que hubiera causado, sino también por el que produjese la persona que tenía bajo su guarda o las cosas que custodiaba. A modo de enumeración recogía los casos específicos de atribución de responsabilidad, estableciendo que debían responder el padre -o la madre en defecto de éste- por los daños causados por los hijos menores que viviesen con ellos; los tutores, por los daños ocasionados por los pupilos que habitasen con ellos; los maestros y

artesanos por los daños causados por sus alumnos o aprendices en el tiempo en el que estuvieran bajo su vigilancia; y los amos y comitentes por los daños causados por sus domésticos y dependientes en el ejercicio del trabajo al cual habían sido destinados, entendiéndose comprendidas en esta categoría todas las personas a las que se les hubiese confiado un negocio, un trabajo, o un servicio.

*Contenía la autora precisando:* Este artículo contenía una presunción de culpabilidad en virtud de la cual determinadas personas estaban obligadas a reparar el daño causado por un hecho ajeno. Al ser una presunción relativa, las personas taxativamente enumeradas podían quedar exoneradas de responsabilidad si conseguían probar que emplearon la diligencia requerida para evitar el daño y a pesar de ello éste se produjo. La responsabilidad por hecho ajeno sólo se producía en esos supuestos, sin que fuera posible proceder a una aplicación analógica a otros individuos distintos de los expresamente recogidos en el texto. Si alguna persona que no estuviera mencionada en el art. 1153 era responsable del acto realizado por el menor de edad, se debía acudir al art. 1152 Cc, donde se recogía el principio general de la responsabilidad por culpa. Mientras en el art. 1152 la víctima debía probar que respondía por culpa la persona encargada de la vigilancia de quien había causado el daño, en el art. 1153 la culpa era presunta y era el responsable quien debía acreditar que había hecho lo posible para evitar el daño.

Parkinson, Besalú(2016): La más reciente doctrina italiana, principalmente a través de las opiniones de Scognamiglio, Trimarchi, Rodotà, Busnelli, Alpa, en forma coincidente con los más destacados autores argentinos, entienden que la calificación de la conducta obrada como culpable o ilícita, no es el objeto del juicio de responsabilidad. Esto significa que en la actualidad "el fundamento de la indemnizabilidad no está en el acto ilícito, sino en el hecho dañoso", a lo que cabe agregar: siempre que el daño sea injusto.

## **b) Norteamérica**

*Estados Unidos:* Hay, Peter(1992): El procedimiento civil en Estados Unidos tiene como características que el manejo del mismo está básicamente en manos de las partes (juicio ad - versario), y que la determinación de los hechos en el caso es un asunto para un jurado lego.

En Estados Unidos, siempre han primado los principios, así los principios que rigen las decisiones judiciales o precedentes son:

Hay, Peter(1992): 1. Las cortes de menor jerarquía están obligadas por los fallos (precedentes) de sus cortes superiores. Este principio se denomina doctrina stare decisis. De acuerdo con el principio de esta doctrina las cortes estatales están obligadas: • Con respecto a asuntos de derecho estatal: por las decisiones de sus cortes de apelación estatales, encabezadas por la Corte Suprema del Estado. • Con respecto a asuntos del orden federal: por los fallos de las cortes federales, especialmente de la Suprema Corte Federal. 2. Las cortes federales están obligadas: • En casos de derecho federal: por los fallos de sus cortes federales superiores. • Con respecto a asuntos de derecho estatal: las cortes federales están obligadas por los fallos de las cortes estatales correspondientes, siempre que las decisiones no violen el derecho federal. 3. Una corte de jerarquía suprema, estatal o federal, podrá desviarse de un precedente que haya establecido y crear derecho nuevo, pero este cambio sólo afecta al caso en cuestión y a casos futuros y de ninguna manera a casos anteriores resueltos conforme al precedente anterior, ya que los casos anteriores son cosa juzgada, res judicata. Es importante en el pensamiento jurídico norteamericano el análisis de los hechos del caso, pues son éstos los que determinan la aplicabilidad del precedente. En virtud de que los hechos de cualquier caso no serán idénticos a uno anteriormente resuelto, los abogados de las partes están obligados a comparar los hechos de casos, a presentar el precedente favorable según sus hechos sean comparables con el caso en cuestión y, por contraste, alegar que un precedente desfavorable es completamente diferente en cuanto a los hechos, y que por lo tanto no debe aplicarse al caso en cuestión. De esta manera, tanto el alegato como la defensa legal son, en gran parte, un análisis comparativo de hechos, mediante el cual existe la posibilidad de innovación y desarrollo del derecho. “...” Una vez localizado el precedente, ya sea en las recopilaciones federales o en las estatales, según sea el caso, aún no termina el problema. Ahora el trabajo consiste en examinar si el precedente no ha sido modificado, para lo cual se tienen que emplear los Shepard citators, que son libros de citas editados por la compañía Shepard. Estos Shepard citators son paralelos a cada colección de decisiones, es decir, hay libros de citas para las decisiones estatales, regionales y federales.

**México:** El Código Civil Mexicano, contiene una serie de artículos sobre la responsabilidad civil entre ellos, Artículo 1915. La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios. Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima. Los créditos por indemnización cuando la víctima fuere un asalariado son intransferibles y se cubrirán preferentemente en una sola exhibición, salvo convenio entre las partes. Las anteriores disposiciones se observarán en el caso del artículo 2647 de este Código.

Adicionalmente tenemos el Artículo 1917. Las personas que han causado en común un daño, son responsables solidariamente hacia la víctima por la reparación a que están obligadas de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo, otro: el Artículo 1920: Cesa la responsabilidad a que se refiere el artículo anterior, cuando los menores ejecuten los actos que dan origen a ella, encontrándose bajo la vigilancia y autoridad de otras personas, como directores de colegios, de talleres, etcétera, pues entonces esas personas asumirán la responsabilidad de que se trata. Luego recoge el art. 1921, que precisa: Lo dispuesto en los dos artículos anteriores es aplicable a los tutores, respecto de los incapacitados que tienen bajo su cuidado. El artículo 1922. Ni los padres ni los tutores tienen obligación de responder de los daños y perjuicios que causen los incapacitados sujetos a su cuidado y vigilancia, si probaren que les ha sido imposible evitarlos. Esta imposibilidad no resulta de la mera circunstancia de haber sucedido el hecho fuera de su presencia, si aparece que ellos no han ejercido suficiente vigilancia sobre los incapacitados.

### **c) Centroamérica**

**En Costa Rica,** el Código Civil; tiene prescrito el daño. Burgos(2012), precisa: El daño también está regulado en nuestro Código Civil en los artículos 1045 y 1046 que señalan

lo siguiente: Artículo 1045.- Todo aquel que por dolo, falta, negligencia o imprudencia, causa a otro un daño, está obligado a repararlo junto con los perjuicios. Artículo 1046.- La obligación de reparar los daños y perjuicios ocasionados con un delito o cuasidelito, pesa solidariamente sobre todos los que han participado en el delito o cuasidelito, sea como autores o cómplices y sobre sus herederos.

*Si bien es cierto, en Costa Rica, no existe servicio ferroviario, se tomó en consideración las precisiones en las otras áreas del derecho.*

#### **d) Sudamérica**

*En Argentina*, tenemos sentencias en el ámbito civil; a favor de las víctimas por accidentes ferroviarios(terceros), como sigue:

No se advierte que la empresa ferroviaria demandada haya aportado elementos suficientes como para tener acreditada la culpa de la víctima y más aún por las características del paso a nivel, el estado de las barreras y las condiciones personales de la persona del lugar, se puede colegir, que no ha cumplido con los deberes de seguridad que se encontraban a su cargo, CNCIV. SALA H. 29/04/98 “Sosa María A c/ Ferrocarriles Metropolitanos s/daños y perjuicios.

“Por tratarse de conductores profesionales, su conducta debe ser analizada con mayor vigor, máxime por el hecho de tener a su cargo la seguridad de lo que transportan”(art. 902 Código Civil Argentino & Sentencia Sala H, 1998).

La velocidad a la que circulaba el actor, importó una actitud que debe calificarse de negligente, ya que se domiciliaba en la zona y cruzaba el camino con frecuencia, por lo que no podía desconocer que el mismo carecía de barreras u otro tipo de señales indicadores de la proximidad del tren. Ante ello, la conducta prudente hubiera sido la de reducir la velocidad y cerciorarse que tenía la vía expedita antes de efectuar el cruce(Giuliano Luis A c/ Ferrosur Roca S.A y otro s/ daños y perjuicios, Sentencia CN Civ.Sala I, 1999).

*En referencia;* al código civil argentino; tiene prescrito el daño resarcible: Artículo 1737.- Concepto de daño. Hay daño cuando se lesiona un derecho o un interés no reprobado por el ordenamiento jurídico, que tenga por objeto la persona, el patrimonio, o un derecho de incidencia colectiva. En el artículo 1740 del Código, se encuentra prescrita la reparación plena: La reparación del daño debe ser plena. Consiste en la restitución de la situación del damnificado al estado anterior al hecho dañoso, osea por el pago en dinero o en especie. La víctima puede optar por el reintegro específico, excepto que sea parcial o totalmente imposible, excesivamente oneroso o abusivo, en cuyo caso se debe fijar en dinero. En el caso de daños derivados de la lesión del honor, la intimidad o la identidad personal, el juez puede, a pedido de parte, ordenar la publicación de la sentencia, o de sus partes pertinentes, a costa del responsable(Código Civil y Comercial Argentino, 2014).

El código *también* recoge con rigurosa amplitud, la indemnización incluyendo en la misma, las afecciones en su totalidad del ser humano; precisando las espirituales y aquellas que resultan de la interferencia en el proyecto de vida, contenido en el Artículo 1738.- Indemnización. La indemnización comprende la pérdida o disminución del patrimonio de la víctima, el lucro cesante en el beneficio económico esperado de acuerdo a la probabilidad objetiva de su obtención y la pérdida de chances. Incluye especialmente las consecuencias de la violación de los derechos personalísimos de la víctima, de su integridad personal, su salud psicofísica, sus afecciones espirituales legítimas y las que resultan de la interferencia en su proyecto de vida.(el resaltado es propio).

En cuanto a la responsabilidad objetiva, se tiene en Argentina lo siguiente: La responsabilidad objetiva fue impuesta por el legislador por razones de política en materia de transporte (en virtud del riesgo y masividad de la actividad), para inducir a las empresas a extremar las precauciones respecto a la buena calidad, perfecto estado y funcionamiento del material, la capacitación y buen desempeño del personal, y por otra parte, en amparo de las posibles víctimas, para quienes el resarcimiento se tornaría ilusorio si tuvieran que probar la culpa del transportador. En lo que hace al encuadramiento de la situación del chofer o conductor por cuya culpa (negligencia, imprudencia o impericia) se produjo el

accidente dañoso. (Dirección Nacional del Sistema Argentino de Información Jurídica, 2009)

#### **2.4.1.2 Derecho Constitucional**

##### **a) Europa**

*En España*, la legislación de consumidores y usuarios se basa en el artículo 51 de la Constitución española, según el cual los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo, mediante procedimientos eficaces, la seguridad, la salud y los legítimos intereses económicos de los mismos. Asimismo establece que promoverán su información y educación, fomentarán sus organizaciones y las oirán en las cuestiones que puedan afectarles.

*En Italia*, La Constitución italiana, no precisa que el Estado defienda el interés de los consumidores; sin embargo en su art. 41 prescribe: Sera libre la iniciativa económica privada. No podrá, sin embargo, desenvolverse en oposición al interés social o de tal modo que inflija un perjuicio a la seguridad, a la libertad y a la dignidad humana. La ley determinara los programas y controles oportunos para que la actividad económica pública y privada pueda encaminarse y coordinarse con fines sociales.

##### **b) Norteamérica**

*Estados Unidos*, La Constitución Política, es predominantemente una Carta Política, dónde precisa el correcto actuar del Congreso, militares, y una serie de cuestiones vinculadas con una situación de conflicto bélico y seguridad en situaciones de guerra. Así también, nos habla de la equidad y de algunas enmiendas que se le han hecho a la fecha. No precisa sobre temas de daños, defensa de la vida, ni defensa o derecho de consumidores.

*México*, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos título primero Cap. I de los derechos humanos y sus garantías. Artículo 28. En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la



industria.(reformado mediante decreto publicado en el diario oficial de la federación el 3 de febrero de 1983. modificado por la reimpresión de la constitución, publicada en el diario oficial de la federación el 6 de octubre de 1986). En consecuencia, la ley castigara severamente, y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tenga por objeto obtener el alza de los precios; todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre concurrencia o la competencia entre si o para obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social.(reformado mediante decreto publicado en el diario oficial de la federación el 11 de junio de 2013).”...”

#### **c) Centroamérica**

*En Costa Rica*, la Constitución Política, tiene prescrito en su art. 41, el derecho de reparación por daños: Ocurriendo a las leyes, todos han de encontrar reparación para las injurias o daños que hayan recibido en su persona, propiedad o intereses morales. Debe hacerseles justicia pronta, cumplida, sin denegación y en estricta conformidad con las leyes. Y tiene prescrito en su art. 46.: Son prohibidos los monopolios de carácter particular, y cualquier acto, aunque fuere originado en una ley, que amenace o restrinja la libertad de comercio, agricultura e industria. “...”Los consumidores y usuarios tienen derecho a la protección de su salud, ambiente, seguridad e intereses económicos; a recibir información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a un trato equitativo. El Estado apoyará los organismos que ellos constituyan para la defensa de sus derechos. La ley regulará esas materias. (Así reformado por Ley No. 7607 del 29 de mayo de 1996).

#### **d) Sudamérica**

*En Argentina*, La Constitución Nacional: Tiene prescrita la defensa de los consumidores y usuarios, en su art. 42: Los consumidores y usuarios de bienes y

servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno. Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios. La legislación establecerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control(Constitución de la Nación Argentina, 1994).

#### **2.4.1.3 Derecho Administrativo**

##### **a) Europa**

*En España*, tenemos el Real Decreto Legislativo 1/2007, que se aprobó el texto refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. En dicha norma, el tercero expuesto no es considerado consumidor o usuario expresamente, sin embargo el Artículo 86. Cláusulas abusivas por limitar los derechos básicos del consumidor y usuario: En cualquier caso serán abusivas las cláusulas que limiten o priven al consumidor y usuario de los derechos reconocidos por normas dispositivas o imperativas y, en particular, aquellas estipulaciones que prevean: 1. La exclusión o limitación de forma inadecuada de los derechos legales del consumidor y usuario por incumplimiento total o parcial o cumplimiento defectuoso del empresario. En particular las cláusulas que modifiquen, en perjuicio del consumidor y usuario, las normas legales sobre conformidad con el contrato de los bienes o servicios puestos a su disposición o limiten el derecho del consumidor y usuario a la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados por dicha falta de conformidad. (el resaltado es propio). 2. La exclusión o limitación de la responsabilidad del empresario en el cumplimiento del contrato, por los daños o por la muerte o por las lesiones causadas al consumidor y usuario por una acción u omisión de aquél.” ...”

*En Italia;* Hernández y Frustragli(2006), precisa: Principales lineamientos del Código de Consumo italiano: El sentido del Derecho del Consumidor en el siglo XXI

a) La noción de consumidor y usuario y la protección de los sujetos particularmente vulnerables respecto de la noción de consumidor o usuario se observa que el código comentado carece de rigidez en relación a ella toda vez que admite diferentes grados de protección. Por un lado, en el art. 3, apartado 1 a), comienza definiéndolo como "la persona física que adquiere para fines extraños a la actividad empresarial o profesional eventualmente desarrollada", concepto que resulta ratificado expresa o implícitamente en otras disposiciones del Código (vg. Parte IV "Seguridad y calidad". En otras oportunidades, extiende el alcance de la protección reconociendo algunas relaciones generadas con independencia de una concreta adquisición de bienes o servicios; así lo hace al regular la obligación general de información en el art. 5, apartado 1, donde entiende por consumidor o usuario a la persona física a la cual es dirigida la información comercial. En materia de publicidad, va aún más allá considerando como consumidor o usuario a la persona física o jurídica a la que se encuentra dirigida la comunicación comercial y que sufre sus consecuencias (art. 18, apartado 2). Por otro lado, profundizando la protección, algunas disposiciones tutelan de modo particular ciertas situaciones de vulnerabilidad....(el resaltado es propio).

#### **b) Norteamérica**

*En Estados Unidos;* tenemos normativamente una Ley de la Comisión Federal de Comercio, la cuál regula el sector de consumidores y usuarios, y la misma actividad comercial. Adicionalmente, cuentan con Guías de actuación según rubro y sector.

La Comisión Federal de comercio, en su página web, nos precisa: La FTC desarrolla políticas y herramientas de investigación a través de audiencias, talleres y conferencias. Colaboramos con nuestros colegas encargados de ejecutar la ley en todo el país y alrededor del mundo para seguir avanzando en el cumplimiento de nuestras cruciales misiones de protección del consumidor y de la competencia. Y más allá de nuestras fronteras, cooperamos con agencias y organizaciones internacionales para proteger a los consumidores en el mercado global.

Referido a la protección al consumidor, *refiere*: La FTC protege a los consumidores deteniendo las prácticas desleales, engañosas o fraudulentas en el mercado. Realizamos investigaciones, demandamos a compañías y personas que infringen la ley, desarrollamos reglas para garantizar un mercado vibrante, y brindamos educación a los consumidores y a los negocios para informarlos sobre sus derechos y obligaciones. Recolectamos quejas sobre cientos de temas que abarcan desde la seguridad de datos y la publicidad engañosa hasta el robo de identidad y las infracciones a las disposiciones del Registro Nacional No Llame, y las ponemos a disposición de las agencias competentes de todo el mundo para su seguimiento. Nuestro personal experimentado y motivado usa herramientas del siglo XXI para anticiparse —y responder— a los cambios que surgen en el mercado.

En incentivo de la libre competencia, nos precisa: La FTC aplica las leyes antimonopólicas tomando acción contra aquellas prácticas comerciales que pudieran perjudicar a los consumidores mediante aumentos de precios, menor calidad o menos opciones de bienes y servicios. Monitoreamos las prácticas comerciales, examinamos las posibles fusiones y las impugnamos cuando lo consideramos apropiado para garantizar que el mercado funcione de acuerdo a las preferencias de los consumidores y no sobre la base de prácticas ilegales.

***En México:*** La Ley Federal de Protección al Consumidor del Estado de México, en su inciso primero, artículo 2º, capítulo primero de disposiciones generales, define al consumidor en los siguientes términos: Consumidor: la persona física o moral que adquiere, realiza o disfruta como destinatario final bienes, productos o servicios. Se entiende también por consumidor a la persona física o moral que adquiera, almacene, utilice o consuma bienes o servicios con objeto de integrarlos en procesos de producción, transformación, comercialización o prestación de servicios a terceros, únicamente para los casos a que se refieren los artículos 99 y 117 de esta ley.

### **c) Centroamérica**

***En Costa Rica:*** El consumidor tutelado es tanto el jurídico como el material. Conforme afirma Espinoza B, Ana Lucía(2012): “Todos somos consumidores” Una primera afirmación que ha de hacerse cuando se estudia la forma en que se interpreta y aplica el concepto de consumidor en la práctica costarricense, es que, con gran acierto, las resoluciones judiciales de la Sala Primera y de la Sala Tercera, ambas de

la Corte Suprema de Justicia, han establecido, la segunda con base en la primera, que para ser considerado consumidor no es necesario haber entrado en una relación contractual con otra persona, bastando con ser receptor de ofertas provenientes de un tercero, para convertirse en destinatario final de bienes y servicios. Lo anterior no podría ser diferente, toda vez que la definición contenida en el art. 2 de la Ley 7472 se identifica como consumidor a quien reciba información o propuestas para convertirse en tal destinatario final de bienes o servicios. En ambas resoluciones se precisa, con base en lo dicho, la diferencia entre ser “consumidor jurídico” y “consumidor material”, en los términos que a continuación se expresan: En el Considerando VI de la Resolución de la Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia, No. 295- F-2007 de las 14:45 horas del 26 de abril de 2007, se estableció que: “...El criterio de esta Sala, el simple hecho de no adquirir un producto, o requerir un servicio, no es un motivo jurídicamente aceptable para eximir de responsabilidad al productor, proveedor o comerciante, en aquellos supuestos en donde el usuario resulte lesionado en razón del bien o servicio recibido. El término “consumidor” referido a la situación jurídica del actor cuando ingresó al supermercado, corresponde a un concepto más amplio que el de comprador. En concordancia con el parámetro constitucional, consumidor, debe entenderse en un planteamiento expansivo respecto al ámbito de aplicación de las personas que requieran de una especial protección en esta materia. No se supedita a un “contrato de consumo”, porque significaría aplicarla de forma restringida y limitada a aquella persona que compra, o que contrata. La posición del derecho moderno, según este Órgano decidor, es que se le conciba como cliente, entendido a quien participa en las actividades comerciales en la posición de potencial adquirente -y no comprador efectivo, de bienes y servicios con el titular de la oferta. Dependiendo de la etapa del proceso, se puede distinguir entre contratante y cliente. El primero, se denomina consumidor jurídico. Adquiere un bien o servicio mediante una relación jurídica típica, como por ejemplo, la compra. El segundo es el consumidor material, quien no contrata el bien o servicio, puede potencialmente adquirirlo o utilizarlo. Este último es el centro de protección jurídica en el ámbito de la seguridad de los consumidores...” (El subrayado de parte del texto citado lo ha hecho la autora de este artículo para dar énfasis a esa parte). Como podemos observar, Costa Rica, considera al consumidor no sólo el que contrata el producto o servicio, sino aquel que “potencialmente puede utilizarlo”.

#### **d) Sudamérica**

*En Argentina,* Las normas de protección del consumidor en Argentina están parcialmente recogidas en el Código Civil y Comercial de la Nación, que dedica el Título III de su Libro III a los contratos de consumo, la que otorga una especial protección al consumidor prescribiendo lo siguiente: 1. Relación de consumo: el contrato de consumo y su interpretación La regulación relativa a los contratos de consumo comienza en el artículo 1092 del Código Civil y Comercial argentino con la definición de relación de consumo, entendiendo por tal el vínculo jurídico entre un proveedor y un consumidor. Este mismo precepto recoge la definición de consumidor como “persona humana o jurídica que adquiere o utiliza, en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar y social.” También se considerará consumidor a quien, sin ser parte de una relación consumo como consecuencia o en ocasión de ella, adquiere o utiliza bienes o servicios como destinatario final.

Con lo mencionado se puede observar que la legislación de Argentina, recientemente modificada a una nueva realidad, es clara y abarca de forma veraz el concepto de consumidor y de la relación de consumo, equiparando a los “consumidores” a aquellas personas que de cualquier manera se vieran expuestos a una relación de consumo, con esta norma se ha considerado consumidor a aquel peatón víctima de un accidente de tránsito, vehicular, ferroviario, etc; en relación al contrato de seguro celebrado entre el responsable civil y su asegurador, lo cual también fue materia revisable y discutible en la Resolución N°1311-2013/SPC-INDECOPI de 24 de mayo de 2013, lo cual representa una mayor motivación para las modificaciones ya mencionadas dentro de nuestro Código de Protección al Consumidor.

La Ley 24.240, “Ley de Defensa del consumidor”; prescribe la protección del consumidor así como la responsabilidad por daños. En su art. 3° prescribe Interpretación“...” en caso de duda, se estará siempre a la interpretación más favorable al consumidor. En su art. 4° prescribe: Información. Quienes produzcan, importen, distribuyan o comercialicen cosas o presten servicios, deben suministrar a los consumidores o usuarios, en forma cierta y objetiva, información veráz, detallada,

eficaz y suficiente sobre las características esenciales de los mismos. Luego fue mejorado este artículo, lo cuál refleja un avance e inclinación de proteger cada vez más al consumidor, quedando así: Art. 4|. Información. El proveedor está obligado a suministrar al consumidor en forma cierta, clara y detallada todo lo relacionado con las características esenciales de los bienes y servicios que provee, y las condiciones de su comercialización. La información debe ser siempre gratuita para el consumidor y proporcionada en soporte físico, con claridad necesaria que permita su comprensión. Solo se podrá suplantar la comunicación en soporte físico si el consumidor o usuario optase de forma expresa por utilizar cualquier otro medio alternativo de comunicación que el proveedor ponga a su disposición. En el Capítulo X. Responsabilidad por daños. Artículo 40. — Responsabilidad Solidaria. Si el daño al consumidor resulta del vicio o defecto de la cosa o de la prestación del servicio responderá el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor y quien haya puesto su marca en la cosa o servicio. El transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio. La responsabilidad es solidaria, sin perjuicio de las acciones de repetición que corresponda. Sólo se liberará total o parcialmente quien demuestre que la causa del daño le ha sido ajena(Ley 24.240, 1993).

#### **2.4.1.4 Legislación ferroviaria**

##### **a) Europa:**

##### ***En España:***

Infolibre(2013), precisa: En España las investigaciones sobre accidentes de tránsito se demoran un promedio de 8 meses, llevado a cabo por el CIAF, que es un Organismo vinculado al Ministerio de Fomento, que trabaja de manera Independiente a la Dirección General de Ferrocarriles, a Adif y a otras empresas ferroviarias.

En la normativa ferroviaria estaba prescrita en la Ley 39/2003: El Estado es el competente en la preservación de la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, en la normativa referida, está prescrito en su artículo 8 pasos a nivel, inciso 3.. También tiene prescrito en su artículo 48 Cobertura de responsabilidad civil: 1. la entidad solicitante de una licencia deberá tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en

particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. El artículo 50, tiene prescrita la suspensión de la licencia, Inciso 1. El Ministro de Fomento podrá suspender, con carácter total o parcial, los efectos de la licencia concedida a una empresa ferroviaria. Cuando la suspensión sea parcial, tendrá el alcance que, expresamente, se determine.2. La suspensión de la licencia procederá cuando se dé alguno de los siguientes supuestos: a) apertura de un expediente sancionador por infracción muy grave. “...”(el subrayado es propio).

Luego dicho dispositivo normativo fue derogado por La Ley 38 – 2015, que señala, algunas cuestiones importantes, modifica el art. 48 e inserta lo precisado líneas abajo: Artículo 48. Cobertura de responsabilidad civil. 1. La entidad solicitante de una licencia deberá tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. 2. **Reglamentariamente, se establecerán el importe y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.(el resaltado es propio).**

Respecto al art. 50 se mantiene igual, la diferencia de la nueva norma, está principalmente vinculada, a la Reglamentación para un mayor control en virtud del nacimiento de una nueva Empresa Operadora.

**Régimen de seguridad en el transporte ferroviario, artículo 56 seguridad ferroviaria (Ley 39/2003), es igual a la nueva ley ( Ley 38/2015) : 1.** la realización de las actividades ferroviarias estará sujeta a las normas de seguridad previstas en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo. la seguridad en la circulación ferroviaria comprende los siguientes aspectos:”...”d) Las condiciones para la autorización de la puesta en servicio del material rodante ferroviario, tanto del nuevo como del que haya sido modificado sustancialmente, así como las de su correcto mantenimiento. e) El régimen de funcionamiento, desde el punto de vista de la seguridad, de las infraestructuras de la red ferroviaria de interés general, incluidas las instalaciones de seguridad y los sistemas de señalización y gestión del tráfico, así como de su correcto



mantenimiento. f) Las condiciones que deben cumplir los administradores de las infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y el resto de agentes del sector en relación con sus regímenes de funcionamiento interno en materia de seguridad. g) los requisitos del personal que desempeñe funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, incluidos los criterios para su habilitación. h) El régimen de la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios. i) Cualquier otro relacionado con las infraestructuras ferroviarias, material rodante, personal o la operación ferroviaria no comprendido en los apartados anteriores y que pudiera incidir o afectar en la seguridad de la circulación ferroviaria. 2. La administración pública velará, en todo momento, en el ámbito de sus respectivas competencias y atendiendo a la legislación vigente y al progreso técnico y científico, por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la red ferroviaria de interés general, así como por el estricto cumplimiento y aplicación de las normas de seguridad por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias, de las empresas ferroviarias y de cualesquiera otros agentes del sistema ferroviario.

“Será prioridad en dichas actuaciones la mejora continua de las condiciones de seguridad del sistema ferroviario teniendo como principal objetivo la prevención de los accidentes ferroviarios...”. Asimismo, velarán por que se garantice el derecho de los ciudadanos a recibir, en adecuadas condiciones de seguridad, el servicio de transporte ferroviario. 3. La responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la red ferroviaria de interés general corresponde a los administradores de las infraestructuras ferroviarias y a las empresas ferroviarias que en ella operan. Los administradores de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias aplicarán las reglas y normas de seguridad disponiendo de unos sistemas de gestión de la seguridad, adecuados a lo dispuesto en esta ley y sus disposiciones reglamentarias de desarrollo, que habrán de incluir las medidas necesarias para la evaluación y control de los riesgos de la circulación ferroviaria y su seguimiento. asimismo se responsabilizarán de la seguridad de la parte del sistema ferroviario que les afecta, incluido el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros. Asimismo, los administradores de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias serán responsables del nivel de formación y de cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad

en la circulación. 4. Sin perjuicio del apartado anterior, todo fabricante de material rodante ferroviario, centro de mantenimiento homologado, titular de vehículos ferroviarios, prestador de servicios relacionados con el ferrocarril o entidad de aprovisionamiento será responsable de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan utilizarlos de manera segura.

**Artículo 56 bis autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, es igual tanto en la ley 39/2003 y la ley 38/2015:** 1. la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria para la red ferroviaria de interés general será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de la infraestructura, solicitante y entidad adjudicadora. “..” ningún administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora. 2. la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria llevará a cabo su cometido de manera transparente y no discriminatoria. en particular, escuchará a todas las partes y motivará sus decisiones. Responderá sin dilación a las peticiones y solicitudes y adoptará todas sus decisiones en el plazo de cuatro meses una vez que se le haya facilitado toda la información solicitada. También la norma tiene prescrita un régimen sancionador, medidas provisionales, y adicional a las multas, tiene multas coercitivas aplicadas a las empresas que reiteran en las infracciones.

En el año 2014, hubieron avances; en el ámbito de afectación a los viajeros; ya que se tomaron medidas para que se **duplique el monto de reparación a los agraviados;** monto expresado en euros, conforme podemos visualizar en el anexo 16.

Renfe(2019), precisa: En cumplimiento de la normativa reguladora del Sector Ferroviario, se pone en conocimiento de nuestros clientes las coberturas de las responsabilidades civiles que tiene concertadas Renfe Viajeros S.A. y que le son exigidas en su condición de empresa operadora de transporte de viajeros por ferrocarril:

**Seguro Obligatorio de Accidentes** concertado con la empresa AIG Europe S.A., Sucursal en España, en los términos, con el alcance, prestaciones y cuantías aseguradas que establece el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, esto es, con el fin de indemnizar a éstos o a sus derechohabientes cuando sufran daños corporales en accidente que tenga lugar con ocasión de desplazamientos del transporte ferroviario que Renfe Viajeros, S.A. realiza. Esta cobertura se ha ampliado con un seguro de accidentes para aquellos que sufran los viajeros en las **estaciones gestionadas por Renfe Viajeros, S.A.** y para determinados colectivos que trabajan a bordo de los trenes, ampliaciones que se han concertado en los mismos términos que contempla el Reglamento citado. Asimismo se ha ampliado el ámbito territorial de la cobertura en el trayecto de regreso de trenes internacionales y el límite de prestación de asistencia sanitaria, entre otras mejoras. **Seguro de Responsabilidad Civil** (artículo 48 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y 63 de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre) suscrito con QBE INSURANCE (EUROPE) LIMITED, Sucursal en España, para responder de los daños causados a los viajeros, a sus equipajes, al correo o a la carga transportada, a las infraestructuras ferroviarias, a los trenes y a terceros, personas o bienes, en los términos, alcance y cuantía establecidos en el artículo 63 del Reglamento citado, con una franquicia de un millón y medio de euros .”...”

*Italia:* Logi News(2015) precisó: “...se produjeron dos hechos fundamentales para la liberación del transporte ferroviario tanto en Italia como en Europa: Por una parte, en el país transalpino se aprobó el decreto que actualiza la directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea de 2012, que sanciona el espacio ferroviario único a nivel continental. Por otro lado, la directiva de 2012 promueve la competencia y libre circulación de bienes y personas en los países miembros de la Unión Europea mediante el establecimiento de unas normas básicas a las que deben adaptarse los países miembros.

Estas normas venían siendo demandadas desde hace tiempo por organismos públicos y privados que a lo largo de los años han expresado reiteradamente la necesidad de que las empresas del sector se adaptasen a los cambios del mercado.

El mismo día en el cual el Consejo de Ministros adoptaba la directiva europea se celebraba el Consejo Europeo de Transportes en Luxemburgo. Uno de los puntos más importantes de la agenda tuvo que ver con la discusión del IV Paquete Ferroviario.

La Directiva que se acoge comprende algunos artículos de suma importancia: Artículo 19 :Requisitos de honorabilidad: Los Estados miembros determinarán en qué condiciones se cumple el requisito de honorabilidad, para garantizar que la empresa solicitante de una licencia o las personas encargadas de su gestión: a) no hayan sido condenados por infracciones penales graves, incluidas las infracciones cometidas en el ámbito comercial; b) no hayan sido objeto de un procedimiento de insolvencia; c) no hayan sido condenadas por infracciones graves tipificadas en la legislación específica de transportes; d) no hayan sido condenadas por infracciones graves o reiteradas de las obligaciones derivadas del Derecho Social o Laboral, incluidas las obligaciones derivadas de la normativa sobre seguridad y salud en el trabajo, así como de los deberes impuestos por la normativa aduanera si se trata de una empresa que desee realizar servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros.(el resaltado es propio).

Y en su Artículo 22 de la Directiva; recoge los Requisitos relativos a la cobertura de la responsabilidad civil. Sin perjuicio de las normas de la Unión sobre ayudas estatales y de conformidad con los artículos 93, 107 y 108 del TFUE, las empresas ferroviarias deberán estar suficientemente aseguradas o contar con garantías adecuadas con arreglo a las condiciones de mercado para cubrir, de conformidad con el Derecho nacional e internacional, su responsabilidad civil en los casos de accidente, en particular con respecto a los viajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros. Independientemente de esta obligación, podrán tenerse en cuenta las especificidades y el perfil de riesgo de los distintos tipos de servicios, en particular de los servicios ferroviarios con fines culturales o de patrimonio.

## **b) Norteamérica**

***En Estados Unidos:*** La Industria ferroviaria en Estados Unidos ha crecido enormemente, superando a muchos países del mundo, en la cuál las medidas regulatorias también han

tenido avances y responden a lo prescrito por la Asociación Americana de Ferrocarriles(AAR).

El entorno normativo- ferroviario también está vinculado a la regulación de la actividad económica(Heps, 2010), precisa: Los industriales como Cornelius Vanderbilt y Jay Gould se hicieron ricos a través de propiedades del ferrocarril, como compañías de ferrocarriles grandes como la Nueva York el Ferrocarril del Tronco Central, Magnífico y el Océano Pacífico del sur atravesaron varios estados. En respuesta a prácticas monopolísticas (como la fijación de precios) y otros excesos de algunos ferrocarriles y sus dueños, el Congreso creó Interstate Commerce Commission (ICC) en 1887. El ICC indirectamente controló las actividades económicas de los ferrocarriles a través de la emisión de normas extensas. El congreso también decretó la legislación antimonopolio para prevenir monopolios del ferrocarril, que comienzan con la Ley Sherman Antitrust en 1890. Actualmente, Estados Unidos tiene más de 20 000 locomotoras y toda su actividad está regulada por la AAR, que establece estándares de obligatorio cumplimiento.

***En México:***

Cofemer(2015), nos refiere: El sector ferroviario se rige por la LRSF, la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Reglamento del Servicio Ferroviario y diversas NOMs.

El 26 de enero de 2015, fue publicado en el DOF, el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. En ese sentido, derivado del análisis realizado por la COFEMER la reforma legal del servicio ferroviario considera, de manera enunciativa más no limitativa, la emisión de los siguientes instrumentos regulatorios:

**Tabla 3. Actos Administrativos de Carácter General que se desprenden de la Reforma a la LRSF**

No.	Descripción	Plazo para su emisión
1	Reglamento Interior de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.	180 día naturales a partir de la entrada en vigor del Decreto
2	Modificación al Reglamento del Servicio Ferroviario.	180 día naturales a partir de la entrada en vigor del Decreto
3	Reglas de Operación del Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios (FNSCVF).	180 días naturales siguientes a la fecha de constitución del FNSCVF
4	Lineamientos en materia de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.	60 días naturales siguientes a la fecha de creación de la Agencia
5	Normas que determinen las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público ferroviario y de sus servicios auxiliares, y de la infraestructura física de interconexión.	—
6	Normativa y estándares de señalización y seguridad en la operación de los cruzamientos ferroviarios, tomando en cuenta los estándares utilizados a nivel internacional.	—
7	Bases de regulación Tarifaria.	—

Fuente: COFEMER, 2015.

Añade COFEMER: “...El Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento del Servicio Ferroviario, tiene por objeto regular el Servicio Público de Transporte Ferroviario y las vías generales de comunicación ferroviaria, su construcción, conservación, mantenimiento, operación, explotación y garantía de interconexión, derechos de arrastre y de paso, así como la prestación de los servicios ferroviarios, en los que se procurarán condiciones de competencia, conforme a la LRSF. Por otra parte, el Decreto de creación de la ARTF, indica que su objeto será regular, promover, vigilar y verificar la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento, interconexión en las vías férreas e infraestructura ferroviaria y la prestación del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, así como fomentar la interrelación de las terminales ferroviarias multimodales.”

Adicionalmente, se tienen varias normas vinculadas con la prevención y seguridad de la actividad ferroviaria; entre ellas: La NOM-050-SCT2/2001 que regula; la disposición para la Señalización de Cruces a Nivel de Caminos y Calles con Vías Férreas; en la que se Establece los métodos de calificación y disposiciones que deben observarse para evaluar las condiciones físicas y de operación de los cruces a nivel de calles y carreteras

con vías férreas, así como la señalización vial pasiva y activa que debe instalarse según la calificación obtenida, para brindar seguridad a los usuarios. (Comisión Federal de Mejora Regulatoria, 2015).

**c) Centroamérica**

En Centroamérica, no se tiene normatividad ferroviaria, porque Costa Rica, no cuenta con este servicio. Sin perjuicio de lo expuesto, se citó en el estudio - *el referido país* – en virtud del avance que tiene en el Derecho Administrativo, conforme se ha desarrollado en éste Capítulo.

**d) Sudamérica**

**En Argentina,** El Reglamento General de Ferrocarriles, Aprobado por Decreto N° 90.325 del 12 de Setiembre de 1936 y actualizado al 31 de Diciembre de 1995: Tiene prescrito la Comunicación de accidentes, conforme a su Art. 75°.- El jefe del tren en marcha comunicará de inmediato al jefe de la estación más próxima todo accidente ocasionado por la circulación del tren o que, derivado de otras causas, hubiera afectado o pudiera afectar la marcha normal del mismo o de los demás trenes.“...Si el accidente hubiera ocasionado lesiones personales o afectado seriamente la regularidad y seguridad de los servicios o del camino, el mismo aviso será transmitido, también en forma inmediata, por la empresa a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Dentro de los VEINTE (20) días la empresa deberá, además, remitir a dicha Dirección un informe detallado de lo ocurrido y sus causas, consignando las medidas adoptadas contra el personal que hubiera resultado culpable y los medios arbitrados para impedir la repetición del accidente. No mediando las circunstancias enunciadas los accidentes de referencia serán comunicados periódicamente a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, en la forma y términos que ésta determine. Adicionalmente el Art. 411° de la misma norma, tiene prescrito: Penalidad por imprudencia, negligencia o impericia: Será reprimido con prisión de seis meses a dos años, el que, por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento u otro accidente previsto en este capítulo116. Si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona, se impondrá prisión de uno a cuatro años. Esto tiene concordancia con el C.P., art. 196.

Contenida en el citado reglamento; encontramos la reglamentación del seguro de pasajeros, que prescribe: Capítulo III - Del accidente Art. 7º.- Se considerará accidente a todo **daño** corporal que sufra el pasajero, desde que se disponga a ascender al vehículo y mientras permanezca en él. El pasajero, conservará el derecho a la indemnización aunque hubiere abandonado momentáneamente el coche, siempre que el accidente ocurriere durante el tiempo del transporte o con motivo o en ocasión del mismo y mientras no se evidencie voluntad de no continuar el viaje. CAPITULO IV DE LOS RIESGOS ASEGURADOS E INDEMNIZACIONES Art. 8º.- El seguro, cubre los siguientes riesgos y por los valores que se indican por cada persona: a) Muerte: La suma de PESOS SESENTA MIL (\$ 60.000.-). Esta indemnización se abonará no sólo por la muerte inmediata después del accidente, sino también cuando sobrevenga como consecuencia directa del mismo, dentro de las VEINTICUATRO (24) meses siguientes al día en que ocurrió. Por los gastos de sepelio y traslado de cadáveres, se reconocerá como resarcimiento en conjunto hasta la suma de PESOS VEINTE MIL (\$ 20.000.-) b) Incapacidad absoluta y permanente: La suma de PESOS SESENTA MIL (\$ 60.000.-). c) Incapacidad parcial y permanente: De acuerdo con los porcentajes establecidos a continuación, aplicados a la suma de PESOS SESENTA MIL (\$ 60.000.-). 1- Pérdida total del brazo derecho o izquierdo..... 60% 2- Pérdida total del antebrazo derecho o izquierdo ..... 60% 3- “...”Acción Judicial: En el supuesto que el pasajero o sus derecho-habientes obtuvieran sentencia condenatoria contra el Ferrocarril, se le resarcirá a éste, la suma resultante de la liquidación aprobada judicialmente, hasta el importe máximo establecido en el artículo 9º. g) Indemnizaciones laborales: Se reintegrará a los Ferrocarriles las sumas abonadas a sus agentes por aplicación de los estatutos laborales en vigor, en el caso de accidentes comprendidos en la presente Reglamentación. Art. 9º.- En ningún caso la indemnización total que se abone por este Seguro, podrá exceder de la suma máxima de PESOS OCHENTA MIL (\$ 80.000).

## **2.4.2 Normas del entorno Nacional**

### **2.4.2.1 Derecho Civil**

En nuestro Código Civil, se encuentra recogido el daño: Indemnización por daño moroso y culposo: “Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está



obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor”.(Código Civil Peruano de 1984, art. 1969). Y el Artículo 1970.- Responsabilidad por riesgo: “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”. (Código Civil Peruano de 1984, art. 1970).

Específicamente; en el caso de responsabilidad civil contractual se encuentra recogido en el artículo 1314 del Código Civil, en tanto se refiere a la inejecución de obligaciones.

#### **2.4.2.2 Derecho Constitucional**

La Constitución Política de 1993, tiene prescrito la defensa de la persona humana, la dignidad y respeto de ésta, así como el derecho a la vida, la integridad moral, física y psíquica:

Artículo 1°.- La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado(Constitución Política de 1993, TITULO I, CAPÍTULO I, art. 1)

Artículo 2°.- Toda persona tiene derecho: 1. A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece. (Constitución Política de 1993, TITULO I, CAPÍTULO I, art. 2).

#### **2.4.2.3 Derecho Administrativo**

En Derecho Administrativo tenemos, que en virtud del artículo 13 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, el que le dá competencia en la actividad ferroviaria al INDECOPI en la idoneidad, transparencia de la información y otros derechos establecidos en el Código de Protección y Defensa del Consumidor (Ley 29571); que prescribe la defensa de los consumidores y usuarios. Precizando que el consumidor es el que se

encuentra directa o indirectamente afectado en virtud de lo prescrito en el inciso 1 del artículo tercero.

#### 2.4.2.4 **Legislación Ferroviaria**

Reglamento Nacional de Ferrocarriles creado por Decreto Supremo 032-2005, se encuentra prescrita toda la normatividad ferroviaria vigente; tres años más tarde, se promulgó la Resolución Directoral 036-2008/MTC14 “Aprueban montos mínimos de cobertura de las pólizas de seguros contra daños y perjuicios a pasajeros y mercancías y por daños y perjuicios a terceros a cargo de operadores ferroviarios que operan en vías férreas públicas y privadas(el resaltado es propio).

#### 2.4.2.5 **Otra normativa vinculada con el tema**

a) **Sobre Derecho Penal:** Se tiene que en el estudio, se aplicó la técnica de análisis documental, para poder hacer esto, era necesario tener conocimiento en qué casos se considera un daño leve o daño grave, con la finalidad de poder evaluar el daño al proyecto de vida de los afectados. En ese sentido tenemos: en nuestro Código Penal Peruano vigente, que se encuentra prescrito: **Artículo 121.- Lesiones graves:** El que causa a otro daño grave en el cuerpo o en la salud, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro ni mayor de ocho años. Se consideran lesiones graves: 1. Las que ponen en peligro inminente la vida de la víctima. 2. Las que mutilan un miembro u órgano principal del cuerpo o lo hacen impropio para su función, causan a una persona incapacidad para el trabajo, invalidez o anomalía psíquica permanente o la desfiguran de manera grave y permanente. 3. Las que infieren cualquier otro daño a la integridad corporal, o a la salud física o mental de una persona que requiera treinta o más días de asistencia o descanso, según prescripción facultativa. En estos supuestos, cuando la víctima es miembro de la Policía Nacional del Perú o de las Fuerzas Armadas, magistrado del Poder Judicial o del Ministerio Público, miembro del Tribunal Constitucional o autoridad elegida por mandato popular, en

ejercicio de sus funciones o como consecuencia de ellas, se aplica pena privativa de libertad no menor de seis años ni mayor de doce años. Cuando la víctima muere a consecuencia de la lesión y si el agente pudo prever este resultado, la pena será no menor de ocho ni mayor de doce años. En este caso, si la víctima es miembro de la Policía Nacional o de las Fuerzas Armadas, magistrado del Poder Judicial o del Ministerio Público, miembro del Tribunal Constitucional o autoridad elegida por mandato popular, en ejercicio de sus funciones o como consecuencia de ellas, se aplica pena privativa de libertad no menor de quince ni mayor de veinte años." También se encuentra prescrito en el Artículo **122. Lesiones leves:** 1. El que causa a otro lesiones en el cuerpo o en la salud que requiera más de diez y menos de treinta días de asistencia o descanso, o nivel moderado de daño psíquico, según prescripción facultativa, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de dos ni mayor de cinco años. 2. La pena será privativa de libertad no menor de seis ni mayor de doce años si la víctima muere como consecuencia de la lesión prevista en el párrafo 1 y el agente pudo prever ese resultado. 3. La pena será privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años si la víctima. a. Es miembro de la Policía Nacional del Perú o de las Fuerzas Armadas, magistrado del Poder Judicial, del Ministerio Público o del Tribunal Constitucional o autoridad elegida por mandato popular o funcionario o servidor público y es lesionada en el ejercicio de sus funciones oficiales o como consecuencia de ellas. b. Es menor de edad, mayor de sesenta y cinco años o sufre de discapacidad física o mental y el agente se aprovecha de dicha condición. c. Es mujer y es lesionada por su condición de tal, en cualquiera de los contextos previstos en el primer párrafo del artículo 108-B. d. Es ascendiente, descendiente, natural o adoptivo, cónyuge o conviviente del agente. e. Depende o está subordinada de cualquier forma al agente. 4. La pena privativa de libertad será no menor de ocho ni mayor de catorce años si la víctima muere como consecuencia de la lesión a que se refiere el párrafo 3 y el agente pudo prever ese resultado. 5. El juez impone la inhabilitación correspondiente a los supuestos previstos en el párrafo 3."(Código Penal Peruano, 1991)

Adicional a las lesiones que están tipificadas en el Código Penal vigente, tenemos el homicidio culposo, que generalmente es acorde a los accidentes ferroviarios y nuestro Código penal señala al respecto: Libro Segundo- Parte Especial – Delitos- Título I Delitos contra la vida, el cuerpo y la salud, CAP I Artículo 111.- Homicidio Culposo: El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas. La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito(Código Penal Peruano, 1991).

#### **2.4.2.6 Avances normativos en el Entorno Nacional.-**

Lamentablemente contamos con un Código Civil, desfasado en el cuál existen normas que conducen a la impunidad en los accidentes de tránsito, aún con la existencia de los artículos 1969 y 1970; ya que son dejados sin efecto muchas veces por falta de rigurosidad judicial; sin perjuicio de ello, existen algunos avances en nuestro País:

##### **❖ En Sede Administrativa:**

1. Resolución 1311-2013/SPC-INDECOPI: “Los terceros afectados en el seguro de responsabilidad civil, califican como consumidores en los términos del Código de Protección y Defensa del Consumidor”(INDECOPI, 2013).
2. Resolución N° 1043-2013/SPC-INDECOPI: “Se indica que el afectado por el seguro de responsabilidad civil contratado por un tercero disfruta como destinatario final del servicio contratado originalmente por el tomador del

seguro y, por tanto, se encuentra indirectamente comprendido en una relación de consumo”(INDECOPI, 2013).

❖ **En Sede Judicial:**

1. Resolución N°11, Expediente en Quinta Sala Civil N°1364-2017-0, de fecha 02 de noviembre de 2017, considerando noveno: El artículo 1970 del Código Civil es una norma general que se extiende a toda clase de bien riesgoso o peligroso, es decir no discrimina sobre determinado bien sino que se entiende que es una norma que regula y cubre de responsabilidad a todo bien que en el ejercicio de su actividad, implique un riesgo o que realice un actividad de esa naturaleza.”...” Esta forma de responsabilidad se basa en el riesgo creado por la actividad a realizar o bienes a utilizar, por tener éstos una naturaleza riesgosa o peligrosa, y por ello se atribuye responsabilidad a sus propietarios, usuarios y personas responsables del manejo a priori, sin necesidad de establecer su culpa, bastando sólo con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y el factor de atribución en el sentido que debe tratarse del empleo de un bien riesgoso o peligroso.

❖ **En el Tribunal Constitucional:** EXP. N°0001-2005-PI/TC de fecha 06 de junio de 2005:

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

26. En efecto, entiende este Tribunal que en situaciones en que ocurre un accidente de tránsito que causa un daño a la vida, la integridad o la salud de la persona resulta, por decir lo menos, conveniente indemnizarla, lo cual está plenamente justificado cuando un sujeto causa un daño de tal naturaleza. Si algo de constitucional se encuentra en el artículo 1970° del Código Civil es,

precisamente, la reparación del daño, en la medida que con dicha protección se otorga dispensa a los derechos a la vida e integridad y a la salud, reconocidos por los artículos 2.1º y 7º, respectivamente, de la Norma Fundamental. De esta forma, sin duda, es posible cumplir con el objetivo primordial de la responsabilidad civil, cual es, auxiliar o beneficiar a la víctima a través de la reparación del daño que hubiere sufrido.

❖ **En Sede Supranacional - Internacional:**

**Jurisprudencia:**

CIDH(Caso Loayza Tamayo Vs. Perú) Sentencia de 17 de septiembre de 1997.

Fernández(2010): nos resume la sentencia de la CIDH y cita algunos párrafos: La Corte Interamericana de Derechos Humanos, en la mencionada sentencia de reparaciones, reconoce expresamente la existencia del “proyecto de vida”. Lo muestra, con acierto, como la dimensión fenoménica de la libertad ontológica en que consiste el ser humano. Como lo señalan los propios magistrados, con este fallo se contribuye, de manera notoria, a “reorientar y enriquecer la jurisprudencia internacional en materia de reparaciones con el enfoque y el aporte propios del Derecho Internacional de los Derechos Humanos. Esta sentencia significa, en efecto, un gigantesco paso adelante en lo atinente a la protección integral del ser humano en cuanto estructura unitaria psicosomática sustentada en su libertad. La referida sentencia contribuye a la más amplia difusión - a nivel de la doctrina y de la jurisprudencia comparada - del especial significado que posee el “proyecto de vida” en tanto constituir la más importante expresión de la libertad en su tramo objetivo. En la mencionada sentencia, luego del análisis en términos generales de los alcances conceptuales de la noción referente al “proyecto de vida”, la Corte sostiene que las consecuencias de dicho daño pueden ser, en alguna medida, su frustración, su retardo o su menoscabo. Es así que, con referencia al caso concreto sometido a su jurisdicción, la Corte reconoce, precisamente, “la existencia de un grave daño al “proyecto de vida” de María Elena Loayza Tamayo derivado de la violación de sus derechos humanos”. Para la Corte, el “daño al proyecto de vida” de María Elena Loayza

Tamayo atentó contra su desarrollo personal por factores que, siéndole ajenos, le son a ella “impuestos en forma injusta y arbitraria, con violación de las normas vigentes y de la confianza que pudo depositar en órganos del poder público obligados a protegerla y a brindarle seguridad para el ejercicio de sus derechos y la satisfacción de sus legítimos intereses(Fernández, 2010).

**2.2.3 Legislación comparada.-** A continuación podemos visualizar como se encuentra a nivel de derecho comparado, prescrita normatividad vinculada con el daño, empirismos normativos e incumplimiento de la normativa ferroviaria en las distintas Constituciones Nacionales, Código Civil, otras normas y jurisprudencia.

Como podemos notar, a nivel de derecho comparado, los estudios ferroviarios en otros países como Argentina y España, están más avanzados y a la vanguardia de nuevas tecnologías, para prevenir los accidentes y sobre todo tratando de mejorar el sistema de reparación de las víctimas, para el caso concreto de España - de los pasajeros - duplicándose la reparación monetaria que recibirán a partir del 2014. En Argentina, comparado con Perú, una mejora legislativa enfocada en los terceros afectados por accidentes ferroviarios; en una responsabilidad objetiva; viendo que los efectos jurídicos negativos de las normas del referido país, cada vez, son menores, en virtud de un avance legislativo en favor de las víctimas de éstos siniestros, mitigando las consecuencias que generan en el daño al proyecto de vida de cada ser humano afectado. Así también, se tiene, que en Argentina tanto en la Constitución Nacional como en la jurisprudencia, se menciona al daño al proyecto de vida. En la primera, referido a la pérdida de chances y su correspondiente derecho a una reparación, mientras en la segunda – jurisprudencia - se tiene algunos casos, siendo una de las más conocidas el caso “Ponzetti de Balbín c/Editorial Atlántida”: Burgos(2012): La editorial demandada dispuso la publicación, en su revista “Gente y Actualidad” de una serie de fotografías no autorizadas del político argentino Ricardo Balbin, mientras se encontraba internado en sala de terapia intensiva de la clínica Ipena, de la ciudad de la Plata. El hecho provoco sufrimiento y mortificación a la familia del doctor Balbin y la desaprobación de esa violación a la intimidad por parte de autoridades nacionales, provinciales, municipales eclesiásticas y científicas. El autor refiere 3) *Aportes a nuestra temática*. Sin mencionar expresamente el *proyecto de vida* como un derecho personalísimo, el fallo Ponzetti de Balbin c/ Editorial Atlántida supone una condición de posibilidad insoslayable para la posterior protección de la *libertad fenoménica* como vertiente dinámica de la misma *integridad*

*psicosomática*. A partir de este dictado se consolidó definitivamente en nuestra jurisprudencia, la interpretación amplia del art. 19 de la Const. Nacional, en el sentido que la frontera de la privacidad no se agota en la libertad ontológica – indisponible jurídicamente- por propia definición - , sino que abarca también a todas aquellas elecciones o preferencias personales que no ocasionen daño a terceros ni interfieran con el normal desarrollo de las preferencias generales que ordenan la coexistencia social. “...” Dicha interpretación amplia el art. 19 de la Const. Nacional permite, entonces, comenzar a pensar en el resguardo de todo *proyecto vital*- en tanto no dañe a otros - como una de las *protecciones implícitas de la Constitución*(protección que devendría explícita, en la perspectiva que nuestro máximo tribunal adoptaría menos de dos años después). Ello porque el mismo fallo se ocupa de señalar lo siguiente: a) La libertad interior de un ser humano es inescindible de su libertad exterior, de la que no puede dividirse sin desgarramiento. b) La conciencia subjetiva también depende de los factores objetivos que forman el contexto de la personalidad. c) La incolumidad del principio de determinación autónoma de la conciencia requiere que la persona sea dejada a solas por el Estado cuando toma las decisiones relacionadas con las dimensiones fundamentales de la vida. d) La protección material del ámbito de privacidad resulta uno de los mayores valores del respeto a la dignidad de la persona.

Por otro lado; tenemos que las normas de la Comunidad Europea, responden a estándares internacionales en cuanto a la operación del tren, así como se precisó que en España; la tecnología que contienen sus procedimientos de frenado y trayecto de trenes, vía telefónica, satelital entre otros, a su vez, adicionalmente a las normas y al Órgano que supervisa los aspectos relacionados con los accidentes ferroviarios que es el CIAF así como normativamente tenemos un avance desde el 2014, en cuanto a que los pasajeros afectados, tendrán el doble de reparación que en el año anterior, a raíz de una tragedia de accidente ferroviario en España que tuvo repercusión en todo el mundo. En comparación con nuestro País, nosotros lamentablemente; no contamos con un Organismo autónomo que se encargue de investigación de solo accidentes ferroviarios y su respectiva regulación, contando solo con la Policía Nacional del Perú, la cuál no cuenta ni con los medios, ni con el personal idóneo para esto. Adicionalmente, no contamos con satélites ni tecnología que cuentan otros sistemas ferroviarios como por ejemplo en Estados Unidos y toda la Comunidad europea. En el derecho del consumo, se encuentran avances a nivel sudamericano en Argentina en comparación con Europa y Perú; en dónde destaca la vinculación de la Constitución Política con el Código Civil y Comercial Argentino, es decir, ambas normas resguardan la protección



a los consumidores y usuarios. Lamentablemente en nuestro País, no contamos con una rigurosa vinculación como en el referido país.

Respecto al derecho civil, también encontramos en los otros países, códigos más modernos y con modificatorias; mientras en el Perú, tenemos un Código Civil desfasado.

A nivel Norteamérica, tenemos un avance normativo que responde a estándares internacionales, con principios basados en la innovación, respeto por el medio ambiente y la seguridad ferroviaria y esto se puede lograr, gracias a los sistemas tecnológicos implementados que permiten esta regulación, la cuál avanza cada vez en mejor normatividad que trata de responder al desarrollo del sector. En nuestro País, tenemos pocas locomotoras, habiendo una especie de oligopolio, y unidades antiguas que no han sido reemplazadas por nuevas o modernizadas.

En cuánto a la reparación de terceros o pasajeros(viajeros), en el Perú, contamos con el SOAT, que cubre el daño sin analizar la culpa, hasta un tope, exceptuándose la cobertura, en los casos de suicidio o hechos fortuitos. En el caso de viajeros en España, como hemos venido analizando; se ha incrementado el monto mínimo a reparar de manera inmediata sin analizar la culpa; siendo que a la fecha hay nuevos avances normativos; existiendo reglamentaciones vinculadas, creadas con la finalidad; de ayudar a la familia de los afectados con los gastos, traslado y estadía de los deudos hacia el lugar del accidente o unidad de sanidad; sin importar si los deudos son extranjeros o españoles.

### **III. MÉTODO**

#### **3.1 Tipo y Diseño de la Investigación**

**3.1.1 Tipo de Investigación.** Por su propósito fundamental la presente investigación parte de una investigación teórica de análisis planteamientos teóricos y de derecho comparado, y es una investigación predictiva, porque ha implicado el conocimiento de la realidad para luego realizar una investigación descriptiva y explicativa, con la finalidad, de cuestionarse si la realidad es verificable de ésta manera, entonces si hago esta propuesta normativa qué pasaría?. Con esto se busca repercutir en correcciones normativas a la legislación vigente.

#### **3.2 Métodos de la Investigación**

El Método usado es el Método Científico Descriptivo.

#### **3.3 Variables**

En el Anexo 2 y 3 se puede ver como se han clasificado las variables y los instrumentos usados así como la técnica utilizada.

#### **3.4 Población y muestra**

##### **3.4.1 Población de la Investigación**

Se encuentra dos poblaciones para el presente estudio, conformadas por la Población de informantes (Responsables=A1 y A2) y la población de personas afectadas por accidentes ferroviarios, según estadística del MTC, con lo cuál puedo hacer un análisis documental considerando las otras variables vinculadas.

En cuánto a la variable A1(Responsables= informantes); tenemos un nro. finito de 130 Congresistas, por lo tanto, una población finita de 130 Congresistas(responsables). Siendo que A2(Otros responsables=informantes), que trabajan en el MTC(Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En cuanto a las variables que requiere utilizar análisis documental, como se puede ver en el anexo 2, a cuáles se refiere; no se usará en éste tamaño de la muestra, pues se analizará el total del récord de accidentes ocasionados.

### 3.4.2 Muestra

La determinación del Tamaño de la Muestra está dada sobre los responsables de los empirismos normativos e incumplimiento, es decir de los responsables(A1 y A2)

**Determinación del tamaño de la muestra sobre los Responsables A1(CONGRESISTAS):** Conforme se precisa el cálculo se entrevistó a una muestra de congresistas requerido(6); *en dónde la población finita es 130 congresistas*, un error relativo de 4.5%(d), proporción estimada:

$$n = \frac{N * Z \alpha^2 * p * (1 - p)}{d^2 * (N - 1) + Z \alpha^2 * p * q}$$

Dónde:

N= 130

d = 4.5%

p = 5%

$Z\alpha^2 = 3.8416$

$$n = \frac{130 * (3.8416)^2 * 0.05 * (0.95)}{0.002025(129) + 14.757890(0.95)}$$

$$n = 6.38$$

- Entonces tenemos una muestra de 6 Congresistas a entrevistar, siendo el instrumento el Cuestionario Guía de Entrevista del Anexo 19. Dentro de ésta muestra, consideraré información relevante de los informantes(responsables), como son:

1. **La antigüedad en el cargo como Congresista.**
2. **Profesión o especialidad.**
3. **Conocimiento de los planteamientos teóricos.**
4. **Conocimiento de las normas vigentes.**

5. **Conocimiento de la normativa ferroviaria.**
6. **Conocimiento de contexto internacional.**
7. **Conocimiento de la normativa jurisprudencial nacional del INDECOPI y CIDH.**
8. **Conocimiento de experiencias exitosas.**

**Determinación del tamaño de la muestra sobre los Responsables A2(PERSONAL DEL MTC):**

En cuánto a la **variable A2**; responsables del Ministerio de Transportes, se entrevistó a 16 personas, con la finalidad de tener alcances sobre la problemática, considerando la guía de entrevista que está en el Anexo 20. Para lo cuál se determinó el tamaño de la muestra, basados en una población de 1829 personas que laboran en la Sede del MTC – LIMA, sin embargo, de éstos solo 736 son nombrados, por lo cuál, la población finita sería ésta; debido a que se entrevistó solo al personal nombrado, ya que son los que tienen más experiencia y permanencia en el MTC, conforme Informe(fedateado), proporcionado del Anexo 21.

$$n = \frac{N * Z \alpha^2 p * (1 - p)}{d^2 * (N - 1) + Z \alpha^2 * p * q}$$

Dónde:

N= 736

d = 4.5%

p = 5%

$Z\alpha^2 = 3.8416$

$$n = \frac{736 * (3.8416)^2 * 0.05 * (0.95)}{0.002025(735) + 14.757890(0.95)}$$

$$n = 268.60 / 15.51$$

$$n = 15.51 = 16 //$$

En cuánto a la **variable B:(-B1,-B2”,-B3)**, “Daño al proyecto de vida”; se pudo conocer por el análisis documental del récord de accidentes ferroviarios.

### 3.5 Técnicas, Instrumentos de recolección de datos y análisis

**3.5.1 Técnicas e instrumentos:** Las técnicas que se utilizaron son: a) **La técnica del análisis documental;** se utilizó, *como instrumentos de recolección* de datos: fichas textuales y de resumen; teniendo como fuentes libros, artículos de investigación y documentos respecto al tema que se investigó; y que use para obtener datos de los dominios de las variables: conceptos básicos, normas, Jurisprudencia, legislación comparada, tanto para analizar el daño al proyecto de vida, así como para poder describir la realidad. b) **La técnica de la entrevista;** que se utilizó como *instrumento un cuestionario guía para entrevista 1*(Anexo 19), que tuvo como informantes a Congresistas de la República; instrumento que apliqué para obtener los datos del dominio de ésta variable. Y se utilizó **como instrumento un cuestionario guía de entrevista 2**(Anexo 20), siendo similar al anterior, con la diferencia que éste dirigido a los profesionales Abogados en temas ferroviarios de la Dirección de Caminos y Ferrocarriles del MTC, incluye la cuestión formulada como pregunta si los responsables(A2); supervisan el cumplimiento de la Resolución Directoral 036-2008/MTC 14.

#### 3.5.2 Forma de tratamiento de datos:

Que para mejor metodología del trabajo de investigación, se considerará como el daño al proyecto de vida "B", representado por -B1, -B2, -B3, el cuál estará contenido en el análisis documental de la situación de los agraviados por los accidentes ferroviarios y como la **variable** Empirismo normativo e incumplimiento(X1, X2); siendo que para poder medir estas variables, se requiere entrevistar a los responsables(A1 y A2) .

Los datos serán tabulados en Excel y graficados en el mismo; siendo analizados de una manera cualitativa.

#### 3.5.3 Forma de análisis de la información:

**En cuánto a la determinación de la variable empirismo normativo;** comprenderá, las preguntas en base al cuestionario guía de entrevista del anexo 19.

**En cuánto a la determinación de la variable incumplimiento;** comprenderá, las preguntas en base al cuestionario guía de entrevista del anexo 20.

En cuánto a los agraviados o deudos, que conforman la muestra **para poder determinar la variable daño al proyecto de vida(B)**; se hará un análisis documental, estableciéndose primero un cuadro en el programa excel, dónde de inicio se tabularán los grados de afectación a las víctimas: conforme análisis de documentación de los accidentes ferroviarios; considerándose 3 tipos de daños a considerar: Daño leve, daño grave y otros daños. Posteriormente se recogió el promedio de causas de muerte o tipos de daños y lesiones, para poder agrupar y ver qué porcentaje de los agraviados, han tenido un daño a su proyecto de vida, en tanto a la documentación evaluada, lo que condujo a presentar la figura N°36, que nos muestra que el 100% está conformado por daño al proyecto de vida de los afectados por sucesos ferroviarios; siendo que daños leves son inexistentes.

3.5.4 **Tipo de Análisis:** Es un análisis cualitativo, basado en el conocimiento normativo, de derecho comparado y otros vinculados a la normativa ferroviaria de las variables de la realidad(responsables) y un análisis documental, siendo éste último para determinar si hay o no un daño al proyecto de vida.

## IV. RESULTADOS

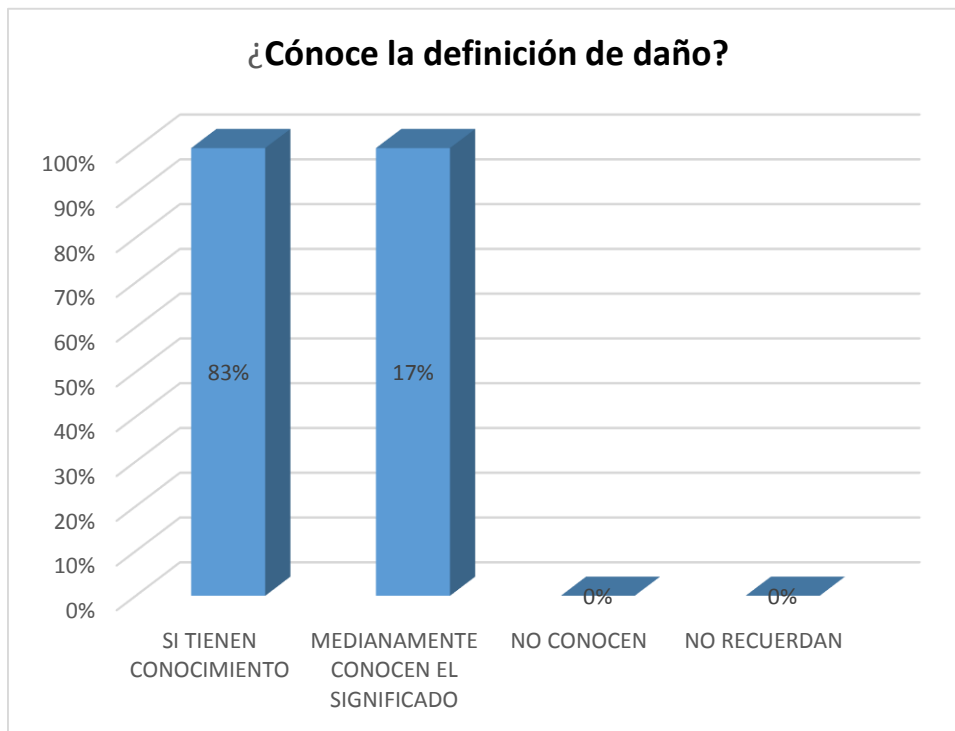
### 4.1 RESULTADO DEL INSTRUMENTO(ENTREVISTAS A1): Situación actual de los Responsables(Congresistas) de los efectos jurídicos de la norma ferroviaria, frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015.

#### 4.1.1 Resultado de los responsables(A1) respecto a los planteamientos teóricos:

##### 4.1.1.1 Sobre la Definición del daño

Como podemos visualizar el 83% de Congresistas si tiene conocimiento sobre la definición del daño y un 17% conoce medianamente su significado

Figura N° 1

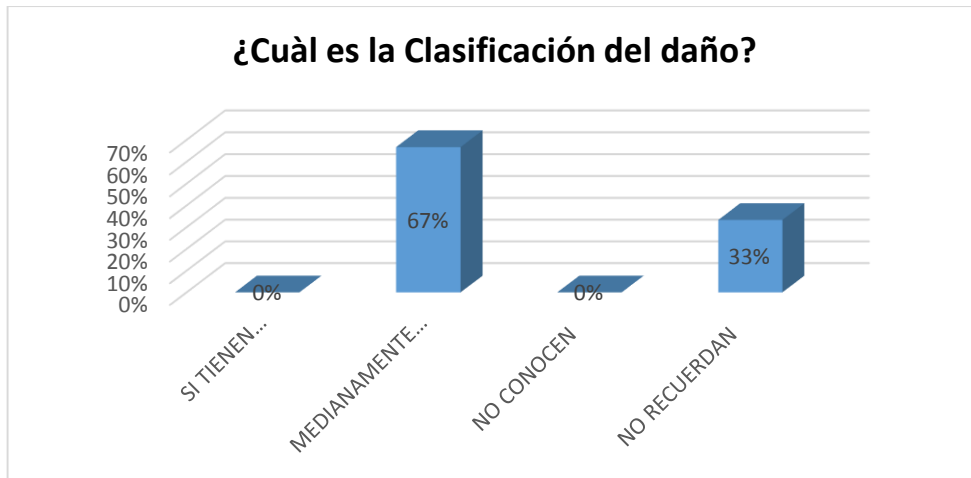


Fuente: Elaboración propia.

##### 4.1.1.2 Clasificación del daño

Conforme se puede apreciar en la Figura N° 2, el 67%, conoce medianamente la clasificación del daño y 33% no recuerdan.

**Figura N°2**

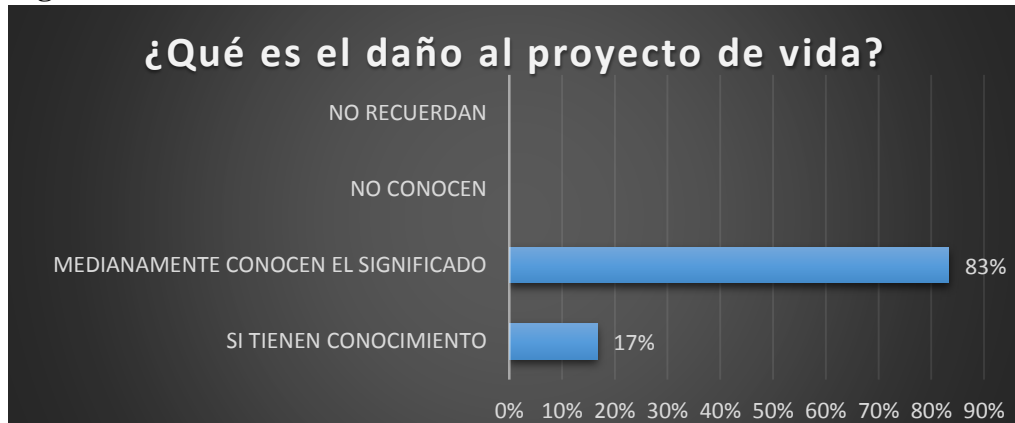


*Fuente: Elaboración propia*

#### **4.1.1.3 Definición de Daño al proyecto de vida.**

El 83% de Congresistas, conocen medianamente el significado de daño al proyecto de vida, mientras sólo un 17% tienen un conocimiento concordante a su definición.

**Figura N°3**



*Fuente: Elaboración propia.*

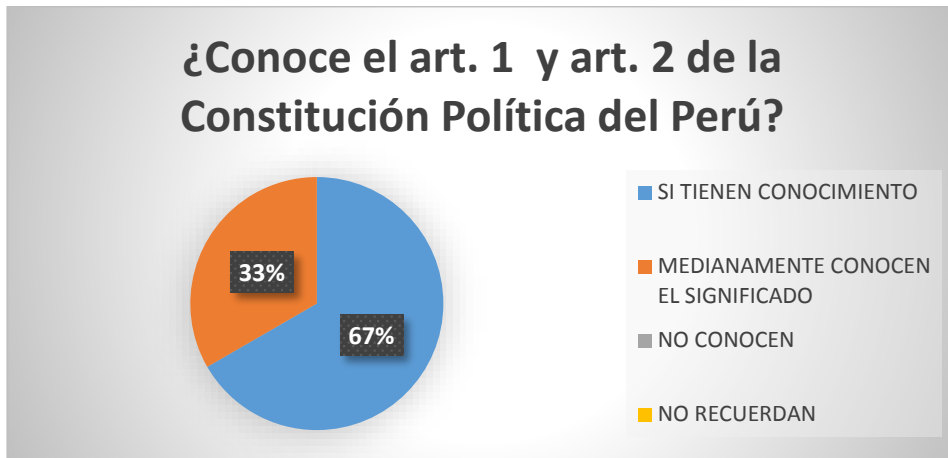
#### **4.1.2 Resultados de los Responsables(A1) respecto a las Normas**

##### **4.1.2.1 ¿Cómo conoce el art 1 y 2 de la Constitución Política del Perú?**

El 67% de Congresistas si tienen conocimiento del art. 1 y art. 2 de la Constitución, con un tal sólo 33% que medianamente tienen conocimiento.



**Figura N°4**

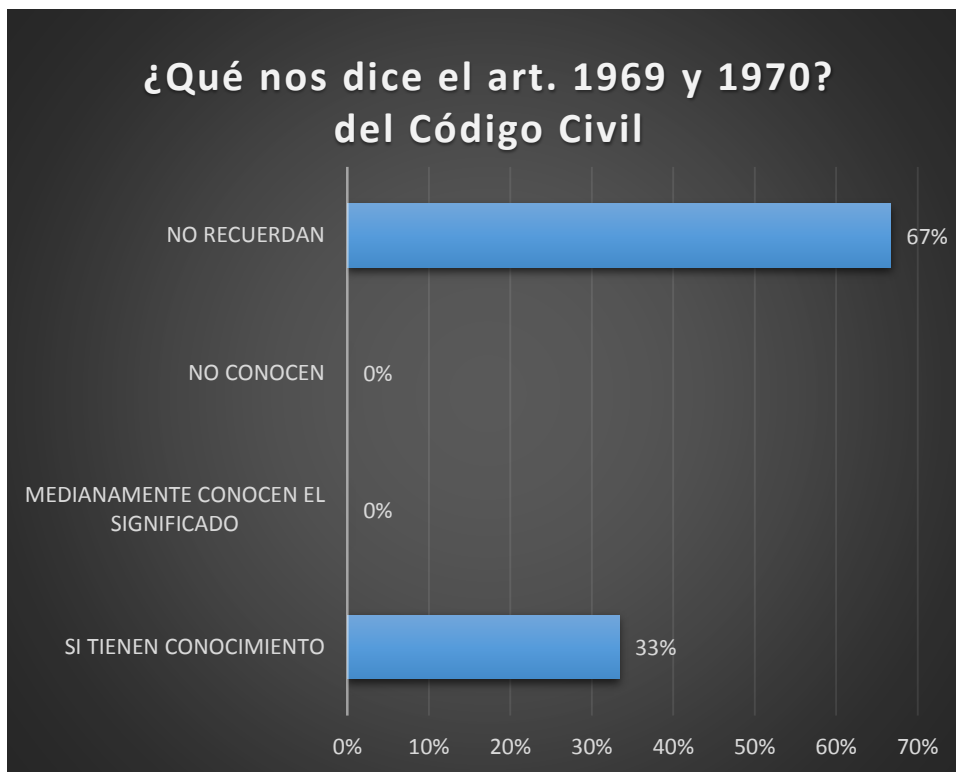


*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.1.2.2 ¿Qué nos dice el art. 1969 y 1970 del Código Civil?

El 67% no recuerdan el art. 1969 y 1970 del Código Civil, mientras un tan sólo 33% sí tienen conocimiento.

**Figura N° 5**

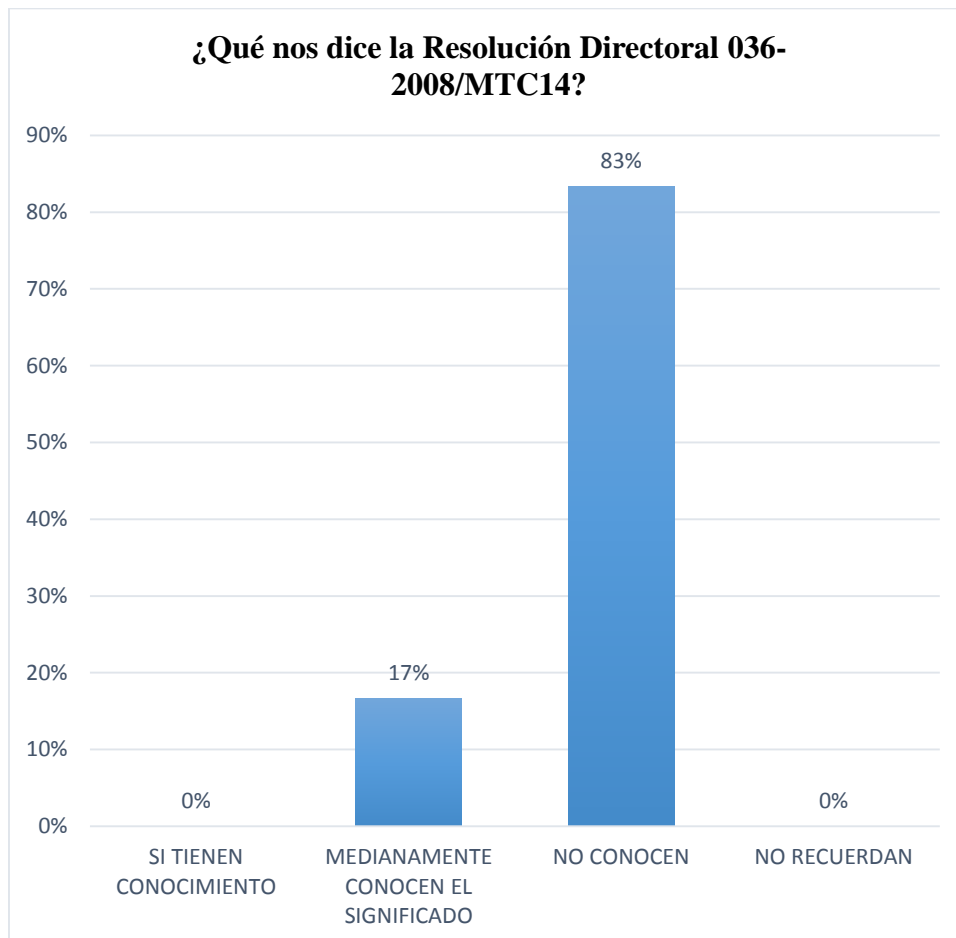


*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.1.2.3 ¿Qué nos dice la Resolución Directoral 036-2008/MTC14?

El 83% no conoce la Resolución Directoral 036-2008/MTC14, mientras un 17% medianamente conocen dicha norma.

**Figura N° 6**



*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.1.2.4 ¿Qué nos dice el Reglamento Nacional de Ferrocarriles?

El 83% medianamente conoce el reglamento, de manera muy general, referido a para qué fue creado, mientras un 17% no recuerdan.

**Figura N° 7**



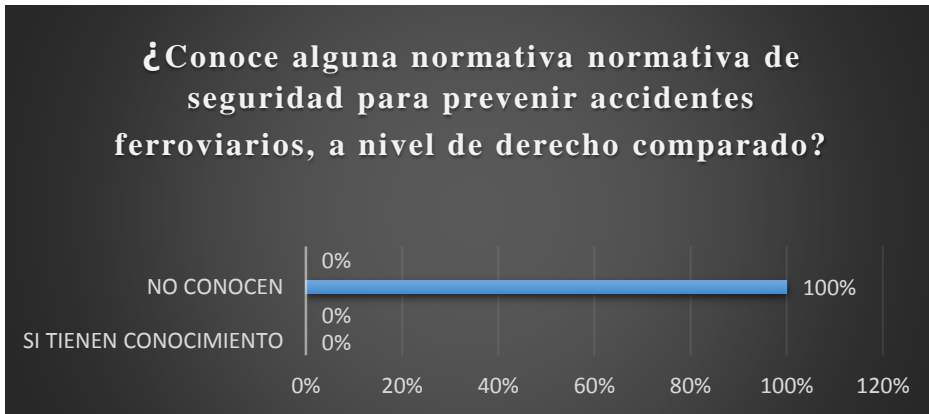
*Fuente: Elaboración propia.*

#### **4.1.3 Resultado de los Responsables(A1) respecto a la Legislación comparada**

##### **4.1.3.1 ¿Conoce alguna normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios, a nivel de derecho comparado?**

El 100% desconoce normativas de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios.

##### **Figura N°8**

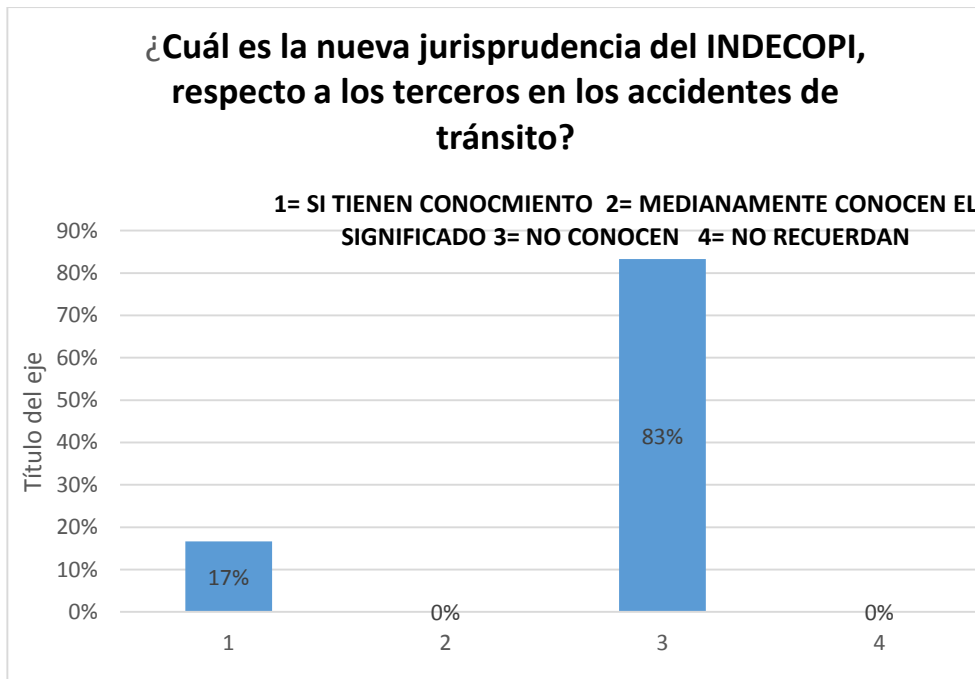


*Fuente: Elaboración propia.*

**4.1.3.2 ¿Cuál es la nueva jurisprudencia del INDECOPI, respecto a los terceros en los accidentes de tránsito?**

El 17 % si tienen conocimiento mientras el 83% no sabían de su existencia, por lo tanto no conocen.

**Figura N° 9**

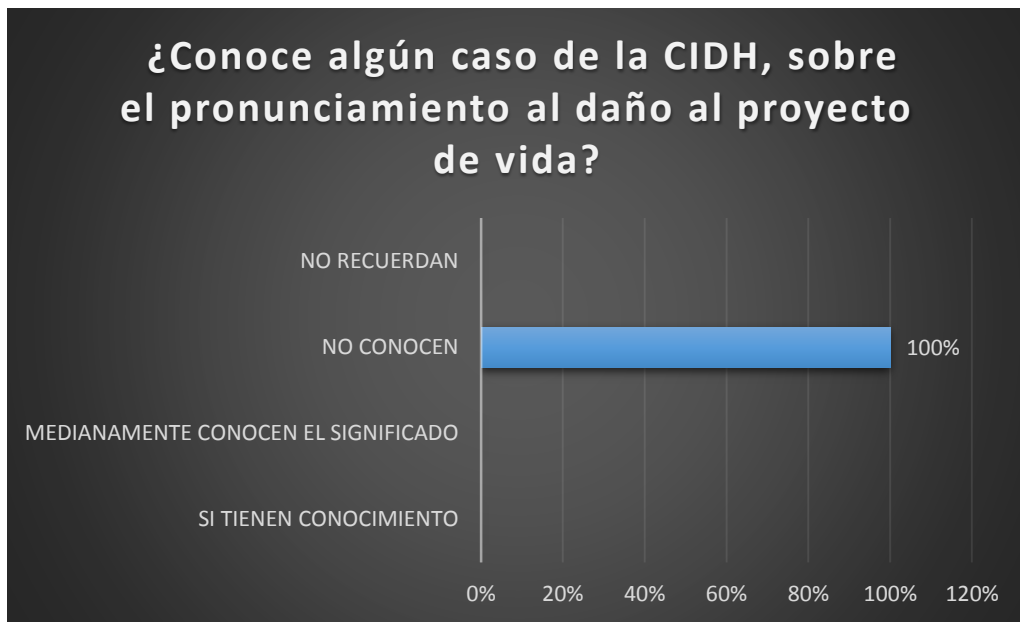


*Fuente: Elaboración Propia*

#### 4.1.3.3 ¿Conoce algún caso de la CIDH, sobre el pronunciamiento al daño al proyecto de vida?

Conforme se puede ver en el gráfico sgte. los Congresistas no conocen ningún caso sobre el pronunciamiento al daño al proyecto de vida.

**Figura N° 10**



*Fuente: Elaboración propia*

#### 4.1.3.4 ¿Conoce experiencias en otros países, respecto a la reparación de víctimas viajeros o terceros?

Los Congresistas no conocen reparación de víctimas en otros países.

**Figura N° 11**

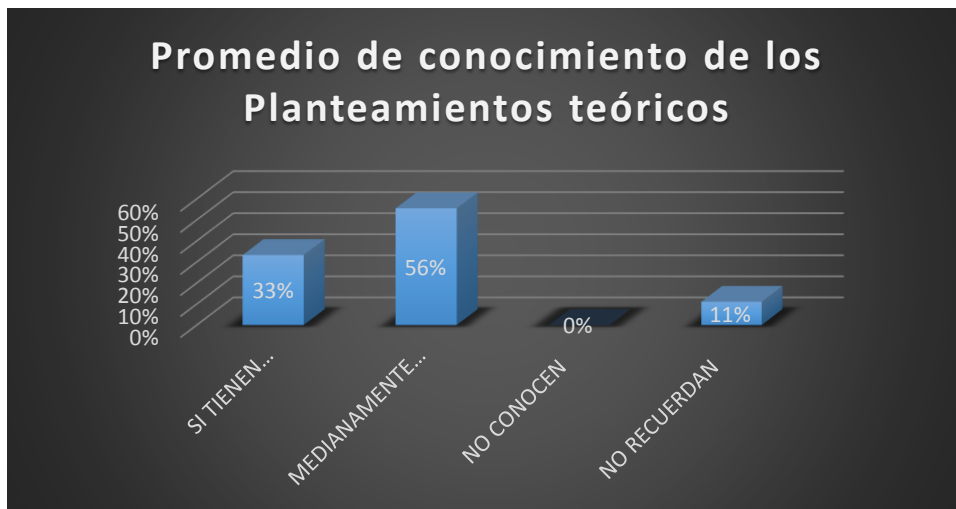


*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.1.4 Promedio de conocimiento de los Planteamientos Teóricos

En cuánto al promedio de conocimiento de los planteamientos teóricos, tenemos que más de la mitad 56% tiene medianamente un conocimiento de éstos, siendo que más de la cuarta parte 33 % si conocen estos y no recuerdan 11%.

**Figura N° 12**

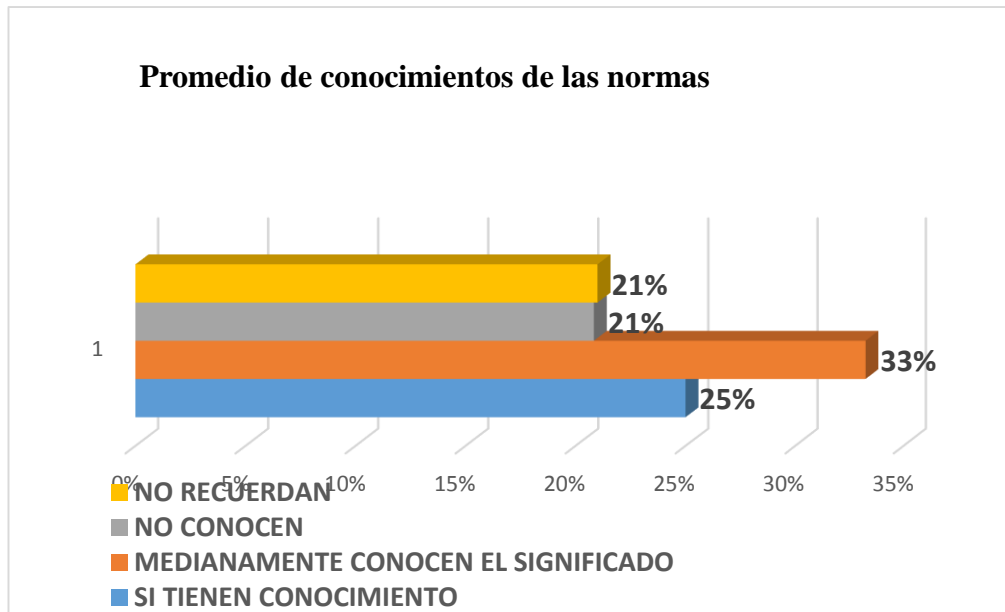


*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.1.5 Promedio de Conocimiento de las normas

Tenemos, que en promedio; solo el 25 % tienen conocimiento de las normas, frente a un 33% que tienen un mediano conocimiento conforme se puede ver a continuación.

**Figura N° 13**

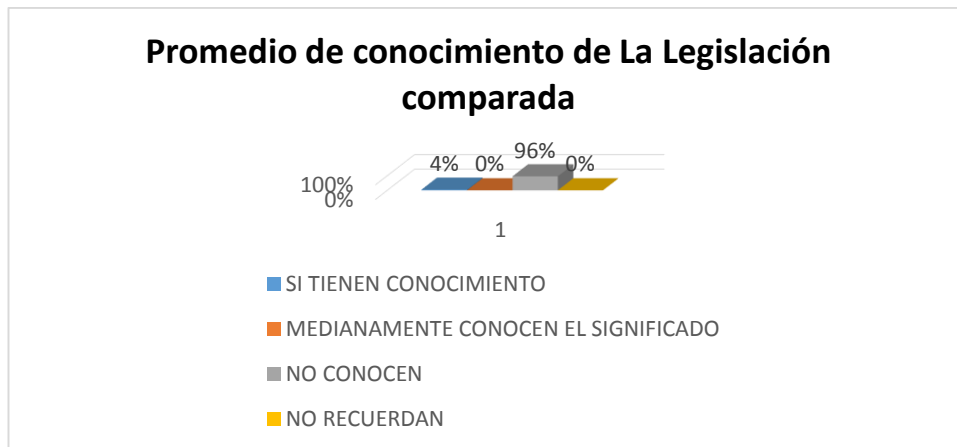


*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.1.6 Promedio de conocimiento de La Legislación comparada

Como se puede ver a continuación, los Congresistas tienen en promedio un desconocimiento de la Legislación comparada(96%).

**Figura N°14**



*Fuente: Elaboración propia*

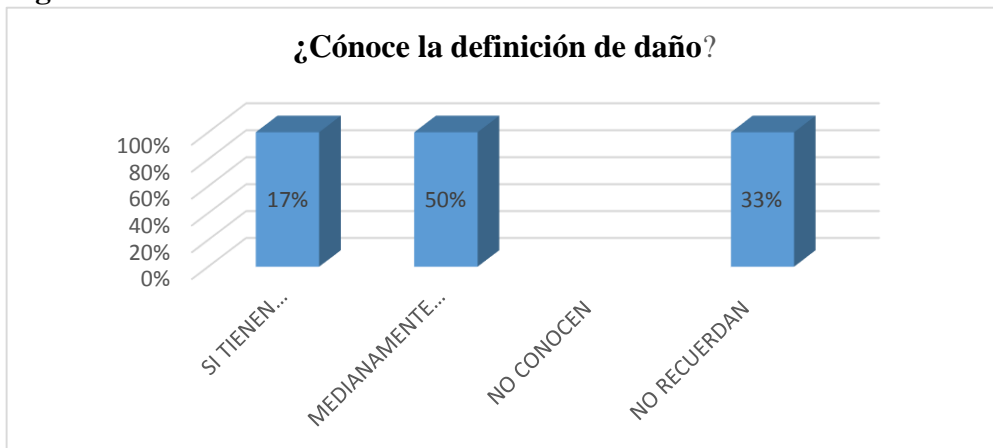
#### 4.2 RESULTADO DEL INSTRUMENTO(ENTREVISTAS A2: Situación actual de los Responsables(personal del MTC) de los efectos jurídicos de la norma ferroviaria, frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 al 2015.

#### 4.2.1 Resultados de los Responsables(A2), respecto a los Planteamientos teóricos:

##### 4.2.1.1 Sobre la Definición del daño

Como se puede visualizar a continuación el 50% tienen medianamente conocimiento de la definición de daño, frente a un 17% que tienen un conocimiento preciso al respecto.

Figura N° 15



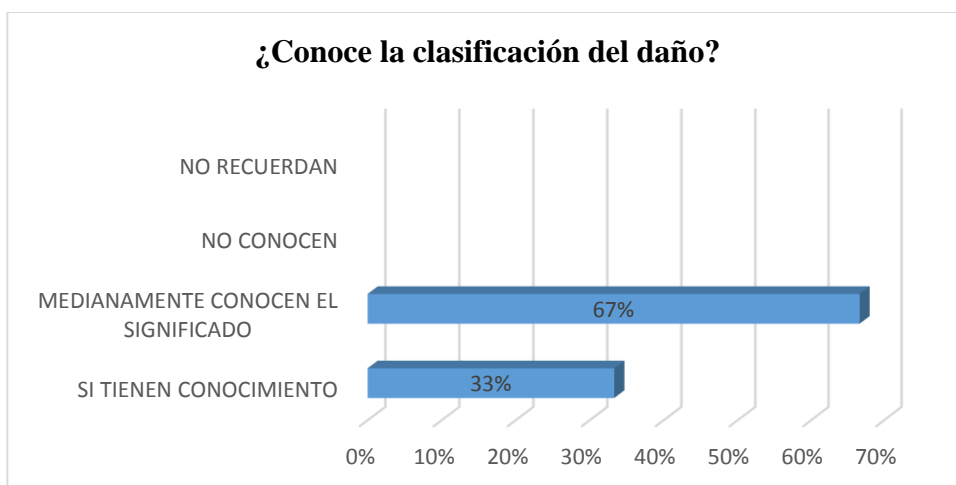
Fuente:

Elaboración propia.

##### 4.2.1.2 Clasificación del daño

Como se puede visualizar el 67% conoce medianamente la clasificación y el 33% si tiene conocimiento.

Figura N° 16



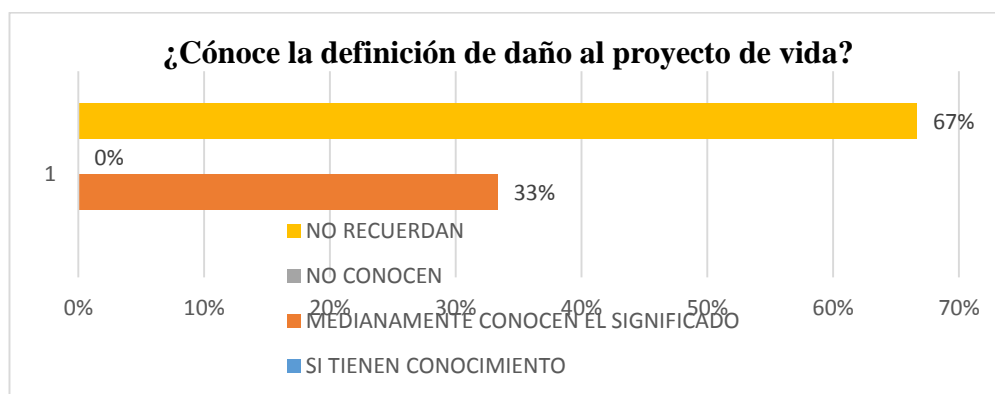
Fuente: Elaboración propia



### 4.2.1.3 Sobre la Definición de Daño al proyecto de vida.

Más de la mitad de los entrevistados del personal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones no recuerdan el significado de daño al proyecto de vida, siendo que solo un 33% tienen medianamente un conocimiento, conforme podemos visualizar en la Figura N° 17.

**Figura N° 17**



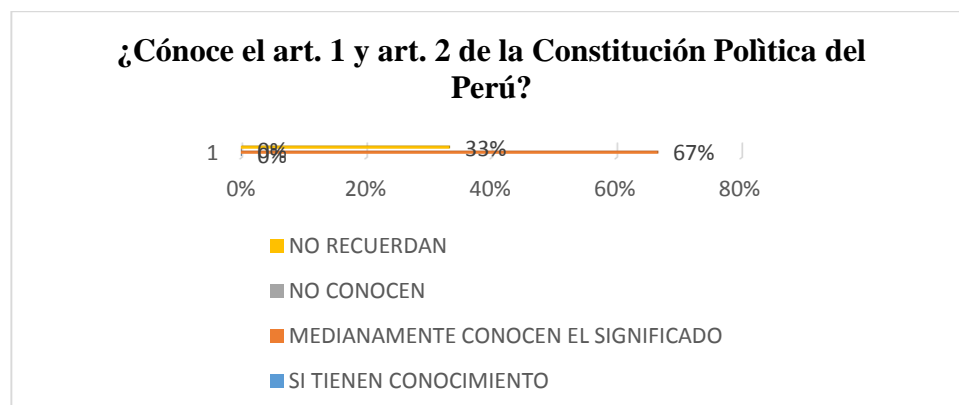
*Fuente: Elaboración propia.*

### 4.2.2 Resultado de los Responsables(A2) respecto a las normas

#### 4.2.2.1; Conoce el art. 1 y 2 de la Constitución Política del Perú?

Los entrevistados del MTC, conocen medianamente el art. 1 y art 2 de la Constitución Política del Perú en un 67%; mientras el 33% no recuerdan.

**Figura N° 18**

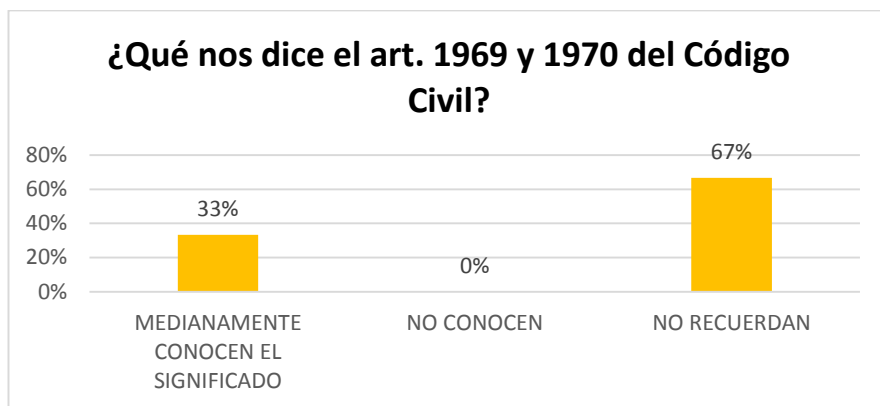


*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.2.2.2 ¿Qué nos dice el art. 1969 y 1970 del Código Civil?

El 67% no recuerdan el art. 1969 y 1970 del Código Civil, mientras un tan sólo 33% tienen medianamente un conocimiento al respecto.

**Figura N° 19**

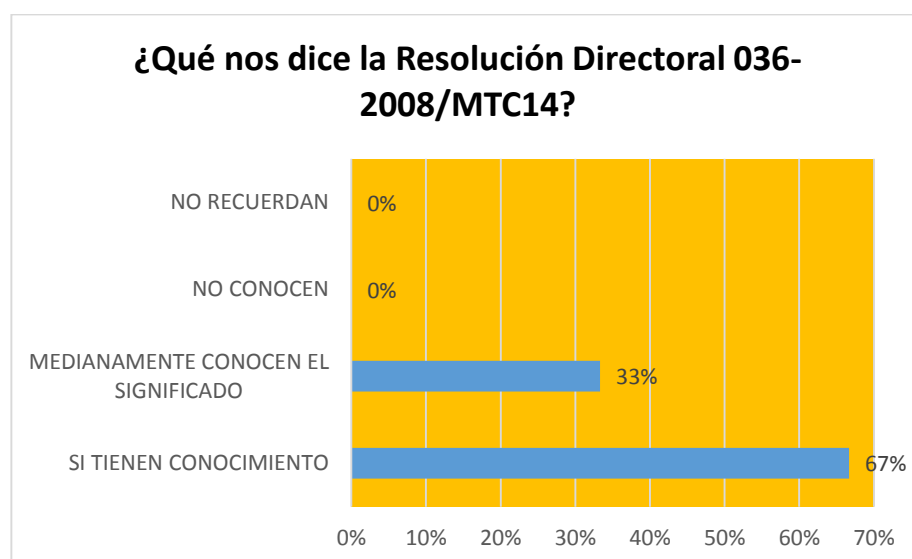


*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.2.2.3 ¿Qué nos dice la Resolución Directoral 036-2008/MTC14?

El 67% si tiene conocimiento de la Resolución Directoral 036-2008/MTC14, mientras un 33% medianamente conocen dicha norma.

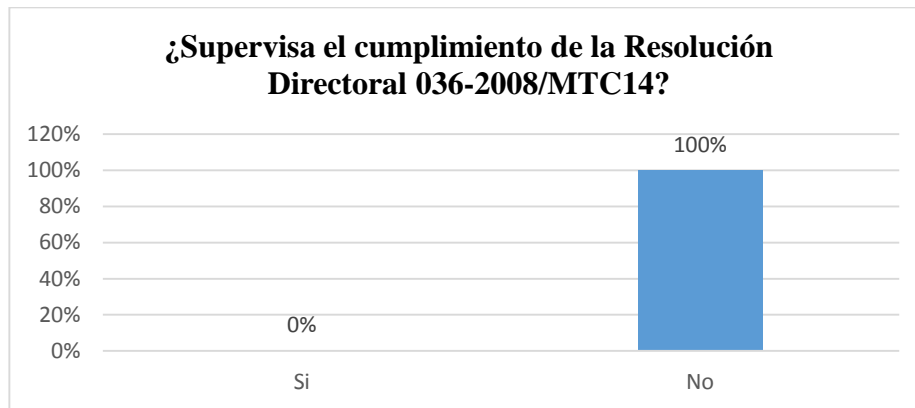
**Figura N°20**



*Fuente: Elaboración propia.*

#### 4.2.2.4 Supervisa el Cumplimiento de la Resolución Directoral 036-2008/MTC 14?

Figura N° 21

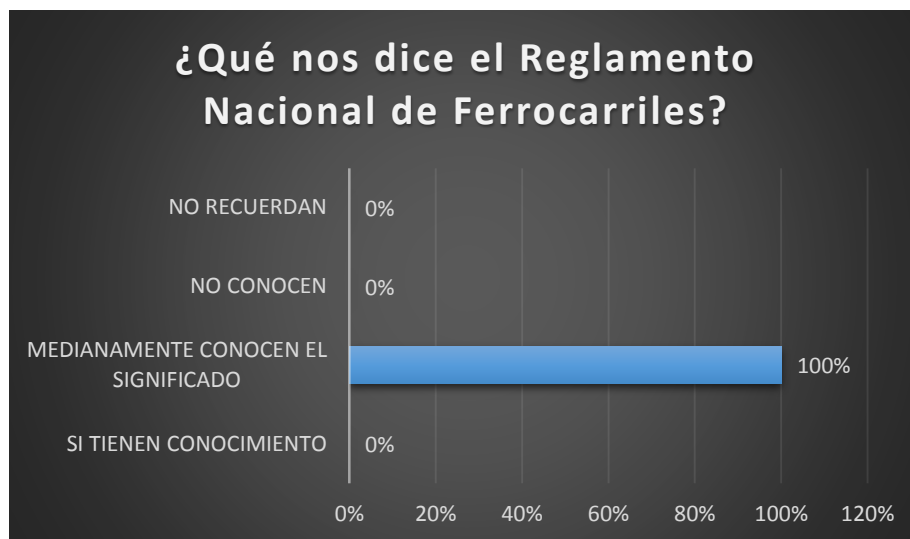


Fuente: Elaboración propia.

#### 4.2.2.5 Qué nos dice el Reglamento Nacional de Ferrocarriles?

El 100% medianamente conoce el reglamento.

Figura N° 22



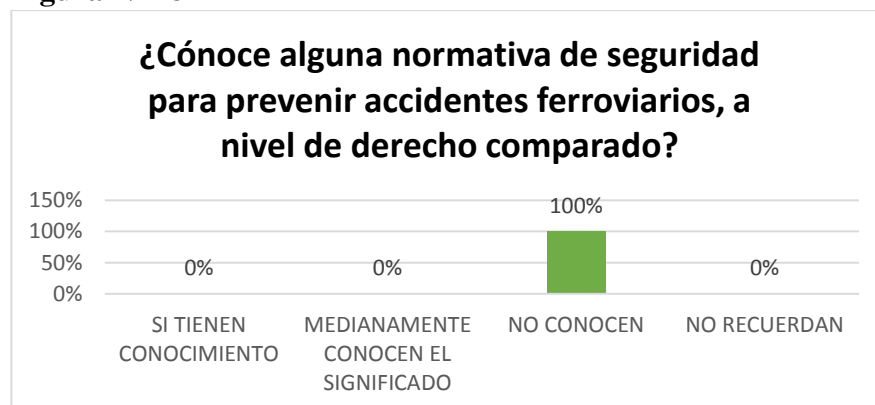
Fuente: Elaboración propia

#### 4.2.3 Resultado de los Responsables(A2) respecto a la Legislación comparada.

#### 4.2.3.1 ¿Conoce alguna normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios, a nivel de derecho comparado?

El 100% no conoce normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios.

Figura N° 23



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.2.3.2 ¿Cuál es la nueva jurisprudencia del INDECOPI, respecto a los terceros en los accidentes de tránsito?

El 100 % no conocen la nueva jurisprudencia del INDECOPI.

Figura N° 24

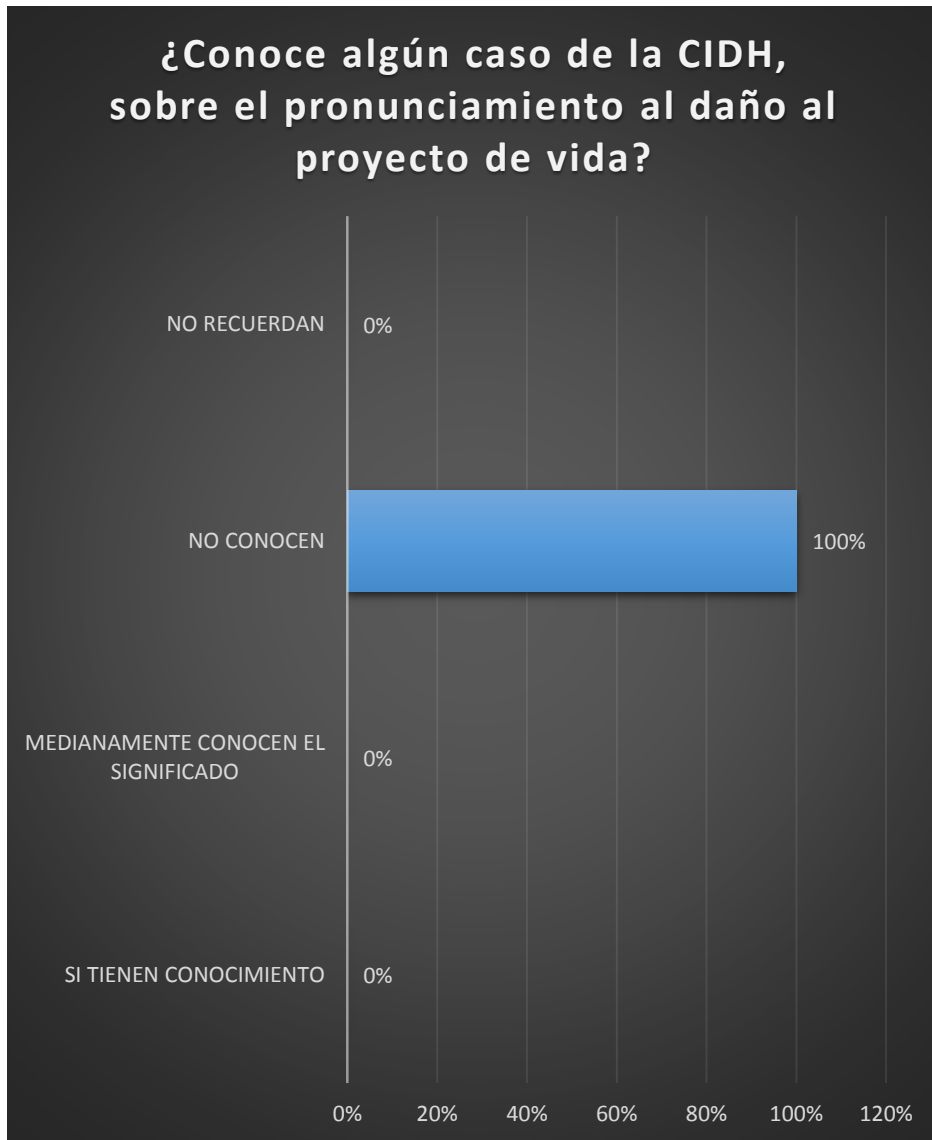


Fuente: Elaboración propia

#### 4.2.3.3 ¿Conoce algún caso de la CIDH, sobre el pronunciamiento al daño al proyecto de vida?

En la figura N°25, tenemos que el personal del MTC, no conocen ningún caso sobre el pronunciamiento al daño al proyecto de vida de la CIDH.

**Figura N° 25**

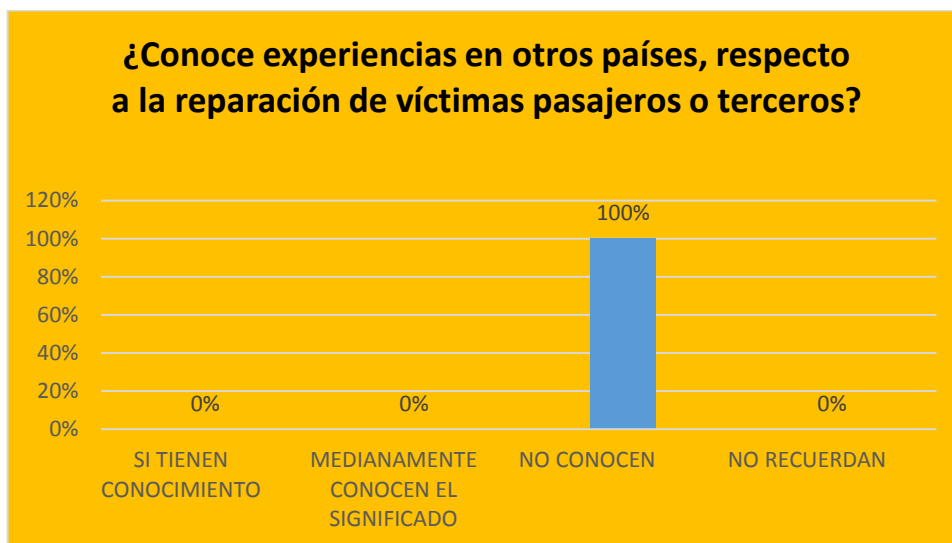


*Fuente: Elaboración propia.*

#### **4.2.3.4 ¿Conoce experiencias en otros países, respecto a la reparación de víctimas viajeros o terceros?**

El 100 % del personal del MTC no conocen experiencias en otros países.

**Figura N° 26**

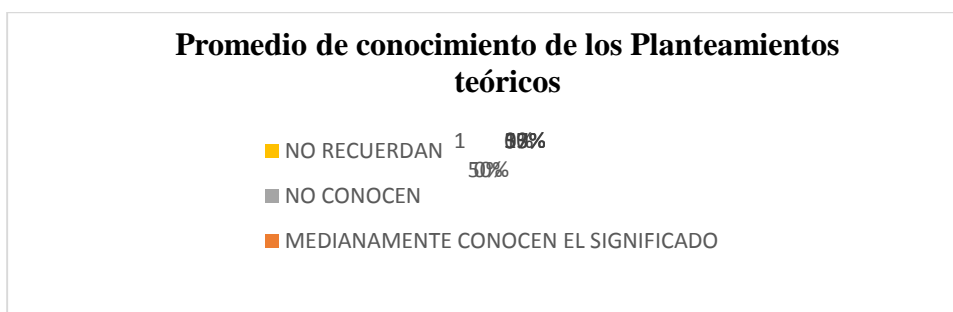


*Fuente: Elaboración propia.*

#### **4.2.4 Promedio de conocimiento de los Planteamientos Teóricos**

El personal del Ministerio de Transportes, en cuanto al promedio de conocimiento de los planteamientos teóricos, tenemos que el 50% tienen medianamente un conocimiento y conocen los planteamientos el 17%.

**Figura N° 27**

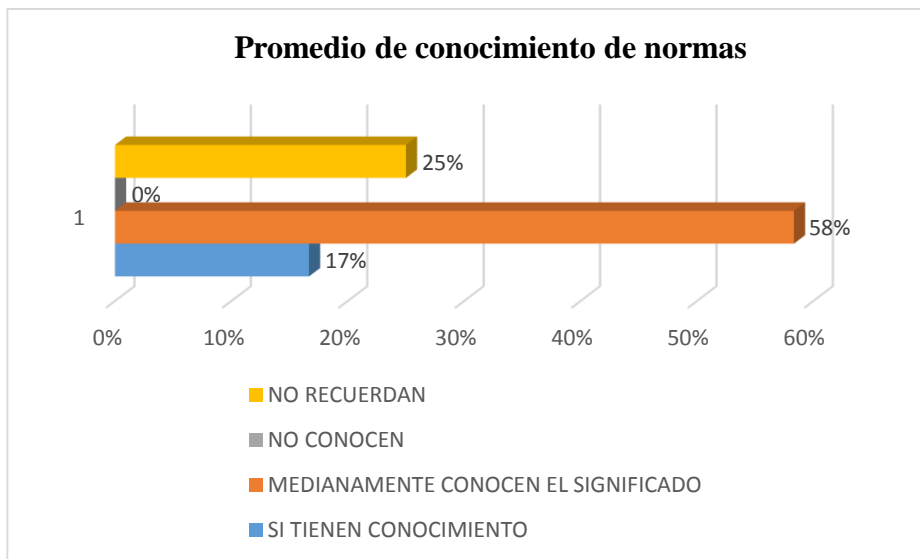


*Fuente: Elaboración propia.*

#### **4.2.5 Promedio de conocimientos de las normas:**

El personal del Ministerio de Transportes, en cuanto al promedio de conocimiento de las normas, tenemos que el 58% medianamente tiene conocimiento de éstas, sólo el 17% si tienen conocimiento y el 25% no recuerdan.

**Figura N° 28**



*Fuente: Elaboración propia.*

#### **4.2.4 Promedio de conocimiento de La Legislación comparada**

Como se puede verificar en la sgte. Figura N°29, la totalidad del personal del MTC no conocen las legislación comparada.

**Figura N° 29**



*Elaboración propia.*

**4.3 RESULTADO DEL INSTRUMENTO(ANÁLISIS DOCUMENTAL) :** En cuánto a la **variable B:(-B1,-B2”,-B3), “Daño al proyecto de vida”;** se puede a continuación observar las figuras en cuánto al grado de lesión(DAÑO) por año.

#### 4.3.1 Tipo de lesión, muerte u otros daños del año 2010 al 2015.

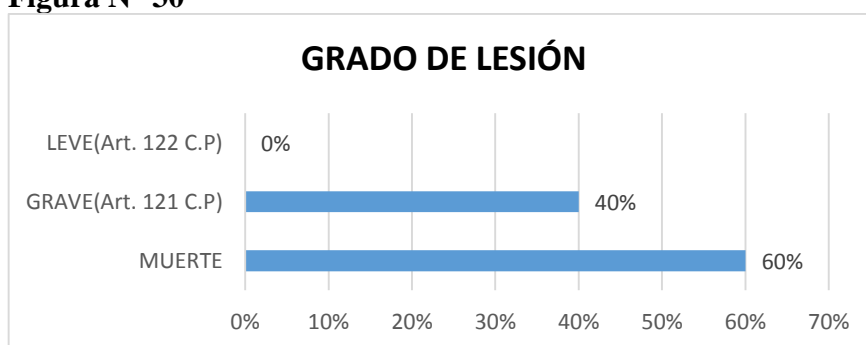
a) **Tipo de lesión o muerte en el año 2010:** Se puede visualizar en la Tabla N°1 el detalle de lesiones sufridas por los accidentes ferroviarios, siendo que en el 2010, el 40% de lesiones fueron graves y un 60% de los accidentes ferroviarios causaron la muerte de los peatones y maquinista inclusive, datos tomados del Anexo 2 y 3, documentación proporcionada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por lo cuál tales porcentajes, se pueden visualizar en la Figura N°30.

**Tabla N° 1**

AÑO 2010 DESCRIPCIÓN	GRADO DE LESIÓN			TOTALES
	MUERTE	GRAVE(Art. 121 C.P)	LEVE(Art. 122 C.P)	
Politraumatismo, fractura de pelvis y pie derecho		1		1
Amputación mano derecha		1		1
Muerte	1			1
Muerte	1			1
Muerte	1			1
Total	3	2	0	5

*Fuente: Elaboración propia.*

**Figura N° 30**



*Fuente: Elaboración propia.*

b) **Tipo de lesión o muerte en el año 2011:** Se puede visualizar en la Tabla N° 2, los tipos de daños de los accidentados por el tren y en porcentaje que en el 2011, el 33% de lesiones fueron graves y un 67% representó al número de fallecidos.

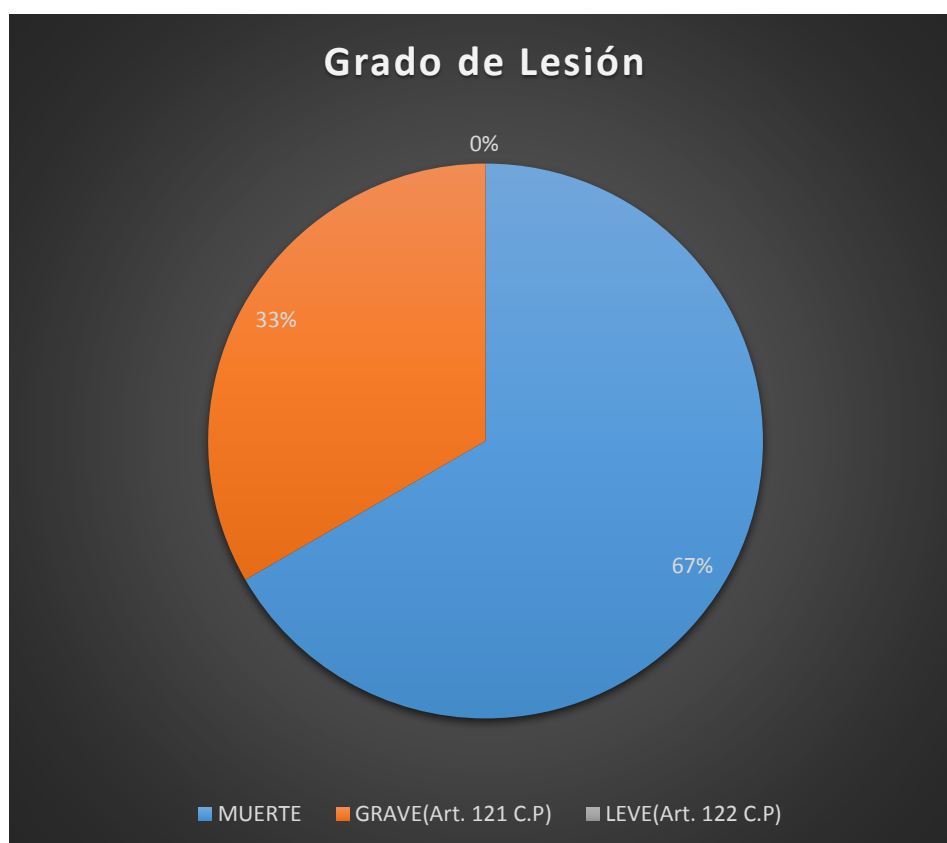


**Tabla N°2**

AÑO 2011	GRADO DE LESIÓN			TOTALES
	MUERTE	GRAVE(Art. 121 C.P)	LEVE(Art. 122 C.P)	
<b>Descripción</b>				
Muerte	1			1
Muerte	1			1
Muerte	1			1
Muerte	1			1
Sin dos piernas		1		1
Amputación de pie		1		1
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

*Fuente: Elaboración propia.*

**Figura N° 31**



*Fuente: Elaboración propia.*

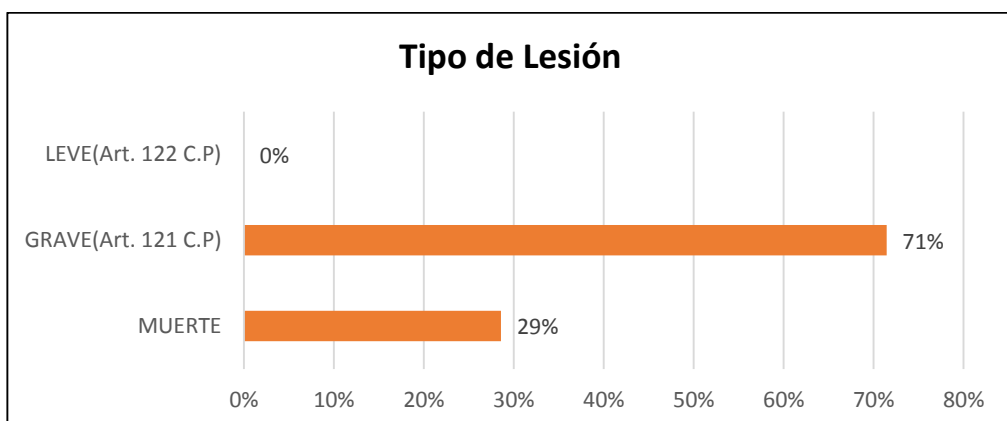
- c) **Tipo de lesión o muerte en el año 2012:** Se consideró en la sgte. Tabla N°3, que el daño a la vivienda es grave y se agrupó con el daño físico grave con lo que se obtuvo en la Figura 24 que en el 2012, el 71% de casos estuvo conformado por lesiones y casos graves y casos por muerte en un 29%.

**Tabla N° 3**

<b>AÑO 2012</b>	<b>MUERTE</b>	<b>GRAVE(Art. 121 C.P)</b>	<b>LEVE(Art. 122 C.P)</b>	<b>Otros daños a la propiedad</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Descripción</b>					
Amputación de pierna derecha		1			1
Amputación de brazo		1			1
Muerte	1				1
Muerte	1				1
Amputación de pie derecho		1			1
Daño vivienda				1	1
Daño vivienda				1	1
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>

*Fuente: Elaboración propia.*

**Figura N°32**



*Fuente: Elaboración propia.*

- d) **Tipo de lesión o muerte en el año 2013:** Se puede visualizar en la Tabla N°3 que en el 2013, hubieron daños a la propiedad y otros. Siendo que el 83% de casos estuvo conformado por otros daños y 17% por lesiones graves, conforme Figura N°33.

**Tabla N°3**

<b>AÑO 2013</b>	<b>GRADO DE LESIÓN</b>			
<b>Descripción</b>	<b>OTROS</b>	<b>GRAVE</b>	<b>LEVE</b>	<b>TOTAL</b>
Descarrilamiento	4			4
Choque con camión	1			1
Africción pie(atropello).		1		1
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

*Fuente: Elaboración propia.*

**Figura N°33**



*Fuente: Elaboración propia.*

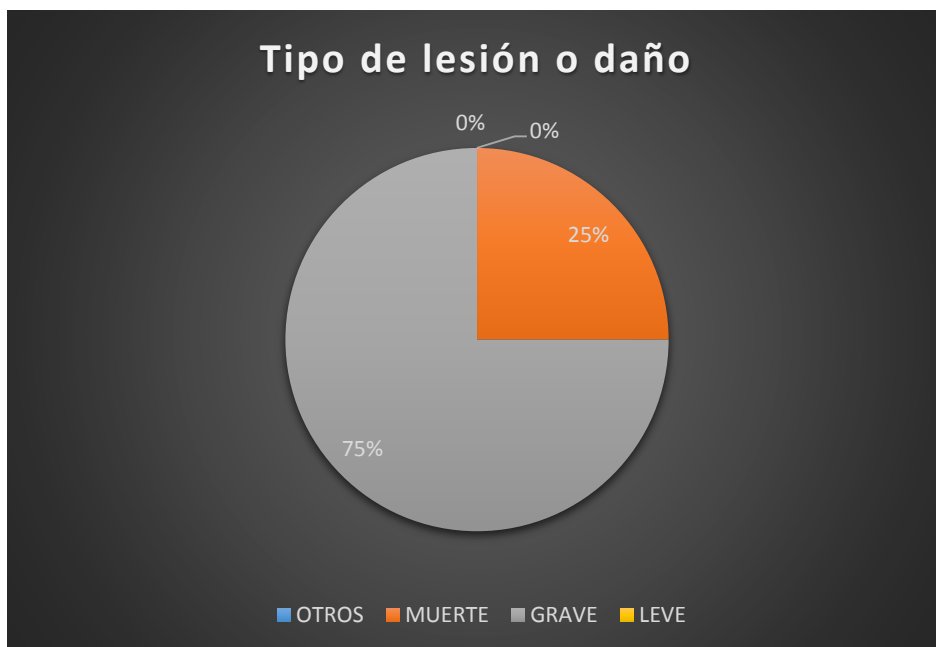
- e) **Tipo de lesión o muerte en el año 2014:** Se puede visualizar en la Tabla N°4 que en el 2014, hubieron varias lesiones graves y también una muerte, siendo que en la Figura N°34, vemos que; el 25% representó el nro. de muertes por el suceso ferroviario, mientras el 75% representó lesiones graves.

**Tabla N°4**

AÑO 2014	OTROS	MUERTE	GRAVE	LEVE	TOTAL
Africción en pie de peatón			1		1
Muerte		1			1
Policontusiones			1		1
Policontusiones			1		1
<b>TOTAL</b>		1	3		4

*Fuente: Elaboración propia.*

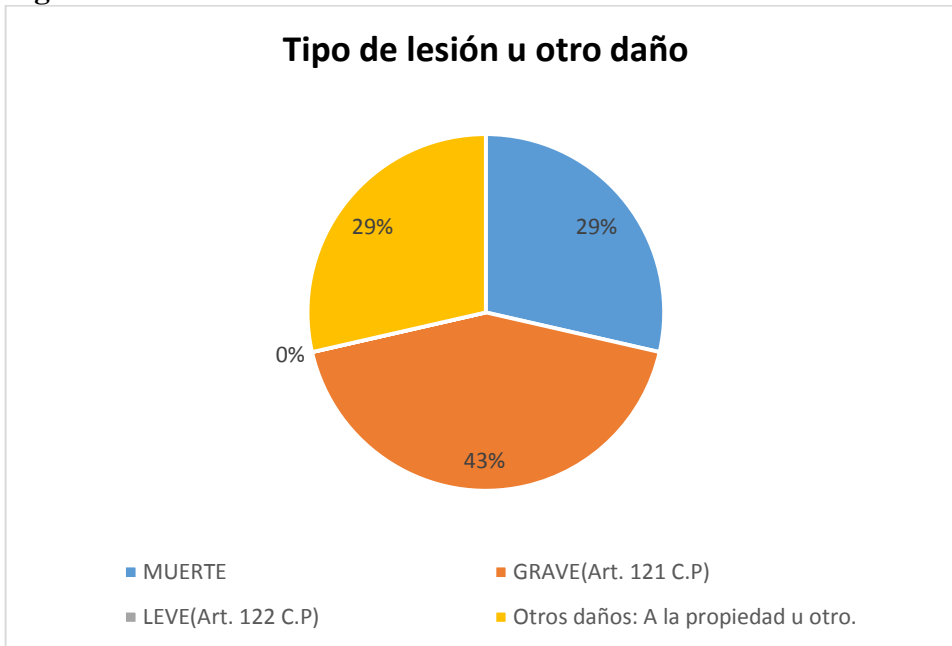
**Figura N°34:**



*Fuente: Elaboración propia.*

- f) **Tipo de lesión o muerte en el año 2015:** Se puede visualizar que en el 2015, el 43% estuvo representado por lesiones graves, el 29 % por muertes y otro 29% daño a la propiedad u otro.

**Figura N°35**

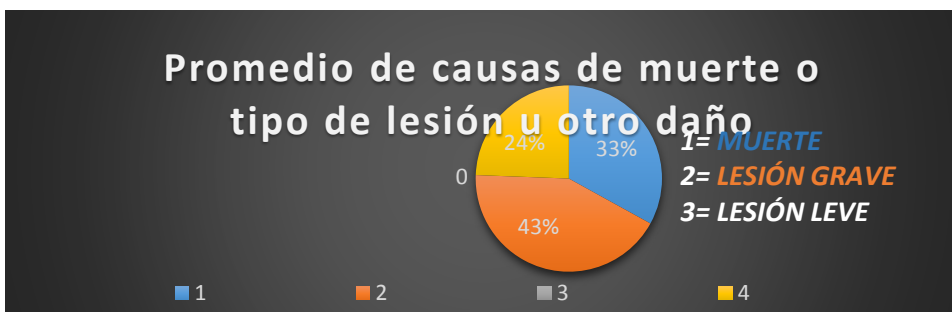


*Fuente: Elaboración propia.*

### 3.3.2 Promedio de Tipo de lesión o daños de 2010 al 2015

En cuánto al promedio de tipos de lesión tenemos casi la mitad 43% de afectados con lesiones graves, mientras un 33% fallecieron y un 24% correspondiente a otros daños a la propiedad(vivienda) u otro(camión).

**Figura N° 36**



*Fuente: Elaboración propia*

**Importante:** No se precisa promedios de daños leves, porque no existe ningún daño leve del récord de accidentes ferroviarios informados por el MTC.

#### **4.3.3 Daño al proyecto de vida de la víctima o de la familia(deudos)**

En suma podemos visualizar que el daño al proyecto de vida de la víctima, deudos o por otros daños, es de manera integral a todos los sucesos ferroviarios ocasionados por el tren del Ferrocarril Central Andino S.A y esto se debe a que todos los casos, están conformados por daños graves.

## **V. DISCUSIÓN**

### **5.1. Discusión de los Resultados de la Situación actual de los Responsables(Congresistas) de los efectos jurídicos de la norma ferroviaria, frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015**

**5.1.1. Discusión de los Resultados de los Responsables(A1) respecto a los planteamientos teóricos.** Teóricamente se plantea que, entre planteamientos teóricos que deben conocer y aplicar bien los responsables tenemos los siguientes:

**5.1.1.1 Definición de daño.-** Atributo que conforme se ha precisado en el marco teórico está conformado por un menoscabo o pérdida de algo, que puede ser moral, material e inclusive proyectarse en el tiempo. Se observa que la mayoría( 83%)conoce la definición, por lo cuál se asigna un logro a los Congresistas.

**5.1.1.2 Clasificación del daño.-** En tanto a la clasificación, existen múltiples clasificaciones según autores y algunos precisan estas como “tipos de daño”. Prueba de su importancia, es que ha servido para asignar penas a quiénes ocasionen estos, en la cuál según el grado o nivel de daño, implica una sanción de pena privativa de la libertad, entre otras. En los Congresistas, encontramos que el 67% conocen medianamente la clasificación, es decir más de la mitad nos puede dar alcances de éstas definiciones, siendo que, es lamentable que un 33% no recuerden, aún cuándo los legisladores, se suponen son estudiosos constantes del derecho.

**5.1.1.3 Definición del Daño al proyecto de vida.-** Atributo que se basa en que el ser humano es un ser temporal, que proyecta su vida, sus sueños y que toda persona tiene metas, anhelos y corresponde una sanción aplicable a los responsables en la magnitud del daño, considerando que, los daños por sucesos ferroviarios son de graves a una situación trágica de muerte, no existiendo lesiones leves, por que se está hablando de un bien riesgoso y muy peligroso(tren), por lo que un accidente ferroviario frustra el proyecto de vida profesional tanto del agraviado como de la familia de éste; atributo que debe ser considerado, sin embargo se observa que solo un 17% de los Congresistas tienen precisión en el conocimiento de éste concepto, mientras un 83% conocen medianamente el significado .

### **5.1.2. Discusión de los Resultados de los Responsables(A1) respecto a las normas**

**5.1.2.1 Art. 1 y Art. 2 de la Constitución Política del Perú.-** Artículos que precisan que “La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado” y Artículo 2°.- Toda persona tiene derecho: 1. A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. Estos artículos reconocen a la persona humana los derechos fundamentales entre ellos, la vida, identidad, integridad, etc, sin embargo, se ha conocido mediante la Figura N°4, en la que el 67% tienen un conocimiento y el 33% conocen medianamente, de lo precisado asignamos un logro, toda vez que el mayor porcentaje corresponde a conocimiento de los arts. 1 y 2 de la Constitución.

**5.1.2.2 Conoce el art. 1969 y 1970 del Código Civil.-** En la Figura N°5, se puede corroborar que el 67% no recuerdan el art. 1969 y 1970 del código civil, lo cuál es lamentable, ya que en teoría se supone que los legisladores, son los más cercanos al conocimiento de las normas vigentes.

**5.1.2.3 Resolución Directoral 036-2008/MTC14.-** Dicha norma, es importante porque establece un monto mínimo de cobertura a cubrir en caso de accidente ferroviario a pasajeros, terceros y daños a la propiedad, sin precisar la cobertura inmediata. En la realidad, de la opinión de los encuestados se ha obtenido como resultados, según Figura N° 06 el 83% de Congresistas no conocen la normativa ferroviaria, la cuál fue publicada en el 2008, es decir hace 8 años. De lo precisado, es lamentable este hecho, que pudiera demostrar un desinterés en el Sector. Sin embargo, como sabemos, el sistema de transporte que tenemos, en general es de pésima calidad.

**5.1.2.4 El Reglamento Nacional de Ferrocarriles.-** Que si bien es cierto la Res. Directoral -del punto anterior- es difícil que los congresistas sepan algo al respecto, es sorprendente que la Norma General, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, no la conozcan; siendo que el 83% conoce medianamente el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y que un 17% no la recuerden conforme muestra el Figura N° 8.

### **5.1.3 Discusión de los Resultados de los Responsables(A1) respecto a la Legislación comparada**

**5.1.3.1 Normatividad de Seguridad para prevenir accidentes ferroviarios/ Derecho comparado.-** Ninguno de los congresistas, conforme Figura N°8, conoce alguna norma que prevenga accidentes ferroviarios a nivel de derecho comparado. Es entonces que podemos



verificar un problema, porque si bien es cierto cada país tiene distintos recursos, forma territorial, tecnología e infraestructura, eso no puede ser motivo, para no investigar y proponer mejoras siguiendo el camino de otros países desarrollados.

**5.1.3.2 Nueva jurisprudencia de INDECOPI.-** Dicho atributo es importante, porque la Sala de Protección al consumidor del INDECOPI, revoca los precedentes anteriores y precisa que los terceros afectados por accidentes de tránsito gozan de los derechos de los consumidores y que por lo tanto merecen información de la póliza y siendo que no se puede restringir los derechos de los consumidores a una relación patrimonial previa, ya que todos los terceros agraviados por accidentes de tránsito, califican como consumidores. Conforme Figura N° 9, podemos ver que el 83% no conoce la nueva jurisprudencia vinculada a los terceros por accidentes de tránsito, lo cuál es bastante lamentable.

**5.1.3.3 Casos de la CIDH, sobre el pronunciamiento al daño al Proyecto de vida, sentencia vinculante de Derechos Humanos.-** Sentencia que es de importante conocimiento congresal, sin embargo, el 100% no conoce alguna sentencia vinculada con daño al proyecto de vida en la CIDH, conforme lo podemos ver en el Figura N°10.

**5.1.3.4 Experiencia exitosa de tratamiento de casos de reparación de víctimas por sucesos ferroviarios:** Conforme Figura N°11, ningún congresista conoce como se han reparado civilmente o extracontractualmente estos siniestros.

#### **5.1.4 Promedio de conocimiento de los Planteamientos Teóricos:**

Es preocupante que en promedio el 56% de congresistas, tenga conocimiento medianamente de los planteamientos teóricos, siendo que el 33% solo tiene precisión de éstos planteamientos, información valiosa que pudiera repercutir en la elaboración o modificación tanto del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, evitando empirismos normativos e incumplimiento como también mejorar la Resolución directoral 036-2008/MTC14, con la finalidad de evitar una afectación al proyecto de vida de la población.

#### **5.1.5 Promedio de conocimiento de las Normas:**

Resulta preocupante que un 21% no tenga conocimiento de las normas ferroviarias y teniendo un 25% si tienen precisión, por lo cuál lo calificamos como negativo; porque solo la cuarta parte de Congresistas tienen conocimiento.

### **5.1.6 Promedio de conocimiento de Legislación Comparada:**

Como se puede apreciar, los congresistas tienen en promedio 96% un desconocimiento de La Legislación comparada, siendo preocupante.

## **5.2 Discusión de los Resultados de la Situación actual de los Responsables(Personal del MTC) de los efectos jurídicos de la norma ferroviaria, frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015**

### **5.2.1 Discusión de los Resultados de los Responsables(A2) respecto a los planteamientos teóricos.** Teóricamente se plantea que, entre planteamientos teóricos que deben conocer y aplicar bien los responsables tenemos los siguientes:

**5.2.1.1 Definición de daño.-** Sólo un 17% pudieron dar una definición precisa, inclusive dió la impresión de un desinterés por los daños generados por los sucesos ferroviarios.

**5.2.1.2 Clasificación de daño.-** Medianamente el personal del MTC conoce las clases de daños(67%), es decir más de la mitad, lo cual refleja un conocimiento general al respecto; siendo que acertaron el 33%.

**5.2.1.3 Daño al proyecto de vida.-** Atributo que se basa en que el ser humano es un ser temporal, que proyecta su vida, sus sueños y se parte de que toda persona tiene metas, anhelos y corresponde una sanción aplicable a los responsables en la magnitud del daño, considerando que, los daños por sucesos ferroviarios son de graves a una situación trágica de muerte, no existiendo lesiones leves, por que se está hablando de un bien riesgoso y muy peligroso(tren), por lo que un accidente ferroviario frustra el proyecto de vida profesional tanto del agraviado como de la familia de éste; atributo que debe ser considerado. Sin embargo, los responsables del órgano de control Ministerio de Transportes, en promedio más de la mitad(67%), conforme Figura N° 16, no recuerdan al respecto, toda vez que podría explicarse porque conforme se refirió hay un desinterés del personal del MTC respecto a los afectados por los sucesos ferroviarios.

### **5.2.2 Discusión de los Resultados de los Responsables(A2), respecto a las normas:**

**5.2.2.1 Conoce el Art. 1 y Art. 2 inciso 2.1 de la Constitución Política del Perú.-** Artículos que precisan que “La defensa de la persona humana y el respeto de su

dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado” y Artículo 2°.- Toda persona tiene derecho: 1. A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. Siendo que los responsables de los organismos de control, si bien es cierto; a manera de contexto manifestaron que el área de Ferrocarriles no ve estos temas de reparación a las víctimas existiendo la obligatoriedad de no acercarse a la vía férrea 10 metros, y por tal motivo responsabilizan a las víctimas de los siniestros; se refleja que no tuvieron conocimiento de éstos artículos en un 33% y medianamente 67%, por lo tanto se puede decir que tienen conocimiento general; sin embargo conforme lo expuesto desvalorizan el significado de los artículos de la Constitución Política del Perú.

**5.2.2.2 Referido al Código Civil,** tenemos que un 67% no recuerdan, y solo una 33% recuerda los arts. 1969 o 1970, toda vez que, resulta absurdo ya que están estas normas; estrechamente vinculadas con los accidentes de tránsito ferroviarios; conforme podemos ver en Figura N° 18.

**5.2.2.3 Resolución Directoral 036-2008/MTC14.-** En un 67% tienen conocimiento y un 33% medianamente, es decir, la explican de una manera general; por lo expuesto asignamos un logro al personal del MTC.

**5.2.2.4 Supervisa el cumplimiento de la Resolución Directoral 036-2008/MTC14.-**

Su cumplimiento es importante, pues según el Reglamento nacional de Ferrocarriles, el MTC, es el órgano competente en hacer cumplir la normativa ferroviaria, sin embargo el personal del MTC, en su totalidad, manifestó que no supervisan el cumplimiento de la Resolución mentada y que en el caso de un suceso ferroviario, los agraviados deben de irse por la vía civil para hacer valer su derecho. Esta situación es absurda demuestra desinterés e indiferencia en el tema, toda vez que partimos de un conocimiento del 67%.

**5.2.2.5 Conoce el Reglamento Nacional de Ferrocarriles.-** Que si bien es cierto la Res. Directoral conocen algo al respecto, es sorprendente que, de manera general el 100%, conozcan medianamente el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, trabajando en el mismo Ministerio de Transportes, conforme Figura N°22.

### **5.2.3 Discusión de los Resultados de los Responsables(A2), respecto a la Legislación comparada**

**5.2.3.1 Normatividad de Seguridad para prevenir accidentes ferroviarios/ Derecho comparado.-** Ninguno de los trabajadores, conforme Figura N°21, conoce alguna norma que prevenga accidentes ferroviarios a nivel de derecho comparado.

**5.2.3.2 Nueva jurisprudencia de INDECOPI.-** Dicho atributo es importante, conforme se ha venido mencionando líneas arriba, sin embargo, no la conocen, toda vez, que ven temas vinculados con accidentes ferroviarios, sucesos que son llevados más a la vía civil que administrativa, por lo mismo de la gravedad de la tragedia, lo cuál podría explicar porqué no conocen ésta.

**5.2.3.3 Casos de la CIDH, frente al daño al Proyecto de vida, sentencia vinculante de Derechos Humanos.-** Sentencia que no es conocida, toda vez que, si no tienen claridad en la misma definición, menos habrá un interés en conocer esta sentencia, porque el 100% manifestó que no conoce ninguna sentencia conforme Figura N° 24.

**5.2.3.4 Experiencia exitosa de tratamiento de casos de reparación de víctimas por sucesos ferroviarios:** Conforme Figura N°25, ningún empleado del MTC, conoce como se han reparado civilmente o extracontractualmente estos siniestros a nivel internacional o de manera ejemplar.

### **5.2.4 Promedio de conocimiento de los Planteamientos Teóricos:**

Es preocupante que la mitad de trabajadores, del MTC, tenga medianamente conocimiento de los planteamientos teóricos; siendo que en promedio solo el 17% pudo precisar al respecto.

### **4.2.5 Promedio de conocimiento de las Normas**

Se puede verificar que los responsables del control tienen un conocimiento de las normas medianamente; en un 58%, y solo un 17% si tienen conocimiento; lo cuál es preocupante.

### **5.2.6 Promedio de conocimiento de la Legislación Comparada**

Se puede visualizar en la Figura N°29, que existe un desconocimiento del 100% sobre la Legislación comparada.

## **5.3 Discusión del Resultado del Instrumento(Análisis documental), sobre el Daño al proyecto de vida**

### **5.3.1 Análisis del promedio de tipo de lesión o daños de 2010 al 2015**

Conforme podemos ver en la Figura N° 36, casi la mitad de los accidentes de tránsito ferroviario generan lesiones GRAVES, mientras más de la cuarta parte(33%) han fallecido esto implicaría repercusiones graves para los deudos, siendo que también que los fallecidos podrían haber sido padres y haber dejado huérfanos, generando daños al proyecto de vida de sus descendientes, adicional, a la propia frustración del proyecto de vida, referidos a lo primero el que tengan lesiones GRAVES, refleja una frustración inmediata al proyecto de vida de los que siguen con vida, porque al perder una mano o una pierna las posibilidades de encontrar trabajo o progresar, se vuelven casi 0. Entonces, podemos ver frustración al daño al proyecto de vida de los deudos, de los descendientes y de los mismos afectados(por muerte o lesión GRAVE).

### **5.3.2 Discusión del promedio de daño al proyecto de vida de la víctima o de la familia(deudos).**

Como se puede precisar, si se suman los porcentajes de daño al proyecto de vida, de las víctimas y sus deudos, y otros daños; tenemos que el íntegro del colectivo sufre daño a su proyecto de vida y esto se debe a que las lesiones son graves y los otros daños repercuten en la vida de las personas prolongándose en el tiempo.

## **5. 4. Prelación de los porcentajes:**

### **5.4.1 Respecto a los planteamientos teóricos:**

#### **Para Responsables(Congresistas: A1)**

La prelación de los porcentajes respecto a los planteamientos teóricos es 83% para tienen conocimiento de la definición del daño, seguido de 17% pudo precisar la definición del daño al proyecto de vida y ninguno pudo precisar la clasificación del daño. **Tenemos que en promedio conocen los planteamientos teóricos en un 33.33%.**

#### **Para Responsables(Personal del MTC: A2).**

La prelación de los porcentajes respecto a los planteamientos teóricos es que un 33% conoce la clasificación del daño así como un 17% pudo precisar la definición del daño y un 0% que no tiene precisión de definición del daño al proyecto de vida. **Tenemos que en promedio conocen los planteamientos teóricos en un 17%(16.66%).**

#### **5.4.2 Respecto a las normas:**

##### **Para Responsables(Congresistas: A1)**

La prelación de los porcentajes respecto a las normas es 67% para tienen conocimiento de los arts. 1 y 2 de la Constitución Política del Perú, 33% conoce arts. 1969 y 1970 del Código Civil, ninguno pudo precisar la Resolución directoral 036-2008/MTC14(0%) así como el Reglamento Nacional de Ferrocarriles que tampoco pudieron precisar al respecto. **En resumen el conocimiento promedio de normas ferroviarias y vinculadas al Sector es de 25%**

##### **Para Responsables(Personal del MTC: A2)**

La prelación de los porcentajes respecto a las normas si tienen conocimiento (67%) de la Resolución directoral 036-2008/MTC 14, el Art. 1 y Art 2 de la Constitución Política del Perú(0% pudo precisar), 0% pudo precisar arts. 1969 y 1970 del Código Civil y 0% pudo precisar el Reglamento Nacional de Ferrocarriles. **Promedio de conocimiento de normas 17%(16.75%).**

#### **5.4.3 Respecto a la Legislación comparada y otros avances:**

##### **Para Responsables(Congresistas: A1)**

La prelación de los porcentajes respecto a si tienen conocimiento de la Legislación comparada, tenemos que el 17% si tienen conocimiento de la nueva jurisprudencia del INDECOPI, respecto a los terceros en los accidentes de tránsito, siendo que la totalidad de congresistas no conocen normativas de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios a nivel de derecho comparado, así como no conocen casos de la CIDH y tampoco conocen experiencias en otros países respecto a la reparación de víctimas de viajeros o terceros. **Siendo el promedio de conocimiento de Legislación Comparada 4.25%.**

##### **Para Responsables(Personal del MTC: A2)**

La prelación de los porcentajes respecto a si tienen conocimiento de la Legislación comparada, tenemos que la totalidad de personal del MTC, no tienen conocimiento de la nueva jurisprudencia del INDECOPI, respecto a los terceros en los accidentes de tránsito, ni conocen normativas de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios a nivel de derecho comparado, así como no conocen casos de la CIDH y tampoco conocen experiencias en otros países respecto a la reparación de víctimas de viajeros o terceros. **Siendo el promedio de conocimiento de Legislación Comparada 0%.**

## VI: CONCLUSIONES

### 6.1 Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis

#### 6.1.1. Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis, respecto a las partes o variables del problema.

##### 6.1.1.1. Empirismos Normativos en los Responsables(A1)

- **-67% de Empirismos Normativos en los Responsables(A1) respecto a los planteamientos teóricos.**
- **-75-% de Empirismos Normativos en los Responsables(A1) respecto a las normas.**
- **-96%(95.75%) de Empirismos Normativos en los Responsables(A1) respecto a la legislación Comparada.**

##### 6.1.1.2. Incumplimiento en los Responsables(A2)

- **--83.33% de Empirismos Normativos en los Responsables(A2) respecto a los planteamientos teóricos.**
- **-83% de Empirismos Normativos en los Responsables(A2) respecto a las normas.**
- **100% de Empirismos Normativos en los Responsables(A2) respecto a la legislación Comparada.**

#### 6.1.2. Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis, respecto a los logros como complementos de las partes o variables del problema.

##### 6.1.2.1. LOGROS RESPECTO AL EMPIRISMO NORMATIVO, con relación a los Responsables(A1):

- **--33% integrando porcentajes de Empirismos Normativos de los Responsables a los planteamientos teóricos**
- **--25% integrando porcentajes de Empirismos Normativos de los Responsables a las normas.**
- **--4% integrando porcentajes de Empirismos Normativos de los Responsables a la legislación Comparada.**



### **6.1.2.2. LOGROS RESPECTO AL EMPIRISMO NORMATIVO, con relación a los Responsables(A2):**

- --17-% integrando porcentajes de Empirismos Normativos de los Responsables A2 a los planteamientos teóricos
- --17-% integrando porcentajes de Empirismos Normativos los Responsables A2 a las normas.
- --0-% integrando porcentajes de Empirismos Normativos de los Responsables A2 a la legislación Comparada

## **6.2 CONCLUSIONES PARCIALES:**

### **6.2.1 Conclusión Parcial 1: Teniéndose la Sub hipótesis “a” = -X1; A1;--B1, -B2, -B3;-B6; B7,-B8; -B9; -B10**

Se presenta empirismo normativo en la norma ferroviaria; porque los responsables(Congresistas), no modifican la normativa ferroviaria actual ya que desconocen los planteamientos teóricos sobre definición de daño, clasificación de los daños, el daño al proyecto de vida y desconocimiento de la Resolución Directoral 036-2008/MTC14 así como el Reglamento nacional de ferrocarriles; así también desconocen la normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios como el CIAF en España, y por no haber considerado el entorno nacional referido a la jurisprudencia de INDECOPI, sobre los terceros afectados por responsabilidad civil así como lo resuelto por la CIDH, con respecto al daño al proyecto de vida, y de no haber tenido en cuenta las experiencias de España en cuánto SOV de reparación a las víctimas de accidentes ferroviarios(viajeros).

Si bien es cierto, los congresistas(67%) tienen conocimiento de los artículos de la Constitución Política, sin embargo conforme lo planteado se cumple y acepta ésta subhipótesis porque conforme se refirió en el análisis, ya que en promedio no tienen conocimiento de los planteamientos teóricos y de la normativa ferroviaria vigente, así como en su mayoría desconocen normativa de prevención de accidentes ferroviarios en otros países, la mayoría desconocen avances en el área administrativa referido a las resoluciones del INDECOPI referida a terceros accidentados, así como lo resuelto por

la CIDH, teniendo desconocimiento también de las experiencias de otros países respecto a estos sucesos ferroviarios, por lo que se acepta se acepta la Sub hipótesis “a”

### **6.2.2 Conclusión Parcial 2: Teniéndose la Sub hipótesis “b” = - X2; A2; -B1, -B2, -B3;- B4; - B5; - B6; - B7; -B8; -B9 ; -B10**

Se presentan incumplimiento de la norma ferroviaria porque los responsables de las acciones de control, ignoran los planteamientos teóricos referidos a la definición de daño, clasificación de daños, y daño al proyecto de vida, así como desconocen y/o desvalorizan el significado de los arts. 1 y 2 de la Constitución, art. 1969 y 1970 del código civil Civil, desconocen la Resolución Directoral 036-2008/MTC14, no supervisan el cumplimiento de la Resolución Directoral 036-2008/MTC14, y desconocen la normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios como el CIAF en España, y por no conocer el Reglamento Nacional de Ferrocarriles y no haber considerado el entorno nacional en cuánto a los avances normativos referidos a la jurisprudencia de INDECOPI, sobre los terceros afectados por responsabilidad civil así como lo resuelto por la CIDH, con respecto al daño al proyecto de vida, y de no haber tenido en cuenta las experiencias de España en cuánto SOV de reparación a las víctimas de accidentes ferroviarios(viajeros). Se acepta parcialmente; la sub hipótesis b, pues los responsables A2; debido a que en promedio conocen con precisión los planteamientos teóricos solo un 17%, dándose conformidad a este enunciado parte de la subhipòtesis, sin embargo, cabe señalar que se había precisado que desconocían la Resolución Directoral 036-2008/MTC14, lo cuál es equívoco, toda vez que si lo conocen en precisión(67%), pero no lo cumplen(100%). También es lamentable que los responsables A2(personal del MTC), no recuerden en un 67% los artículos del Código Civil vinculados con los accidentes de tránsito. En resumen, el incumplimiento de la normativa ferroviaria se debe a tres motivos: 1. Desconocimiento *en promedio* de los planteamientos teóricos y normas vigentes 2. Desconocimiento de la Legislación comparada 3. Por no supervisar el cumplimiento de la normativa ferroviaria vigente.

### **6.2.3 Conclusión Parcial 3, referido al Análisis documental: En base al análisis del Capítulo III que el íntegro del colectivo sufre daño a su proyecto de vida y esto se debe a que tenemos un grupo(sobrevivientes) con lesiones graves frente a la tragedia ferroviaria**

y en el caso de otros daños como a la propiedad también repercuten en la vida de las personas prolongándose en el tiempo, resultando también un daño al proyecto de vida de éste colectivo, siendo que otros afectados por la tragedia ferroviaria y que también frustran su proyecto de vida, son los deudos de los fallecidos, daños para los tres casos al proyecto de vida, pues se prolongan en el tiempo.

### **6.3 Conclusión General:**

#### **6.3.1 Contratación de la Hipótesis Global:**

En el numeral nro. 1.3.3 planteo la hipótesis Global de la investigación mediante el sgte. enunciado:

Los efectos jurídicos de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015, adolecen de empirismo normativo e incumplimiento; por que los responsables (Congresistas) y Organismos responsables de acciones de control(MTC) ignoran los planteamientos teóricos referidos al daño al proyecto de vida, así también éstos últimos, desconocen el significado de los arts. 1 y 2 de la Constitución y arts. 1969 y 1970 del código civil, siendo que ambos responsables(Congresistas y Órganos de control), son desconocedores que hay un empirismo en la normativa vigente y porque no han actualizado la norma ferroviaria: Resolución Directoral 036-2008/MTC14 y también no han incorporado ninguna normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios como en el Contexto Internacional: el CIAF en España, y por desconocer el entorno nacional. Siendo que solo los responsables A1 desconocen el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, mientras A2 si tienen conocimiento. Se tiene también que ambos responsables A1 y A2, desconocen la jurisprudencia de INDECOPI, sobre los terceros afectados por responsabilidad civil así como lo resuelto por la CIDH, con respecto al daño al proyecto de vida, a su vez, no han tenido en cuenta las experiencias de España en cuánto SOV de reparación a las víctimas de accidentes ferroviarios(viajeros).

Para contrastar ésta Hipótesis global, tomé como premisa los resultados de las contrastaciones de la subhipótesis “a” y “b”, que tuvieron los siguientes porcentajes de prueba y disprueba:

**Tabla N°5**

<b>SUBHIPÓTESIS</b>	<b>PORCENTAJE DE PRUEBA (lo negativo)</b>	<b>PORCENTAJE DE DISPRUEBA(lo positivo)</b>
“a”	79.25%	20.75%
“b”	88.66%	11.34%
Porcentajes de prueba y disprueba de la hipótesis global.	83.95%	16.04%

Fuente: Elaboración propia

Para la subhipòtesis “a”, se tomó el promedio de los promedios de prueba de los responsables A1 frente a los promedios de disprueba(logros de los responsables A1).

Para la subhipòtesis “b”, se tomó el promedio de los promedios de prueba de los responsables A2 frente a los promedios de disprueba(logros de los responsables A2).

Por lo expuesto, el promedio de los resultados de las contrastaciones de las subhipòtesis nos permite establecer que la hipótesis global se prueba en un 83.95% y simultáneamente se disprueba en un 16.04%.

### **6.3.2 Enunciado de la Conclusión General**

#### **Conclusión parcial 1**

Los responsables del empirismo normativo tiene un promedio de promedios integrados de conocimiento de planteamientos teóricos, normativa y legislación comparada del 20.7%

#### **Conclusión parcial 2**

Los responsables del incumplimiento, tienen un promedio de conocimiento de planteamientos teóricos, normativa y legislación comparada del 11.33%.

#### **Conclusión parcial 3**

Se comprueba que existe un daño al proyecto de vida de todos los afectados por un suceso ferroviario en un 100%.

## **VII: RECOMENDACIONES**

### **7.1 Recomendaciones parciales**

#### **7.1.1 Recomendación parcial 1**

##### **7.1.1.1 Conclusión en que se basa**

Los responsables del empirismo normativo tiene un promedio de promedios integrados de conocimiento de planteamientos teóricos, normativa y legislación comparada del 20.75%.

##### **7.1.1.2 Enunciado de la Recomendación Parcial 1**

- a) Se debe capacitar a los Congresistas en sentencias vinculantes de la CIDH, las cuáles pueden ser útiles para su labor congresal, de tal forma, que estén actualizados en cuanto al control de convencionalidad y pronunciamientos importantes de la CIDH, vinculados al daño al proyecto de vida.
- b) Se deben desarrollar programas de capacitación para el aprendizaje de derecho administrativo, ya que desconocen la jurisprudencia del INDECOPI.
- c) Se debe instruir a los Congresistas de la Comisión de Transportes y Comunicaciones en experiencias exitosas en cuánto a los avances relacionados al sistema de reparación y seguros por accidentes de tránsito a nivel de derecho comparado.

#### **7.1.2 Recomendación parcial 2**

##### **7.1.2.1 Conclusión en que se basa**

Los responsables del incumplimiento, tienen un promedio de conocimiento de planteamientos teóricos, normativa y legislación comparada del 16.04%.

##### **7.1.2.2 Enunciado de la Recomendación Parcial 2**

- a) Capacitar al personal del MTC, en planteamientos teóricos, principalmente referidos al daño al proyecto de vida.; de tal manera que puedan sensibilizarse con las situaciones penosas recurrentes por sucesos ferroviarios, lo que podría generar proponer la modificación normativa tanto al Reglamento Nacional de Ferrocarriles como a la Resolución Directoral que establece los montos mínimos de cobertura.

#### **7.1.3 Recomendación parcial 3**

##### **7.1.3.1 Conclusión en que se basa**

Se comprueba que existe un daño al proyecto de vida de todos los afectados por un suceso ferroviario en un 100%.

### **7.1.3.2 Enunciado de la Recomendación Parcial 3**

Frente a ésta triste conclusión conforme verificación del daño al proyecto de vida, referido al análisis documental de casuística recurrente a la fecha, se recomienda, instar a las autoridades que trabajen de manera articulada y gestionen oficios a otros Ministerios del Estado e Instituciones (Ministerio de Salud, Ministerio de la Mujer y otros organismos vinculados), con la finalidad que puedan dar apoyo psicológico a los agraviados y los familiares de los deudos.

### **7.1.3.4 Segundo enunciado de la Recomendación Parcial 3**

Frente a una tragedia ferroviaria, la autoridad competente MTC, debe orientar a los afectados para poder coberturar los gastos, asesorando y haciendo seguimiento, asegurando el cumplimiento de la normativa vigente con la ejecución del seguro, de tal forma que los agraviados puedan reinsertar su vida o minimizar el daño frente a una reparación oportuna, que les permita seguir con su vida.

## **7.2 RECOMENDACIÓN GENERAL**

### **7.2.1 Consideraciones previas**

Partiendo que el Perú está en un proceso de crecimiento económico, el cuál se ve afectado por distintos problemas estructurales como son los recurrentes reportes estadísticos de accidentes de tránsito, lo que nos lleva a ver que no hay un desarrollo en ese sentido, y la impunidad se vuelve cada vez más constante, en vista que las Compañías de Seguros, abusan de su posición de dominio perjudicando el interés general, se tiene que velar porque la libertad de mercado que tienen las compañías de Seguros, debe responder a un rol de las empresas, dentro y conforme a ley, sin afectar el interés general, por lo cuál en estos casos vistos urge la intervención del Estado para corregir estas distorsiones del mercado, toda vez que está generando recurrente impunidad, versus rentabilidad mayor de las compañías de seguros con la empresa ferroviaria que no asumen su responsabilidad.

### **7.2.2 Enunciados de la recomendación General**

En este contexto y entorno que se caracteriza por la misma conducta negativa recurrente de las compañías de Seguros, que violan la normativa ferroviaria por contener un empirismo normativo que genera incumplimiento, se hace necesario que los responsables Congresistas,

debatan un proyecto de ley, con la finalidad de que se elimine la impunidad que subyace actualmente y frustra el proyecto de vida, de muchos peruanos. :En ese camino, como recomendación final, presento, este Proyecto de Ley.

### **7.3 PROPUESTA LEGISLATIVA**

- ❖ **TÍTULO: PROYECTO DE LEY N° 2020: “LEY QUE MODIFICA LA NORMATIVA FERROVIARIA PERUANA DADA POR DECRETO SUPREMO N°032-2005-MTC y la RESOLUCIÓN DIRECTORAL 036-2008 MTC/14, PARA EVITAR DAÑOS AL PROYECTO DE VIDA DE LOS AGRAVIADOS Y SUS DEUDOS”**

- ❖ **TEXTO NORMATIVO:**

**SE MODIFICA LOS ARTÍCULOS, 23, 84, 102,123,128 DEL REGLAMENTO NACIONAL DE FERROCARRILES, CREADO POR  
DECRETO SUPREMO N° 032-2005-MTC  
TÍTULO PRELIMINAR**

**ARTÍCULO 1º .- OBJETO DE LA LEY.**

La presente Ley tiene por objeto precisar los alcances del ámbito de protección a que se refieren los Artículos 23, 84, 102, 123, 128 y 168 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por DECRETO SUPREMO N° 032-2005-MTC, en razón de la problemática, evolución y desarrollo de la jurisprudencia y casos acaecidos durante la vigencia de la presente ley. Adicionalmente, modificar la Resolución Directoral 036-2008 MTC 14, estableciendo la cobertura inmediata sin demostración judicial, en los casos señalados en la misma.

**ARTÍCULO 2.- AMBITO Y ARGUMENTACIÓN CON REFERENCIA AL MARCO LEGAL.**

Esta ley es válida para todo el territorio peruano.

**CON REFERENCIA MARCO CONSTITUCIONAL:**

El art. 1 de la Constitución Política del Perú. - La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

El Art. 2 de la Constitución Política del Perú. - Toda persona tiene derecho: 1. A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece.

El Art. 65 de la Constitución Política que prescribe: “El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población”.

Sentencia del Tribunal Constitucional EXP. N° 0001-2005-PI/TC de fecha 06 de junio de 2005, que precisa en los sptes. considerandos:

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

26. En efecto, entiende este Tribunal que en situaciones en que ocurre un accidente de tránsito que causa un daño a la vida, la integridad o la salud de la persona resulta, por decir lo menos, conveniente indemnizarla, lo cual está plenamente justificado cuando un sujeto causa un daño de tal naturaleza. Si algo de constitucional se encuentra en el artículo 1970º del Código Civil es, precisamente, la reparación del daño, en la medida que con dicha protección se otorga dispensa a los derechos a la vida e integridad y a la salud, reconocidos por los artículos 2.º y 7º, respectivamente, de la Norma Fundamental. De esta forma, sin duda, es posible cumplir con el objetivo primordial de la responsabilidad civil, cual es, auxiliar o beneficiar a la víctima a través de la reparación del daño que hubiere sufrido.

#### **CON REFERENCIA A LA LEY GENERAL EN LA MATERIA : LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE (Ley 27181)**

**Art. 29.- De la Responsabilidad Civil:** La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

**CON REFERENCIA A LA LEY 29571:** “Las normas de protección al consumidor fomentan las **decisiones libres e informadas de los consumidores**, a fin de que con sus decisiones orienten el mercado en la mejora de las condiciones de los productos o servicios ofrecidos<sup>2</sup>.

Asimismo, en la actuación en el mercado, los proveedores **generan una plena accesibilidad a la información** a los consumidores acerca de los productos o servicios que ofrecen. La información brindada debe ser veraz y apropiada conforme al presente Código<sup>3</sup>.

Así también, en el Art. 6 de La Ley citada, se recogen las políticas públicas, que enmarcan la acción del Estado: 1. “El Estado protege la salud y seguridad de los consumidores a través de una **normativa apropiada y actualizada...**” 2. El Estado **garantiza el derecho a la información** de los consumidores **promoviendo que el sector público respectivo y el sector privado faciliten mayores y mejores espacios e instrumentos de información a los consumidores a fin de hacer más transparente el mercado;** y vela por que la información sea veraz y apropiada para que los consumidores tomen decisiones de consumo de acuerdo con sus expectativas. 3. “El Estado **orienta sus acciones a defender los intereses de los consumidores contra aquellas prácticas que afectan sus legítimos intereses y que en su perjuicio distorsionan el mercado...**”

#### **MODIFICATORIAS:**

#### **I.- MODIFICATORIA AL REGLAMENTO NACIONAL DE FERROCARRILES creado por DS. 032-2005MTC**

<sup>2</sup> Artículo V. Principio 1.- Principio de Soberanía del consumidor.

<sup>3</sup> Artículo V. Principio 2.- Principio de Transparencia.



**CUESTION PREVIA:** Lo resaltado es lo añadido a la normativa actual

**ARTÍCULO 3º.- MODIFÍQUESE EL ART. 23 EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:**

**Artículo 23º.-** Infraestructura Ferroviaria y zonificación urbana Las obras requeridas para la prestación del servicio de transporte ferroviario deben cumplir con lo dispuesto en la legislación y en la zonificación en materia de desarrollo urbano. Los planes de desarrollo y la zonificación urbana de los Gobiernos Locales deben respetar las servidumbres, las distancias, **respetándose las barandas de seguridad de aislamiento de la zona ferroviaria y otros** requerimientos técnicos establecidos en el presente Reglamento **en virtud del art. 18**, así como la infraestructura y el servicio de transporte ferroviario pre-existente al desarrollo urbano. **Así mismo la instalación de las barandas de seguridad serán de absoluta responsabilidad de la empresa concesionaria, siendo obligatoria su instalación, bajo sanción siendo a su vez causal de suspensión del contrato de concesión(En el caso de tramos concesionados), y si la vía férrea no fuera concesionada, la instalación de barandas de seguridad férrea; será de competencia y de obligatoria instalación por el organismo competente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.**

**ARTÍCULO Nº 4.- MODIFÍQUESE EL ART. 84 EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:ARTÍCULO 84.-** Procedimiento a seguir en caso de accidente ferroviario: Ante la ocurrencia de un accidente ferroviario<sup>4</sup>, **las acciones a desplegar, deben estar en el marco del plan de emergencia creado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Siendo que el Reglamento Operativo Interno de la Organización Ferroviaria debe estar en el marco del Plan de Emergencia establecido por el órgano competente.**

**ARTÍCULO 5º.- MODIFÍQUESE EL ART. 102 EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:**

**Artículo 102.-** Caducidad del permiso de operación: El permiso de operación quedará sin efecto, quedando su titular impedido de prestar los servicios, en caso que:

- a) SE verifique la ocurrencia de fraude o falsedad en las declaraciones o documentación presentada.
- b) Operador ferroviario no mantenga vigente las pólizas de **seguro y no ejecute éstas en el momento del siniestro para coberturar a los pasajeros o terceros equivalente al monto mínimo establecido en los casos prescritos en la Resolución Directoral 036-2008 MTC 14 y el monto estipulado con el nuevo seguro para cubrir de manera inmediata gastos médicos y hospitalarios... "..."**

**ARTÍCULO 6º.- MODIFÍQUESE EL ART. 123 DEL REGLAMENTO NACIONAL DE FERROCARRILES EN EL INCISO a) Y b), EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:**

. **Artículo 123º.-** Obligación de contar con seguros Los Operadores Ferroviarios están obligados a contratar y mantener vigente, por su cuenta y costo pólizas de seguros, cuyos montos de cobertura serán determinados por la Autoridad Competente: a) Contra daños y perjuicios a pasajeros y mercancías; y, b) Por daños y perjuicios a terceros. La cobertura contra daños y perjuicios a pasajeros: Será por muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; gastos de sepelio; y daños o pérdida de mercancía, **ejecutándose monto de reparación mínima de cobertura inmediata sin la demostración judicial de negligencia del operador, monto mínimo que será establecida por resolución directoral; refiriéndonos a**

---

<sup>4</sup> Actualmente precisa, que la "Organización ferroviaria es la que deberá implementar su plan de Emergencia"..."la modificatoria principal, está en que el MTC, es el que deberá crear el plan de emergencia para el cumplimiento de la organización ferroviaria.

casos de atención médica y farmacéutica, y en los casos de muerte o invalidez permanente el monto mínimo será el que se encuentra actualmente estipulado en la Resolución Directoral 036-2008MTC 14.

Adicionalmente las organizaciones ferroviarias, deberán tener otro seguro de cobertura a terceros y pasajeros, de responsabilidad civil, con la finalidad que los afectados puedan ejercer sus acciones legales para solicitar la cobertura cuándo el monto del daño sobrepase el monto mínimo estipulado en la Resolución Directoral 036-2008MTC 14, siendo que en el caso de indemnización deberá ser fijada por el poder judicial.  
“...”

Los Operadores Ferroviarios se obligan a cumplir estricta y oportunamente con todos y cada uno de los términos y condiciones de todas y cada una de las pólizas de seguro que sean contratadas. En caso de producirse un siniestro, el Operador Ferroviario está obligado a notificar por escrito la ocurrencia del siniestro a la aseguradora **de manera inmediata con la finalidad de ejecutar el seguro.** “...”

**ARTÍCULO 7º.- MODIFÍQUESE EL ART. 128 EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS: Insertar literal l) No permitir que los pasajeros superen el aforo establecido para el tren.**

**ARTÍCULO 8º.- MODIFÍQUESE EL ART. 168 EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:**

**Infracciones de las Organizaciones Ferroviarias**

**MUY GRAVES:**

“...” Operar sin contar con las pólizas de seguros correspondientes.

**Debe decir:**

**Infracciones de los Operadores Ferroviarios**

**MUY GRAVES:**

“...” Operar sin contar con los seguros correspondientes y **por la inexecución de éstos de manera inmediata, en tanto haya afectado a personal del operador ferroviario, pasajeros, terceros y daño a la propiedad.**

**II.- MODIFICATORIA: MODIFICATORIA A LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL 036-2008 MTC 14.**

**Modificar Art. 1 y Art 2.**

**En tanto el Art. 1. Debe decir: Riesgo mínimo a ser cubierto con seguro de ejecución inmediata(no precisa demostración judicial previa).**

**En tanto al Art. 2 Debe decir: Riesgo mínimo a ser cubierto con seguro de ejecución inmediata(no precisa demostración judicial previa).**

**Adicionalmente eliminar de la Resolución Directoral 036-2008 MTC 14, los gastos de atención médica, hospitalaria y farmacéutica, creando otra Resolución Directoral en la cuál por estos motivos; sea el monto del seguro similar al SOAT y de ejecución inmediata(no precisa demostración judicial previa). Conservar en la Resolución Directoral 036-2008MTC14, el monto mínimo estipulado para ser ejecutado inmediatamente en caso de muerte e invalidez permanente, de ejecución inmediata; sin condicionar a acción judicial.**

**ARTÍCULO 9º.- AUTORIDADES COMPETENTES**

El Ministerio de Transportes Comunicaciones; es la autoridad competente de implementar la presente Ley, responsable de su difusión y supervisión de cumplimiento, de ser el caso con cargo a sus Presupuestos Institucionales, en concordancia con la Constitución Política, Código Civil y la Ley vigente N° 29571.

OSITRÁN es el organismo con competencia de otorgar, denegar o caducar la concesión de la infraestructura ferroviaria así como suspenderlo en caso que el concesionario incumpla con las especificaciones técnicas establecidas en la presente modificatoria del art. 23 y otros en concordancia con lo establecido en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles creado por DECRETO SUPREMO N° 032-2005-MTC.

El Congreso de la República, puede aprobar el proyecto de ley propuesto.

#### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS:**

##### **PRIMERA.- VIGENCIA**

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano"

##### **SEGUNDA.- REGLAMENTACIÓN**

El Poder Ejecutivo adecúa la Resolución Directoral 036-2008/MTC14 "Aprueban montos mínimos de cobertura en daños y perjuicios a pasajeros y terceros" al Reglamento de la ley N° 032-2005-MTC; a la presente ley, en un plazo no mayor de 30 días hábiles, contados a partir de su vigencia.

Lima, 19 de Marzo de 2019.

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **I. PROBLEMÁTICA**

El modelo económico de economía social de mercado que ha adoptado nuestro ordenamiento jurídico nacional, fue propuesto y establecido para quienes interactúen en el mercado; actúen libremente intercambiando bienes y servicios dentro del marco de la ley y el orden público, para lo cual el Estado debe proporcionar reglas claras que tiendan a que se desarrolle una sana y leal competencia en el mercado.

Sin embargo, la realidad actual, es que muchas empresas privadas con posición de dominio, no respetan las reglas establecidas de éste mercado, pues no sólo cuentan con una posición de dominio sino abusan de ésta posición violando las normatividad vigente en desmedro del orden público, como al parecer, habría estado ocurriendo desde que la Empresa Ferrovías Central Andina S.A. ganó la concesión de la vía férrea.

Ferrovías Central Andina S.A. participó con resultados positivos en la licitación pública para obtener la Concesión del Estado Peruano, por un lapso de 30 años, la administración de la línea el ferrocarril más alto del mundo, con el objeto de trabajar en la Rehabilitación, Mantenimiento y Explotación de la vía ferroviaria ubicado en la zona del centro del País<sup>5</sup>

Actualmente Ferrovías tiene en competencia la infraestructura ferroviaria del tramo Huancayo hacia el Callao, en virtud de la exportación de minerales y otros productos tóxicos que son llevados a cabo por distintas empresas mineras que contratan los servicios de transporte de la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A, empresa privada que tiene el permiso de operación otorgado por la Empresa Ferrovías Central Andina S.A. Dicha infraestructura, obliga a la empresa privada, a darle mantenimiento a la vía férrea conforme está prescrito en el artículo 23, del Reglamento Nacional de Ferrocarriles creado por DECRETO SUPREMO Nº 032-2005-MTC, pero a su vez también existen obligaciones a cumplir por parte del operador Ferrocarril Central Andino S.A, el cuál desde que tiene el permiso de operación 2000, ha ocasionado a la fecha más de 100 accidentes ferroviarios, siendo que para el estudio propuesto nos concentramos en lo acontecido en los últimos 5 años, dónde hay un total de 30 accidentes con víctimas con lesiones; conforme el INFORME DE ACCIDENTES FERROVIARIOS DEL FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A, en los cuáles brilla la impunidad.

Esta impunidad, es debida a que ni en el REGLAMENTO NACIONAL DE FERROCARRILES APROBADO POR DECRETO SUPREMO Nº 032-2005-MTC, ni en la Resolución Directoral 036-2008/MTC14, se establece la ejecución inmediata del seguro para coberturar los accidentes, ni de pasajeros ni de los terceros, es entonces, que la problemática surge que de manera inexplicable la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A.; ha contratado un seguro para coberturar los accidentes a terceros y pasajeros; que limita a éstos o a sus deudos, a la demostración judicial previa de negligencia del operador, para que nadie pueda cobrar y dicha restricción está a mi criterio; como una cláusula abusiva porque viola el Reglamento Nacional de Ferrocarriles; lo cuál ha generado impunidad, como podemos ver en el récord de accidentes y noticias varias.

Siendo que surge en gravedad, que la Empresa concesionaria que dio el permiso de operación a la Empresa ferroviaria, tiene conocimiento de éstos hechos, y no ha efectuado ninguna sanción según refirió personal del MTC o algún Informe, dirigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y OSITRÁN, con la finalidad que; se suspenda el permiso de operación del tren a la empresa Ferrocarril Central Andino S.A; por tener un bien riesgoso con personal que generan; alto récord de accidentes y afectan el orden público así como por la recurrencia de hechos en que

---

<sup>5</sup> <http://www.ferroviasperu.com.pe/>

quedan impune los responsables, el operador del tren y la empresa ferroviaria, aún a sabiendas de la irresponsabilidad de la empresa; que sigue contratando a los mismos maquinistas, que generan recurrentemente varios accidentes.

Para poder entender la magnitud de la afectación y la necesidad de la modificación de la normativa ferroviaria, he dividido la exposición de motivos, en cuatro planteamientos:

**Primero.- La fundamentación basada en la casuística y tipos de daños, así como daño al proyecto de vida.**

**Segundo.- La segunda fundamentación basada en el Empirismo normativo e incumplimiento.**

**Tercero.- La tercera fundamentación basada en la Instancia judicial.**

**Cuarto.- La cuarta fundamentación basada en la Instancia administrativa.**

**Primero.- La fundamentación basada en la casuística y tipos de daños, así como daño al proyecto de vida.**

Conforme se puede visualizar, en el estudio, CAP. III, Figura 36, que resume el promedio de tipos de daños de 2010 al 2015, refiere el promedio de tipos de lesión; de dónde tenemos que casi la mitad, un 43% de afectados es con lesiones graves, mientras un 33% fallecieron y un 24% correspondiente a otros daños a la propiedad(vivienda) u otro(camión). Podemos resumir, que, todos son daños graves, toda vez, que el daño al proyecto de vida de todos los tipos de daños sufridos por los afectados o deudos, es en distinta magnitud, pero abarca a todos los de la muestra.

Para ello, expongo algunos ejemplos: Supongamos el caso del choque del tren con un camión. Para el dueño, es su instrumento de trabajo, no contar con éste, genera un perjuicio en su entorno familiar, social y personal. El daño se amplifica, primero tenemos una frustración personal, al no tener su instrumento para trabajar, lo que resume un lucro cesante, tenemos también daños emergentes y prolongación de distintos tipos de daños, que llevan a un daño al proyecto de vida propio y de su entorno(familia), y esto se debe, a que si pensaba el dueño del camión, por un año, hacer uso de éste para poder luego, comprarse otro camión y tener dos instrumentos de trabajo, o si pensaba ahorrar para los estudios de sus hijos o mejorar su casa entre otros planes o proyectos que tuviera la persona, estos se quedaron frustrados, jalando a todo su entorno la frustración de los proyectos de sus hijos(por ejemplo), como estudios superiores y otros. Como resumimos, en éste caso, tenemos un daño al proyecto de vida del agraviado y de sus hijos o familia. Si vemos otra situación, el 33% fallecieron, eso significa que 33% de jóvenes o señores o niños, dejaron de existir, en su mayoría, casi la totalidad son adultos, entonces tenemos, frustración de la vida de un 33%, que todos los planes frente a la muerte, quedaron en nada. Frustración de los padres que vieron a sus hijos morir y frustración de los hijos de los fallecidos, referidos a estudios truncos, huerfanismo y falta de apoyo en distintas áreas, etc.

También según la esfera personal, algunos familiares deudos, frustraron su desarrollo personal por un tiempo, cuestión que se desconoce, en vista que todos no reaccionan igual a la muerte de un ser querido, A demás está el hecho, que todos no tienen los recursos económicos para un tratamiento psicológico frente a esta tragedia. Para éste caso en concreto, también tenemos varios proyectos de vida frustrados. De la data, tenemos también casi la mitad(43%) vivos pero con DAÑOS GRAVES O LESIONES GRAVES, lo cuál genera daños directos e indirectos(varios), imaginémosnos otro caso; el caso de la Srta. Luzmila Huamán Huamán, una joven con sueños, estudiante de la Universidad de la Cantuta, que perdió las dos piernas y que por sus escasos recursos vive en un cerro del Agustino, ella subía y bajaba con tranquilidad y se dirigía a sus clases. Si estudiaba era porque tenía una meta, un plan trazado, terminar sus estudios universitarios, sin embargo un día cerca de 2pm, según refiere, sufre el accidente y queda sin las dos piernas. La empresa, no ejecuta el seguro y tiene su familia humilde que cargar con los gastos hospitalarios y otros vinculados a ésta tragedia. Creo que no podemos dudar del daño al proyecto de vida. Me atrevo a preguntar, *¿cómo subirá ahora el cerro, para entrar a su casa?*. Si, tendrá que ser cargada, cuántos estarán involucrados o afectados en su vida(familia o amistades) en vista que quedó sin las dos piernas. *¿A futura, le darán trabajo, si no tiene las dos piernas?*, podemos ver aquí una serie de daños generados a la afectada y su entorno(familia y/o amigos), con lo precisado concluimos un daño al proyecto de vida, que no sería de tal magnitud, si la empresa ferroviaria o compañía de seguros hubiera ejecutado la póliza de manera inmediata.

## **Segundo.- La segunda fundamentación basada en el Empirismo normativo e Incumplimiento**

***Sobre el Empirismo Normativo.*** Conforme podemos ver, en nuestras conclusiones del estudio, Los responsables del empirismo normativo tiene un promedio de promedios integrados de conocimiento de planteamientos teóricos del 33%, esto significa que un 67%, no tiene en promedio conocimiento de los planteamientos teóricos,

Entonces, debiéramos preguntarnos, cómo es posible que nuestros congresistas en promedio, no conozcan éstos planteamientos teóricos, porque la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, son grupos de trabajo especializados de Congresistas, cuya función principal es el seguimiento y fiscalización del funcionamiento de los órganos estatales y, en particular, de los sectores que componen la Administración Pública, entonces debieran hacer seguimiento al Ministerio de Transportes, en cuánto no puede ser que una Comisión del Congreso, desconozca planteamientos básicos vinculados al sector ferroviario.

**Sobre el incumplimiento:** Tenemos; que el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, fue aprobado por Decreto Supremo Nº 032-2005-MTC y precisa, en su Artículo 8º, **que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, el órgano rector y normativo a nivel nacional de la actividad ferroviaria pública o privada;** entonces debiéramos preguntarnos, si el personal del MTC, no conoce los

planteamientos teóricos básicos que son base para poder elaborar las normas; y conforme a ley, tienen asignada **competencia normativa**, entonces cómo va a elaborar normas ferroviarias que se cumplan?, si tiene subyacente un desconocimiento de los planteamientos teóricos, toda vez que tiene un conocimiento de éstos en promedio de tan sólo el 17%(ver figura N°27), lo que trae como resultado, que elaboren normas con vacíos legales que generan incumplimiento de la Empresa Ferroviaria.

### **Tercero.- La tercera fundamentación basada en la Instancia judicial.**

Frente a todo lo que ha venido generando éste empirismo un incumplimiento, que ha generado que el afectado por el suceso ferroviario tenga que recurrir a la vía civil, penal y administrativa para hacer valer su derecho, conforme casuística que cito:

#### **Sede Judicial**

Juzgado Penal de Ate: Expediente N° 1860-2014

Sede Civil: Juzgado de Sentencias Supranacionales - Expediente N° 13989-2012 . Resol. II; de fecha 02 de Noviembre de 2017, expediente de la quinta Sala Civil N°1364-2017-0

Juzgado Contencioso Administrativo Sede Tributarios – Expediente 10837- 2015

Es debido a ello, que aparte de generar un daño al proyecto de vida de una madre, un padre o una estudiante, genera una frustración dilatante en el tiempo, un daño al proyecto de vida de los deudos, o de las personas cercanas a la víctima que han quedado incapacitadas, toda vez, que conforme se puede verificar del récord de accidentes del Anexo N°4 al Anexo N°8 , todos están conformados por daños con lesiones graves a las víctimas.

### **Cuarto.- La cuarta fundamentación basada en la Instancia administrativa.**

En la vía administrativa; tenemos procesos judiciales en curso adicionales a expedientes administrativos sancionadores; con esto; tenemos otra prueba de cómo ha venido afectando este vacío normativo a los terceros expuestos:

**Sede Administrativa - INDECOPI:** En un reciente pronunciamiento, el Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual, de la Sala Especializada en Protección al Consumidor, a través de su resolución N°1311-2013/SPC-INDECOPI de 24 de mayo de 2013, recaída en el **Expediente N° 152-2011-CPC**, con motivo del caso de la negativa de la Compañía RIMAC SEGUROS en cumplir con su obligación del pago de una póliza de responsabilidad civil extracontractual obtenida por un prestador de servicios de transporte de materiales a través de vehículo motorizado-tren, quien atropelló a un niño quitándole la vida, argumentando que la madre del fallecido no se encontraba en calidad de consumidora, por considerarla que no era parte de la relación contractual en la relación de consumo, y en consecuencia no era parte de ésta, ni debía gozar de los efectos de dicha relación extra contractual;

basándose en la definición actual de relación de consumo; conforme prevé el Código de Defensa y Protección del Consumidor, Ley Nº29571, la cual no es clara al respecto, pues tiene inmerso en el artículo IV, numeral 5, la definición de relación de consumo, como aquella por la cuál un consumidor adquiere un producto o contrata un servicio con un proveedor a cambio de una contraprestación económica, sin perjuicio de los supuestos contemplados en el artículo III", lo que ha venido motivando por muchos años, que los familiares de accidentados por vehículos motorizados como el tren u otros vehículos, no puedan reclamar sus derechos como consumidores indirectos; ni siquiera tener acceso a la información de la Póliza, derecho fundamental y derecho del consumidor regulado en la ley 29571, sustentándose erróneamente, que sólo tienen calidad de consumidor, los que se encuentran en la relación de consumo contractual, no precisándose que la relación patrimonial previa, no puede ser la condición *sine qua non* para gozar de los derechos del consumidor; lo que motivó que el Tribunal en mención desarrolle una línea de pensamiento jurisprudencial, modificando el criterio anterior del propio Tribunal, considerando que *"los terceros afectados en los seguros de responsabilidad civil, califican como consumidores en los términos del Código de Protección y defensa del Consumidor"*; y demuestra en los argumentos Nº22 al Nº32, las razones de lo expuesto.

En ese sentido, Bergel y Paolantonio, refieren sobre esta limitación: *"observamos que impropia mente el legislador pareciera limitar el concepto de consumidor al ámbito contractual, cuando el derecho del consumo, aunque en buena parte concomitante al derecho contractual, no se limita únicamente a este"*<sup>6</sup>

Por su parte, LORENZETTI Ricardo señala al respecto, "que el elemento activante del principio protectorio no es el acto de contratar (acto jurídico bilateral), sino el acto de consumir (hecho jurídico)"; asimismo, agrega, "Insiste la doctrina que la relación de consumo debe definirse de modo que abarque todas las situaciones en que el sujeto es protegido: antes, durante y después de contratar; cuando es dañado por un ilícito extracontractual, o cuando es sometido a una práctica del mercado; cuando actúa individualmente o cuando lo hace colectivamente. Siendo la relación de consumo el elemento que decide el ámbito de aplicación del derecho del consumidor, debe comprender por tanto todas las situaciones posibles"<sup>7</sup>. Por lo que, "nuestra actividad regulatoria debe dirigir sus esfuerzos, principalmente, hacia garantizar que se den las condiciones necesarias para que el mercado funcione de la manera adecuada"<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> BERGEL, Salvador-PAOLANTONIO, Martín, "Anotaciones sobre la ley de defensa del consumidor" ED, 155-493, citado por Sebastián Sergio en "Protección de las víctimas expuestas a una relación de consumo por el sistema de Defensa del Consumidor, Universidad de Buenos Aires en <http://cideci.org/revista/index.php/trabajos/article/viewFile/114/157> tomado el 08 de abril del 2016.

<sup>7</sup> LORENZETTI Ricardo L. "Consumidores", Ed. Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 2003, p.85 y 74, citado por Sebastián Sergio en "Protección de las víctimas expuestas a una relación de consumo por el sistema de Defensa del Consumidor", Universidad de Buenos Aires en (<http://cideci.org/revista/index.php/trabajos/article/viewFile/114/157> tomado el 08 de abril del 2016)

<sup>8</sup> PATRÓN, Carlos A., op. Cit.



Así mismo, para citar la casuística, relacionada con la modificatoria invocada, existe una reincidencia en la Compañía de seguros, de ocultar información, **conforme se puede verificar en otro expediente N° 687-2012/CPC, Resolución 1043-2013/SPC-INDECOPI, del 29 de abril de 2013.**

Cabe resaltar, que para los dos expedientes de la casuística invocada surge como precisión lo dispuesto por en la vía administrativa del INDECOPI: El numeral 1.1. del artículo IV del Código define como consumidor a las personas naturales o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan **como destinatarios finales** productos o servicios materiales e inmateriales, en beneficio propio o de su grupo familiar o social. Además, el numeral 5 de dicho artículo define a la relación de consumo como aquella por la cual un consumidor adquiere un producto o contrata un servicio con un proveedor a cambio de una contraprestación económica, sin perjuicio de los supuestos contemplados en el artículo III. El numeral 1 del artículo III del Código indica que protege al consumidor, se encuentre directa o **indirectamente expuesto** o comprendido por una relación de consumo **o en una etapa preliminar a ésta.**

De una lectura sistemática de las normas antes transcritas, se concluye que los terceros afectados en los seguros de responsabilidad civil son consumidores, pues disfrutan como destinatarios finales el servicio contratado originalmente por el tomador del seguro con la compañía de seguros correspondiente y por tanto, se encuentran **"indirectamente comprendidos"** en una relación de consumo. *(El resaltado y subrayado es nuestro).*

Como se observa, **no se puede restringir la calidad de consumidor a la existencia de una relación patrimonial previa de naturaleza civil.** Precisamente por ello, el Código en cumplimiento del mandato constitucional, contiene una noción amplia respecto a la definición de consumidor. Lo anterior, responde a que la lógica de las normas de protección al consumidor no coincide necesariamente con aquellas que guían el derecho civil contractual o el sistema de responsabilidad civil, sino que tiene un cariz distinto, una significación más extensiva de sus conceptos, como es la noción de consumidor, debido a la vocación de dichas normas de otorgar una "especial protección" a los consumidores<sup>9</sup>, en fiel cumplimiento del artículo 65<sup>o</sup> de la Constitución.

---

<sup>9</sup> En tal sentido, la doctrina ha señalado que: "Indudablemente el derecho del consumidor utiliza, en su favor, toda evolución del derecho clásico. Pero lo hace sólo como materia prima, a partir de la cual, con la adición de otros ingredientes, produce su sistema particular. Claro que, tras el surgimiento de todo un esfuerzo de manifestación pública de ciertos institutos de derecho civil y comercial y de modernización de los mecanismos de acceso a la justicia. Dentro de este esfuerzo publicista, categorías jurídicas que permanecían jurídicamente relegadas a voluntad de los sujetos, como por ejemplo las cláusulas generales de contratación, pasan a verse interferidas, cuando no regladas con carácter absoluto, por el Estado (...)" (STIGLITZ, Gabriel (Director). Defensa de los consumidores de productos y servicios. Buenos Aires: Ediciones La Rocca, 2001. Pág. 109.

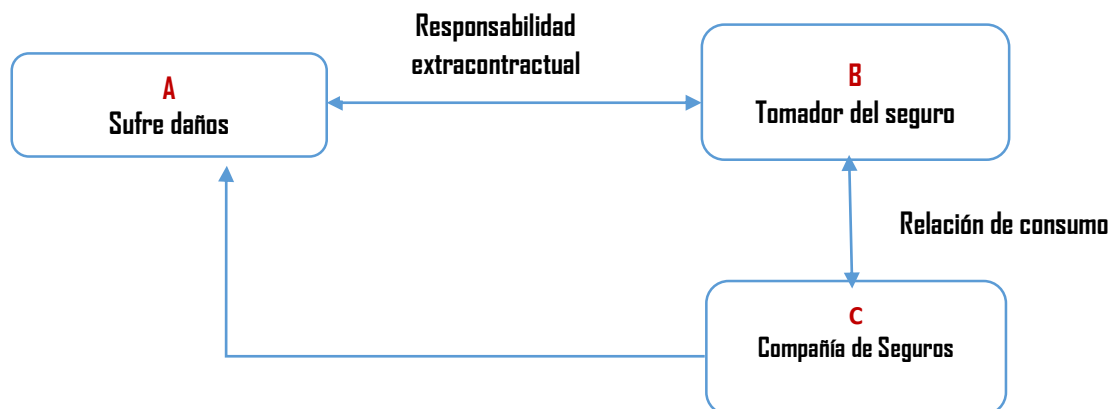
En ese orden de ideas, la víctima (tercero perjudicado) hoy debe ser considerada como un consumidor de seguros, dado que el seguro (especialmente el de responsabilidad civil frente a terceros) tiene dos consumidores. Uno de esos consumidores es el propio asegurado, y el segundo es el beneficiario de los seguros de responsabilidad, es decir, la víctima<sup>10</sup>.

Por lo expuesto, se busca que, en una relación de responsabilidad civil el tercero afectado no quede desprotegido, el cuál por no encontrarse en una relación sujeto-patrimonial se le excluya el Derecho de Consumidor. Los efectos de una relación de consumo no pueden quebrantar o evadir el daño de responsabilidad que mantiene un proveedor ante un tercero como consecuencia de la relación que guarda con el consumidor quién solicita el bien o servicio.

A fin de explicar esta posición de los terceros afectados en una responsabilidad civil, expondremos un ejemplo:

"A" es embestido por el vehículo del sujeto "B", sufriendo graves daños y quedando prácticamente inservible. "B" tiene asegurado su automóvil con un seguro vehicular que cubre responsabilidad civil por daños a terceros. "A" le exige el pago de la respectiva indemnización a la compañía de seguros "C" (contrato realizado con "B"), conforme al gráfico que sigue:<sup>11</sup>

**Gráfico de la relación entre las partes en un seguro de responsabilidad civil**



Sobre la base de este ejemplo, se llega a la siguiente conclusión:

"A" es la persona afectada expuesta de la relación de consumo de "B" y "C" adoptando la calidad de "consumidor final" al ser quien utiliza o disfruta del seguro. Cabe señalar que "B" nunca perdió la calidad de consumidor, pues es

<sup>10</sup> R. SOBRINO, Waldo Augusto. Seguros y Responsabilidad Civil. Buenos Aires. Editorial Universidad. 2006. Pág. 58-59

<sup>11</sup> Expediente N° 152-2011/CPC - RESOLUCIÓN 1311-2013/SPC-INDECOP. "Gráfico de la relación entre las partes en un seguro de responsabilidad civil".

quién forma parte de los sujetos de la relación de consumo y su derecho es propio del asegurado, mientras que para "A" su derecho surge al ser víctima de la consecuencia de la relación de consumo entre "B" y "C". Por ello, no podemos ser ajenos a los cambios que tenemos día a día en nuestra sociedad, conductas, hechos y sobre todo nuevos conflictos; por lo cual nuestro ordenamiento legal también debe estar acorde a dichos cambios y evoluciones, solo así podrán seguir regulándose aquellas conductas y/o comportamientos que generen un desequilibrio negativo en la relación de consumo; por ello el Código debe establecer las nociones básicas y fundamentales que dan inicio a la protección correspondiente y ello es estableciendo de manera clara el ámbito de protección y que es lo que comprende la relación de consumo.

Como podemos ver, en la vía administrativa, se tiene un actuar inexplicable de la Compañía de Seguros para no cubrir los accidentes a terceros, teniendo un actuar al parecer; recurrente, es debido a ello, que se produce porque el Reglamento Nacional de Ferrocarriles tiene un empirismo normativo que subyace en la Resolución Directoral 036-2008/MTCI4, toda vez que; no exige la ejecución inmediata del seguro ni sanciones a la empresa concesionaria u operador ferroviario por motivo de inejecución inmediata, lo que ha traído consigo que empresas privadas violen la normativa ferroviaria, contratando el operador ferroviario una prima de seguros, que contiene una cláusula que considero abusiva ya que nadie cubrirá hasta demostrar la negligencia del operador en una sentencia judicial firme, lo que ha traído la impunidad de varios casos desde que se otorgó el permiso de operación a la Empresa ferrocarril Central Andino S.A

#### **DERECHO COMPARADO:**

En la Tesis, se precisó como experiencia exitosa el caso de España, tanto en el hecho que duplicó el monto de reparación para viajeros, como referido al seguro mínimo para cubrir, pasajeros(viajeros), terceros y otros daños<sup>12</sup>. Es debido a ello, que en virtud de ésta experiencia exitosa de reparación; en el extremo del desarrollo normativo; es la explicación que ésta haya sido mayor

#### **EUROPA:**

En el caso de la Unión Europea, se establece que; cada Estado miembro velará porque las investigaciones sobre accidentes e incidentes sean efectuadas por un organismo permanente, que dispondrá de al menos un investigador capaz de desempeñar la función de investigador responsable en caso de accidente o incidente.

---

<sup>12</sup> Cabe destacar que en general en toda la comunidad europea, sea viajero o tercero, hay un monto mínimo para reparar el daño con un tope; sin perjuicio que en caso de inexistencia de algún seguro, el Estado cubre hasta ese tope, ya que existe un fondo destinado para esos casos; dejando expedito el derecho de iniciar un juicio en la vía civil u otra, para solicitar la indemnización que el agraviado o afectados consideren debe reparar en relación a la magnitud del daño.

Los criterios de independencia del organismo de investigación se definen estrictamente al efecto de que este organismo no tenga ningún vínculo con las distintas partes del sector. El organismo decide si procede o no una investigación sobre un accidente u otro y determina el alcance y el procedimiento de las investigaciones.

## ESPAÑA:

**Contexto: En España las investigaciones sobre accidentes de tránsito se demoran un promedio de 8 meses, llevado a cabo por el CIAF, que es un Organismo vinculado al Ministerio de Fomento, que trabaja de manera Independiente a la Dirección General de Ferrocarriles, a Adif y a otras empresas ferroviarias.<sup>13</sup>**

Documento citado precisa lo sgte: En el periodo que abarca entre 2006 y 2011 este organismo ha investigado un total de 273 incidentes y accidentes, de los que tan sólo tres correspondieron a accidentes graves. El total de siniestros de estos años (colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel y daños a personas) sumaron 237 víctimas mortales. **La CIAF considera "accidente grave" a "cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal, o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad"**

En España, en la normativa ferroviaria está prescrita<sup>14</sup> que el Estado es el competente en la preservación de la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, en la normativa referida, está prescrito en su **artículo 8 pasos a nivel, inciso 3.** También tiene prescrito en su **artículo 48 Cobertura de responsabilidad civil: 1.** la entidad solicitante de una licencia **deberá tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir**, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo **y a terceros**. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. El **artículo 50, tiene prescrita la suspensión de la licencia, Inciso 1. El Ministro de Fomento podrá suspender, con carácter total o parcial**, los efectos de la licencia concedida a una empresa ferroviaria. cuando la suspensión sea parcial, tendrá el alcance que, expresamente, se determine.**2.** la suspensión de la licencia procederá cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:**a) apertura de un expediente sancionador por infracción muy grave. "...**(el resaltado es propio). Adicionalmente prescribe el **Régimen de seguridad en el transporte**

---

<sup>13</sup> Documento recuperado de:

[http://www.infolibre.es/noticias/politica/2013/07/26/la\\_comision\\_investigacion\\_accidentes\\_tardo\\_entre\\_meses\\_elaborar\\_sus\\_informe\\_s\\_los\\_ultimos\\_anos\\_6296\\_1012.html](http://www.infolibre.es/noticias/politica/2013/07/26/la_comision_investigacion_accidentes_tardo_entre_meses_elaborar_sus_informe_s_los_ultimos_anos_6296_1012.html)

<sup>14</sup> Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario (vigente hasta el 01 de octubre de 2015).

**ferroviario, artículo 56 seguridad ferroviaria:** 1. la realización de las actividades ferroviarias estará sujeta a las normas de seguridad previstas en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo. la seguridad en la circulación ferroviaria comprende los siguientes aspectos:"..."**d) Las condiciones para la autorización de la puesta en servicio del material rodante ferroviario**, tanto del nuevo como del que haya sido modificado sustancialmente, así como las de su correcto mantenimiento.**e) El régimen de funcionamiento, desde el punto de vista de la seguridad**, de las infraestructuras de la red ferroviaria de interés general, incluidas las instalaciones de seguridad y los sistemas de señalización y gestión del tráfico, así como de su correcto mantenimiento. **f) Las condiciones que deben cumplir los administradores de las infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y el resto de agentes del sector** en relación con sus regímenes de funcionamiento interno en materia de seguridad. **g) los requisitos del personal que desempeñe funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, incluidos los criterios para su habilitación.** **h) El régimen de la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.** **i) Cualquier otro relacionado con las infraestructuras ferroviarias, material rodante, personal o la operación ferroviaria no comprendido en los apartados anteriores y que pudiera incidir o afectar en la seguridad de la circulación ferroviaria.**

**2. La administración pública velará, en todo momento, en el ámbito de sus respectivas competencias y atendiendo a la legislación vigente y al progreso técnico y científico, por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la red ferroviaria de interés general, así como por el estricto cumplimiento y aplicación de las normas de seguridad por parte de los administradores de infraestructuras ferroviarias, de las empresas ferroviarias y de cualesquiera otros agentes del sistema ferroviario. "Será prioridad en dichas actuaciones la mejora continua de las condiciones de seguridad del sistema ferroviario teniendo como principal objetivo la prevención de los accidentes ferroviarios..."** Asimismo, velarán por que se garantice el derecho de los ciudadanos a recibir, en adecuadas condiciones de seguridad, el servicio de transporte ferroviario.

**3. La responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la red ferroviaria de interés general corresponde a los administradores de las infraestructuras ferroviarias y a las empresas ferroviarias que en ella operan.**

Los administradores de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias aplicarán las reglas y normas de seguridad disponiendo de unos sistemas de gestión de la seguridad, adecuados a lo dispuesto en esta ley y sus disposiciones reglamentarias de desarrollo, que habrán de incluir las medidas necesarias para la evaluación y control de los riesgos de la circulación ferroviaria y su seguimiento. asimismo **se responsabilizarán de la seguridad de la parte del sistema ferroviario que les afecta, incluido el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros.** Asimismo, los administradores de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias **serán responsables del nivel de formación y de cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad en la circulación.** *Dentro de la normativa también tenemos el Artículo 56 bis autoridad*

**responsable de la seguridad ferroviaria:** 1. la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria para la red ferroviaria de interés general será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de la infraestructura, solicitante y entidad adjudicadora.

**La Constitución Española:** En España, la **legislación de consumidores y usuarios** se basa en el artículo 51 de la Constitución española, según el cual los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo, mediante procedimientos eficaces, la seguridad, la salud y los legítimos intereses económicos de los mismos. Asimismo establece que promoverán su información y educación, fomentarán sus organizaciones y las oirán en las cuestiones que puedan afectarles.

#### **El enfoque en la Instancia Administrativa:**

En el derecho de consumo español, tenemos el Real Decreto Legislativo 1/2007, que se aprobó el texto refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. En dicha norma, el tercero expuesto no es considerado consumidor o usuario expresamente, sin embargo el **Artículo 86. Cláusulas abusivas por limitar los derechos básicos del consumidor y usuario:** En cualquier caso **serán abusivas las cláusulas que limiten o priven al consumidor y usuario de los derechos reconocidos por normas dispositivas o imperativas** y, en particular, aquellas estipulaciones que prevean: 1. La exclusión o limitación de forma inadecuada de los derechos legales del consumidor y usuario por incumplimiento total o parcial o cumplimiento defectuoso del empresario. En particular las cláusulas que modifiquen, en perjuicio del consumidor y usuario, las normas legales sobre conformidad con el contrato de los bienes o servicios puestos a su disposición **o limiten el derecho del consumidor y usuario a la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados por dicha falta de conformidad.** (el resaltado es propio). 2. La exclusión o limitación de la responsabilidad del empresario en el cumplimiento del contrato, por los daños o por la muerte o por las lesiones causadas al consumidor y usuario por una acción u omisión de aquél."..."

**Legislación ferroviaria:** El Reglamento General de Ferrocarriles, Aprobado por Decreto Nº 90.325 del 12 de Setiembre de 1936 y actualizado al 31 de Diciembre de 1995: Tiene prescrito la Comunicación de accidentes, conforme a su Art. 75º.- El jefe del tren en marcha comunicará de inmediato al jefe de la estación más próxima todo accidente ocasionado por la circulación del tren o que, derivado de otras causas, hubiera afectado o pudiera afectar la marcha normal del mismo o de los demás trenes."...Si el accidente hubiera ocasionado lesiones personales o afectado seriamente la regularidad y seguridad de los servicios o del camino, el mismo aviso será transmitido, también en forma inmediata, por la empresa a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Dentro de los VEINTE (20) días la

empresa deberá, además, remitir a dicha Dirección un informe detallado de lo ocurrido y sus causas, consignando las medidas adoptadas contra el personal que hubiera resultado culpable y los medios arbitrados para impedir la repetición del accidente. No mediando las circunstancias enunciadas los accidentes de referencia serán comunicados periódicamente a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, en la forma y términos que ésta determine. Adicionalmente el Art. 41º de la misma norma, tiene prescrito: Penalidad por imprudencia, negligencia o impericia: Será reprimido con prisión de seis meses a dos años, el que, por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento u otro accidente previsto en este capítulo. Si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona, se impondrá prisión de uno a cuatro años. Esto tiene concordancia con el C.P., art. 196. Contendida en el citado reglamento; encontramos también la reglamentación del seguro de pasajeros, que prescribe: Capítulo III - Del accidente Art. 7º.- Se considerará accidente a todo **daño** corporal que sufra el pasajero, desde que se disponga a ascender al vehículo y mientras permanezca en él. El pasajero, conservará el derecho a la indemnización aunque hubiere abandonado momentáneamente el coche, siempre que el accidente ocurriere durante el tiempo del transporte o con motivo o en ocasión del mismo y mientras no se evidencie voluntad de no continuar el viaje. CAPITULO IV DE LOS RIESGOS ASEGURADOS E INDEMNIZACIONES Art. 8º.- El seguro, cubre los siguientes riesgos y por los valores que se indican por cada persona: a) Muerte: La suma de PESOS SESENTA MIL (\$ 60.000.-). Esta indemnización se abonará no sólo por la muerte inmediata después del accidente, sino también cuando sobrevenga como consecuencia directa del mismo, dentro de las VEINTICUATRO (24) meses siguientes al día en que ocurrió. Por los gastos de sepelio y traslado de cadáveres, se reconocerá como resarcimiento en conjunto hasta la suma de PESOS VEINTE MIL (\$ 20.000.-) b) Incapacidad absoluta y permanente: La suma de PESOS SESENTA MIL (\$ 60.000.-). c) Incapacidad parcial y permanente: De acuerdo con los porcentajes establecidos a continuación, aplicados a la suma de PESOS SESENTA MIL (\$ 60.000.-). 1- Pérdida total del brazo derecho o izquierdo..... 60% 2- Pérdida total del antebrazo derecho o izquierdo ..... 60% 3- "..."Acción Judicial: En el supuesto que el pasajero o sus derechohabientes obtuvieran sentencia condenatoria contra el Ferrocarril, se le resarcirá a éste, la suma resultante de la liquidación aprobada judicialmente, hasta el importe máximo establecido en el artículo 9º. g) Indemnizaciones laborales: Se reintegrará a los Ferrocarriles las sumas abonadas a sus agentes por aplicación de los estatutos laborales en vigor, en el caso de accidentes comprendidos en la presente Reglamentación. Art. 9º.- En ningún caso la indemnización total que se abone por este Seguro, podrá exceder de la suma máxima de PESOS OCHENTA MIL (\$ 80.000).

En el año 2014, hubieron avances; en el ámbito de afectación a los viajeros; ya que se tomaron medidas para que se duplique el monto de reparación a los agraviados; monto expresado en euros, conforme podemos visualizar en el anexo 16.

Renfe(2019); precisa: En cumplimiento de la normativa reguladora del Sector Ferroviario, se pone en conocimiento de nuestros clientes las coberturas de las responsabilidades civiles que tiene concertadas Renfe Viajeros S.A. y que le son exigidas en su condición de empresa operadora de transporte de viajeros por ferrocarril:

Seguro Obligatorio de Accidentes concertado con la empresa AIG Europe S.A., Sucursal en España, en los términos, con el alcance, prestaciones y cuantías aseguradas que establece el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, esto es, con el fin de indemnizar a éstos o a sus derechohabientes cuando sufran daños corporales en accidente que tenga lugar con ocasión de desplazamientos del transporte ferroviario que Renfe Viajeros, S.A. realiza. Esta cobertura se ha ampliado con un seguro de accidentes para aquellos que sufran los viajeros en las estaciones gestionadas por Renfe Viajeros, S.A. y para determinados colectivos que trabajan a bordo de los trenes, ampliaciones que se han concertado en los mismos términos que contempla el Reglamento citado. Asimismo se ha ampliado el ámbito territorial de la cobertura en el trayecto de regreso de trenes internacionales y el límite de prestación de asistencia sanitaria, entre otras mejoras. Seguro de Responsabilidad Civil (artículo 48 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y 63 de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre); suscrito con QBE INSURANCE (EUROPE) LIMITED, Sucursal en España, para responder de los daños causados a los viajeros, a sus equipajes, al correo o a la carga transportada, a las infraestructuras ferroviarias, a los trenes y a terceros, personas o bienes, en los términos, alcance y cuantía establecidos en el artículo 63 del Reglamento citado, con una franquicia de un millón y medio de euros. "..."

## **ITALIA:**

### **Contexto:**

Logi News(2015) precisó: "...se produjeron dos hechos fundamentales para la liberación del transporte ferroviario tanto en Italia como en Europa: Por una parte, en el país transalpino se aprobó el decreto que actualiza la directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea de 2012, que sanciona el espacio ferroviario único a nivel continental. Por otro lado, la directiva de 2012 promueve la competencia y libre circulación de bienes y personas en los países miembros de la Unión Europea mediante el establecimiento de unas normas básicas a las que deben adaptarse los países miembros.

Estas normas venían siendo demandadas desde hace tiempo por organismos públicas y privadas que a lo largo de los años han expresado reiteradamente la necesidad de que las empresas del sector se adaptasen a los cambios del mercado.



El mismo día en el cual el Consejo de Ministros adoptaba la directiva europea se celebraba el Consejo Europeo de Transportes en Luxemburgo. Uno de los puntos más importantes de la agenda tuvo que ver con la discusión del IV Paquete Ferroviario.

La Directiva que se acoge comprende algunos artículos de suma importancia: **Artículo 19 :Requisitos de honorabilidad** Los Estados miembros determinarán en qué condiciones se cumple el requisito de honorabilidad, para garantizar que la empresa solicitante de una licencia o las personas encargadas de su gestión: a) no hayan sido condenados por infracciones penales graves, incluidas las infracciones cometidas en el ámbito comercial; b) no hayan sido objeto de un procedimiento de insolvencia; c) **no hayan sido condenadas por infracciones graves tipificadas en la legislación específica de transportes; d) no hayan sido condenadas por infracciones graves o reiteradas de las obligaciones** derivadas del Derecho Social o Laboral, **incluidas las obligaciones derivadas de la normativa sobre seguridad** y salud en el trabajo, así como de los deberes impuestos por la normativa aduanera si se trata de una empresa que desee realizar servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros.(el resaltado es propio). Adicionalmente tenemos el **Artículo 22. Requisitos relativos a la cobertura de la responsabilidad civil** Sin perjuicio de las normas de la Unión sobre ayudas estatales y de conformidad con los artículos 93, 107 y 108 del TFUE, las empresas ferroviarias deberán estar suficientemente aseguradas o contar con garantías adecuadas con arreglo a las condiciones de mercado para cubrir, de conformidad con el Derecho nacional e internacional, su responsabilidad civil en los casos de accidente, en particular con respecto a los viajeros, el equipaje, la carga, el correo **y terceros**. Independientemente de esta obligación, podrán tenerse en cuenta las especificidades y el perfil de riesgo de los distintos tipos de servicios, en particular de los servicios ferroviarios con fines culturales o de patrimonio.

### **La Constitución Italiana:**

La Constitución Italiana, destaca por estar enfocada en el principio de solidaridad; el cuál está contenido en su artículo 2: La república reconoce y garantiza los derechos inviolables del hombre, ora como individuo, ora en el seno de las formaciones sociales donde aqu, desarrolla su personalidad, y exige el cumplimiento de los deberes inexcusables de solidaridad política, económica y social.

Como podemos ver, el Estado exige el deber de solidaridad, como un deber inexcusable de cumplir.

A su vez, si bien es cierto; no precisa que el Estado defienda el interés de los consumidores; sin embargo en su art. 41 prescribe: Sera libre la iniciativa económica privada. **No podrá, sin embargo, desenvolverse en oposición al interés social o de tal modo que inflija un perjuicio a la seguridad, a la libertad y a la dignidad humana.** La ley

determinara los programas y controles oportunos para que la actividad económica pública y privada pueda encaminarse y coordinarse con fines sociales.

### **El enfoque en la Instancia Administrativa:**

Principales lineamientos del Código de Consumo italiano<sup>15</sup>: el sentido del Derecho del Consumidor en el siglo XXI a) La noción de consumidor y usuario y la protección de los sujetos particularmente vulnerables respecto de la noción de consumidor o usuario se observa que el código comentado carece de rigidez en relación a ella toda vez que **admite diferentes grados de protección**. Por un lado, en el art. 3, apartado 1 a), comienza definiéndolo como "la persona física que adquiere para fines extraños a la actividad empresarial o profesional eventualmente desarrollada", concepto que resulta ratificado expresa o implícitamente en otras disposiciones del Código (vg. Parte IV "Seguridad y calidad". **En otras oportunidades, extiende el alcance de la protección reconociendo algunas relaciones generadas con independencia de una concreta adquisición de bienes o servicios; así lo hace al regular la obligación general de información en el art. 5, apartado 1, donde entiende por consumidor o usuario a la persona física a la cual es dirigida la información comercial. En materia de publicidad, va aún más allá considerando como consumidor o usuario a la persona física o jurídica a la que se encuentra dirigida la comunicación comercial y que sufre sus consecuencias** (art. 18, apartado 2). Por otro lado, profundizando la protección, algunas disposiciones tutelan de modo particular ciertas situaciones de vulnerabilidad....(el resaltado es nuestro).

### **SUDAMERICA:**

#### **ARGENTINA:**

**Contexto:** El sistema ferroviario argentino está compuesto por una organización mixta, en el sentido que hay el servicio ferroviario de tramos concesionados y no concesionados. Adicionalmente, hay una independización entre la Institución que supervisa la infraestructura y la que supervisa la operación ferroviaria.

**La Constitución Nacional:** Tiene prescrita la defensa de los consumidores y usuarios, en su art. 42:: Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno. Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios

---

<sup>15</sup> Hernández, C. Frustragli, S(2006) "El Reciente Código de Consumo Italiano". Aportes para reflexionar sobre el derecho del consumidor en Argentina. Documento recuperado: <http://www.sajj.gob.ar/carlos-hernandez-reciente-codigo-consumo-italiano-apuntes-para-reflexionar-sobre-derecho-consumidor-argentina-dasf060076-2006-03-01/123456789-0abc-defq6700-60fsanirtcod>

naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios. La legislación establecerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control.

### **El enfoque en la Instancia Administrativa y El Código Civil:**

Las normas de protección del consumidor en Argentina están parcialmente recogidas en el Código Civil y Comercial de la Nación, que dedica el Título III de su Libro III a los contratos de consumo, la que otorga una especial protección al consumidor prescribiendo lo siguiente: I. Relación de consumo: el contrato de consumo y su interpretación La regulación relativa a los contratos de consumo comienza en el artículo 1092 del Código Civil y Comercial argentino con la definición de relación de consumo, entendiendo por tal el vínculo jurídico entre un proveedor y un consumidor. Este mismo precepto recoge la definición de consumidor como "persona humana o jurídica que adquiere o utiliza, en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar y social." **También se considerará consumidor a quien, sin ser parte de una relación consumo como consecuencia o en ocasión de ella, adquiere o utiliza bienes o servicios como destinatario final...**<sup>16</sup>

Con lo mencionado se puede observar que la legislación de Argentina, recientemente modificada a una nueva realidad, es clara y abarca de forma veraz el concepto de consumidor y de la relación de consumo, equiparando a los "consumidores" a aquellas personas que de cualquier manera se vieran expuestas a una relación de consumo, con esta norma se ha considerado consumidor a aquel peatón víctima de un accidente de tránsito, vehicular, ferroviario, etc; en relación al contrato de seguro celebrado entre el responsable civil y su asegurador, lo cual también fue materia revisable y discutible en la Resolución N°1311-2013/SPC-INDECOPI de 24 de mayo de 2013, lo cual representa una mayor motivación para las modificaciones ya mencionadas dentro de nuestro Código de Protección al Consumidor.

La Ley 24.240, "Ley de Defensa del consumidor", prescribe la protección del consumidor así como la responsabilidad por daños. En su art. 3º prescribe Interpretación "... en caso de duda, se estará siempre a la interpretación más favorable al consumidor. En su art. 4º prescribe: Información. Quienes produzcan, importen, distribuyan o comercialicen cosas o presten servicios, deben suministrar a los consumidores o usuarios, en forma cierta y objetiva, información veráz, detallada, eficaz y suficiente sobre las características esenciales de los mismos.

---

<sup>16</sup>García Montoro, L. (2014). PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR EN ARGENTINA: NUEVO CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN. Documento recuperado: <https://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/noticias/2014/47.pdf>

Luego fue mejorado este artículo, lo cual refleja un avance e inclinación de proteger cada vez más al consumidor, quedando así: Art. 4). Información. El proveedor está obligado a suministrar al consumidor en forma cierta, clara y detallada todo lo relacionado con las características esenciales de los bienes y servicios que provee, y las condiciones de su comercialización. La información debe ser siempre gratuita para el consumidor y proporcionada en soporte físico, con claridad necesaria que permita su comprensión. Solo se podrá suplantar la comunicación en soporte físico si el consumidor o usuario optase de forma expresa por utilizar cualquier otro medio alternativo de comunicación que el proveedor ponga a su disposición. En el **CAPITULO X. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS. ARTICULO 40. — Responsabilidad Solidaria.** Si el daño al consumidor resulta del vicio o defecto de la cosa o de la prestación del servicio responderá el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor y quien haya puesto su marca en la cosa o servicio. El transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio. La responsabilidad es solidaria, sin perjuicio de las acciones de repetición que corresponda. Sólo se liberará total o parcialmente quien demuestre que la causa del daño le ha sido ajena.

#### **MÉXICO:**

**Contexto:** El contexto mexicano está basado en que este país, es miembro de la Asociación América de Ferrocarriles, por lo cual responde a estándares establecidos iguales a los prescritos para Estados Unidos y Canadá. El incremento en la masividad del servicio, ha hecho que crezca este rubro y aumenten los proyectos vinculados a seguridad e incremento de velocidad de los países miembros.

**La Constitución Nacional:** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos título primero Cap. I de los derechos humanos y sus garantías. Artículo 28. En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. el mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria.(reformado mediante decreto publicado en el diario oficial de la federación el 3 de febrero de 1983. modificado por la reimpresión de la constitución, publicada en el diario oficial de la federación el 6 de octubre de 1986). En consecuencia, la ley castigara severamente, **y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tenga por objeto obtener el alza de los precios; todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre concurrencia o la competencia entre si o para obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva**

**indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social.**(reformado mediante decreto publicado en el diario oficial de la federación el 11 de junio de 2013).“...”

### **El código Civil Federal:**

El Código Civil Mexicano, contiene una serie de artículos sobre la responsabilidad civil entre ellos, Artículo 1915. La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios. Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima. Los créditos por indemnización cuando la víctima fuere un asalariado son intransferibles y se cubrirán preferentemente en una sola exhibición, salvo convenio entre las partes. Las anteriores disposiciones se observarán en el caso del artículo 2647 de este Código.

Adicionalmente tenemos el Artículo 1917. Las personas que han causado en común un daño, son responsables solidariamente hacia la víctima por la reparación a que están obligadas de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo, otro: el Artículo 1920: Cesa la responsabilidad a que se refiere el artículo anterior<sup>17</sup>, cuando los menores ejecuten los actos que dan origen a ella, encontrándose bajo la vigilancia y autoridad de otras personas, como directores de colegios, de talleres, etcétera, pues entonces esas personas asumirán la responsabilidad de que se trata. Luego recoge el art. 1921, que precisa: Lo dispuesto en los dos artículos anteriores es aplicable a los tutores, respecto de los incapacitados que tienen bajo su cuidado. El artículo 1922. **Ni los padres ni los tutores tienen obligación de responder de los daños y perjuicios que causen los incapacitados sujetos a su cuidado y vigilancia, si probaren que les ha sido imposible evitarlos.** Esta imposibilidad no resulta de la mera circunstancia de haber sucedido el hecho fuera de su presencia, si aparece que ellos no han ejercido suficiente vigilancia sobre los incapacitados(el resaltado es propio).

### **El enfoque en la Instancia Administrativa:**

La Ley Federal de Protección al Consumidor del Estado de México, en su inciso primero, artículo 2º, capítulo primero de disposiciones generales, define al consumidor en los siguientes términos:

---

<sup>17</sup> Art. 1919

Consumidor: la persona física o moral que adquiere, realiza o disfruta como destinatario final bienes, productos o servicios. Se entiende también por consumidor a la persona física o moral que adquiera, almacene, utilice o consuma bienes o servicios con objeto de integrarlos en procesos de producción, transformación, comercialización o prestación de servicios a terceros, únicamente para los casos a que se refieren los artículos 99 y 117 de esta ley.

En ese sentido, queda claro que, quien califica como consumidor es la persona que disfruta el bien o servicio como destinatario final.

**Sobre la Normativa Ferroviaria:** Se tiene abundante normatividad y directivas, entre ellas: NOM-050-SCT2/2001 Disposición para la Señalización de Cruces a Nivel de Caminos y Calles con Vías Férreas; en la que se Establece los métodos de calificación y disposiciones que deben observarse para evaluar las condiciones físicas y de operación de los cruces a nivel de calles y carreteras con vías férreas, así como la señalización vial pasiva y activa que debe instalarse según la calificación obtenida, para brindar seguridad a los usuarios.<sup>18</sup>(téngase presente que hay varias normas de prevención de accidentes).

## **2. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

El presente proyecto de ley, no causa costo alguno al Estado peruano, sin embargo sí recoge un precedente jurisprudencial que enriquece y reordena para una mejor y más eficaz y eficiente aplicación de la normativa ferroviaria, que redundará en dar señales claras a los agentes económicos para que no eludan su responsabilidad como parte importante del modelo económico de economía social de mercado que rige nuestro país.

## **3. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.**

De aprobarse el presente proyecto modificará ordenando para su mejor aplicación y entendimiento del Reglamento Nacional de Ferrocarriles.

## **4. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL.**

La presente iniciativa se encuentra enmarcada en la política de estado N° 1 del Acuerdo Nacional: <sup>19</sup>Fortalecimiento del Régimen Democrático y el Estado de Derecho, por el cual el estado compromete a consolidar el régimen

---

<sup>18</sup> Recuperado de:

[http://www.cofemer.gob.mx/varios/adjuntos/2016.02.09/Diagnosticos\\_ASF/2\\_Stre/6\\_Diagnostico\\_Ferroviano\\_2.pdf](http://www.cofemer.gob.mx/varios/adjuntos/2016.02.09/Diagnosticos_ASF/2_Stre/6_Diagnostico_Ferroviano_2.pdf)

<sup>19</sup> Información obtenida del siguiente enlace web: <http://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%E2%80%8B/politicas-de-estado-castellano/i-democracia-y-estado-de-derecho/l-fortalecimiento-del-regimen-democratico-y-del-estado-de-derecho/>

democrático y el estado de derecho para asegurar un clima de estabilidad y cooperación política, promover la competencia democrática y garantizar elecciones libres y transparentes, el pluralismo y la alternancia en el poder. Declaramos que la democracia representativa es la base de la organización del Estado de derecho, que se refuerza y profundiza con la participación ciudadana permanente, ética y responsable, en el marco de la constitucionalidad.

Señala esta política de estado entre otros objetivos: (...)

(c) fomentará la afirmación de una cultura democrática que promueva una ciudadanía consciente de sus derechos y deberes.

(...)

## VIII. Referencias Bibliográficas

1. AAR(2014). *Estándares altos elaborados por la Asociación Norteamericana del Ferrocarril*. Recuperado de: <http://www.aar.org/>
2. AllAboutGod.com(2016). *All About Philosophy*. Recuperado de: <http://www.allaboutphilosophy.org/spanish/existencialismo.htm#sthash.dNROgG8t.dpuf>
3. Allotti(2014). *La liberalización de los ferrocarriles en Italia*. DOSSIER: Revista Transporte y Territorio.pgs.120-129. Buenos aires: Recuperado de: <file:///C:/Users/LIS%20ROJAS/Downloads/Dialnet-LaLiberalizacionDeLosFerrocarrilesEnItalia-4823450.pdf>
4. *Análisis del transporte ferroviario de carga*, (2011). Recuperado de: <http://www.subtrans.gob.cl/subtrans/doc/IF-AnalisisTransporteCargaFFCC.pdf>
5. Asociación Española de Personalismo(2014). Recuperado de: <http://www.personalismo.org/filosofia-personalista/>
6. Asociación Española para la Calidad(2017). *Normas AAR*. Madrid, España. Recuperado de: <https://www.aec.es/web/guest/centro-conocimiento/normas-aar>
7. Bazán, José(2016). Tesis: “Proyecto Red Ferroviaria de Cercanías para el Transporte Sostenible en la Ciudad de Lima Metropolitana”. Lima, Perú. Recuperado de: [file:///C:/Users/Liz/Downloads/BAZAN\\_JOSE\\_RED\\_FERROVIARIA\\_TRANSPORTE\\_LIMA\\_METROPOLITANA.pdf](file:///C:/Users/Liz/Downloads/BAZAN_JOSE_RED_FERROVIARIA_TRANSPORTE_LIMA_METROPOLITANA.pdf)
8. Burgos, O(2012). *Daños al proyecto de vida*. 1ra. Edición. Buenos Aires: Editorial Astrea.



9. Carrió(2004).*Ordenamiento jurídico, competencia normativa y legislación de extranjería*. Documento recuperado de:  
<file:///C:/Users/LIS%20ROJAS/Downloads/Dialnet-OrdenamientoJuridicoCompetenciaNormativaYLegislaci-1217050.pdf>
10. CEPAL(2013).*Situación actual de los metros y ferrocarriles de América Latina* . Boletín FAL. Edición N° 326.
11. Cifuentes, S.(1989).*El daño moral y la persona jurídica en: Derecho de Daños*, Buenos Aires: Ediciones La Rocca, p.397.
12. CIDH(2012). *El delito de daños*. Recuperado de:  
<http://www.corteidh.or.cr/tablas/r29225.pdf>
13. Código Civil y Comercial Argentino(2014). *Responsabilidad Civil: Daño Resarcible*. Título V. Capítulo I. Sección Cuarta, Argentina, Buenos Aires. Recuperado de:  
[http://www.saij.gob.ar/docs-f/codigo/Codigo\\_Civil\\_y\\_Comercial\\_de\\_la\\_Nacion.pdf](http://www.saij.gob.ar/docs-f/codigo/Codigo_Civil_y_Comercial_de_la_Nacion.pdf)
14. Código Civil Peruano(1984). Libro VII, Sección Sexta: Responsabilidad Extracontractual(1984).
15. Código Civil y Comercial de la Nación(2014). Ley 26.994. Recuperado de:  
<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/235975/texact.htm>
16. COFERMER(2015). “*Revisión del marco regulatorio del Sector ferroviario*”. Comisión Federal de Mejora Regulatoria. Coordinación General de manifestaciones de impacto regulatorio. México. Recuperado de:  
[http://www.cofemer.gob.mx/varios/adjuntos/2016.02.09/Diagnosticos\\_ASF/2\\_Stre/6\\_Diagnostico\\_Ferroviano\\_2.pdf](http://www.cofemer.gob.mx/varios/adjuntos/2016.02.09/Diagnosticos_ASF/2_Stre/6_Diagnostico_Ferroviano_2.pdf)
17. Comisión Técnico Científica para mejoras en el Sector Ferroviario del Ministerio de Fomento del Gobierno de España(2014), *Informe de la Comisión Técnico Científica*

- para el estudio de mejoras en el Sector ferroviario*, España: Centro de Comunicaciones de Secretaría General Técnica Ministerio de Fomento. Recuperado de: <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/F2306101-F215-4C10-A121-6D6AF083D453/125370/InformeComisi%C3%B3nT%C3%A9cnicaCientíficaSectorFerroviario1.pdf>
18. Constitución de la Nación Argentina. “Ley 24. 430” Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/804/norma.htm>
19. Constitución de la Nación Argentina(1994). Art. 42, Buenos Aires. Recuperado: [http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=2100](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2100)
20. Constitución de Costa Rica. Recuperado de: [file:///C:/Users/LIS%20ROJAS/Downloads/constitucion-politica-de-la-republica-de-costa-rica-de-1949-incluye-las-reformas-hasta-2003%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/LIS%20ROJAS/Downloads/constitucion-politica-de-la-republica-de-costa-rica-de-1949-incluye-las-reformas-hasta-2003%20(1).pdf)
21. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos(2016). Recuperado de: <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/9/29.htm?s=>
22. Contreras(2017). Tesis: “El transporte ferroviario como elemento básico de la política de transportes y sus efectos sobre la cohesión y la política regional de la Unión Europea” Recuperado de: [http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:CiencEcoEmp-Fjcontreras/CONTRERAS\\_MARTINEZ\\_FranciscoJose\\_Tesis.pdf](http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:CiencEcoEmp-Fjcontreras/CONTRERAS_MARTINEZ_FranciscoJose_Tesis.pdf)
23. Corte Interamericana de Derechos Humanos(1997). *Caso Loayza Tamayo Vs. Perú, Sentencia*. San José, Costa Rica.  
Recuperado de: [http://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec\\_33\\_esp.pdf](http://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_33_esp.pdf)
24. Cubero & Fernández(2010). *Análisis y Desarrollo del Concepto Daño al Proyecto de Vida. Bases filosóficas, desarrollo conceptual, derecho comparado y*

- aplicabilidad de la figura en Costa Rica*. Tesis de Licenciatura. Universidad de Costa Rica, San José. Recuperado de:  
[http://iij.ucr.ac.cr/sites/default/files/documentos/t10-analisis\\_y\\_desarrollo\\_del\\_concepto\\_dano\\_al\\_proceso\\_de\\_vida\\_bases\\_filosoficas\\_desarrollo\\_conceptual\\_derecho\\_comparado\\_y\\_aplicabilidad\\_de\\_la\\_figura\\_en\\_costa\\_rica.pdf](http://iij.ucr.ac.cr/sites/default/files/documentos/t10-analisis_y_desarrollo_del_concepto_dano_al_proceso_de_vida_bases_filosoficas_desarrollo_conceptual_derecho_comparado_y_aplicabilidad_de_la_figura_en_costa_rica.pdf)
25. De Aguilar Días, J(1957). *Tratado de la Responsabilidad Civil*. Tomo II, México: Editorial José M. Cajica.
26. Delgado, M(2011). *El daño común denominador de la responsabilidad contractual y la extracontractual?* Recuperado de:  
<http://www.eumed.net/rev/cccss/13/mdk3.html>
27. Diario “El Mundo”( 2014). *Consejo de Ministros Duplica las indemnizaciones en caso de fallecimiento: El Gobierno aprueba aprueba una norma para asistir a las víctimas de accidentes ferroviarios*. Madrid, España. Recuperado de:  
<http://www.elmundo.es/espana/2014/07/18/53c91c66ca474158348b4589.html>
28. Diario Oficial de la Unión Europea(2012). *Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único*(texto refundido) (Texto pertinente a efectos del EEE)”. Documento recuperado de:  
<https://www.boe.es/doue/2012/343/L00032-00077.pdf>
29. Diaz y Gonzáles(2012). Tesis: “Análisis y perspectivas del ferrocarril de pasajeros en México”. México. Recuperado de: <file:///C:/Users/Liz/Downloads/Tesis.pdf.pdf>
30. Dirección Nacional del Sistema Argentino de Información Jurídica(2009), *Accidentes ferroviarios. Responsabilidad de las empresas privatizadas y del Estado*. Recuperado de:

<http://www.saij.gob.ar/martin-diego-pirota-accidentes-ferroviarios-responsabilidad-empresas-privatizadas-estado-dacf090040-2009-06-10/123456789-0abc-defg0400-90fcanirtcod>

31. Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo de 2004,

Recuperado de:

[http://publications.europa.eu/resource/ellar/76e62f16-fc7e-483a-82f5-2e154b8f458e.0003.02/DOC\\_2](http://publications.europa.eu/resource/ellar/76e62f16-fc7e-483a-82f5-2e154b8f458e.0003.02/DOC_2)

32. Fernández S.(1996). *El daño al proyecto de vida*, Revista Diké de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica, N°50. Recuperado de:

[http://dike.pucp.edu.pe/bibliotecadeautor\\_carlos\\_fernandez\\_cesareo/articulos/ba\\_fs\\_4.PDF](http://dike.pucp.edu.pe/bibliotecadeautor_carlos_fernandez_cesareo/articulos/ba_fs_4.PDF)

33. Fernández S.(1999). *El daño al proyecto de vida en una reciente sentencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos*, Revista de Responsabilidad Civil y Seguros, ed. "La Ley", Buenos Aires, pág. 1324. Recuperado de:

<http://www.derechoycambiosocial.com/RJC/Revista10/LECTURA.htm>

34. Fernández Ulate, I, Cubero Soto, M.(2010). Tesis: *Análisis y Desarrollo del Concepto Daño al Proyecto de Vida*. Universidad de Costa Rica. Recuperado de:

[http://ijj.ucr.ac.cr/sites/default/files/documentos/t10-analisis\\_y\\_desarrollo\\_del\\_concepto\\_dano\\_al\\_proceso\\_de\\_vida\\_bases\\_filosoficas\\_desarrollo\\_conceptual\\_derecho\\_comparado\\_y\\_aplicabilidad\\_de\\_la\\_figura\\_en\\_costa\\_rica.pdf](http://ijj.ucr.ac.cr/sites/default/files/documentos/t10-analisis_y_desarrollo_del_concepto_dano_al_proceso_de_vida_bases_filosoficas_desarrollo_conceptual_derecho_comparado_y_aplicabilidad_de_la_figura_en_costa_rica.pdf)

35. Ferrovías Central Andina(2000). *¿Quiénes somos?*. Recuperado de:

<http://www.ferroviasperu.com.pe/>

36. Ferrocarril Central Andino S.A(2007), *Institucionales*, pág.1. Recuperado de:

<https://www.ferrocarrilcentral.com.pe/institucionales.html>

37. Frugólli, M.(2008), *Daño: conceptos, clasificaciones y autonomías. el punto unánimemente coincidente. Resarcimiento. El Rosario, Argentina*. Recuperado de:  
[http://www.derechoycambiosocial.com/revista023/Dano\\_conceptos\\_clasificaciones\\_autonom%C3%ADas.pdf](http://www.derechoycambiosocial.com/revista023/Dano_conceptos_clasificaciones_autonom%C3%ADas.pdf)
38. García Matamoros & Herrera Lozano(2004), *El concepto de los daños punitivos o punitive damages* p. 214.  
Recuperado de:  
<http://www.scielo.org.co/pdf/esju/v5n1/v5n1a06.pdf>
39. Giménez(2016), *Daño*, p.2. Barquisimeto, Venezuela.  
Recuperado de:  
<https://www.slideshare.net/nermarsanchezperez29/trabajo-sobre-dao>
40. Henao(1998). *El daño. Análisis comparativo de la responsabilidad extracontractual del Estado en derecho colombiano y francés*, p. 84, Santafé de Bogotá DC, Colombia: Editorial de la Universidad Externado de Colombia.  
Recuperado de:  
[http://www.mamacoca.org/FSMT\\_sept\\_2003/es/abs/henao\\_responsabilidad\\_dano\\_ambiental\\_abs\\_es.htm#\\_ftnref5](http://www.mamacoca.org/FSMT_sept_2003/es/abs/henao_responsabilidad_dano_ambiental_abs_es.htm#_ftnref5)
41. Hernández, Frustagli(2006): *El reciente código italiano*. Recuperado de:  
<http://www.saij.gob.ar/carlos-hernandez-reciente-codigo-consumo-italiano-aportes-para-reflexionar-sobre-derecho-consumidor-argentina-dasf060076-2006-03-01/123456789-0abc-defg6700-60fsanirtcod>
42. INDECOPI(2013). *Idoneidad del Servicio –Seguros*.  
Resolución 1311.2013/SPC – INDECOPI. Lima, Perú.  
Recuperado de:  
<https://www.yumpu.com/es/document/view/36835039/1311-2013-spc-indecopi>

43. INDECOPI(2013). *Procedencia: Noción de Consumidor*. Resolución N° 1043-2013/SPC-INDECOPI. Lima, Perú. Recuperado de:  
<https://www.indecopi.gob.pe/documents/20182/165724/Re1043.pdf/5a2191c3-7d95-47d9-a5a5-e919a7632025>
44. Juan de Dios Olaechea(2007), Ponencia: *Ferrocarriles: Caminos del Inca en el Siglo XXI*. Recuperado de:  
<http://usmp.edu.pe/idp/wp-content/uploads/2015/10/conf-ferrocarriles.pdf>
45. Legis(2017). La clasificación de los daños en la responsabilidad civil.  
Recuperado de:  
<https://legis.pe/la-clasificacion-de-los-danos-en-la-responsabilidad-civil-2/>
46. Ley 24. 240. Ley de Defensa del Consumidor. Argentina(1993). Recuperado de:  
[http://www.mseg.gba.gov.ar/migra/marco\\_normativo/Leyes%20nacionales/ley24.240\\_defensa\\_del\\_consumidor.pdf](http://www.mseg.gba.gov.ar/migra/marco_normativo/Leyes%20nacionales/ley24.240_defensa_del_consumidor.pdf)
47. Ley 2873: Ley General de Ferrocarriles Nacionales. CAP IV. Obligaciones de las Empresas(1975). Recuperado de:  
[https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa\\_ferroviaria/LEY\\_Y\\_REGLAMENTO/LEY\\_2873.pdf](https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa_ferroviaria/LEY_Y_REGLAMENTO/LEY_2873.pdf)
48. Ley 2873: Ley General de Ferrocarriles Nacionales. TITULO V. DISPOSICIONES PENALES CAP I De los delitos y faltas contra la seguridad y el tráfico.  
Recuperado de:  
[https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa\\_ferroviaria/LEY\\_Y\\_REGLAMENTO/LEY\\_2873.pdf](https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa_ferroviaria/LEY_Y_REGLAMENTO/LEY_2873.pdf)
49. Libra Ingenieros Consultores(2011). *Informe Final de la Subsecretaría de Transportes: Análisis del Transporte Ferroviario de Carga. Publicación del Ministerio de Transportes(p 34)*. Santiago de Chile, Chile: Libra Ingenieros Consultores.  
Recuperado de:  
<http://www.subtrans.cl/subtrans/doc/IF-AnalisisTransporteCargaFFCC.pdf>

50. Ley 2/2014 de la Agencia Boletín Estatal del Estado(2014).Modifica el texto refundido de la ley general para la defensa de consumidores y usuarios y otras leyes complementarias. Recuperado de: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-3248](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-3248)
51. Logi News(2015). *Italia se adapta al espacio ferroviario único*. Documento recuperado de: <http://noticiaslogisticaytransporte.com/transporte/15/06/2015/italia-se-adapta-al-espacio-ferroviario-unico/44610.html>
52. López, Cristina(2016). *La responsabilidad civil del menor en el derecho italiano*. España. Recuperado de: <https://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/responsabilidad-civil-menor-italiano-177005>
53. Mancilla(1959), *El Problema de los Ferrocarriles en el Perú*. Tesis inédita. Universidad Mayor de San Marcos, Lima, Perú.
54. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015). “*Registro de estadística y accidentes ferroviarios de 2010 hasta 2015*”.
55. Morgan, F.(1989). *The Evolution of Punitive Damages in Product Liability Litigation for Unprincipled Marketing Behavior*, en *Journal of Public Policy and Marketing*. No. 8, p. 279 y ss. Estados Unidos: Editorial American Marketing Association(AMA). Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/esju/v5n1/v5n1a06.pdf>
56. Osterling Parodi, F(2010). *Indemnización por daño moral*. Recuperado de: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/08E88F46569252E005257E82007BF4E8/\\$FILE/Indemnizaci%C3%B3n\\_por\\_Da%C3%B1o\\_Moral.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/08E88F46569252E005257E82007BF4E8/$FILE/Indemnizaci%C3%B3n_por_Da%C3%B1o_Moral.pdf)
57. Parkinson, Besalú(2016). *La responsabilidad civil: tendencias actuales. la experiencia argentina y su posible proyección al derecho mexicano*. Recuperado de: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3525/4201>

58. Piacente, Pablo(2012). La infraestructura ferroviaria se adapta a la explosión demográfica. Recuperado de: [https://www.tendencias21.net/La-infraestructura-ferroviaria-mundial-se-adapta-a-la-explosion-demografica\\_a10018.html](https://www.tendencias21.net/La-infraestructura-ferroviaria-mundial-se-adapta-a-la-explosion-demografica_a10018.html)
59. Real Academia de la Historia(1843). *Cómo aquel que niega el daño que dicen que hizo, si gelo probaren lo debe pechar doblado. Las siete partidas del rey Alfonso el Sabio*, tomo 4, sexta y setenta partida, Lecointe y Lasserre, París, pág. 592. Colombia: Editorial Estudio Socio Jurídico de la Universidad del Rosario.  
Recuperado de:  
<http://www.scielo.org.co/pdf/esju/v5n1/v5n1a06.pdf>
60. Renfe(2019). Recuperado de:  
[http://www.renfe.com/empresa/informacion\\_legal/LegalViajeros/SeguroViajeros.html](http://www.renfe.com/empresa/informacion_legal/LegalViajeros/SeguroViajeros.html)
61. Revista INFOLIBRE: *Tragedia ferroviaria: Las investigaciones sobre accidentes ferroviarios se demoran una media de ocho meses.*  
[http://www.infolibre.es/noticias/politica/2013/07/26/la\\_comision\\_investigacion\\_accidentes\\_tardo\\_entre\\_meses\\_elaborar\\_sus\\_informes\\_los\\_ultimos\\_anos\\_6296\\_1012.html](http://www.infolibre.es/noticias/politica/2013/07/26/la_comision_investigacion_accidentes_tardo_entre_meses_elaborar_sus_informes_los_ultimos_anos_6296_1012.html)
62. Samer(2010). *Análisis del ensayo sobre el libro el daño de Juan Henao.*  
Documento recuperado de:  
<https://samerderecho.blogspot.pe/2010/12/ensayo-sobre-el-libro-el-dano-de-juan.html>
63. Sartre, J.P(1943).*El ser y la nada.* Tomo III, pág. 79. Francia: Editorial Losada.
64. Soave(2016). *Fichas Técnicas sobre la Unión Europea: El Transporte Ferroviario(p1).* Luxemburgo: Publicación del Parlamento Europeo a su servicio.  
Recuperado de:  
<http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/20150201PVL00046/Work-with-us.html>



65. Sentencia Sala H(1998). “*Cross Horacio A y otros c/Dota Sata s/daños y perjuicios*”, Buenos Aires, Argentina.
66. Sentencia CN Civ. Sala I. (1999), *Giuliano Luis A c/Ferrosur Roca SA y otro s/daños y perjuicios*, CN Civ. Sala I. 22/4/99, Buenos Aires, Argentina.
67. *Teorías jurídicas de la Relación de causalidad*. Recuperado de:  
<http://bibliohistorico.juridicas.unam.mx/libros/4/1559/4.pdf>
68. UNAM(1559). *La relación de causalidad en la responsabilidad civil por hecho propio*. Recuperado de:  
<http://bibliohistorico.juridicas.unam.mx/libros/4/1559/4.pdf>
69. Varón(2008). *Requisitos del daño para ser indemnizable*. Recuperado de:  
<http://dohore.blogspot.pe/2008/02/requisitos-del-dao-para-ser.html>
70. Vásquez(2014). *La teoría de la causalidad de Bird*. Chile: Grupo Editorial Emb.  
Recuperado de:  
<http://www.emb.cl/hsec/articulo.mvc?xid=555&edi=25>
71. Villanueva(2013). *Los tres criterios de aplicación a la concurrencia normativa: jerarquía, competencia y posterioridad*. Recuperado de:  
<http://www.lexdir.com/guia/los-tres-criterios-de-aplicacion-a-la-concurrencia-normativa-jerarquia-competencia-y-posterioridad-1045/>
72. Zeno(1988). Recuperado de:  
[http://www.derecho.inter.edu/inter/sites/default/files/profesores/charles\\_zeno\\_santiago/documentos/Concepto del Dano y su Reparacion.pdf](http://www.derecho.inter.edu/inter/sites/default/files/profesores/charles_zeno_santiago/documentos/Concepto_del_Dano_y_su_Reparacion.pdf)

**IX. ANEXOS**

**ANEXO 1**

**Identificación de la problemática, priorización provisional, selección e integración del problema**

Problemática Criterios de Priorización - Selección							
	Se tiene acceso a los datos	Afecta la seguridad jurídica	Su solución contribuiría a solucionar otros problemas	Criterio gerencial de evitar continuas reparaciones	No ejecución de póliza por intereses económicos	Total de criterio con Si	PRIORIDAD PROVISIONAL
Empirismo normativo	Si	Si	Si	Si	Si	5	1
Discordancias legales	Si	Si	No	Si	Si	4	3
Incumplimiento	Si	Si	Si	Si	Si	5	2

**Importante:** Referido a las discordancias legales, su solución no contribuiría a la solución de otros problemas, pues; primero habría que eliminar el vacío normativo(empirismo normativo) de la actual norma ferroviaria, modificándola y luego los contratos privados entre la aseguradora y la Empresa Ferroviaria, tendrían que respetar la norma ferroviaria estatal, con esto habría concordancia legal, pero primeramente se debe solucionar el empirismo normativo. Respecto al incumplimiento, su solución si contribuiría a solucionar otros problemas, como el problema del daño al proyecto de vida generado a raíz del empirismo normativo.

**ANEXO 2**

<b>MATRIZ DE CLASIFICACIÓN DE LAS VARIABLES POR: LA RELACION CAUSAL, LA CANTIDAD Y LA JERARQUIA</b>							
<b>VARIABLES</b>	<b>POR LA RELACIÓN CAUSAL</b>	<b>POR LA CANTIDAD O NO CANTIDAD(CUALITATIVA)</b>	<b>POR LA JERARQUIA O ESCALAS</b>				
			4	3	2	1	0
<b>Del marco referencial</b>							
-B3=	Dependiente((para el caso concreto se consideró que basados en la conceptualización el daño al proyecto de vida depende de otra variable)	Cualitativa	T. A	M. A	A.	P.A	N.A
<b>Normativas</b>							
- B4=	Independiente	Cualitativa	T. A	M. A	A.	P.A	N.A
- B5	Independiente	Cualitativa	T. A	M. A	A	P.A	N.A
- B6	Independiente	Cualitativa	T. A	M. A	A.	P.A	N.A

- B7	Independiente						
<b>Experiencias exitosas</b>							
	Independiente	Cualitativa					
<b>De la Realidad</b>							
A1= Congresistas	Interviniente	Cualitativa	T. E	M. E	E	P.E	M.E
A2= Acciones de control	Interviniente	Cualitativa	T. EF CA	M. EF CA	EFC A	P.EF CA	M.EFCA
<b>Del problema</b>							
X1= Empirismo normativo	Independiente	Cualitativa					
X2= Incumplimiento	Dependiente	Cualitativa					
Dónde <b>T.E</b> (Totalmente eficiente) Dónde <b>T.EFCA</b> (Totalmente eficaz).							

**Fuente: Elaboración propia**

### ANEXO 3

#### Matriz para la selección de técnicas, instrumentos e informantes o fuentes para recolectar datos

FÓRMULAS DE LAS SUBHIPÓTESIS	Nombre de las variables consideradas en cada fórmula	Técnicas de recolección	Instrumento de recolección	Informante o fuente
<b>“a”= -X1; A1; - B1, - B2,-B3;-B6; -B7; B8; -B9; -B10</b>	A1= Congresistas	Entrevista	Guía de entrevista	Informantes= responsables.
	B1= La definición del daño	Entrevista	Guía de entrevista	Informantes= responsables.
	B2: Clasificación o tipo de daño	Entrevista	Guía de entrevista	Informantes= responsables.
	B3= Concepto teórico daño al proyecto de vida	Entrevista	Guía de entrevista	Informantes= responsables.
	B6= Resolución directoral MTC	Análisis documental	Ficha textual	Fuente= documentos oficiales.
	B7= Reglamento nacional de ferrocarriles	Análisis documental	Ficha textual	Fuente = documento oficial.
	B8=normas ciaf	Análisis documental	Ficha textual	Fuente = documentos oficiales.
	B9=jurisprudencia	Análisis documental	Ficha textual	Fuente = jurisprudencia oficial publicada por INDECOPI.
	B10= norma sov.	Análisis documental	Ficha textual	Fuente = documentos oficiales.
<b>“b” = - X2; A2; -B1,- B2,B3;- B4; - B5; -</b>	A2= Acciones de control(personal del MTC)	Entrevista	Guía de entrevista	Informantes=responsables.

<b>B6; - B7; B8; B9 ; B10</b>	B1= La definición de daño	Entrevista	Guía de entrevista	Informantes= responsables.
	B2= Tipos de daño	Entrevista	Guía de entrevista	Informantes= responsables.
	B3= Concepto teórico daño al proyecto de vida	Entrevista	Guía de entrevista	Informantes= responsables.
	B4= Constitución Política art 1 y 2.	Análisis documental	Ficha textual	Fuente = norma vigente
	B5= Cód. Civil Resp. extracontractual	Análisis documental	Ficha textual	Fuente= norma vigente
	B6= Resolución directoral MTC	Análisis documental	Ficha textual	Fuente= documentos oficiales.
	B7= Cód. Civil Derecho de personas.	Análisis documental	Ficha textual	Fuente= norma vigente
	B8=normas cía	Análisis documental	Ficha textual	Fuente = documentos oficiales.
	B9=jurisprudencia	Análisis documental	Ficha textual	Fuente = jurisprudencia oficial publicada por INDECOPI.
	B10= norma sov.	Análisis documental	Ficha textual	Fuente = documentos oficiales.

**Fuente: Elaboración propia**

## ANEXO 4: Récord de Accidentes Ferroviarios desde 2010 a 2015

SUB DIVISION 1: Calles-Chocica 54  
SUB DIVISION 2: Chocica-Galera 173  
SUB DIVISION 3: Galera-Oroya 222  
SUB DIVISION 4: Oroya-Huancayo 345  
SUB DIVISION 5: Oroya-Cerro

REGISTRO Y ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES FERROVIARIOS EN EL FERROCARRIL DEL CENTRO

FECHA HORA OPER	LUGAR (KM)	TREN INVOLUCRADO	PERSONAL INVOLUCRADO	DESCRIPCIÓN Y CAUSA	DAÑOS Y COSTOS	OBSERVACIONES
24/02/2009 18.35 FCCA	1.300 Via Principal P.N. Carapongo Ramal Cajamarquilla	Tren Extra Norte Loc 601 de Santa Clara a Cajamarquilla	Maq.: Victor Navarro J.Tren: M. Palomino Breq.: R. Natividad	Atropello a Victor Romero		
06/04/2009 6.20 FCCA	140.900 Via Principal P.N. Chocica Sub División 2	Tren Extra Norte Loc 1000 de San Mateo a Casapalca	Maq.: Néstor Baltazar J.Tren: Hugo Pimentel Breq.: José Velásquez	Choque con camioneta PP-7038		
09/04/2009 9.20 FCCA	42.300 Via Principal Estación Morón Sub División 1	Loc 539 de patio	Maq.: Silvio Chavarria J.Tren: Félix Chávez Breq.: Francis Pacheco	Atropello a Justo Caballero Córdova que se encontraba con signos de embriaguez.	Peatón con contusiones en la cadera y escoriaciones en el brazo. Al llegar a comisaria se dio a la fuga	
10/04/2009 12.55 FCCA	9.046 Via Principal P.N. Faucoett Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 608 de Patio Central a Monserrate	Maq.: Manuel Parrazamán J.Tren: Crstham Sánchez Breq.: André Rojas	Choque con vehículo SP-4207		MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Dirección General de Caminos y Ferrocarriles CERTIFICADO: Que el presente documento es copia fiel del original
07/05/2009 15.05 FCCA	17.800 Via Principal P.N. Riva Agüero Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 539	Maq.: Luis Waters J.Tren: José Valdivia Breq.: Erick Loyola	Colisión con vehículo		
12/06/2009 1.30 FCCA	205.350 Via Principal P.N. Cut Off Sub División 3	Tren Extra Norte Loc 1015 de Arauca a La Oroya	Maq.: Félix Rivera J.Tren: José Frenel Breq.: José Velásquez	Vehículo WM-2835 colisionó a vagones 4207 y 3010		<i>Felix Rivera</i> FELIX ELIZABETH GUINONES 31/05/2015 Reg. N.º 3377. Fecha: 07 NOV. 2015
16/06/2009 8.35 FCCA	Patio Paragsha Sub División 5	Loc 33 de patio	Maq.: David Castro J.Tren: Mario López Breq.: José Chalco	Vehículo VG-1459 colisionó a loc 33	Pasamanos y puerta de loc con daños	
22/10/2009 2.30 FCCA	116.200 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Sur Loc 1002 en Tamboraque	Maq.: Jonh Ynga Veliz J.Tren: José Castillo García Breq.: Pedro Gonzáles Soria	Cargada de tren con descarrilamiento de loc y los 15 vagones		
01/04/2010 20.10 FCCA	343.000 Via Principal Sub División 4	Tren Extra Autovía 343 Norte	Maq.: Gregorio Rios	Atropello a Leslie Sanjesteban Salvador	Peatón con politraumatismo, fractura de pelvis y pie derecho	
22/04/2010 4.00 FCCA	35.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1001 de Naña a Santa Clara	Maq.: Manuel Parrazamán J.Tren: Juan Quispe Breq.: Miguel Palomino	Descarrilamiento de vagones 6136, 6144, 6419, 6454 y 2027 por pedras en la vía		
27/06/2010 21.50 FCCA	48.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1001	Maq.: Pablo Garcia J.Tren: Ricardo Alminagorcia Breq.: Erick Loyola	Atropello a peatón	Peatón con amputación de mano derecha	
03/07/2010 7.10 FCCA	55.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1012	Maq.: John López J.Tren: Victor Huamani Breq.: Luis Fernández	Descarrilamiento de locomotora y dos vagones por via en mal estado		
27/07/2010 21.45 FCCA	34.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1019	Maq.: John López J.Tren: Emiliano Goya Breq.: José Velásquez	Atropello a peatón	Muerte de peatón	

**Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

## ANEXO 5

SUB DIVISION 1: Callao-Chosica 54  
 SUB DIVISION 2: Chosica-Galera 173  
 SUB DIVISION 3: Galera-Oroya 222  
 SUB DIVISION 4: Oroya-Huancayo 346  
 SUB DIVISION 5: Oroya-Cerro

**REGISTRO Y ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES FERROVIARIOS EN EL FERROCARRIL DEL CENTRO**

FECHA, HORA, OPER	LUGAR (KM)	TREN INVOLUCRADO	PERSONAL INVOLUCRADO	DESCRIPCIÓN Y CAUSA	DAÑOS Y COSTOS	OBSERVACIONES
15/10/2010 2.43 FCCA	54.000 Estación Chosica Sub División 1	Loc 1012 (Patio) Maq.: Mario Ricapa J.Tren: Hernán Vargas Breq.: William Arroyo	Loc 1015 (Patio) Maq.: Cristian Sánchez J.Tren: Alexander Cuadros Breq.: Dick Guido	Muerte de brequero William Arroyo, por imprudencia en el movimiento de trenes	Muerte de brequero William Arroyo	
05/12/2010 17.00 FCCA	0.150 Ramal Cajamarquilla	Loc 1015 de patio	Maq.: Oscar Sánchez J.Tren: Johnny Salazar Breq.: Jimmy Garcilazo	Choque con vehículo LGZ-734	Loc con abolladuras	
27/12/2010 1.30 FCCA	7.400 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1014 de Patio Central a Monserrate	Maq.: Oscar Sánchez J.Tren: Manuel La Motta Breq.: Gerardo Villegas	Atropello a peatón NN		
28/12/2010 3.50 FCCA	32.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1014 de Santa Clara a Chosica	Maq.: Oscar Sánchez J.Tren: Manuel La Motta Breq.: Gerardo Villegas	Atropello a Jefe Pool Cárcenas	Muerte de peatón	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Dirección General de Caminos y Ferrocarriles CERTIFICADO: Que el presente documento es copia fiel del original.
29/02/2011 14.14 FCCA	52.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1014 de Chosica a Santa Clara	Maq.: Oscar Sánchez J.Tren: W. Vichez Breq.: F. Rodrigo	Atropello a Ana María Sánchez Campos	Muerte de peatón	
09/09/2011 15.16 FCCA	36.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1007	Maq.: C. Lazo J.Tren: H. Vargas Breq.: A. Lazo	Atropello a peatón	Muerte de peatón	<i>Felix Elviro Luján</i> FELIX ELVIRO LUJAN BOGOTÁ, COLOMBIA 02 NOV. 2015 3378
07/08/2011 14.30 FCCA	36.800 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1014 de Chosica a Santa Clara	Maq.: S. Chavarría J.Tren: F. Pacheco Breq.: A. Zavala	Atropello a Freddy Modesto Santos Alca	Muerte del atropelado	
09/07/2011 13.50 FCCA	31.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1012	Maq.: D. García J.Tren: A. Huamán Breq.: V. Gómez	Atropello a peatón	Muerte del atropelado	
15/08/2011 13.35 FCCA	19.200 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1003 de Santa Clara a Monserrate	Maq.: Jhon López J.Tren: Víctor Huamán Breq.: Igor Gómez	Atropello a Luzmila Huamán Huamán	Peatón con contusiones	
22/08/2011 13.40 FCCA	14.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1007 de Santa Clara a Monserrate	Maq.: Cirilo Lazo J.Tren: José Goya Breq.: Igor Gómez	Descarrilamiento de 8 vagones por sustracción de accesorios de vía		
30/09/2011 2.30 FCCA	29.050 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1014 de Monserrate a Santa Clara	Maq.: Richard Uribe J.Tren: Alexander Cuadros Breq.: Gerardo Villegas	Atropello a peatón NN	Peatón con amputación del pie	
15/01/2012 0.40 FCCA	56.400 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Norte Loc 1015 de Chosica a San Bartolomé	Maq.: Oscar Sánchez J.Tren: Jorge Bejarano Breq.: Edwin Diaz	Atropello a César Celis Vicente	Peatón con amputación de pierna derecha	
12/03/2012 7.05 FCCA	152.000 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Sur Loc 1011 de Casapalca a San Mateo	Maq.: Jhon López J.Tren: Félix Chávez Breq.: Luis Fernández	Descarrilamiento de Loc 1011, de Loc 1000 que iba remolcada y de vagón 6409		Vía abierta por sustracción de eclisa y pernos. Loc 1011 cayó a un talud de 30 metros y Loc 1000 cayó a un talud de 50 metros

**Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones**



## ANEXO 6

SUB DIVISION 1: Callao-Chosica 54  
SUB DIVISION 2: Chosica-Galera 173  
SUB DIVISION 3: Galera-Oroya 222  
SUB DIVISION 4: Oroya-Huancayo 346  
SUB DIVISION 5: Oroya-Cerro

**REGISTRO Y ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES FERROVIARIOS EN EL FERROCARRIL DEL CENTRO**

FECHA, HORA, OPER	LUGAR (KM)	TREN INVOLUCRADO	PERSONAL INVOLUCRADO	DESCRIPCION Y CAUSA	DAÑOS Y COSTOS	OBSERVACIONES
28/04/2012 19.00 FCCA	19.100 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1015 de Chosica a Matucana	Maq: Antonio Huaman J.Tren: Antonio Huamán Breq: José Cano	Atropelo a Victor Correa Martos	Peatón con amputación de brazo	
01/08/2012 10.55 FCCA	3.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1014	Maq: Victor Navarro	Descarrilamiento de vagón 2146 con concentrados de zinc. No se produjeron derrames.	Daños a una vivienda ubicada dentro de la zona del ferrocarril. Procedieron a un acuerdo extra judicial.	Via abierta por sustracción de edisa y pernos.
12/08/2012 8.35 FCCA	28.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1014	Maq: Manuel Pairazamán	Descarrilamiento de tanques 1702 y 1510 con ácido sulfúrico. No se produjeron derrames.	Daños a una vivienda ubicada dentro de la zona del ferrocarril. Procedieron a un acuerdo extra judicial.	Via abierta por sustracción de edisa y pernos.
18/11/2012 4.30 FCCA	92.000 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Sur Loc 1015 remolcando loc 1010 y 29 vagones (2470 ton)	Maq: Mario Ricapa J.Tren: José Cano Breq: Isaias Jaramillo	Escapada de tren que se encontraba en Desvío Balla, corriendo sin control hasta descarrilarse	Muerte de maquinista y Jefe de Tren.	
10/12/2012 13.30 FCCA	12.500 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1012 de Monserate a Callao (22 carros-1603 ton)	Maq: Cirilo Lazo J.Tren: José de la Cruz Breq: Danny Lazo	Atropelo a NN que se encontraba en estado etílico	Peatón con amputación de pie derecho	Ministerio de Transportes y Comunicaciones Dirección General de Caminos y Ferrocarriles CERTIFICADO: Que el presente documento es copia fiel del original
29/01/2013 5.10 FCCA	146.100 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Sur Loc 1009 de Casapalca a San Mateo (14 carros-1120 ton)	Maq: Germán Mendoza J.Tren: José de la Cruz Breq: César Yaurimu	Descarrilamiento de 4 carros (2171, 2170, 2123 y 2015) por caída de piedras a la vía férrea.		
29/09/2013 11.00 FCCA	8.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1014 de Monserate a Callao (16 carros -1255 ton)	Maq: David Sánchez J.Tren: José de la Cruz Breq: Daniel Loyola	Descarrilamiento 5 carros		Ministerio de Transportes y Comunicaciones Dirección General de Caminos y Ferrocarriles R.M. N° 745 3379 02 NOV. 2015 Fecha: .....
30/09/2013 6.40 FCCA	90.500 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Norte Loc 1012 de San Bartolomé a Matucana (25 carros 620 ton)	Maq: Jorge Bejarano J.Tren: Rolando Huamán Breq: Carlos Robles	Atropelo a NN	Atrición en pies del peatón	
09/10/2013 17.45 FCCA	6.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1024 de Monserate a Callao (6 carros 560 ton)	Maq: Francis Pacheco J.Tren: Manuel La Mota Breq: Antony Caycho	Descarrilamiento 2 carros al rociar balasto		
30/10/2013 7.45 FCCA	160.000 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Norte Loc 1001 de Casapalca a Galera. Máquina sola	Maq: Jorge Bejarano J.Tren: Jhony Salazar Breq: Armando Lazo	Colisión con camión A3B-835	Rotura de manguera de sincronizar y del directo de locomotora	
30/10/2013 22.50 FCCA	112.800 Via Principal Sub División 5	Tren Extra Sur loc 1005 de Cerro a Carhuamayo con 6 carros	Maq: Jhony Diaz J.Tren: Luis Palacios Breq: Aldo Rivera	Descarrilamiento de 6 carros		
03/03/2014 10.10 FCCA	83.500 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Norte Loc 1023	Maq: Silvio Chavarría J.Tren: Fernando Castillo Breq: Henry Mandujano	Descarrilamiento de carros 1664, 1644, 1679, 1614 y 1628 por vía abierta		
16/03/2014 23.35 FCCA	35.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1023	Maq: Francis Pacheco J.Tren: Edwín Díaz Breq: Walter Ignacio	Atropelo a peatón	Peatón con atrición de pie derecho	

**Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

## ANEXO 7

SUB DIVISION 1: Callao-Chosica 54  
SUB DIVISION 2: Chosica-Galera 173  
SUB DIVISION 3: Galera-Oroya 222  
SUB DIVISION 4: Oroya-Huancayo 346  
SUB DIVISION 5: Oroya-Cerro

### REGISTRO Y ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES FERROVIARIOS EN EL FERROCARRIL DEL CENTRO

FECHA, HORA, OPER	LUGAR (KM)	TREN INVOLUCRADO	PERSONAL INVOLUCRADO	DESCRIPCION Y CAUSA	DANOS Y COSTOS	OBSERVACIONES
01/04/2014 0.50 FCCA	6.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte loc 1021 de Callao a Monserrate con 27 carros	Maq.: Cristian Sánchez J.Tren: Miguel Palomino Breq.: Angelo Corzo	Colisión con auto D8S-593 conducido por John Alex Zarzosa		
05/05/2014 18.17 FCCA	38.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte loc 1012 de Santa Clara a Chosica con 26 carros (760 ton)	Maq.: Armando Lazo J.Tren: Jhony Salazar Breq.: Jhoel Paz	Atropello a Alejandro Chinchay Marcaluzco	Muerte de peatón	
27/10/2014 22.57 FCCA	49.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1023	Maq.: José de la Cruz J.Tren: Cirilo Lazo Breq.: Luis Paz	Atropello a NN	Peatón con policontusiones	
28/10/2014 14.25 FCCA	16.000 Via Principal PN Panteón Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1021	Maq.: David Sánchez J.Tren: Víctor Gómez Breq.: Santiago Diaz	Colisión con auto	Auto con abolladuras	
22/12/2014 7.45 FCCA	11.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1021	Maq.: Cristian Sánchez J.Tren: Ulises Carranza Breq.: Angelo Corzo	Atropello a NN	Peatón con policontusiones	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Dirección General de Caminos y Ferrocarriles REPRODUCIDO: Que en el presente documento se copia fiel del original
08/01/2015 11.30 FCCA	19.100 Via Principal PN Atarjea Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1021 de Santa Clara a Monserrate con 17 carros (1347 ton)	Maq.: John López J.Tren: Emiliano Goya Breq.: Luis Poma	Colisión con auto D77-034 conducido por Manuel Barturén Becerra	Juana Rosales Guerra, ocupante del auto, con policontusión en el brazo derecho	<i>Felix Eliseo Quiñones</i> FELIX ELISEO QUIÑONES FEDATARIO PÚBLICO N.º 11.111.111-1 3380 02 NOV. 2015 Ruj. N.º ..... Fecha: .....
22/01/2015 5.40 FCCA	39.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Sur Loc 1014 de Chosica a Santa Clara con 31 carros (2440 ton)	Maq.: Eduardo Flores J.Tren: Jhonny Salazar Breq.: Danny Sánchez	Atropello a NN	Peatón con TEC severo	
07/03/2015 12.08 FCCA	Refinería Cajamarquilla	Loc 1023/1024 con 11 carros efectuando maniobras	Maq.: Pablo García J.Tren: Aderly Huamán Bonifacio Breq.: Abelardo Poma González Pract. Brequero: Joe Batichi	Caída de Abelardo Poma del estribo de la locomotora y arrollado por el tren	Muerte del Sr. Abelardo Poma González	
18/03/2015 4.10 FCCA	21.000 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1012 de Monserrate a Santa Clara con 49 carros (1302 ton)	Maq.: Victor Navarro J.Tren: Dick Guido Puca Breq.: Richard Natividad Salinas	Atropello a Erick Rober Francis Méndez Braga que estaba echado en la vía	Peatón con amputación de pierna derecha	
15/04/2015 5.50 FCCA	140.310 Via Principal PN Chicla Sub División 2	Tren Extra Sur Loc 1026 de Casapalca a San Mateo con 20 carros (1826 ton)	Maq.: Eduardo Flores J.Tren: Andrés Rivera Breq.: Walter Ignacio	Colisión con camión D1L-840 conducido por Javier Bautista Rojas	Pasamanos y baranda dañados del carro 10164	
15/04/2015 6.10 FCCA	133.700 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Loc 1008	Maq.: Oscar Sánchez J.Tren: Félix Chávez Breq.: Miguel Bojorquez	Tripulación reportó la colisión de camión COD-764 con valla protectora de puente Anche	Daños en valla protectora de Puente Anche	
13/05/2015 2.42 FCCA	9.800 Via Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1014 de Callao a Monserrate con 59 carros	Maq.: Manuel Pairazamán J.Tren: Ulises Carranza Breq.: Luis Bravo	Atropello a Ernesto Caffaguire Quispe que estaba echado en la vía en estado etílico	Muerte del Sr. Ernesto Caffaguire Quispe	
30/05/2015 8.35 FCCA	78.000 Via Principal Sub División 2	Tren Extra Sur Loc 1021 de Malucana a San Bartolomé con 30 carros (2430 ton)	Maq.: Pablo García J.Tren: Abraham Sánchez Breq.: César Gálvez	Descarrilamiento de Loc y 2 carros, por vía abierta por lluvias		

**Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

## ANEXO 8

SUB DIVISION 1: Callao-Chosica 54  
 SUB DIVISION 2: Chosica-Galera 173  
 SUB DIVISION 3: Galera-Onroya 222  
 SUB DIVISION 4: Onroya-Huancayo 346  
 SUB DIVISION 5: Onroya-Cerro

**REGISTRO Y ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES FERROVIARIOS EN EL FERROCARRIL DEL CENTRO**

FECHA, HORA OPER	LUGAR (KM)	TREN INVOLUCRADO	PERSONAL INVOLUCRADO	DESCRIPCIÓN Y CAUSA	DAÑOS Y COSTOS	OBSERVACIONES
27/06/2015 7.13 FCCA	8.000 Vía Principal Sub División 1	Tren Extra Norte Loc 1024 de Callao a Monserate con 52 carros (1086 ton)	Maq.: Manuel Pairazamán J.Tren: Alexander Cuadros Breq.: Joel Villanueva	Colisión con vehículos BBS- 189 y R1Y-651	Daños a pasajeros de los vehículos: Jesús Cisneros, Frans Simon Nieto, NN de 2 años	
				MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Oficina General de Caminos y Ferrocarriles ERTIFICADO: Que el presente documento copia fiel del original		
				Felix Luis Seoane Quiñones FEGATARIO DE CARRILES R.M. Nº 1254-2015-MTC-01		
				3381 Fecha: 01 NOV. 2015		

**Fuente : Ministerio de Transportes y Comunicaciones**



**ANEXO 9: Imagen periodística de mal estado de los rieles**



**Fuente: Imagen recuperada de artículo periodístico del Diario El Comercio.**

**ANEXO 10: Imagen de descarrilamiento del tren**



**Fuente: Imagen recuperada de artículo periodístico del Diario El Comercio.**



## ANEXO 11: Noticia de accidente ferroviario en el Callao

25/2/2016

Callao: tren embistió carro y sus 3 ocupantes salieron ilesos | Accidentes | Lima | El Comercio Peru

Vivi | ¡Vamos! | Ruedas & Tuercas | MenuPeru | Casa y Mas | El Dominical | Urbana | Neoauto | Aptitus

Ingresar | Registrarse | Suscribirse

El Comercio LIMA

Club El Comercio | Buscar

25 de febrero del 2016

Facebook | Twitter | YouTube | RSS

MÁS DE LIMA | EN PORTADA | MÁS LEÍDAS

El Comercio

POLITICA ECONOMIA OPINION LIMA PERU MUNDO TECNO CIENCIAS LUCES TV+ DEPORTE PLAY

Accidente vehicular [FOTOS] Cruz Obispo Regates ante arribo de pasajeros en Breña Llegó el vuelo de la noche en Breña de auto en parqueo

ASAPORTE ELECTRONICO PERUANO

MARTES 01 DE ABRIL DEL 2014 | 10:07

### Callao: tren embistió carro y sus 3 ocupantes salieron ilesos

Las personas dentro del vehículo que trató de ganarle al tren en la avenida Elmer Faucett salvaron de morir esta madrugada

Compartir 14 | Twitter 1 | G+ 1 | Compartir 0 | Pin 0 | 2



El accidente de tránsito no dejó heridos a pesar de la fuerza del choque. (F. Latina)

#### LEA TAMBIÉN.

Todos los autos deberán tener cámaras traseras desde el 2018



¿Cómo se puede mejorar el acceso al puerto del Callao?



Los tres ocupantes de un vehículo que trató de ganarle en velocidad al ferrocarril central que transitaba por la avenida Enrique Meiggs, a la altura del cruce con Elmer Faucett, Callao, salvaron de morir luego que el carro fuera embestido a gran velocidad por la locomotora esta madrugada.

El conductor del carro fue identificado como John Alex Zarzosa Mario. Él negó tener responsabilidad en el incidente o haber viajado a más de 60 kilómetros por hora en el momento del incidente.

Los agentes de la policía que llegaron al lugar encontraron varias latas de cerveza dentro del carro que quedó destruido.

El caso está en la Comisaría de Carmen de la Legua. Sin embargo, testigos aseguran que el chofer era conocido de los policías, quienes se empeñaron en esconder de la prensa las latas de cerveza.

NUEVO VUELO DIRECTO WASHINGTON DC

DESDE US\$ 599 ó DESDE S/ 2,097

DULLES

FLATAM

<http://elcomercio.pe/lima/accidentes/callao-tren-embistio-carro-y-sus-3-ocupantes-salieron-ilesos-noticia-1719651>

1/3

Fuente: Diario el Comercio

## ANEXO 12: Noticia de accidente en Lima Cercado con tragedia de muerte

25/2/2016 Cercado: hombre muere tras ser arrollado por tren

Más info en: [tuenti.pe](http://tuenti.pe)

RPP NOTICIAS En Vivo: LOS CHISTOSOS

POLÍTICA ACTUALIDAD DEPORTES ENTRETENIMIENTO PERÚ MUNDO ECONOMÍA VIDA TECNO VIRAL AUTORES RADIO TV

< Julio Guzmán Elecciones Perú 2016 Pasaporte biométrico Ollanta Humala Brit Awards YouTube The Walking Dead Premios Oscar Fam >

Lima 13/05/15 06:40


### Cercado: hombre muere tras ser arrollado por tren

Ernesto Cañaguire Quispe, de 32 años, se dirigía a su centro de trabajo cuando ocurrió el suceso.

Compartir

- f 0
- t 0
- s 0
- in 0

Comentar



Un hombre de 32 años identificado como Ernesto Cañaguire Quispe, **murió tras ser arrollado por un tren** en el cruce de las avenidas Enrique Meiggs y la avenida Dueñas en el Cercado de Lima

El padre del fallecido señaló que su hijo se dirigía a su centro de trabajo cuando ocurrió el accidente.

El conductor del tren, Manuel Andrés Pastraña Luna no quiso brindar declaración alguna.

El occiso deja a una menor de cinco años en la orfandad.

tren accidente hombre

¿Qué opinas?

<http://rpp.pe/lima/actualidad/cercado-hombre-muere-tras-ser-arrollado-por-tren-noticia-796725>

1/2

plazaVea - Cuponazo  
Recibe un Cupón de S/500 para tus compras en electro. ¡Infórmate aquí!

Anuncios de interés

Viaja a Colombia con Avianca  
Desde US\$ 249 o S/1222. Del 17 al 23/02/16. Stock 5 p/rua. TC ref 3.50. Ver restricciones, operadores y otros [avianca.com](http://avianca.com)

Lo mejor en lavadoras solo en Oechsle  
Lavadora LG a S/999 solo con tu Tarjeta chi! La mejor tecnología y las mejores marcas. [oechsle.pe](http://oechsle.pe)

Cartagena a US\$ 469  
Vuelos a Cartagena en oferta. Súper Descuentos Reservando Online!

Fuente: Radio programas



## ANEXO 13: Accidente ferroviario contra vehículo en el Callao

25/2/2016

Callao: rescatan a hombre atrapado en vehículo que chocó contra tren | VIDEO | Noticias del Perú | LaRepublica.pe



SOCIEDAD (/SOCIEDAD) ACCIDENTES DE TRÁNSITO (/TAG/ACCIDENTES-DE-TRANSITO) CALLAO (/TAG/CALLAO)

27 de Junio de 2015 | 9:33 h

### Callao: rescatan a hombre atrapado en vehículo que chocó contra tren | VIDEO

El hombre fue trasladado e internado en el [Hospital Carrión](http://larepublica.pe/sociedad/8239-hombre-ingresa-hospital-carrion-para-asesinar-un-paciente-al-que-disparo) (<http://larepublica.pe/sociedad/8239-hombre-ingresa-hospital-carrion-para-asesinar-un-paciente-al-que-disparo>). El accidente ocurrió en Carmen de la Legua y más de 30 bomberos (<http://larepublica.pe/sociedad/10603-calle-de-las-pizzas-bomberos-atienden-incendio>) tuvieron que trabajar durante la madrugada para rescatarlo.



Rescatan a hombre atrapado en vehículo tras colisionar contra tren. Video: RPP Foto referencial.

Un hombre, identificado como Fran Karer Simón Nieto, quien conducía un vehículo de placa RIY-651, quedó atrapado en su **vehículo luego de impactar contra un tren**, a la altura de la calle Víctor Belaúnde y 28 de Julio, en el [Callao](http://larepublica.pe/impres/sociedad/10980-transportistas-del-callao-seguiremos-en-corredores) (<http://larepublica.pe/impres/sociedad/10980-transportistas-del-callao-seguiremos-en-corredores>).

<http://larepublica.pe/sociedad/11015-rescatan-hombre-atrapado-en-vehiculo-tras-colisionar-contra-tren-en-carmen-de-la-legua>

1/8

**Fuente: La República**



## ANEXO 14: Noticia sobre congestión generada por tren en el Callao

25/2/2016 Tren bloqueó la avenida Faucett en el Callao y causó gran congestión vehicular | Actualidad | América Noticias

Entretenimiento Noticias Deportes VIVO

américa noticias.pe

VOTO 2016 ACTUALIDAD DEPORTES ESPECTÁCULOS INTERNACIONALES REDES SOCIALES

Julio Guzmán JEE Miembro De Mesa Humberto Lay César Acuña Ollanta Humala

américa noticias » Actualidad »

Me gusta Compartir 24 G+ Share 2 Twitter

09.10.2014 | 08:33 am

### Tren bloqueó la avenida Faucett en el Callao y causó gran congestión vehicular

Empresa operadora informó que el tren se detuvo por no chocar con conductores ebrios.



@aarevalo03

Un tren de carga bloqueó esta mañana por aproximadamente 45 minutos, el cruce de las avenidas Argentina y Faucett en el Callao provocando gran congestión vehicular en la zona.

Varios usuarios en redes sociales expresaron su malestar debido a que los vagones bloqueaban la vía en ambos sentidos para los vehículos que se dirigían desde el aeropuerto Jorge Chávez hacia San Miguel.

A través de su cuenta en Twitter, la operadora Ferrocarril Central Andino (FCCA) ofreció disculpas y explicó que el tren no se malogró, sino que tuvo que parar de emergencia "para no chocar con camioneros ebrios a la altura de Minka".

Minutos después, informó que el tren ya continuaba su marcha con normalidad.



RELACIONADOS

- 15.02.2016 YouTube: adolescentes juegan una peligrosa travesura en los rieles de un tren
- 11.02.2016 Egipto: al menos 70 heridos deja un accidente de tren
- 16.10.2015 YouTube: tren fuera de control ocasionó tremendo accidente de tránsito
- 24.09.2015 Facebook: anciano jubilado construye perro tren y pasea a sus mascotas
- 31.08.2015 Detienen en la frontera con Austria un tren húngaro con centenares de migrantes

Avisos PERÚRED. Anuncia aquí

Viaja a Colombia con Avianca

Desde US\$349 o S/1222. Del 17 al 28/02/16. Stock 5 p/rua. TC ref 3.50. Ver restricciones, operadores y otros [avianca.com](http://avianca.com)

La tablet ideal para los días de cole

Sólo en Oechsle con tu Tarjeta oh! Samsung Tablet Galaxy Tab a S/499.00. Perfecta para el regreso a clases. [oechsle.pe](http://oechsle.pe)

<http://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/tren-bloqueo-avenida-faucett-callao-y-causo-gran-congestion-vehicular-n155540>

1/4

Fuente: América Noticias

## ANEXO 15: Noticia de muerte de auxiliar de locomotora

25/2/2016 Denuncian a empresa por muerte de joven obrero en vías del tren | América Televisión

Entretenimiento Noticias Deportes VIVO

américa tv.com.pe

HORARIOS PROGRAMAS ESTO ES GUERRA AL FONDO HAY SITIO PASIÓN Y PODER AL AIRE VBQ AAAZU

HORARIOS PROGRAMAS ESTO ES GUERRA AL FONDO HAY SITIO PASIÓN Y PODER AL AIRE VBQ

A LAS ONCE

Lunes a Viernes  
11:40 pm

Míralo en tvGO

INICIO VIDEOS FOTOS EXCLUSIVOS

16 de abril del 2015 | 11:04

### Denuncian a empresa por muerte de joven obrero en vías del tren

Compartir 146



A las once

El día del presunto accidente que le costó la vida Poma habría trabajado más de 12 horas.

Abelardo Poma de 23 años se desempeñaba como auxiliar de locomotora, según su esposa, trabajaba en el **service Soluciones Logísticas integrales SLISAC**, que es contratada por el Ferrocarril Central Andino para dar servicios a la empresa brasileña Votorantim para el traslado de minerales.

Según su familia, Poma se desempeñaba hace casi dos años como auxiliar de locomotora llamado popularmente breakero en el Ferrocarril central andino y conocía bien los peligros de ese oficio.

#### LAS MÁS LEÍDAS

**ESTO ES GUERRA »**  
Guty Carrera y Patricio Parodi se enfrentaron en duelo de 'Hip-Hop'  
Hoy 8 horas

**VEN BAILA QUINCEAÑERA »**  
Don Arturo sorprendió a Mónica besando a Piero  
Hoy 16 horas

**VEN BAILA QUINCEAÑERA »**  
Viviana lloró con esta tierna sorpresa en el programa  
Hoy 17 horas

**VEN BAILA QUINCEAÑERA »**  
VB [AVANCE]: Piero jamás perdonará a Mónica por dañar así a su padre  
Hoy 8 horas

**VEN BAILA QUINCEAÑERA »**  
Rosy lloró al ver esta tremenda sorpresa en el concurso

<http://www.americatev.com.pe/a-las-once/noticia/denuncian-empresa-muerte-joven-obrero-vias-tren-noticia-23693>

1/3

Fuente: América Tv.



## ANEXO 16: Resolución Directoral 036-2008MTC/14

379992

NORMAS LEGALES

El Peruano  
Lima, sábado 20 de septiembre de 2008

**Aprueban montos mínimos de cobertura de las pólizas de seguros contra daños y perjuicios a pasajeros y mercancías y por los daños y perjuicios a terceros a cargo de operadores ferroviarios que operan en vías férreas públicas y privadas**

RESOLUCIÓN DIRECTORAL  
N° 036-2008-MTC/14

Lima, 27 de agosto del 2008.

CONSIDERANDO:

Que, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, precisa, en su Artículo 8°, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, el órgano rector y normativo a nivel nacional de la actividad ferroviaria pública o privada;

Que, citado Reglamento Nacional ha establecido, en su artículo 123°, que los Operadores Ferroviarios están obligados a contratar y mantener vigente, por su cuenta y costo, pólizas de seguros cuyos montos de cobertura serán determinados por la Autoridad competente. Dichas pólizas están dirigidas a cubrir: I) Daños y Perjuicios a Pasajeros y Mercancías (comprende: muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; gastos de sepelio; y daños o pérdida de mercancía); y II) Daños y Perjuicios a Terceros (comprende: muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; gastos de sepelio; y daños a la propiedad de terceros; así como daños derivados de polución y contaminación);

Que, el citado artículo ha previsto, asimismo, que los Operadores Ferroviarios que realicen transporte en infraestructura ferroviaria privada solo deben contratar, en forma obligatoria, una póliza por daños y perjuicios a terceros. De otro lado, ha precisado que los Operadores Ferroviarios que transporten materiales y/o residuos peligrosos, deberán contar con una póliza adicional de seguro que cubra todas las operaciones de transporte, desde su recepción hasta su disposición final, así como la afectación de terceros y de intereses difusos en materia ambiental;

Que, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, en su Cuarta Disposición Transitoria, Complementaria y Final, ha previsto que los montos de las pólizas de seguros que deberán obtener y mantener los Operadores Ferroviarios que transportan pasajeros y/o mercancías, serán determinados por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles;

Que, el Reglamento de Organización y Funciones-ROF del Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC, ha establecido en su Artículo 63° (literal a), que son funciones de la Dirección Ferrocarriles de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, entre otras, formular y actualizar normas de carácter técnico y/o administrativas relacionadas con ferrocarriles, en coordinación con la Dirección de Normatividad Vial;

Que, en ejercicio de las facultades otorgadas por el ROF del MTC, la Dirección de Ferrocarriles ha emitido el Informe N° 303-2008-MTC/14.08, recepcionado en fecha 01 de Agosto del 2008, por el cual se sustenta los montos de las pólizas de los seguros previstos en el artículo 123° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles. En este informe, la Dirección de Ferrocarriles no ha consignado el monto de la póliza correspondiente al transporte de materiales y/o residuos peligrosos, en atención a que éste ha sido previsto en el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos (artículo 21°), aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2008-MTC;

Que, en atención a lo expuesto, resulta pertinente dictar el acto administrativo correspondiente;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 27791 de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, y en uso de las atribuciones conferidas por la Resolución Ministerial N° 506-2008-MTC/02;

SE RESUELVE:

**Artículo primero.-** Aprobar los montos mínimos de cobertura de las pólizas de seguros Contra Daños y Perjuicios a Pasajeros y Mercancías, y por Daños y Perjuicios a Terceros, que deben adquirir los Operadores Ferroviarios que operan en las vías férreas públicas (concesionadas y no concesionadas) bajo competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; de acuerdo al siguiente detalle:

Riesgo mínimo a ser cubierto	Monto mínimo de la cobertura
<b>Contra Daños y Perjuicios a Pasajeros y Mercancías (equipaje)</b>	
a) Contra daños y perjuicios a pasajeros	Comprende: Muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; y gastos de sepelio.
	US \$ 20,000.00 por persona o por siniestro.
b) Contra daños y perjuicios a mercancías (equipaje)	Comprende daños o pérdida de mercancía (equipaje).
	25% de una (01) UIT por pieza de equipaje declarado.
<b>Por Daños y Perjuicios a Terceros</b>	
Comprende:	
a) Muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; y gastos de sepelio.	US \$ 20,000.00 por persona o por siniestro.
b) Daños a la propiedad de terceros (*), así como daños derivados de polución y contaminación.	US \$ 5'000,000.00 por evento o siniestro.

\* En este tipo de póliza se enmarca el seguro Contra Daños y Perjuicios a Mercancías (carga).

**Artículo Segundo.-** Aprobar los montos mínimos de cobertura de las pólizas de seguros por Daños y Perjuicios a Terceros, que deben adquirir y mantener los Operadores Ferroviarios que operan en las vías férreas privadas bajo competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; de acuerdo al siguiente detalle:

Riesgo mínimo a ser cubierto	Monto mínimo de la cobertura
<b>Daños y perjuicios a terceros</b>	
Comprende:	
a) Muerte; invalidez permanente; incapacidad temporal; gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica; y gastos de sepelio.	US \$ 20,000.00 por persona o por siniestro.
b) Daños a la propiedad de terceros, y daños derivados de polución y contaminación.	US \$ 5'000,000.00 por evento o siniestro.



## ANEXO 17: Indecopi confirma sanción a Rímac por información inexacta

26/2/2016 Confirman sanción a Rímac Seguros por dar información inexacta | Peru | Economía | El Comercio Peru

Viu! | ¡Vamos! | Ruedas & Tuercas | MenuPeru | Casa y Mas | El Dominical | Urbania | Neoauto | Aptitu

Ingresar Registrarse Suscribirse

26 de febrero del 2016

# El Comercio PORTAFOLIO ECONOMÍA & NEGOCIOS

Club El Comercio Buscar

POLÍTICA ECONOMÍA OPINIÓN LIMA PERÚ MUNDO TECNO CIENCIAS LUCES TV+ DEPORTE PLAY

MÁS DE ECONOMÍA EN PORTADA MÁS LEIDAS

- Televisa duplicó sus ganancias pese a caída en último trimestre
- La FIFA enfrentaría déficit de US\$108 millones en último año
- El 42% de mypes cree que su situación económica ha mejorado
- Empresas con más mujeres en puestos clave son más rentables
- Crédito vehicular: 57.7% de clientes tiene entre 30 y 50 años
- Empresas gay-friendly ganan espacio en el conservador Japón

MIÉRCOLES 17 DE DICIEMBRE DEL 2014 | 13:50

## Indecopi confirma sanción a Rimac por información inexacta

Tribunal de Indecopi ratificó multa de 10 UIT (S/.38.000) debido a una inexactitud en la información de una póliza de seguros

Compartir 192 | Twittear | G+ | 3 | Compartir 0 | Plus 0



LEA TAMBIÉN...

**Publicidad engañosa: Indecopi investigó 361 casos en 2014**



¿Te vas de viaje en bus? Recuerda que tienes estos derechos



Una multa de 10 UIT (unidades impositivas tributarias) deberá pagar la aseguradora **Rímac Seguros**, luego de que la Sala Especializada en Protección al Consumidor del **Indecopi** confirmara la sanción impuesta por la primera instancia de la entidad ante un caso de información inexacta al consumidor.

Seguir a @PortafolioECom

La compañía manejaba tres pólizas de seguro de una empresa ferroviaria. Cuando se produjo la muerte de un joven por el atropello de uno de sus ferrocarriles, Rímac Seguros manifestó que ninguna de ellas cubría el accidente sufrido.

Sigue a Portafolio también en **Facebook**

"La aseguradora señaló que si bien la normativa sectorial establecía que los operadores ferroviarios deben contar con pólizas de seguros que cubran los daños y perjuicios que se pudieran producir

Entérate de tus promociones en [www.clubelcomercio.pe](http://www.clubelcomercio.pe)

<http://elcomercio.pe/economia/peru/confirman-sancion-rimac-seguros-dar-informacion-inexacta-noticia-1779041>

Fuente: Diario El Comercio

## ANEXO 18: El Gobierno aprueba una norma para asistir a las víctimas de accidentes ferroviarios

[www.elmundo.es/espana/2014/07/18/53c91c66ca474158348b4589.html](http://www.elmundo.es/espana/2014/07/18/53c91c66ca474158348b4589.html)

**EL MUNDO**

Edición España ▼ Versión Clásica ▼

SECCIONES

España

Madrid

Andalucía

Baleares

Cataluña

Comunidad Valenciana

CONSEJO DE MINISTROS Duplica las indemnizaciones en caso de fallecimiento

# El Gobierno aprueba una norma para asistir a las víctimas de accidentes ferroviarios

- La ley establece protocolos para la coordinación entre los agentes implicados
- Garantizará las medidas administrativas que permitan la repatriación de los cadáveres
- La cuantía para las víctimas pasará de 36.060 a 72.120 euros tras el accidente de Alvia



Fuente: Diario El Mundo

## ANEXO 19: Cuestionario Guía de Entrevista N°1



### CUESTIONARIO GUÍA DE ENTREVISTA N°1

**DIRIGIDO A CONGRESISTAS DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ:** Esta guía de entrevista es para obtener información valiosa, sobre conocimiento de los planteamientos teóricos, de normas vigentes (VARIAS) y de la normativa ferroviaria vigente, lo que permitirá el desarrollo de la Tesis: "Efectos jurídicos de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015", para tal efecto se le pide por favor conteste con la verdad, porque lo que se busca es la realidad, no se busca, respuestas afirmativas a todas las interrogantes, sino tener conocimiento del contexto actual en el que vivimos, con la finalidad de proponer soluciones normativas a la normatividad vigente.

#### 1. PREGUNTAS DE INTERÉS GENERAL:

Nombre: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

Antigüedad en el cargo: \_\_\_\_\_

Profesión: \_\_\_\_\_

#### 2. PREGUNTAS SOBRE NORMATIVIDAD RELACIONADA CON LOS PLANTEAMIENTOS TEÓRICOS

1. ¿Cuál es la definición que Ud. tiene sobre el daño?

2. ¿Cuál es la clasificación del daño?

3. ¿Qué es el daño al proyecto de vida?

4. ¿Qué nos dice el art 1 y 2 de la Constitución Política del Perú?

5. ¿Qué nos dice el art. 1969 y 1970 del Código Civil?

6. ¿Qué nos dice la Resolución Directoral 036-2008/MTC14?

7. ¿Conoce alguna normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios, a nivel de derecho comparado por ejemplo?

8. ¿Qué nos dice el Reglamento Nacional de Ferrocarriles?

- 7 ¿Cuál es la nueva jurisprudencia del INDECOPI, respecto a los terceros en los accidentes de tránsito?
- 8 ¿Conoce algún caso de la CIDH, sobre el pronunciamiento al daño al proyecto de vida?
- 9 ¿Conoce experiencias en otros países, respecto a la reparación de víctimas viajeros o terceros?

## ANEXO 20: Cuestionario Guía de Entrevista N°2



### CUESTIONARIO GUÍA DE ENTREVISTA N°2

**DIRIGIDO A PERSONAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES:** Esta guía de entrevista es para obtener información valiosa, sobre algunos responsables o vinculados a ellos, de los conocimientos de planteamientos teóricos, normas (Varias) y normativa ferroviaria vigente, lo que permitirá el desarrollo de la Tesis: "Efectos jurídicos de la norma ferroviaria frente al daño al proyecto de vida en la ciudad de Lima, desde el 2010 hasta el 2015", para tal efecto se le pide por favor conteste con la verdad, porque lo que se busca es la realidad, no se busca, respuestas afirmativas a todas las interrogantes, sino tener conocimiento del contexto actual en el que vivimos, con la finalidad de proponer soluciones a la normatividad vigente.

#### 3. PREGUNTAS DE INTERÉS GENERAL:

Nombre: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

Antigüedad en el cargo: \_\_\_\_\_

Profesión: \_\_\_\_\_

#### 4. PREGUNTAS SOBRE NORMATIVIDAD RELACIONADA CON LOS PLANTEAMIENTOS TEÓRICOS

1. ¿Cuál es la definición que Ud. tiene sobre el daño?

2. ¿Cuál es la clasificación del daño?

3. ¿Qué es el daño al proyecto de vida?

4. ¿Qué nos dice el art 1 y 2 de la Constitución Política del Perú?

5. ¿Qué nos dice el art. 1969 y 1970 del Código Civil?

6. ¿Qué nos dice la Resolución Directoral 036-2008/MTC14?

7. ¿Supervisan el cumplimiento de la Resolución Directoral 036-2008/MTC14?



8. ¿Conoce alguna normativa de seguridad para prevenir accidentes ferroviarios, a nivel de derecho comparado por ejemplo?
9. ¿Qué nos dice el Reglamento Nacional de Ferrocarriles?
10. ¿Cuál es la nueva jurisprudencia del INDECOPI, respecto a los terceros en los accidentes de tránsito?
11. ¿Conoce algún caso de la CIDH, sobre el pronunciamiento al daño al proyecto de vida?
12. ¿Conoce experiencias en otros países, respecto a la reparación de víctimas viajeros o terceros?

## ANEXO 21: Número de trabajadores que laboran en el MTC



PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Ministerio de Transportes y Comunicaciones  
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

JAIMÉ CARLOS SOTO FERNÁNDEZ

FEDATARIO TITULAR

R.M. N° 714-2015 MTC/01

Reg. N°

4461

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

08 JUL. 2016

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

NUMERO DE TRABAJADORES QUE LABORAN EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
( SEGÚN REGIMEN LABORAL AL MES DE JUNIO 2016 )

REGIMEN LABORAL	CONDICION LABORAL	TOTAL
LEY N° 30057	DESIGNADOS	4
D. L. N° 276	DESIGNADOS	42
	NOMBRADOS	736
	CONTRATADOS POR SERVICIOS PERSONALES	30
D.L. N° 728	EMPLEADOS Y OBREROS	77
SIN REG. LABORAL	OBREROS PERMANENTES	41
	OBREROS EVENTUALES	93
D.L. N° 1057	CONTRATADOS BAJO LA MODALIDAD DE CONTRATACION ADMINISTRATIVA DE SERVICIOS - CAS	801
LEY N° 25650	CONTRATADOS POR EL FONDO DE APOYO GERENCIAL - FAG	5
<b>TOTAL</b>		<b>1,829</b>

