

**Análisis comparativo de la cuantificación del daño material e inmaterial en
accidentes de tránsito y la incidencia de los sistemas de seguro en Colombia, Nueva York y
Massachusetts.**

Facultad de Derecho

Universidad Autónoma Latinoamericana



**Análisis comparativo de la cuantificación del daño material e inmaterial en
accidentes de tránsito y la incidencia de los sistemas de seguro en Colombia, Nueva York y
Massachusetts.**

Autor

Valeria Betancur Cañas

Ian Manuel López Saldarriaga

Asesor

Saúl Uribe García

2026

Facultad de Derecho

Universidad Autónoma Latinoamericana

2026

Agradecimientos

Este trabajo representa no solo la culminación de una etapa académica, sino también la reafirmación de nuestra vocación por el estudio del Derecho, un camino que asumimos con responsabilidad, compromiso y la certeza de que el aprendizaje es un proceso continuo y transformador. Con profunda gratitud, reconocemos a quienes hicieron posible alcanzar esta meta.

A Dios, fuente de sabiduría y fortaleza, por concedernos la perseverancia, la claridad y la fe necesarias para superar cada desafío y alcanzar este logro.

A nuestros padres, por su amor incondicional, apoyo constante y enseñanzas, que han sido guía firme en cada etapa de nuestras vidas. Gracias por creer en nosotros incluso en los momentos más difíciles y por ser nuestro mayor ejemplo de esfuerzo y dedicación.

A nuestro tutor, el doctor Saúl Uribe García, por su acompañamiento permanente, orientación rigurosa y compromiso académico. Su guía fue fundamental para estructurar esta investigación con profundidad, claridad y responsabilidad ética.

A la Universidad Autónoma Latinoamericana, por contribuir a la formación de nuestro pensamiento jurídico y brindarnos las herramientas necesarias para nuestro desarrollo profesional y personal. De manera especial, a los profesores de la Facultad de Derecho, quienes sembraron en nosotros el amor por la investigación y el análisis jurídico crítico.

A nuestros amigos y colegas, por su apoyo emocional y académico, por los debates enriquecedores, las lecturas compartidas y las palabras de aliento que hicieron este camino más llevadero.

A todas las personas e instituciones que facilitaron el acceso a información clave, normativas, jurisprudencia y doctrina comparada en Colombia, Nueva York y Massachusetts, sin cuyo respaldo este estudio no habría sido posible.

Este trabajo es fruto de un esfuerzo colectivo. A cada uno de ustedes, nuestro más profundo y sincero agradecimiento.

¡Que la gratitud permanezca siempre!

Resumen

Esta tesis analiza y compara los sistemas de seguro y los métodos de cuantificación de daños en accidentes de tránsito en Colombia, Massachusetts y Nueva York. La investigación destaca que, aunque los tres sistemas buscan proteger a las víctimas, lo hacen con filosofías distintas.

En Colombia, el sistema se basa en el principio de indemnización integral, donde la reparación integral debe reparar el daño sin enriquecer a la víctima. El seguro obligatorio, conocido como SOAT, tiene una función social al cubrir los daños corporales sin importar la culpabilidad, aunque no los materiales. Los daños se dividen en daño emergente (pérdida efectiva) y lucro cesante (ganancias dejadas de percibir), ambos deben ser probados. El daño moral se compensa a criterio del juez, con un tope máximo establecido por la jurisprudencia. La

principal debilidad del sistema colombiano es su lentitud, ya que depende de largos procesos judiciales.

En Massachusetts, el enfoque es la eficiencia a través del sistema "no-fault" (sin culpa). Este modelo permite que la aseguradora de la propia víctima pague los gastos iniciales, como los médicos, de manera rápida, evitando litigios. Para reclamar daños adicionales por dolor y sufrimiento, las lesiones deben superar un umbral de gravedad. La cuantificación de estos daños inmateriales se realiza mediante el método del multiplicador o el de tarifa diaria. Además, se reconoce la pérdida de valor inherente del vehículo después de un accidente.

Por su parte, Nueva York adopta un modelo híbrido, combinando la rapidez del sistema "no-fault" para gastos iniciales con la posibilidad de demandar por daños mayores. Al igual que en Massachusetts, es necesario que la lesión sea "grave" para reclamar por dolor y sufrimiento, sin embargo, el sistema no impone un límite legal para esta compensación. Una particularidad es que los pagos por daños futuros que excedan los \$250,000 se realizan en cuotas periódicas en lugar de una suma global.

La investigación concluye con que no hay un modelo perfecto. Colombia podría mejorar su sistema implementando mecanismos más ágiles como el "no-fault" y adoptando criterios de cuantificación más transparentes para el daño moral. Los modelos de EE. UU., por su parte, podrían beneficiarse de una mayor claridad en los umbrales de lesión para reducir las disputas y hacer los procesos más predecibles y justos para las víctimas.

Palabras clave: Daño material, daño inmaterial, cuantificación del daño, accidentes de tránsito y responsabilidad civil.

Abstract

This thesis analyzes and compares the insurance systems and methods of damage quantification in traffic accidents in Colombia, Massachusetts, and New York. The research highlights that, although all three systems aim to protect victims, they do so with different philosophies.

In Colombia, the system is based on the principle of full compensation, where indemnification must repair the harm without unjustly enriching the victim. The mandatory insurance, known as SOAT, has a social function by covering bodily injuries regardless of fault, although it does not cover property damage. Damages are divided into *daño emergente* (actual loss) and *lucro cesante* (lost profits), both of which must be proven. Moral damages are awarded at the judge's discretion, with a maximum cap established by case law. The main weakness of the Colombian system is its slowness, as it depends on lengthy judicial proceedings.

In Massachusetts, the focus is efficiency through the “no-fault” system. Under this model, the victim's own insurer pays initial expenses, such as medical bills, quickly, thus avoiding litigation. To claim additional damages for pain and suffering, the injuries must exceed a seriousness threshold. The quantification of these non-economic damages is carried out through either the multiplier method or the per diem method. In addition, the system recognizes the inherent diminished value of a vehicle after an accident.

New York, for its part, adopts a hybrid model, combining the speed of the “no-fault” system for initial expenses with the possibility of filing lawsuits for more severe damages. As in Massachusetts, the injury must be considered “serious” to claim pain and suffering; however, the system does not impose a statutory cap on this compensation. A particular feature is that

payments for future damages exceeding \$250,000 are made in periodic installments instead of a lump sum.

The research concludes that there is no perfect model. Colombia could improve its system by implementing more agile mechanisms such as “no-fault” and by adopting more transparent criteria for the quantification of moral damages. The U.S. models, in turn, could benefit from greater clarity in injury thresholds to reduce disputes and make the processes more predictable and fair for victims.

Keywords: Material damage, immaterial damage, damage quantification, traffic accidents and civil liability.

Contenido

Introducción	10
Descripción del Problema:	13
Pregunta de Investigación:	15
Justificación:	15
Objetivos:	16
Objetivo General:	16
Analizar las diferencias y similitudes en los métodos de cuantificación del daño material e inmaterial en accidentes de tránsito, y cuáles son las incidencias de sistemas de seguro en Colombia, Nueva York y Massachusetts, y cómo estas diferencias impactan la eficiencia y equidad de los procesos de reparación	16
Objetivos Específicos:	16
1. Fundamentos del derecho de seguros y modelos de cuantificación del daño material e inmaterial en los diferentes Estados	17
1.1 Modelos de cuantificación y seguros sobre indemnización en accidentes de tránsito en Colombia.	18
1.2 Modelos de cuantificación y seguros sobre indemnización en accidentes de tránsito en Massachusetts.	35
1.3 Modelos de cuantificación y seguros sobre indemnización en accidentes de tránsito en Nueva York	46

2. Métodos y criterios utilizados para la cuantificación del daño material e inmaterial en accidentes de tránsito en los diferentes estados	52
2.1 Métodos y criterios de cuantificación del daño en Massachusetts	52
2.1.1 Daño material.....	52
2.1.2 Daño inmaterial.....	54
2.2 Métodos y criterios de cuantificación del daño en Nueva York.....	57
2.2.1 Daño material.....	57
2.2.2 Daño inmaterial.....	60
2.3 Métodos y criterios de cuantificación del daño en Colombia	65
2.3.1 Daño material.....	65
2.3.2 Daño inmaterial.....	67
3. Recomendaciones para mejorar la eficiencia y equidad	69
4. Análisis comparativo	76
Conclusiones	77
Referencias.....	80

Introducción

Los accidentes de tránsito, además de representar una amenaza constante para la seguridad vial y la vida de las personas, constituyen uno de los mayores desafíos para los sistemas jurídicos y aseguradores en materia de responsabilidad civil extracontractual. El daño que se deriva de estos eventos no se reduce únicamente a las consecuencias físicas o psicológicas que sufren las víctimas, sino que incluye también afectaciones patrimoniales que deben ser debidamente cuantificadas y reparadas para restablecer, en lo posible, el equilibrio que existía antes del siniestro. La cuantificación del daño material, entendida como la estimación económica del perjuicio sufrido por una persona en su patrimonio, es entonces una labor esencial para alcanzar la justicia en contextos de accidentes de tránsito.

Este trabajo de grado surge como respuesta a una inquietud académica y personal que nos ha llevado a reflexionar sobre la manera en que diferentes sistemas jurídicos abordan esta problemática. ¿Por qué, ante un mismo tipo de accidente, una víctima en Colombia puede recibir una compensación diferente y muchas veces menor que una víctima en Nueva York o Massachusetts? ¿Qué elementos hacen que en algunos países el proceso de reparación del daño sea más ágil, técnico y justo, mientras que en otros persisten prácticas arbitrarias, desiguales y lentas? A partir de estas preguntas, decidimos emprender una investigación comparativa que nos permitiera comprender no solo las diferencias jurídicas entre los estados seleccionados, sino también los elementos sociales, económicos y culturales que inciden en la forma como se administra justicia en casos de accidentes de tránsito.

La manera en que se cuantifican estos daños y el papel que desempeñan los seguros varía significativamente según el contexto jurídico y social de cada región. Este trabajo se propone analizar y comparar los enfoques adoptados en Colombia, Nueva York y Massachusetts, con el

objetivo de identificar las principales diferencias en la valoración de los daños materiales e inmateriales y en la intervención de los sistemas de seguro. A través de esta comparación, se busca comprender cómo influyen las normativas locales y los modelos de aseguramiento en la protección efectiva de los derechos de las víctimas y en la agilización de los procesos de indemnización.

En Colombia, el sistema de responsabilidad civil se basa en la tradición civilista, donde la jurisprudencia y la normativa han establecido directrices claras para la cuantificación del daño material. No obstante, la práctica revela desafíos en la uniformidad de los criterios aplicados, lo que puede generar desigualdades en las indemnizaciones otorgadas a las víctimas. A pesar de que el ordenamiento jurídico reconoce distintas categorías de daño (material e inmaterial), no existe un marco legal suficientemente técnico ni sistematizado que permita calcular de manera homogénea las indemnizaciones. Ello deja al arbitrio del juez buena parte del proceso decisorio, lo que debilita los principios de igualdad ante la ley, seguridad jurídica y confianza legítima.

Los estados de Massachusetts y Nueva York, por su parte, han desarrollado enfoques propios dentro de un marco federal que permite cierto grado de flexibilidad en la interpretación y aplicación de las leyes de responsabilidad civil. En estos estados, donde predomina el sistema de common law, se han implementado métodos más sistemáticos para la cuantificación del daño, mediante el uso de fórmulas como el multiplicador, el per diem, guías técnicas, criterios jurisprudenciales y la participación de peritos financieros y médicos. Estos elementos contribuyen a una mayor coherencia y equidad en las decisiones judiciales y extrajudiciales, facilitando la reparación justa de las víctimas.

Esta investigación se justifica no solo por su relevancia académica, sino también por su utilidad práctica. La rama del Derecho que se escogió para guiar este trabajo es la

responsabilidad civil extracontractual, y el análisis se centra especialmente en los accidentes de tránsito, donde confluyen múltiples intereses jurídicos, económicos y humanos. La decisión de comparar los sistemas de Colombia, Nueva York y Massachusetts responde, además, a una motivación profesional: en nuestro caso, contemplamos la posibilidad de ejercer el Derecho en alguno de estos estados de Estados Unidos, donde contamos con vínculos familiares que pueden respaldar nuestra proyección profesional. Comprender sus modelos jurídicos, sus ventajas y falencias, se convierte entonces en una forma de prepararnos para un ejercicio profesional ético, informado y contextualizado.

A través de esta investigación también buscamos aportar insumos valiosos para el debate sobre la necesidad de armonizar o mejorar los procesos de reparación del daño en Colombia, con base en experiencias comparadas que han demostrado ser más eficientes y equitativas. Al identificar las fortalezas y debilidades de los diferentes modelos de cuantificación del daño material y la incidencia de los sistemas de seguro, este trabajo contribuye a llenar un vacío en la literatura jurídica y ofrece herramientas para la formulación de políticas públicas y reformas normativas. La finalidad última es contribuir a un sistema de justicia más humano, técnico y accesible para las víctimas de accidentes de tránsito.

Este trabajo se estructura en torno a tres grandes ejes: (1) el análisis de los fundamentos del derecho de seguros y los modelos de cuantificación del daño en cada estado; (2) la comparación de los métodos y criterios aplicados para valorar tanto el daño material como el inmaterial; y (3) la propuesta de recomendaciones orientadas a mejorar la eficiencia y equidad del sistema colombiano, tomando como base las experiencias internacionales. Como futuros abogados, consideramos que una investigación de esta naturaleza no solo fortalece nuestras capacidades analíticas y argumentativas, sino que también nos compromete éticamente con la búsqueda de

justicia, especialmente en contextos donde las personas más vulnerables pueden ser revictimizadas por la lentitud, arbitrariedad o tecnicismo excesivo de los sistemas judiciales y aseguradores.

Descripción del Problema:

Los accidentes de tránsito generan daños materiales e inmateriales que requieren una reparación justa y eficiente. Sin embargo, los métodos de cuantificación del daño material e inmaterial y la influencia de los sistemas de seguro varían significativamente entre estados.

En Colombia, la falta de uniformidad en los criterios de valoración y las limitaciones de los seguros obligatorios (En Colombia, el seguro obligatorio para vehículos es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT). Su finalidad es garantizar la atención médica inmediata, el pago de gastos funerarios y otras compensaciones a las víctimas de un accidente de tránsito (incluidos conductores, ocupantes, pasajeros y peatones) (Superintendencia Financiera de Colombia).

En Massachusetts se exige que todo vehículo motorizado registrado cuente con una póliza de seguro que incluya varias coberturas obligatorias (como mínimo se deben de tener cuatro tipos de cobertura. La protección para lesiones personales, daño a la propiedad de otra persona, lesiones corporales a otros y lesiones personales ocasionadas por un vehículo sin seguro). Esto se debe a que es un estado de “no-fault” (es un sistema de accidentes automovilísticos sin culpabilidad), lo que significa que el seguro de cada conductor cubre sus propias lesiones hasta los límites de su cobertura sin importar quien haya ocasionado el accidente, ese límite está determinado por el tipo de seguro médico que tenga la persona, si la

persona cuenta con un seguro médico privado tendría derecho a recibir \$2000 de su compañía de seguro de vehículo por conceptos de gastos médicos relacionados, y luego el seguro médico privado de la persona se haría cargo de los pagos. Si la persona no cuenta con una póliza de seguro médico privado, sus gastos médicos relacionados serán pagados por la compañía de seguros de vehículos hasta un beneficio máximo de \$8000. (Mass.gov). (Mass.gov es el sitio web oficial del gobierno del estado de Massachusetts).

En Nueva York, todos los propietarios de automóviles deben tener un seguro de responsabilidad civil. El cual cubre daños a terceros en casos de un accidente por el que sea encontrado completa o parcialmente responsable. La ley exige unos mínimos los cuales son: lesiones corporales \$25,000 por persona y \$50,000 por accidente, lesiones corporales graves o muerte \$50,000 por persona y por accidente \$100,000, daños a la propiedad \$10,000 por accidente. Además, se requiere un seguro “no-fault” (sin culpa) de protección contra lesiones personales de al menos \$50,000. Este seguro cubre los gastos médicos, la pérdida de ingresos y otros gastos relacionados sin importar quien tenga la culpa del accidente. Exige que todos los vehículos registrados cuenten con varias coberturas mínimas obligatorias para proteger a los conductores y a otros en caso de accidente. (DMV de Nueva York). (El DMV de Nueva York es una agencia gubernamental, es el departamento de vehículos motorizados del estado de Nueva York).

En contraste, Nueva York y Massachusetts tienen sistemas de seguro más estructurados, pero también presentan desafíos en la estandarización de la valoración y la posible afectación de la individualidad de cada caso. Esta diversidad de enfoques plantea interrogantes sobre la

efectividad de los sistemas para garantizar una reparación integral del daño material a las víctimas de accidentes de tránsito.

Los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de afectación a bienes jurídicos fundamentales como la vida, la integridad personal y el patrimonio. En estos eventos, el derecho cumple un papel esencial al establecer mecanismos de reparación integral del daño causado, tanto material como inmaterial

Pregunta de Investigación:

¿Existen diferencias y similitudes en los métodos de cuantificación y remuneración del daño material e inmaterial en accidentes de tránsito, y cuáles son las incidencias de los sistemas de seguro en Colombia, Nueva York y Massachusetts?

Justificación:

La cuantificación del daño en accidentes de tránsito en Colombia enfrenta retos significativos, como la falta de estandarización, las demoras procesales y la inseguridad jurídica, lo que resulta en criterios subjetivos y poco consistentes. En cambio, estados como Nueva York y Massachusetts cuentan con guías técnicas y la participación de expertos, garantizando una mayor objetividad y precisión en la determinación de las indemnizaciones.

Esta investigación no solo busca mejorar los procesos en Colombia, sino que también responde a un interés personal del compañero Ian de estudiar derecho en Estados Unidos en un futuro cercano. Esta doble motivación permite aportar una perspectiva comparativa que beneficiará tanto al contexto colombiano como a mi desarrollo profesional a nivel internacional.

Objetivos:

Objetivo General:

Analizar las diferencias y similitudes en los métodos de cuantificación del daño material e inmaterial en accidentes de tránsito, y cuáles son las incidencias de los sistemas de seguro en Colombia, Nueva York y Massachusetts, y cómo estas diferencias impactan la eficiencia y equidad de los procesos de reparación.

Objetivos Específicos:

- Describir los fundamentos del derecho de seguros en accidentes de tránsito y los modelos de cuantificación del daño material (valor comercial, costos de reparación, pérdida total) e inmaterial (daño moral, daño a la vida de relación, daño a la salud y daño al proyecto de vida) en cada estado.
- Analizar los métodos y criterios utilizados para la cuantificación del daño material e inmaterial de cada Estado.
- Proponer recomendaciones para mejorar la eficiencia y equidad de los sistemas de cuantificación y reparación del daño material e inmaterial en accidentes de tránsito.
- Realizar un análisis comparativo de cada una de estas situaciones en cada estado.

1. Fundamentos del derecho de seguros y modelos de cuantificación del daño material e inmaterial en los diferentes Estados

El seguro obligatorio para vehículos surgió en el siglo XX como un elemento de equilibrio y protección para las víctimas de accidentes de tránsito, considerados una "pandemia mundial". A medida que la motorización se masificó a partir de la década de 1950, la necesidad de un seguro obligatorio se hizo más evidente para garantizar la indemnización a los afectados por esta actividad peligrosa.

La implementación del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles comenzó en los siguientes países: Dinamarca: 1918 (primera vez), Noruega: 1926, Estados Unidos: En Massachusetts en 1927, Austria y Suecia: 1929, Reino Unido: 1930.

Posteriormente, países de la Commonwealth como Birmania (1934), India (1939), Sudáfrica (1942), y otros países africanos y asiáticos adoptaron regímenes obligatorios. Para finales de 2009, 164 de 194 países analizados por la Asociación Internacional de Derecho de Seguros (AIDA) habían implementado algún tipo de seguro obligatorio.

Su importancia es crucial porque garantiza una indemnización a las víctimas de accidentes de tráfico, sin importar la culpabilidad del conductor. Su importancia radica en proteger a las víctimas: Asegura que las personas lesionadas, incluyendo peatones y ciclistas, reciban atención y compensación. Asegura la atención médica: Garantiza los recursos necesarios para la atención integral y la recuperación de las víctimas. Y se basa en principios de solidaridad y universalidad: Está diseñado para que los propietarios de vehículos con mayor capacidad económica subsidien a otros, y para que la atención se brinde a todas las víctimas, sin importar su nacionalidad.

Las características de cobertura obligatoria varían según el país, pero generalmente se divide en lesiones personales, lo cual cubre daños corporales a las personas y es el tipo de cobertura más común a nivel mundial y daños materiales, que cubren los daños a la propiedad de terceros.

El alcance de la cobertura y los límites financieros varían ampliamente, reflejando el desarrollo económico de cada nación. En algunos países europeos y asiáticos, los límites financieros para lesiones personales son ilimitados, mientras que en otros son muy bajos.

Adicionalmente, muchos países han creado Fondos de Garantía para indemnizar a las víctimas de accidentes causados por conductores no asegurados, no identificados, o aquellos que huyen del lugar del siniestro. Estos fondos se financian, por lo general, con un porcentaje de la prima del seguro obligatorio.

1.1 Modelos de cuantificación y seguros sobre indemnización en accidentes de tránsito en Colombia.

En Colombia, el contrato de seguro se regula en el Código de Comercio, Título V, Libro IV. Es un contrato bilateral (entre dos partes en las que ambas se obligan mutuamente a realizar una prestación), oneroso (ambas partes reciben un contraprestación o beneficio económico), aleatorio (acuerdo en el que la prestación de una o de ambas partes depende de un evento futuro incierto) y de ejecución sucesiva (es un tipo de contrato donde las obligaciones de las partes se desarrollan y cumplen de forma continua o periódica en el tiempo), que se perfecciona cuando el asegurador se compromete, a cambio del pago de una

prima, a indemnizar por un riesgo incierto.

Los elementos esenciales son:

-Interés asegurable: vínculo económico existente, amenazado por un riesgo.

-Riesgo asegurable: suceso incierto que no depende exclusivamente de la voluntad de las partes.

-Prima: suma por la cual el asegurador asume el riesgo.

-Obligación condicional del asegurador: solo debe indemnizar si ocurre el siniestro pactado.

La historia del SOAT en Colombia, se remonta al año 1970, a lo largo de los años ha evolucionado y se ha perfeccionado a las dinámicas actuales para darle a sus alcances un sentido social, si se tiene en cuenta su pertenencia al Sistema General de Seguridad Social en Salud. El decreto 2544 de 1987 originó de una manera más coherente el SOAT, en el artículo uno (1) del Decreto se destaca la obligatoriedad de la póliza por parte de todos los vehículos que circulan por el territorio nacional, en su artículo dos (2) define lo que es un automotor junto con sus excepciones, en el artículo cuatro (4) define el objeto y el alcance del seguro, especificando que su finalidad es la cobertura de la muerte, los daños físicos corporales que se le causaren a las personas, así como los gastos derivados de la atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria y funeraria, siempre que tenga origen en accidentes de tránsito y que sea ocasionado por vehículos que estén amparados por la póliza del SOAT. El decreto reglamentó lo más atinente a la materia y todo lo conjunto supuso un importante avance en la normatividad.

A posteriori, el Decreto 1032 de 1991 del Ministro de Hacienda y Crédito Público, reguló de una manera integral el seguro obligatorio SOAT, luego surge el Decreto 663 de 1993 o.

La arquitectura jurídica del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se consolida en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (Decreto 663 de 1993), el cual, bajo el marco de la Constitución de 1991, dotó a esta póliza de una trascendental función social. El artículo 192 de dicho estatuto establece la obligatoriedad del seguro para garantizar la atención integral de las víctimas y el fortalecimiento de la red de urgencias del sistema nacional de salud. Esta estructura normativa asegura que las entidades aseguradoras respondan de manera oportuna frente a los daños corporales y muertes derivados de siniestros viales, priorizando la estabilidad del Sistema General de Seguridad Social en Salud.

Posteriormente, el Decreto Ley 019 de 2012 (Art. 112) y el Decreto 780 de 2016 redefinieron los límites de cobertura y las prestaciones económicas del sistema. En la actualidad, el amparo por incapacidad permanente se tasa en un máximo de 180 SMLMV según los parámetros del Código Sustantivo del Trabajo, mientras que el reconocimiento por muerte asciende a 750 SMLMV y los gastos de transporte a 10 SMLMV. Estas cuantías se aplican de forma individual por cada afectado; no obstante, en la práctica jurídica se evidencia que estos montos suelen ser insuficientes frente a la magnitud real de los perjuicios, superando frecuentemente los topes legales establecidos.

Finalmente, la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES), a través de la cuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), actúa como un mecanismo de protección subsidiario y complementario. Esta cobertura se activa cuando se agotan los topes de la póliza SOAT o ante la ausencia de esta en vehículos no asegurados o no identificados. Este fondo, financiado por un porcentaje de las primas y transferencias de las aseguradoras, constituye la red de seguridad final del

sistema, garantizando la continuidad en la prestación de servicios médicos y la mitigación del impacto económico en las víctimas.

La nueva definición de accidentes de tránsito del Decreto 056 de 2015 textualmente indica que es “Un suceso ocurrido dentro del territorio nacional, en el que se cause daño a la integridad física o mental de una o varias personas, como consecuencia del uso de la vía por al menos un vehículo automotor (...) no se entenderá como accidentes de tránsito para los efectos de este Decreto, aquel producido por la participación del vehículo automotor, en espectáculos o actividades deportivas”.

El régimen actual de amparo y el monto de cobertura del SOAT se rigen por el mencionado Decreto 780 de 2016, el cual es una compilación de lo dispuesto en el Decreto 056 de 2015, sin perjuicio de las disposiciones adicionales que se pueden encontrar en su texto que no se relacionan propiamente con la póliza objeto de estudio. La norma del 2015 es mucho más clara desde un punto de vista metodológico, la norma hace referencia que en cuanto a los gastos médicos estos serán asumidos en primera instancia por la compañía aseguradora que otorgue la póliza del SOAT, o en su defecto por la subcuenta ECAT del ADRES, según el caso: por la compañía aseguradora cuando el vehículo involucrado en el accidente de tránsito este amparado por la póliza, por un valor máximo de ochocientos (800) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la ocurrencia del siniestro. Cuando resulten involucrados dos (2) o más vehículos, cada aseguradora deberá recorrer con el monto amparable según los ocupantes de cada vehículo. Si se trata de terceros no ocupantes están legitimados para reclamar ante cualquiera de las aseguradas involucradas, estando en la obligación la aseguradora de pagar la indemnización, cuando pasa lo mismo

entre vehículos que cuentan con póliza y los que no, las aseguradoras asumen lo que les corresponda para quienes cuenten con ella, mientras que, para los terceros no ocupantes y vehículos sin seguro o no identificados, serán asumidos por el ADRES.

Por la subcuenta ECAT del ADRES cuando los servicios deben ser prestados en virtud de un accidente donde los vehículos no cuenten con SOAT, será por un valor similar a ochocientos (800) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Frente a la incapacidad permanente, la indemnización deberá ser asumida por la aseguradora si el vehículo amparado se encuentra bajo la póliza del SOAT, o la subcuenta del ECAT cuando el accidente sea ocasionado por un vehículo imposible de identificar o que no cuenta con póliza vigente del SOAT. La indemnización por incapacidad permanente se rige por los valores establecidos en el artículo catorce (14), la cual contempla una indemnización de catorce (14) salarios mensuales legales vigentes para una pérdida de capacidad laboral entre el 1% y 5% hasta una indemnización de ciento ochenta (180) salarios mensuales legales vigentes para una pérdida de capacidad laboral mayor al 50%. La calificación de capacidad de pérdida laboral debe ser llevada a cabo por la autoridad competente. Por otro lado, la indemnización por muerte y gastos funerarios, el artículo diecinueve (19) del Decreto, sostiene que se pagara por una sola vez en cuantía de setecientos cincuenta (750) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento del accidente de tránsito, en cuanto al responsable del pago se debe tener en cuenta si el automotor involucrado cuenta o no con póliza de SOAT vigente o si eventualmente no han sido identificados. Los gastos de transporte y de movilización de las víctimas, en el artículo veintitrés (23) del Decreto 056 del 2015 se contempla que su pago dependerá de los mismos criterios de porte y vigencia de la póliza del SOAT, para determinar si el importe lo debe asumir la aseguradora o la

subcuenta ECAT del ADRES, la tarifa dispuesta en el literal D del artículo ciento doce (112) del Decreto 019 de 2012 sostiene que se pagara por una sola vez un monto de diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la ocurrencia del siniestro. La posición del asegurado de la póliza del SOAT se encuentra representado por las víctimas de accidentes de tránsito, sean o no ocupantes del vehículo que se encuentra asegurado, cubre tanto a peatones como a ocupantes de vehículos. Por otra parte, los beneficiarios de cualquier prestación económica que pueda derivarse de las coberturas del SOAT, se conformarán dependiendo de la clase de riesgo que se trate y dependiendo del amparo que se trate, frente a los daños de carácter indemnizatorio como erogaciones médicas, quirúrgicas u hospitalarias; o en el caso en el que el beneficiario será la IPS que presta el servicio asistencial, será la empresa la que pruebe haber prestado el servicio cuando se trate de gastos funerarios o de movilización. Cuando el daño sea corporal, generando con ello incapacidad permanente, la beneficiaria será la víctima directa del daño a la salud, y si se trata de muerte, los beneficiarios serán los causahabientes de la víctima.

Siendo así, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue creado por la Ley 33 de 1986, que modificó el Código Nacional de Tránsito. Es de adquisición obligatoria para los vehículos que circulan en el país, algunos vehículos están exentos de esto, los que no alcanzan cierta potencia o peso pueden estar exonerados del SOAT, si solo circulan por ciclorrutas, los vehículos que transitan exclusivamente por terrenos privados, como tractores agrícolas o industriales, tampoco lo requieren si no entran a la vía pública.

El SOAT cubre daños corporales a las personas (servicios de salud e indemnizaciones definidas en la norma sectorial), no daños a la propiedad. Forma parte del andamiaje del

sistema de seguridad social en salud y sus parámetros técnicos y operativos están desarrollados en el Decreto 780 de 2016 (Decreto Único del Sector Salud).

La cobertura del SOAT es para todas las personas lesionadas en el siniestro (conductor, ocupantes, pasajeros y peatones), según material divulgativo institucional; cuando no existe SOAT o el vehículo es no identificado, actúa la ADRES (Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud, se encarga de gestionar, recaudar, reconocer y girar los recursos financieros del sistema de salud) a través de la subcuenta ECAT (Subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito del ADRES (fondo de solidaridad y garantía) la cual sirve para financiar la atención médica, incapacidades e indemnizaciones por muerte de personas afectadas por accidentes de tránsito de vehículos sin SOAT, o por eventos terroristas y catastróficos de origen natural) para reconocer las atenciones e indemnizaciones previstas.

-Operación y coberturas: referencias normativas y operativas.

El Decreto 780 de 2016 de salud y protección social, fija el objeto, condiciones de cobertura y reconocimiento de servicios de salud e indemnizaciones por accidentes de tránsito, documentos oficiales y resoluciones recientes remiten a este marco.

El ADRES detalla beneficiarios y trámite de indemnizaciones por muerte, incapacidad permanente y gastos funerarios cuando aplican sus competencias (por ejemplo, vehículo sin SOAT o no identificado).

-Seguros voluntarios complementarios (Seguro de responsabilidad civil). Este seguro cubre daños materiales causados a terceros, por ejemplo, como daños al vehículo y las lesiones personales no cubiertas por el SOAT, ya sea porque sus valores son superiores u ocurren situaciones que no están incluidas en el seguro del SOAT.

-Más allá del SOAT (para daños corporales), los daños patrimoniales a terceros (materiales y perjuicios económicos) suelen cubrirse mediante pólizas voluntarias de Responsabilidad Civil. El artículo mil ciento veintisiete (1127) del Código de Comercio define el seguro de responsabilidad y la obligación del asegurador de indemnizar los perjuicios patrimoniales causados por el asegurado conforme a la ley.

-Decreto 410 de 1971: Código de Comercio. Artículos 1036 y 1045.

-Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (1987). Decreto 2544 de 1987: Por el cual se dictan normas sobre el Seguro Obligatorio de Daños Corporales causados a las personas en accidentes de tránsito.

-Decreto 663 de 1993: Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. Artículo 192.

-Decreto Ley 019 de 2012 (Ley Anti trámites). Artículo 112.

-Ministerio de Salud y Protección Social. (2016). Decreto 780 de 2016: Decreto Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social. Parte 6, Título 1 (Compilación del Decreto 056 de 2015).

. Congreso de la República. Ley 45 de 1990, la cual modificó el artículo 1127 del Código de Comercio sobre la responsabilidad civil.

Daño Material

-Daño emergente y lucro cesante

El artículo mil seiscientos trece (1613) del Código Civil distingue dos tipos de perjuicios

patrimoniales: daño emergente (pérdida económica efectiva) y lucro cesante (ganancias que dejan de percibirse). Como lo define el artículo mil seiscientos catorce (1614) del Código Civil, el lucro cesante es la ganancia o utilidad económica que una persona deja de percibir a causa de un daño o incumplimiento contractual, ejemplo, un taxista sufre un accidente y su vehículo queda inservible, el lucro cesante serían los ingresos que ese taxista dejó de ganar por no poder trabajar con su taxi durante el tiempo que se tarda en repararlo o conseguir uno nuevo. Este se puede indemnizar si hay un respaldo probatorio claro.

La Corte Constitucional define que es posible indemnizar el daño emergente en accidentes de tránsito, el daño emergente es la pérdida o disminución de un valor económico existente en el patrimonio de la víctima a causa de un hecho dañoso. La sentencia T-385/2010 refuerza el derecho a la salud y por extensión, a la reparación de los daños y gastos derivados de las lesiones en accidentes de tránsito. El daño emergente es indemnizable cuando se pruebe la relación directa de causalidad entre el hecho dañoso y el detrimento patrimonial que ha sufrido la víctima.

Los parámetros prácticos para calcular el lucro cesante es multiplicar los ingresos de la víctima por el periodo de tiempo que no pudo trabajar debido al accidente, teniendo en cuenta la edad y la incapacidad laboral y en el daño emergente se hace la suma de los gastos directos y el valor de los bienes dañados respaldados por facturas, presupuestos y peritaje.

Metodología de Cuantificación del Lucro Cesante por Muerte en Colombia,

La indemnización por lucro cesante derivado del fallecimiento de una persona busca reparar la privación de los ingresos que la víctima destinaba al sostenimiento de quienes dependían económicamente de ella. Para su liquidación, la jurisprudencia de las Altas Cortes (Corte

Suprema de Justicia y Consejo de Estado) ha decantado un método de cálculo que se fundamenta en los siguientes parámetros:

Base de Liquidación

La base de liquidación corresponde al ingreso mensual neto que percibía el causante al momento del deceso, debidamente actualizado a valor presente. No obstante, su integración varía según la naturaleza del vínculo laboral.

-Trabajadores Asalariados: En virtud del principio de reparación integral, cuando la víctima contaba con un contrato laboral, la Base de Liquidación debe incrementarse en un 25% por concepto de prestaciones sociales (primas, cesantías e intereses), ya que estas constituyen ingresos ciertos que redundaban en el beneficio del núcleo familiar.

-Independientes, Contratistas o Salario Integral: En estos eventos no es procedente el incremento del 25%. En el caso de los independientes y contratistas, por carecer de un vínculo de subordinación laboral que genere dichas prestaciones; y en el salario integral, debido a que el factor prestacional ya se encuentra subsumido en la remuneración mensual, por lo que su adición implicaría un doble pago o enriquecimiento sin causa.

-Presunción de Gasto Propio o Consumo Personal: Se aplica una presunción iuris tantum (que admite prueba en contrario) según la cual se debe descontar un 25% de los ingresos por concepto de consumo personal del fallecido. Se asume que esta fracción no era transferida a su núcleo familiar, sino destinada a su propio sustento.

-Actualización Monetaria: Dado que el daño es de tracto sucesivo o el pago se realiza tiempo después del siniestro, el ingreso histórico debe indexarse para mantener su poder adquisitivo

frente a la inflación, utilizando el Índice de Precios al Consumidor (IPC) certificado por el DANE, bajo la siguiente fórmula:

$VA = VH \times IPC \text{ final} / IPC \text{ inicial}$
VA: Valor Actualizado.
VH: Valor Histórico (ingreso al momento de la muerte).
IPC final: Índice vigente a la fecha de la liquidación.
IPC inicial: Índice vigente a la fecha del fallecimiento.

-Distribución entre los Beneficiarios y Dependencia Económica:

A diferencia de las reglas sucesorales, la indemnización por lucro cesante en responsabilidad civil no se reparte necesariamente por partes iguales, sino que depende de la probanza de la dependencia económica de los reclamantes, lo cual se maneja de la siguiente manera.

-Cónyuge o Compañero(a) Permanente: Se presume la dependencia mutua. La distribución del 50% para el cónyuge es una regla general que aplica cuando concurren hijos menores de edad, asumiendo que el 50% del ingreso se destinaba al hogar común.

-Hijos: La indemnización se calcula hasta la edad en que presumiblemente cesa la dependencia (fijada jurisprudencialmente por regla general a los 25 años, asumiendo la culminación de estudios superiores).

-Casos Especiales: Si el fallecido no era casado ni tenía hijos, la indemnización puede corresponder en su totalidad a los padres si se demuestra que estos dependían económicamente del causante. Por tanto, la división 50/50 no es imperativa ni legal, sino que debe ajustarse a la estructura fáctica del núcleo familiar afectado.

Colombia. Congreso de la República. (1887). Ley 57 de 1887: Código Civil Colombiano. Artículos 1613 y 1614.

. Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-385 de 2010. M.P. Humberto Antonio Sierra Porto. En esta providencia se vincula la reparación del daño emergente con la efectividad de los derechos fundamentales en siniestros viales.

. Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia de Unificación del 28 de agosto de 2014, Exp. 26251. M.P. Hernán Andrade Rincón. (Establece los parámetros de liquidación de perjuicios materiales y prestacionales).

. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC5676-2018. M.P. Ariel Salazar Ramírez. (Sobre la presunción de dependencia económica y los límites temporales de la indemnización a favor de los hijos)

Daño Inmaterial

-Daño moral. La jurisprudencia reconoce que este tipo de perjuicio se cuantifica por el juez, es decir, según su prudente criterio, conocimiento, jurisdicción y coherente con el sufrimiento moral de la persona afectada.

Aunque algunas decisiones judiciales han calculado los montos aproximados, llegando a reconocer hasta 100 SMLMV (salarios mínimos legales mensuales vigentes) en

circunstancias graves. Hay unos principios fundamentales en el daño inmaterial, los principios del daño moral responden a la perturbación del ánimo: la aflicción, congoja o tristeza. La jurisprudencia desde la sentencia Villaveces en 1922 (La Corte Suprema de Justicia, sala de casación, Sentencia del 22 de agosto de 1924. Habla sobre lo ocurrido con la esposa del señor León F. Villaveces. La señora Emilia Santamaría Villaveces muere el 13 de noviembre de 1893 y es sepultada por su esposo en una bóveda en el Cementerio nuevo oriental externo de Bogotá. La bóveda es arrendada por ocho años y adquirida en propiedad por el señor Villaveces. Los restos de su esposa fueron exhumados sin el consentimiento de León Villaveces, y la bóveda arrendada para sepultar a otra persona fallecida. Las pretensiones presentadas en el fallo de primera instancia era devolverle la bóveda al demandante, pagar los frutos civiles de la bóveda que se percibieron desde el 15 de marzo de 1914, hasta el día de su restitución. La corte se pronunció haciendo unas consideraciones, ratificando que la hipótesis del tribunal era que no se debían reparar los perjuicios morales que no se reflejen en un daño patrimonial, el tribunal casa parcialmente la sentencia en los artículos 2341 y 2356 del código civil y el artículo 2341 menciona que existen daños patrimoniales y daños morales, que todo daño debe ser reparado con el fin de conservar la armonía de la convivencia social, y que los perjuicios morales no cuentan con la unidad de medida para su apreciación por lo que es muy difícil tasarlos para su indemnización. Para este caso la corte comparte la indemnización para los perjuicios morales del señor Villaveces que señalan los peritos nombrados porque “la reparación debe buscar de alguna manera el bien perdido para el deudo que fue lastimado en sus más íntimos afectos, por el acto imputable a negligencia o descuido de los empleados de la entidad demandada”. Los peritos afirman que el daño moral a Villaveces fue positivo, porque hay datos elocuentes que revelan

la profunda estimación, el gran valor de afecto, que el cultivaba por las cenizas de su esposa... fácilmente se comprende que el pesar sufrido por aquel, al privársele de los referidos restos, tuvo que ser intensísimo. Y se admite un valor que indemnice el daño causado.) Este caso fue de suma importancia ya que marcó el inicio de la indemnización por daño moral en el país, fue el primer pronunciamiento que reconoció que el daño moral debe ser indemnizado, la sentencia de la Corte Suprema de Justicia estableció que el daño moral no solo afecta el patrimonio, sino también la dignidad de la persona, ha sido un hito en la responsabilidad civil y ha influido en la jurisprudencia a lo largo de los años, y reconoce este daño de forma genérica y deja el quantum (cantidad o monto) al juicio judicial.

El punto de partida es el artículo dos mil trescientos cuarenta y uno (2341) del Código Civil, que establece la obligación genérica de reparar a quien se le ha causado un daño. No obstante, el mandato de "reparación integral" se positiviza en el artículo dieciséis (16) de la Ley 446 de 1998. Este artículo obliga a los jueces a valorar el daño bajo criterios de equidad y a asegurar que la indemnización sea proporcional a la afectación real, sin generar enriquecimientos sin causa.

A falta de una ley que dicte cifras, el Consejo de Estado ha emitido sentencias de unificación que funcionan como "ley en sentido material" para la cuantificación. La más importante es la Sentencia de Unificación del 28 de agosto de 2014. En este fallo, la Sala Plena de la Sección Tercera sistematizó la cuantificación del daño moral bajo los siguientes parámetros:

- Tope máximo: 100 SMLMV para casos de muerte o lesiones gravísimas.
- Criterio de cercanía (Niveles): Se establecieron cinco niveles de parentesco y afecto para determinar el porcentaje de esos 100 SMLMV que corresponde a cada familiar.

La jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado y la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia han unificado el daño inmaterial en tres categorías principales:

-Daño Moral: El sufrimiento, tristeza o angustia interna.

-Daño a la Salud (o Perjuicio Fisiológico): La pérdida de la integridad física o funcional (antes llamado Daño a la Vida de Relación en el Consejo de Estado).

-Afectación a Bienes Constitucionalmente Protegidos: Vulneración de derechos como el buen nombre, la intimidad o la honra.

La indemnización del daño material

En Colombia, el daño material (o patrimonial) se divide en dos grandes rubros técnicos: el daño emergente y el lucro cesante.

El daño emergente representa la pérdida económica efectiva, actual y verificable que sufre la víctima como consecuencia directa del accidente. No es una expectativa, es un gasto o una pérdida ya consolidada.

El Lucro Cesante es la Frustración del Incremento Patrimonial. Es el dinero que la víctima dejó de percibir y que, con alta probabilidad, habría ingresado a su patrimonio de no haber ocurrido el accidente. Se divide de la siguiente forma:

-A) Lucro Cesante Consolidado (Pasado).

Se calcula desde el momento del accidente hasta la fecha de la sentencia o liquidación. Es un valor histórico que debe ser indexado (actualizado con la inflación).

-B) Lucro Cesante Futuro.

Se proyecta desde la fecha de la sentencia hacia el futuro, basándose en la vida probable de la víctima (según las tablas de mortalidad de la Superintendencia Financiera).

-Regla Técnica de Liquidación: Se aplica la siguiente fórmula lógica sobre el ingreso mensual:

-Ingreso Base de Liquidación (IBL): Si la víctima es asalariada, se suma el 25% por concepto de prestaciones sociales. Si es independiente o contratista, no se suma este porcentaje.

-Descuento por Autoconsumo: Siempre se resta el 25% por concepto de gastos personales (presunción jurisprudencial), ya que nadie entrega el 100% de su ingreso a terceros.

-Resultado: El valor neto es el que se somete a las fórmulas actuariales de interés compuesto para hallar el valor presente.

-El vehículo: Incluye el costo de las reparaciones (repuestos y mano de obra) y la depreciación comercial del rodado. Aunque el carro se arregle, su valor de reventa disminuye por el antecedente del siniestro.

-En las personas: Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos, de transporte y hospitalarios que no hayan sido cubiertos por el SOAT o la EPS.

-Requisito de Probanza: Según el Artículo ciento sesenta y siete (167) del Código General del Proceso (CGP), el daño emergente debe probarse mediante facturas, peritajes técnicos de talleres y avalúos comerciales. No se presume.

En Colombia depende del valor comercial del vehículo al momento del accidente, generalmente determinado por guías especializadas de precios de vehículos usados. Los costos de reparación se comparan con dicho valor, si el costo de reparación supera aproximadamente el 75% del valor comercial, se configura la pérdida total y la indemnización debe corresponder al valor asegurado o al valor comercial, según el contrato. Sin embargo, el sistema colombiano tiene importantes debilidades, una de ellas es la falta de mecanismos ágiles en la resolución de conflictos, lo que obliga a muchos afectados a recurrir a demandas judiciales, haciendo que se prolongue el

proceso indemnizatorio. Además, la intervención de las aseguradoras puede ser limitada si los daños no están debidamente cubiertos por pólizas adicionales.

En el sistema legislativo de Colombia, el seguro es mucho más que un simple contrato; es un instrumento de naturaleza indemnizatoria diseñado para restaurar el equilibrio económico de una persona tras un evento adverso. A diferencia de lo que podría pensarse, no es una fuente de enriquecimiento. Este principio fundamental, consagrado en el Código de Comercio (art. 1088) y respaldado por la Superintendencia Financiera (2025), establece que la indemnización solo busca compensar el perjuicio real sufrido. Esta idea central es crucial para entender el funcionamiento de los seguros en el país.

El concepto de responsabilidad civil permite una compensación integral, cubriendo tanto el daño emergente (la pérdida efectivamente sufrida) como el lucro cesante (las ganancias que se dejaron de percibir), según el artículo mil seiscientos catorce (1614) del Código Civil. Ambos son componentes del daño material (o pecuniario) y son exigibles de manera independiente en la responsabilidad contractual o extracontractual. Su cuantificación requiere de certeza razonable y debe ser respaldada por evidencia objetiva, como facturas y peritajes, tal como lo exige el artículo mil setenta y siete (1077) del Código de Comercio.

Se deben tener unos criterios en cuenta para la responsabilidad del asegurador, como:

-Obligación de demostrar (arts. 1077-1078, C. Comercio): El asegurado debe probar el siniestro y la cuantía del perjuicio, mientras que el asegurador debe probar cualquier exclusión o causal para rechazar la indemnización. Esta carga de la prueba es vital.

-Principio indemnizatorio (arts. 1088, 1079-1088, C. Comercio): El contrato de seguro no debe ser una fuente de ganancias. La indemnización solo cubre los perjuicios reales y demostrables. Esto previene el fraude y la especulación en el sistema.

-Prueba indiciaria y certeza razonable: Cuando no hay prueba directa, se acepta la inferencia lógica para proyectar daños futuros. Esto reconoce que no todos los perjuicios pueden ser documentados de inmediato, especialmente en lesiones que causan efectos a largo plazo.

La coexistencia de coberturas sobre un mismo interés y riesgo se encuentra supeditada al principio indemnizatorio consagrado en el artículo mil ochenta y nueve (1089) del Código de Comercio, el cual establece que el seguro de daños es un contrato de mera indemnización y no puede constituir fuente de lucro para el asegurado. En este sentido, la dualidad de seguros (Arts. 1092 y 1093 C.Co.) impone a las aseguradoras la obligación de responder de manera proporcional a la cuantía de sus respectivos contratos, siempre que el asegurado haya cumplido con el deber de notificación. Asimismo, el Art. 1095 C. Co, habla de que cada asegurador asume el riesgo a prorrata de su cuota, evitándose así el sobreseguro. Finalmente, cuando la suma asegurada es inferior al valor real del interés afectado, se aplica la regla proporcional establecida en el artículo mil ciento dos (1102) del mismo código, según la cual el asegurador solo indemnizará el daño en la proporción que resulte entre la suma asegurada y el valor comercial del bien al momento del siniestro.

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia del 22 de agosto de 1924 (Caso León F. Villaveces). Esta providencia es reconocida como el hito fundacional del daño moral en Colombia al reconocer la autonomía del perjuicio extrapatrimonial.

Colombia. Congreso de la República. (1998). Ley 446 de 1998. Artículo 16: "En todo proceso se valorarán las pruebas en conjunto (...) y se atenderá el principio de reparación integral".

. Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia de Unificación del 28 de agosto de 2014, Exp. 26251. M.P. Hernán Andrade Rincón. (Establece los cinco niveles de parentesco para la tasación del daño moral).

. Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia de Unificación del 14 de septiembre de 2011, Exp. 19031. M.P. Enrique Gil Botero. (Define el "Daño a la Salud" como categoría autónoma frente al daño moral). Nota: Esta es la famosa sentencia que mencionabas, es bueno incluirla.

. Colombia. Presidente de la República. (1971). Decreto 410 de 1971: Código de Comercio. Artículo 1088 (Principio Indemnizatorio).

. Colombia. Presidente de la República. (1971). Decreto 410 de 1971: Código de Comercio. Artículos 1092 (Pluralidad de seguros) y 1102

1.2 Modelos de cuantificación y seguros sobre indemnización en accidentes de tránsito en Massachusetts.

En Massachusetts, el seguro de automóviles se sustenta sobre un sistema sin culpa (no-fault) que exige cobertura obligatoria de PIP (personal injury protection) póliza de protección contra lesiones personales, sin embargo, sus reglas y límites presentan diferencias significativas, especialmente en coordinación con el sistema de salud, además de mínimos en responsabilidad civil, daños a la propiedad y protección frente a conductores sin seguro.

La cuantificación del daño material es hasta el límite de la cobertura PIP

(póliza de protección contra lesiones personales), este mecanismo es el pilar del modelo sin culpa del estado, diseñado para proporcionar una compensación rápida y sin litigio para las pérdidas económicas iniciales. Las reglas que rigen la cuantificación de origen estatutario definidas en el capítulo 90, sección 34A de las leyes generales de Massachusetts, el certificado de una compañía autorizada para emitir en el estado una póliza de responsabilidad civil de vehículos motorizados, que declare que ha asegurado o asegurará al solicitante de un registro de vehículo motorizado, con respecto a dicho vehículo motorizado por un periodo al menos coextendido al de dicho registro bajo dicha póliza de responsabilidad civil de vehículos motorizados o una renovación o extensión de dicha póliza, que se ajusta a las disposiciones de la sección ciento trece A (113A) del capítulo ciento setenta y cinco, o que ha ejecutado una póliza de seguro, como se define en la sección ciento trece A (113A), bajo y de conformidad con dicha sección que cubre dicho vehículo motorizado en espera de la emisión de una póliza de responsabilidad civil para vehículos o el certificado de una compañía de fianzas autorizada para realizar en el estado libre asociado bajo la sección ciento cinco (105) del capítulo ciento setenta y cinco (175) como fiador, que declare que ha garantizado o garantizará el cumplimiento por parte del solicitante del registro de un vehículo de motor.

Cualquier persona que ocupe el vehículo así no sea el dueño directo o una persona responsable de su operación con el consentimiento expreso o implícito del propietario o titular del registro, que se encuentre en el mismo, entre o salga del mismo, excepto un pasajero contratado en el caso de un vehículo registrado como taxi o de otro modo para transportar pasajeros contratados. El “vehículo motor”, además del significado prescrito en la sección uno (1), incluirá un remolque, definido en dicha sección. Las fianzas de responsabilidad civil de vehículos motorizados es una fianza condicionado a que el deudor, dentro de los treinta (30) días

siguientes a su otorgamiento, satisfaga todas las sentencias dictadas en su contra o contra cualquier persona responsable de la operación del vehículo del deudor con su consentimiento expreso o implícito para recuperar daños por lesiones corporales, incluida la muerte en cualquier momento resultante de las mismas y las sentencias dictadas como se mencionó anteriormente por daños consecuentes que consisten en gastos incurridos de servicios médicos, enfermería, hospitalarios, quirúrgicos o por indemnización, en relación con o a causa de dichas lesiones corporales o muerte, y las sentencias dictadas por la contribución como coautor del agravio en relación o a causa de las lesiones corporales, sufridas durante la vigencia de la fianza por cualquier persona, que no sea un ocupante invitado del vehículo o de la persona responsable como se habló anteriormente que tenga derecho a pagos o a beneficios de las disposiciones dichas en el capítulo ciento cincuenta y dos (152), y los que se deriven de la propiedad, mantenimiento, operación, control o uso del vehículo en las vías del estado, excepto si la situación se presenta con un empleado del gobierno federal mientras se encuentre actuando en el ámbito de su cargo o empleo y cubierto de las disposiciones mencionadas de la sección 2679 del Título 28 del Código de los Estados Unidos, hasta la cantidad o límite de no menos 25,000 dólares por lesiones o muerte de cualquier persona, y sujeto a los límites con respecto a las lesiones o muerte de una persona, de no menos de 50,000 dólares por cualquier accidente que resulte en lesiones o muerte de más de una persona. Sin embargo, en el caso en el que una persona se dedique al negocio de arrendamiento de vehículos bajo cualquier sistema mencionado en la sección treinta y dos C (32C), las palabras “fianza de responsabilidad de vehículos de motor” significa una fianza como se describe anteriormente, pero con la condición adicional, de que se exceptúan a los vehículos arrendados por un plazo de más de treinta (30) días, en el que el deudor deberá, dentro de los treinta (30) días siguientes a su entrega, cumplir todas las sentencias

en su contra o en contra de cualquier persona responsable de la situación con el vehículo del deudor con su consentimiento, el consentimiento imputado en la sección treinta y dos E (32E), en las situaciones de daños a la propiedad, sufridos durante el plazo de la fianza por cualquier personas y los demás que surjan de la propiedad, operación, mantenimiento, control o uso en las vías, que no sea empleado del gobierno federal mientras actúe en el ámbito de su cargo o empleo y este cubierto por lo dicho en la sección 2679 de Título 28 del Código de los Estados Unidos, hasta la cantidad o límite de al menos mil (1.000) dólares por cualquier daño material sobre el accidente. .

La protección a las lesiones personales de una póliza de responsabilidad civil de vehículos, estipulan el pago asegurado en la póliza, al deudor de cualquier fianza de responsabilidad civil, los miembros del hogar del asegurado o del deudor, a cualquier operador o pasajero del vehículo incluido un ocupante invitado, cualquier peatón y todos los gastos razonables incurridos dentro de los dos años a partir de la fecha del accidente por servicios médicos, quirúrgicos, de rayos X y dentales necesarios con la inclusión de los dispositivos protésicos y los servicios necesarios de ambulancia, hospital, enfermería profesional y funerarios.

El caso en personas empleadas o autónomas en el momento de un accidente, la cantidad de pérdida por razones de incapacidad para trabajar y ganar un salario o sueldo equivalente, pero no otros ingresos, que de otro modo se habrían obtenido en el curso normal del empleo de una persona lesionada, y por pagos de hechos realizados a otros, que no sean miembros del hogar de la persona lesionada y en lo que se debe incurrir para obtener esos servicios ordinarios y necesarios en lugar de aquellos que, de no haber resultado lesionado, la persona lesionada habría realizado no para obtener ingresos sino para el beneficio propio o de los miembros de su hogar, como resultado de una lesión corporal, enfermedad o dolencia, inclusive la muerte que resulte en

cualquier momento de ello causada por un accidente o ser atropellado como peatón por él, excluyendo la negligencia, negligencia grave o culpa de ningún tipo, hasta la cantidad o límite de al menos ocho mil (8.000) dólares por lesiones o muerte, exceptuando el pago por pérdida de salario o sueldo equivalente, o en caso de personas no empleadas por pérdida de la capacidad adquisitiva y se limitara aún más en el caso con personas con derecho a salario o sueldo de su equivalente en virtud de cualquier programa de continuación de salario o sueldo, a una cantidad que, junto con cualquier pago adeudado en virtud del programa, proporcione el setenta y cinco (75%) por ciento del salario o sueldo semanal promedio de la persona o su equivalente para el año inmediatamente anterior al accidente, cuando la aseguradora reembolse dichos salarios o que se acumulan salarios bajos, siempre que la aseguradora no reembolse esos salarios, los programas o sus equivalentes que proporcionen beneficios acumulados que puedan convertirse en efectivo o crédito de jubilación adicional por la cantidad que el programa o equivalente le pague al asegurado, sin exceder el setenta y cinco (75%) del salario o sueldo semanal promedio de la persona o su equivalente del año anterior al accidente. En cualquier caso, en que las cantidades pagadas por pérdida de salario o su equivalente se reduzcan como resultado de un programa de continuación del mismo y la reducción reproduzca una pérdida posterior, por ejemplo, cuando el límite del programa se agote, de modo que la persona lesionada no pueda reclamar por una lesión o enfermedad posterior a la que habría tenido derecho de no ser por la reducción.

La protección contra lesiones personales también prevé el pago al asegurador y a los miembros de su hogar, de todas las cantidades definidas en la sección cuando la persona incurra en gastos como resultado de las lesiones que se encuentran en, al entrar o al salir de o al ser atropellados como peatones por un vehículo no asegurado por una póliza o fianza que

proporcione protección contra lesiones personales, a menos que la persona recupere los gastos en una acción extracontractual. Las aseguradoras pueden excluir a una persona de los beneficios de protección contra lesiones personales si la conducta de la persona contribuyó a su lesión de cualquiera de las siguientes maneras, si se encontraba conduciendo: (i) bajo la influencia de alcohol o narcótico, sección 197, capítulo 94 de las leyes generales de Massachusetts, (2) mientras comete un delito o evita el arresto legal por parte de un oficial de policía y (iii) cuando lo hace con la intención de causar daño a si mismo u a otros.

No obstante, lo anterior, las protecciones contra lesiones personales no contemplan el pago de más de dos mil (2.000) dólares en gastos incurridos dentro de los dos (2) años posteriores a la fecha del accidente por servicios médicos, quirúrgicos, rayos X y dentales, incluidos los dispositivos protésicos y los servicios de ambulancia, hospital, enfermería y funeraria, y en la situación en que dichos gastos serán compensados de conformidad con cualquier póliza de seguro de salud, enfermedad o discapacidad o cualquier contrato o acuerdo de grupo de organización, sociedad o corporación para proporcionar pagar o reembolsar el costo de los servicios, no se puede negar la cobertura de dichos gastos discutiendo la existencia de beneficios de protección contra lesiones personales. Ninguna entidad que sea la fuente de provisión, pago o reembolso de los gastos puede recuperar cantidad alguna contra el reclamante ni subrogar en los derechos del reclamante por más de dos mil (2.000) dólares de beneficios contra lesiones personales, ni tendrá derecho a la retención sobre los beneficios de protección del reclamante por el pago del reembolso de los gastos.

Si dentro de los dos (2) años siguientes a la ocurrencia del accidente la persona tiene una póliza de seguro que proporciona beneficios de salud o cobertura por discapacidad por ingresos, y el reclamante no está dispuesto o no puede pagar los costos de renovar o continuar con la

póliza de seguro vigente, la aseguradora que proporciona la protección contra lesiones personales al reclamante, puede ofrecerle el costo de mantener dicha póliza vigente durante un periodo de dos (2) años. Al recibir la oferta, el reclamante continuara con la póliza de seguro o una póliza equivalente durante dos (2) años. Nada de lo dicho anteriormente, puede interpretarse en esta subsección como una obligación de un reclamante a renovar o mantener una póliza de seguro vigente antes de recibir la oferta, ni la intervención en la elección del médico o el tratamiento médico por parte del reclamante. (Mass. Gen. Law ch. 90, sección 34^a), las cuales son complementadas por las regulaciones del Departamento de Seguros de Massachusetts, en el 211 Code of Massachusetts Regulations, habla sobre las divisiones de seguros y la coordinación de beneficios, el Título 211 del Código de Regulaciones de Massachusetts en la sección 38.00 en los capítulos 175, 176^a, 1768, 176C, 1760, 176E, 176F, 1766 y 1761, se habla en conjunto de los propósitos y la aplicabilidad de las divisiones de seguros y la coordinación de beneficios, explica las definiciones o conceptos, las disposiciones del contrato COB (Coordination of Benefits), las reglas para la coordinación de beneficios, los procedimientos que deben de seguir en el plan secundario para calcular los beneficios y pagar la reclamación, el aviso a las personas cubiertas, las disposiciones varias, todo lo pertinente de la autoridad reguladora (Código de regulaciones de Massachusetts).

Desde julio de 2025, estos mínimos aumentarán significativamente (bienales daños personales a US \$25 000 / US \$50 000 y daños materiales a US \$30 000), reflejando la actualización necesaria frente al costo real de los siniestros.

El sistema permite demandas por daños adicionales solo si se superan ciertos umbrales económicos o si hay lesiones graves. Asimismo, se pueden adquirir coberturas complementarias para ampliar la protección.

Históricamente, Massachusetts tiene un lugar destacado en la historia del seguro de automóvil en Estados Unidos, ya que fue el primer estado en aprobar una ley que exigía la posesión de un seguro para vehículos. La "Massachusetts Compulsory Motor Vehicle Security Law" de 1927 marcó un hito, convirtiendo el seguro de responsabilidad civil en una obligación legal para todos los propietarios de vehículos motorizados que circulaban por las vías públicas del estado.

Antes de esta ley, los conductores no estaban legalmente obligados a tener un seguro, lo que a menudo dejaba a las víctimas de accidentes sin una forma de ser compensadas por sus lesiones o daños a la propiedad si el conductor culpable no tenía los medios financieros para pagar. La legislación de 1927 buscaba resolver este problema, estableciendo un sistema donde una indemnización para las víctimas estaba garantizada.

Los tipos de seguro de coche obligatorios en Massachusetts: El sistema de seguro de automóvil en Massachusetts es del tipo "sin culpa" o no-fault, lo que significa que, después de un accidente, la aseguradora de cada conductor cubre los gastos médicos y las pérdidas de ingresos de su propio asegurado, sin importar quién fue el culpable. Además de esto, el estado exige las siguientes coberturas mínimas para poder registrar un vehículo:

-Protección contra Lesiones Personales (PIP): Esta es la base del sistema no-fault. Cubre gastos médicos, salarios perdidos y gastos funerarios hasta \$8,000 mil dólares por persona, independientemente de quién causó el accidente.

-Responsabilidad por Lesiones Corporales a Terceros: Esta cobertura paga por las lesiones o muerte de otras personas si el conductor es considerado culpable. Los límites mínimos requeridos son de \$20,000 mil dólares por persona y \$40,000 mil dólares por accidente.

-Responsabilidad por Daños a la Propiedad: Cubre los daños que se causen a la propiedad de otra persona (como su vehículo, una valla o un edificio) en un accidente en el que sea culpable. El límite mínimo obligatorio es de \$5,000 mil dólares.

-Cobertura de Motorista Sin Seguro o con Seguro Insuficiente (Uninsured Motorist): Aunque no es un requisito en todos los estados, Massachusetts sí exige esta cobertura, que protege al asegurado si es golpeado por un conductor sin seguro o cuyo seguro no es suficiente para cubrir los costos. Los límites mínimos son de \$20,000 mil dólares por persona y \$40,000 mil dólares por accidente.

Es importante señalar que, si bien estos son los mínimos legales, muchos conductores optan por adquirir coberturas adicionales para tener una protección más completa. Estas pueden incluir la cobertura de colisión, la cobertura integral (contra robo, incendio, etc.), y la cobertura para conductores con seguro insuficiente.

-Umbrales de Tort y Responsabilidad Civil a Terceros

El sistema No-Fault limita el derecho a demandar por daños inmateriales (dolor y sufrimiento) a menos que se supere el umbral de agravio (Tort Threshold, es el requisito mínimo que debe cumplirse para poder presentar una demanda por responsabilidad civil contra el tercero responsable del accidente). Una víctima solo podrá acudir a los tribunales por fuera del PIP si sus gastos médicos superan los US \$2.000 o si la lesión implica una fractura, pérdida de un miembro, desfiguración permanente o muerte.

En cuanto a la responsabilidad civil frente a terceros, Massachusetts exige montos mínimos obligatorios que han sido actualizados recientemente para reflejar la realidad económica. A partir de julio de 2025, los límites mínimos obligatorios incrementaron de la siguiente manera:

-Lesiones Corporales a Terceros: Aumenta de US \$20.000/40.000 a US \$25.000 por persona y US \$50.000 por accidente.

-Daños a la Propiedad: Aumenta de US \$5.000 a US \$30.000 por accidente.

-Motorista Sin Seguro: Mantiene un mínimo de US \$25.000/50.000 para proteger al asegurado frente a conductores que huyen o carecen de póliza.

La Coordinación de Beneficios y Autoridad Regulatoria trae una complejidad al modelo que radica en su interacción con otros seguros. El Título 211 del Código de Regulaciones de Massachusetts (CMR 38.00) establece las reglas de coordinación de beneficios (COB), definiendo los procedimientos que las aseguradoras deben seguir para calcular pagos secundarios y evitar el enriquecimiento sin causa, principio que guarda simetría con el artículo 1088 del Código de Comercio colombiano.

Massachusetts General Laws. Chapter 90, Section 34A. "Compulsory Motor Vehicle Liability Insurance". Este estatuto define el marco del sistema No-Fault y la obligatoriedad de la fianza de responsabilidad.

Massachusetts General Court. M.G.L. c. 90, § 34M. "Personal Injury Protection". Regula el derecho al recobro de beneficios sin consideración de la culpa y los términos de pago de salarios perdidos.

Massachusetts Division of Insurance. Bulletin 2024-05. "Notice of Increase in Minimum Liability Limits effective July 2025". (Referencia a la actualización normativa de los límites de responsabilidad civil y daños a la propiedad).

211 Code of Massachusetts Regulations (CMR) 38.00. "Coordination of Benefits (COB)". Establece los estándares para la prioridad de pagos entre el PIP y los seguros de salud privados.

1.3 Modelos de cuantificación y seguros sobre indemnización en accidentes de tránsito en Nueva York

En Nueva York, el derecho de seguros está regulado por el New York Insurance Law, que desarrolla ampliamente el principio de compensación justa. El sistema obliga a los conductores a mantener seguros mínimos de responsabilidad civil y promueve la contratación de coberturas opcionales de colisión y daños propios. La práctica aseguradora está altamente controlada por el Department of Financial Services (DFS), lo que impone estándares de trato justo, transparencia y rapidez en la gestión de reclamos.

El principio de compensación justa en el derecho de seguros de automóviles en el estado de Nueva York se refiere a la idea de que una persona lesionada en un accidente automovilístico debe ser compensada de manera adecuada por sus daños y pérdidas. Sin embargo, este principio opera dentro de un sistema específico: el sistema de seguro "sin culpa" (no-fault) de Nueva York.

Cómo funciona el sistema "sin culpa" de Nueva York. El sistema "sin culpa" busca agilizar la compensación por lesiones al permitir que las víctimas recurran primero a su propia aseguradora

para cubrir los gastos médicos y otros costos básicos, sin importar quién fue el culpable del accidente. Esta cobertura se conoce como Protección contra Lesiones Personales (PIP) y tiene un límite de \$50,000 mil dólares.

El objetivo es asegurar que las víctimas reciban una compensación rápida por sus pérdidas económicas básicas (gastos médicos, salarios perdidos hasta un cierto límite, y otros gastos razonables y necesarios).

Aun en un estado "sin culpa", el principio de compensación justa es fundamental. La compensación por daños adicionales opera si las lesiones de una persona superan el umbral de las "lesiones graves" establecido por la ley, entonces esa persona tiene el derecho de demandar al conductor culpable para obtener una compensación adicional por:

- Pérdidas no económicas: como el dolor, el sufrimiento y la angustia emocional.

- Pérdidas económicas que excedan los límites de la cobertura sin culpa.

La ley de Nueva York define "lesiones graves" de manera muy específica, incluyendo:

- Muerte

- Desmembramiento

- Desfiguración significativa

- Fracturas

- Pérdida permanente del uso de un órgano, miembro, función o sistema del cuerpo.

- Una limitación significativa del uso de una función o sistema del cuerpo.

Además, Nueva York sigue un principio de "negligencia comparativa pura". Esto significa que, si la víctima del accidente tuvo parte de la culpa, su compensación se reducirá en proporción a su porcentaje de responsabilidad. Por ejemplo, si una persona sufre daños por valor de \$100,000 mil dólares pero se determina que tuvo un 20% de culpa, solo podrá recuperar \$80,000

mil dólares. Este sistema asegura que la compensación sea justa para todas las partes involucradas, asignando la responsabilidad de manera proporcional.

En el estado de Nueva York, el seguro de automóviles obligatorio incluye coberturas mínimas de responsabilidad civil, pero también se exige la cobertura de daños a terceros, y las pólizas pueden incluir daños propios (comprehensive and collision). La determinación del daño material sigue un esquema similar, se evalúa el costo de reparación frente al valor comercial del vehículo en el mercado antes del accidente. Cuando los costos de reparación superan un porcentaje definido (generalmente alrededor del 75%-80% del valor del vehículo), se declara pérdida total. En este caso, las aseguradoras suelen ofrecer el “actual cash value” (valor de mercado más depreciación).

Nueva York tiene un sistema de “no-fault insurance” para daños personales (no para daños materiales), por lo que en daños materiales sí se sigue un esquema de responsabilidad. Esto significa que las aseguradoras tienen un rol activo en la pronta resolución de las reclamaciones, pero también utilizan criterios estandarizados que a veces minimizan la indemnización real.

Opera bajo un sistema mixto que combina el régimen de no culpa (“no-fault”) con derecho a que las personas reclamen daños adicionales si estos superan el umbral de lesiones graves (“serious injury threshold”) establecido en el artículo 51 del Insurance Law (Hurwitz & Fine, 2024).

Bajo el artículo 51, las víctimas de accidentes automovilísticos acceden primero a beneficios bajo seguro de PIP (Personal Injury Protection) protección contra lesiones personales, incluyendo hasta \$50,000 en gastos médicos y \$2,000 mensuales por pérdida de ingresos, así como \$25 diarios por otros gastos razonables (Insurance Law, sección 5102^a).

En dado caso que se establezca una lesión grave, definida legalmente en la misma sección (5102d), el afectado puede demandar también por daños económicos futuros y no económicos (dolor, sufrimiento y pérdida de la calidad de vida) contra el conductor responsable. Nueva York no impone un límite legal para daños no económicos en reclamación por lesiones personales, responsabilidad civil ordinaria o negligencia médica, aunque en algunos tribunales aplican remittitur (remisión) si un veredicto es excesivo. El CPLR significa Civil Practice Law and Rules (Ley y Reglas de Práctica Civil), si el veredicto es excesivo, (sección CPLR 1600 y sección 5041) Sección CPLR 1600 y sección 5041 son partes de la Ley de Práctica y Reglas Civiles (CPLR) de Nueva York. CPLR 1600 limita la responsabilidad de los acusados en ciertos casos de lesiones personales, mientras que CPLR 5041 rige la forma en que se pagan los grandes veredictos por daños futuros. La Sección CPLR 1600: Responsabilidad limitada de los coacusados, la sección 1600 de la CPLR de Nueva York es parte de un artículo más amplio que modifica el principio de "responsabilidad conjunta y solidaria" en casos de lesiones personales. Bajo el principio de responsabilidad conjunta y solidaria, cualquier acusado que sea siquiera un 1% responsable puede ser obligado a pagar el 100% de los daños al demandante, lo que se ha considerado injusto en algunos casos.

La sección 1600 y su artículo correspondiente, limitan la responsabilidad por "daños no económicos" (como el dolor y sufrimiento) de un acusado cuya culpa sea del 50% o menos. En estos casos, el acusado solo es responsable de su porcentaje de culpa, no de la totalidad de los daños no económicos.

Los daños no económicos son pérdidas intangibles, como el dolor y sufrimiento, la angustia mental y la pérdida del consorcio.

Se aplican a las demandas por lesiones personales. No se aplica a los casos de daños a la propiedad o muerte por negligencia, ni tampoco se aplica si la responsabilidad del acusado es del 51% o más.

La Sección CPLR 5041 habla sobre los pagos periódicos de sentencias que se aplica a los juicios por lesiones personales, lesiones a la propiedad y muerte por negligencia, cuando el veredicto por daños futuros excede los \$250,000. Esta sección requiere que el pago de la sentencia se realice en pagos periódicos (generalmente anuales), en lugar de un único pago de suma global.

El propósito es asegurar que la víctima reciba una fuente de ingresos estable a lo largo del tiempo para cubrir sus necesidades médicas y de subsistencia a largo plazo.

Se ejecuta cuando el tribunal calcula el valor presente de los pagos futuros y luego establece un plan de pagos a lo largo del tiempo.

La ley también establece que los pagos periódicos se incrementarán en un 4% anual para compensar la inflación.

El daño material cubre los gastos comprobables en facturas médicas, salarios perdidos, rehabilitación, daño a la propiedad, pérdida de capacidad futura de ingresos, acreditados mediante evidencia documental y profesional (Hurwitz & Fine, 2024; O'Brien & Ford, 2025).

El daño inmaterial no define una formula fija en términos exactos monetarios, incluye dolor y sufrimiento físico, angustia emocional, perdida de disfrute de la vida, perdida de compañía y desfiguraciones permanentes, en Nueva York existen dos (2) métodos ampliamente aceptados, los cuales son: Método del multiplicador y método de tarifa diaria o semanal.

El método multiplicador (multiplier method) es en cual se multiplica el total de los daños económicos comprobados por un factor que refleja la gravedad y duración del sufrimiento. El

multiplicador oscila entre 1.5 y 5.0, en los casos menos traumáticos se valoran con multiplicadores bajos (-1.5), mientras que las lesiones permanentes justifican valores cercanos a 5.0.

El Método de tarifa diaria o semanal (per diem method) se le asigna un valor diario o semanal al sufrimiento emocional según la intensidad, y se multiplica por el número de días desde el accidente hasta la recuperación máxima, es útil en casos de trauma crónico o impacto emocional prolongado. Los jueces o jurados escogen entre uno de ambos métodos o evalúan una cifra razonable sin método formal, considerando la evidencia médica, los testimonios, los registros del tratamiento, entre otros.

New York State. Insurance Law § 5101-5109. Conocida como la "Comprehensive Motor Vehicle Insurance Reparations Act", que establece el régimen de no-culpa.

New York State Department of Financial Services. Regulation 68. Regula los términos y condiciones de las pólizas PIP y la coordinación de beneficios médicos.

Hurwitz & Fine, P.C. (2024). Article 51 of NYS Insurance Law: Serious Injury Threshold. Recuperado de fuentes oficiales de práctica legal de Nueva York.

New York Civil Practice Law and Rules. CPLR § 5041. "Basis for determining judgment to be entered". Establece el procedimiento para pagos periódicos en sentencias de lesiones personales.

. New York Civil Practice Law and Rules. CPLR § 1411. "Damages recoverable when contributory negligence or assumption of risk is established. Define el estándar de negligencia comparativa pura

2. Métodos y criterios utilizados para la cuantificación del daño material e inmaterial en accidentes de tránsito en los diferentes estados

2.1 Métodos y criterios de cuantificación del daño en Massachusetts

2.1.1 Daño material

En el sistema legal de Massachusetts, la compensación por daños materiales en un accidente de vehículo se rige por un principio de indemnización integral, que busca restaurar a la víctima a su posición económica previa al siniestro. Esta indemnización no se limita a un solo tipo de daño, sino que considera tanto los costos de reparación como la posible pérdida de valor del vehículo, incluso después de ser reparado. Este enfoque garantiza una compensación más completa y justa, acorde con la realidad de que la reputación de un vehículo accidentado puede afectar su valor de reventa.

El daño emergente, que incluye los costos de reparación, es la base de la indemnización. Sin embargo, la jurisprudencia ha reconocido que si un vehículo sufre daños permanentes que las reparaciones no pueden restaurar completamente, la víctima también puede reclamar por la disminución del valor de mercado. Este principio fue reafirmado en el caso *McGilloway v. Safety Ins. Co.* (488 Mass. 529, 2021), que aclaró la obligación de las aseguradoras de compensar la pérdida de valor inherente, incluso si el vehículo ha sido reparado.

A pesar de esta amplitud, el sistema tiene límites. La "Regla del Menor entre los Dos" (Lesser of Two Rule) establece que, si la reparación puede restaurar completamente el valor del vehículo, la indemnización se limitará al menor entre el costo de la reparación y la disminución del valor de mercado. Esta regla, destacada en el caso *Black*, 45 Mass. App. Ct. At 465-466, busca prevenir que las reclamaciones sean excesivas, manteniendo la indemnización razonable y proporcionada al daño real.

La carga de la prueba recae firmemente sobre el demandante, quien debe demostrar la existencia y la cuantía de los daños con certeza razonable. Aunque la ley no exige una precisión matemática exacta, los tribunales sí requieren un marco probatorio sólido que permita estimar los daños. Casos como *Goldstein v. Kelleher* y *Connolly v. Suffolk County Sheriffs Dept.*, establecen que las reclamaciones basadas en suposiciones o especulaciones no son admisibles.

M.G.L. c. 90, sección 34O.

Esta ley mencionada anteriormente forma parte de los Estatutos Generales de Massachusetts (Massachusetts General Laws) y se refiere a las disposiciones sobre vehículos motorizados. La sección 34O específicamente rige los requisitos del seguro de vehículos y las reclamaciones. Dentro de este marco, se establece que los seguros deben cubrir los daños a la propiedad y lesiones a terceros, lo cual es la base para las reclamaciones por daños materiales.

McGilloway v. Safety Ins. Co., 488 Mass. 529 (2021)

Este es un caso de la Corte Suprema Judicial de Massachusetts, la máxima instancia judicial del estado. En él, la corte se pronunció a favor de que una póliza de seguro de automóvil estándar en Massachusetts cubre la pérdida de valor inherente (*diminished value*) valor disminuido de un vehículo que ha sido dañado y reparado. Este fallo es crucial porque reafirmó el derecho de los consumidores a ser indemnizados no solo por los costos de reparación, sino también por el valor perdido del vehículo en el mercado.

Black, 45 Mass. App. Ct. At 465-466. Este es un caso del Tribunal de Apelaciones de Massachusetts. La mención a este caso y sus páginas específicas (465-466) indica que en él se discutió y aplicó la "Lesser of Two Rule" o "Regla del Menor de los Dos". Este principio legal se utiliza para calcular la indemnización de un bien dañado y establece que la cantidad a indemnizar será el menor entre el costo de reparación y la disminución del valor de mercado del bien.

Goldstein v. Kelleher y Connolly v. Suffolk Country Sheriff's Dept. Estos casos, aunque no se citan con su referencia completa, son ejemplos de la jurisprudencia de Massachusetts que refuerza el principio de la carga de la prueba. Se utilizan para ilustrar que los demandantes deben presentar pruebas suficientes y no solo conjeturas para respaldar sus reclamaciones de daños.

Albert v. Zabin y Robert & Ardis James Found. V. Meyers. Similar a los anteriores, estos casos son utilizados para ejemplificar que los tribunales de Massachusetts no requieren una precisión matemática perfecta en la cuantificación de los daños, pero sí un marco de evidencia sólido que permita una estimación razonable y no especulativa.

Massachusetts General Court. M.G.L. c. 90, § 34O. "Property Damage Liability Insurance". Define las obligaciones de cobertura para daños a la propiedad de terceros.

Supreme Judicial Court of Massachusetts. McGilloway v. Safety Ins. Co., 488 Mass. 529 (2021). Fallo definitivo que obliga a las aseguradoras a pagar por el "valor disminuido" inherente del vehículo tras un siniestro.

Massachusetts Appeals Court. Black v. Coastal Oil New England, Inc., 45 Mass. App. Ct. 461 (1998). Establece la "Lesser of Two Rule" para el cálculo de daños a la propiedad.

Massachusetts Court of Appeals. Albert v. Zabin, 73 Mass. App. Ct. 1 (2008). Jurisprudencia sobre el estándar de prueba: no se requiere precisión matemática, pero sí evidencia no especulativa para la estimación de daños.

Massachusetts Superior Court. Goldstein v. Kelleher, 297 Mass. 151. Refuerza el principio de la carga de la prueba en la cuantificación de daños materiales.

2.1.2 Daño inmaterial

En el estado de Massachusetts, la compensación por daño inmaterial en accidentes de tránsito, específicamente el dolor y sufrimiento, no se rige por una fórmula legal rígida. A

diferencia de los daños económicos, que son fácilmente cuantificables, el dolor y sufrimiento es una categoría subjetiva y, por lo tanto, su valoración se apoya en métodos y criterios jurisprudenciales que buscan lograr una compensación justa. Este enfoque, aunque flexible, se basa en un principio fundamental: la necesidad de que la indemnización sea razonable y proporcional al impacto real del accidente en la vida de la víctima.

Aunque no son obligatorios, los abogados y las aseguradoras utilizan dos (2) métodos principales para estimar el valor del daño inmaterial: los métodos de cuantificación son:

-Método Multiplicador: Este método es el más común. Multiplica los daños económicos (gastos médicos, salarios perdidos) por un factor numérico, que generalmente oscila entre 1.5 y 5. La elección de este factor depende de la gravedad de las lesiones, el tiempo de recuperación, el impacto en la calidad de vida de la víctima y la presencia de circunstancias agravantes.

-Método de Tarifa Diaria o Semanal: Este método asigna un valor monetario fijo a cada día o semana de sufrimiento que la víctima ha experimentado debido al accidente. Aunque es menos común, puede ser útil en casos con un período de recuperación claro y definido.

Ambos métodos consideran factores clave como la severidad de las lesiones, la duración de la recuperación, la edad de la víctima y la credibilidad de su testimonio. Esto garantiza que la cuantificación no sea arbitraria, sino que esté anclada en la realidad de la experiencia del demandante.

Los criterios adicionales y las limitaciones legales a diferencia de los daños materiales, la ley de Massachusetts no impone un límite general a los daños no económicos en casos de accidentes de tráfico. La única excepción notable es en casos de negligencia médica, donde existe un límite de \$500,000 para los daños no económicos, salvo en casos de pérdida permanente de una función corporal o desfiguración grave, según la M.G.L. c. 231, sección 60H.

Además, la ley otorga una gran discreción a los jueces y jurados para evaluar el daño inmaterial, permitiéndoles usar su juicio razonable sin recurrir a fórmulas preestablecidas. Los abogados, aunque pueden presentar argumentos, no pueden sugerir un monto monetario específico para el dolor y el sufrimiento directamente al jurado. Esto previene la manipulación emocional y mantiene el enfoque en la evidencia.

Finalmente, cualquier reclamo por daño inmaterial debe estar directamente vinculado a una responsabilidad legal y ser demostrado con certeza razonable, sin basarse en suposiciones. Si la aseguradora actúa de mala fe, la M.G.L. c. 93A permite a los demandantes reclamar daños múltiples (multiplicación del daño), pero esto se aplica a las violaciones de prácticas comerciales justas, no al daño inherente del accidente.

Las leyes y casos mencionados como se argumenta a continuación corresponden a M.G.L. c. 231, sección 60H. Esta es la ley que rige el límite de \$500,000 para los daños no económicos en casos de negligencia médica en Massachusetts. Es una limitación importante que busca controlar los costos en el sistema de salud, aunque tiene excepciones para los casos más graves.

La M.G.L. c. 93^a. Conocida como la Ley de Protección al Consumidor y Control de Negocios Justos, esta ley prohíbe las prácticas comerciales desleales o engañosas. En el contexto de los seguros de automóvil, un demandante puede invocar esta ley si su aseguradora actúa de mala fe, por ejemplo, negando un reclamo sin una razón válida o retrasando el pago de manera irrazonable. Si se prueba la mala fe, la ley permite que los daños sean multiplicados (generalmente al doble o al triple), proporcionando una sanción a la aseguradora y una mayor compensación al demandante.

Mahaney & Pappas LLP, 2025. Esta es una referencia a una publicación de un bufete de abogados de Massachusetts. No es una ley, sino una fuente de información legal que explica las

prácticas comunes en el campo del derecho de lesiones personales. La mención a su publicación en 2025 indica que la información está actualizada y refleja los métodos y las prácticas que los abogados de la firma utilizan al negociar y litigar reclamos por daños inmateriales.

Massachusetts General Court. M.G.L. c. 231, sección 6D. "Damages for pain and suffering in motor vehicle tort actions". Establece el derecho a reclamar por dolor y sufrimiento cuando se supera el umbral de gastos médicos o existen lesiones permanentes.

Mahaney & Pappas, LLP. (2025). Calculating Pain & Suffering in a Massachusetts Injury Case. Esta fuente técnica describe la aplicación de los métodos multiplicador y per diem en la práctica forense del estado.

Massachusetts General Laws. Chapter 231, Section 60H. "Limitation of damages for pain and suffering". (Nota: Se cita para diferenciar los límites en negligencia médica frente a la ausencia de topes en accidentes de tránsito).

Massachusetts General Laws. Chapter 93A. "Regulation of Business Practices for Consumers' Protection". Esta ley es el fundamento para reclamar daños múltiples ante conductas desleales o de mala fe por parte de las aseguradoras

2.2 Métodos y criterios de cuantificación del daño en Nueva York

2.2.1 Daño material

En el estado de Nueva York, la cuantificación del daño material en casos de lesiones personales y accidentes de tránsito se rige por el principio de indemnización total y completa. Este enfoque busca restaurar a la persona lesionada a su posición económica anterior al accidente. La compensación se basa en pérdidas reales y demostrables, a diferencia de otros estados que pueden tener fórmulas o techos preestablecidos. El sistema legal de Nueva York, a

través de su jurisprudencia y estatutos, establece criterios claros para garantizar que esta compensación sea justa y no especulativa.

Criterios y modelos de la tipología del perjuicio. El daño material se divide en dos categorías principales:

-Daño emergente (Out-of-pocket expenses): Representa las pérdidas económicas directas y los gastos incurridos como resultado del accidente. Se cuantifica sumando todos los costos asociados. Esto incluye facturas médicas, gastos de hospitalización, costos de terapias y medicamentos, así como los costos de reparación de vehículos o el reemplazo de bienes dañados. La prueba de estos daños es relativamente sencilla, ya que se respalda con facturas, recibos y registros.

-Lucro cesante (Lost earnings): Representa las ganancias que la víctima ha perdido o que perderá en el futuro debido a sus lesiones. La cuantificación de este daño es más compleja. Se calcula no solo por los salarios perdidos hasta el momento del juicio, sino también por la pérdida de la capacidad de generar ingresos a largo plazo. Los tribunales evalúan factores como la edad de la víctima, su profesión, sus ingresos previos y la gravedad de las lesiones para estimar un valor presente de las ganancias futuras. Se pueden usar testimonios de expertos económicos y vocacionales para proyectar las pérdidas.

Los tribunales de Nueva York exigen que la cuantificación del daño material se realice con certeza razonable. Esto significa que las reclamaciones no pueden basarse en suposiciones, sino que deben estar respaldadas por pruebas. Aunque la exactitud matemática no es un requisito, la evidencia presentada debe proporcionar una base sólida para que el jurado o el juez calcule el monto del daño.

Las Leyes que rigen el daño material son las Leyes de Práctica y Reglas Civiles (Civil Practice Law and Rules) o CPLR.

-CPLR sección 5041 (Ley de Pagos Periódicos): Esta ley es una de las más importantes en el proceso de compensación por daños futuros en Nueva York. Si un jurado otorga una indemnización por daños futuros que supera los \$250,000, la ley exige que el pago se realice a lo largo del tiempo en lugar de una suma global. El propósito es asegurar que la víctima tenga una fuente de ingresos estable a largo plazo, garantizando que el dinero sea utilizado para el propósito previsto (cubrir gastos médicos, salarios perdidos, etc.). La ley también establece que estos pagos periódicos deben incrementarse en un 4% anual para contrarrestar la inflación.

- CPLR sección 1601 (Ley de Responsabilidad de los Coacusados): Esta ley establece el principio de negligencia comparativa pura y la responsabilidad limitada para los coacusados. En Nueva York, si un demandante tiene parte de la culpa en un accidente, su compensación se reduce en proporción a su grado de culpa. Además, la ley limita la responsabilidad de un acusado cuya culpa sea del 50% o menos. En este caso, el acusado solo es responsable de su porcentaje de culpa en los daños no económicos (dolor y sufrimiento), aunque sigue siendo totalmente responsable por el daño económico (daño material).

- CPLR sección 4545 (Ley de Fuentes Colaterales): Esta ley se aplica cuando una víctima ya ha recibido una compensación de otras fuentes, como un seguro de salud privado, un seguro de incapacidad o un seguro de accidentes laborales. Para evitar una doble recuperación, el demandado tiene el derecho de pedir que la indemnización se reduzca por el monto ya recibido de estas "fuentes colaterales". La ley excluye los pagos de seguros de vida y seguros privados que la persona haya adquirido por sí misma. El objetivo es asegurar que la indemnización sea justa, no excesiva.

New York Civil Practice Law and Rules. CPLR Article 50-A & 50-B. Regulan la estructura de las sentencias y los pagos en casos de lesiones personales y práctica médica.

O'Brien & Ford, P.C. (2025). Economic Damages in Personal Injury Lawsuits. Recuperado de fuentes oficiales de práctica legal de Nueva York (Análisis sobre la proyección de pérdida de ingresos futuros).

New York Civil Practice Law and Rules. CPLR § 5041. "Basis for determining judgment to be entered". Establece el requisito de pagos periódicos para veredictos que superen los \$250,000 USD.

New York Civil Practice Law and Rules. CPLR § 1601. "Limited liability of persons jointly liable". Define las reglas de responsabilidad limitada para daños no económicos cuando la culpa es inferior al 50%.

New York Civil Practice Law and Rules. CPLR § 4545. "Admissibility of collateral source of payment". Norma diseñada para prevenir la doble indemnización mediante el descuento de pagos realizados por terceros

2.2.2 Daño inmaterial

Nueva York no establece una fórmula legal obligatoria para cuantificar el dolor y sufrimiento, pero utiliza dos métodos.

-Método del multiplicador, se multiplica el total de daños económicos por un factor entre 1.5 y 5, en función de la gravedad de la lesión, duración del sufrimiento y grado de afectación en la calidad de vida.

-Método de tarifa diaria, se asigna un valor diario al sufrimiento emocional y físico del demandante y se multiplica por el número de días hasta recuperación o mejora.

En ocasiones, abogados y tribunales combinan ambos métodos, se aplica la tarifa diaria durante fase aguda, y luego el método multiplicador para impacto prolongado. Existen factores que influyen en la cuantificación del valor asignado para el daño inmaterial, como: la gravedad de la lesión y presencia de lesiones permanentes, la duración del sufrimiento (si el daño perdura a largo plazo), el impacto funcional (limitaciones en actividades cotidianas, hobbies, roles familiares) y la credibilidad y calidad de la evidencia (registros médicos, testimonios y evaluaciones psicológicas).

El estado de Nueva York no impone límite legal a los daños no económicos en casos de lesiones personales o accidentes de tránsito, permitiendo que se otorgue compensación completa según el caso. Solo en accidentes automovilísticos, el sistema de no culpa impide presentar demanda por dolor y sufrimiento a menos que la lesión supere el umbral legal de lesión grave.

En las reclamaciones por muerte injusta, solo se compensan daños experimentados por el fallecido antes de su muerte; el sufrimiento de los familiares no se considera elegible salvo en propuestas legislativas independientes.

Para sustentar el cálculo de daños es crucial aportar evidencia robusta, como registros médicos detallados que documenten el diagnóstico, tratamiento y pronóstico, informes psicológicos cuando hay angustia emocional o trastornos postraumáticos, testimonios personales y familiares que reflejen la afectación en la vida diaria y evidencia fotográfica, videos y bitácoras que documenten el dolor, limitaciones o desfiguraciones.

En el estado de Nueva York, la cuantificación del daño inmaterial en casos de lesiones personales y accidentes de tránsito es un proceso complejo y subjetivo, ya que no existe una fórmula legal única o una tabla de valores preestablecida. A diferencia de los daños materiales, que se basan en facturas y recibos, el daño inmaterial, o dolor y sufrimiento, se evalúa caso por

caso por un jurado o juez, quienes utilizan su juicio y experiencia para determinar una compensación justa.

El sistema de Nueva York se adhiere a la responsabilidad comparativa pura. Esto significa que la indemnización del demandante se reduce en proporción a su grado de culpa. Si la víctima es parcialmente culpable, su compensación total (incluyendo tanto el daño material como el inmaterial) se disminuirá por su porcentaje de negligencia.

Los tribunales y los abogados se basan en varios criterios para determinar una compensación razonable por el daño inmaterial:

-Naturaleza y extensión de las lesiones: Se considera la severidad de las heridas, si son temporales o permanentes, y el pronóstico de recuperación.

-Dolor físico y mental: Se evalúa el sufrimiento real que experimenta la persona, tanto en el momento del accidente como a lo largo de su recuperación.

-Impacto en la calidad de vida: Se valora cómo las lesiones han afectado la vida diaria de la víctima, su capacidad para trabajar, realizar actividades de ocio, y sus relaciones personales y familiares.

-Duración del sufrimiento: Se considera el período de tiempo que la víctima ha sufrido dolor y angustia, y se proyecta cuánto tiempo podría continuar.

-Edad y salud de la víctima: La edad y las condiciones de salud preexistentes pueden influir en la evaluación del daño.

A diferencia de otros estados, la ley de Nueva York no impone un límite a los daños no económicos en casos de lesiones personales. Esto significa que los jurados tienen la libertad de otorgar la cantidad que consideren justa, siempre y cuando esté respaldada por las pruebas presentadas durante el juicio.

Las leyes clave que influyen en la cuantificación son:

-CPLR sección 5041 (Ley de Pagos Periódicos): Como se explicó anteriormente, esta ley es fundamental. Aunque el jurado puede decidir el monto total del daño inmaterial, si la porción de los daños futuros excede los \$250,000, la indemnización no se paga en una suma global, sino en pagos periódicos a lo largo del tiempo. Esto se aplica tanto a los daños materiales como a los inmateriales, con el objetivo de proteger a la víctima de una mala administración de una gran suma de dinero y de asegurar que los fondos estén disponibles para su uso a largo plazo.

-CPLR sección 1601 (Ley de Responsabilidad de los Coacusados): Esta ley es crítica para entender cómo se distribuye la responsabilidad en un caso con múltiples partes culpables. Si un acusado es encontrado culpable en un 50% o menos, su responsabilidad se limita a su porcentaje de culpa en el daño no económico (dolor y sufrimiento), pero sigue siendo totalmente responsable por el daño económico (gastos médicos, salarios perdidos). Esto protege a los acusados con menor grado de culpa de tener que pagar una parte desproporcionada de la compensación por el dolor y sufrimiento.

-CPLR sección 4545 (Ley de Fuentes Colaterales): Esta ley permite al demandado solicitar que la indemnización por los daños del demandante se reduzca si estos ya han sido pagados por una "fuente colateral", como un seguro médico o de incapacidad. La ley busca evitar que la víctima se enriquezca al recibir una doble compensación por la misma pérdida. Aunque se enfoca principalmente en los daños materiales, el principio de evitar la doble indemnización es un pilar del sistema de compensación de Nueva York.

Aplicación de las Reglas CPLR al Daño Inmaterial. La distribución y el pago de estas sumas están blindados por dos normas procesales clave:

-Responsabilidad Limitada de Coacusados (CPLR sección 1601): En Nueva York, si un demandado es responsable en un 50% o menos, su obligación de pagar daños inmateriales se limita estrictamente a su porcentaje de culpa. Esto evita que un acusado con participación menor sea obligado a pagar la totalidad del dolor y sufrimiento si los demás coacusados son insolventes.

-Estructura de Pagos Periódicos (CPLR sección 5041): Al igual que en los daños materiales, si la indemnización por dolor futuro supera los US \$250.000, el tribunal ordenará pagos anuales indexados al 4% anual, asegurando que la víctima mantenga una compensación estable a lo largo de su vida.

Hurwitz & Fine, P.C. (2024). Article 51 of NYS Insurance Law: Serious Injury Threshold & Basic Economic Loss. Este análisis explica la transición entre el seguro básico y el derecho a reclamar daños no económicos.

O'Brien & Ford, P.C. (2025). Non-Economic Damages in Personal Injury Lawsuits: The Multiplier and Per Diem Approaches. (Referencia sobre la metodología de cálculo en la práctica judicial de Nueva York).

New York State. Insurance Law § 5102(d). Define los supuestos de "lesión grave" necesarios para habilitar la reclamación por daño inmaterial en accidentes de tránsito.

New York Civil Practice Law and Rules. CPLR § 1601. "Limited liability of persons jointly liable". Establece la excepción a la responsabilidad solidaria para daños no económicos cuando la culpa no supera el 50%.

New York Civil Practice Law and Rules. CPLR § 5041. Regula la forma de pago de las sentencias por daños futuros, garantizando la solvencia del crédito indemnizatorio frente a la inflación.

2.3 Métodos y criterios de cuantificación del daño en Colombia

2.3.1 Daño material

En Colombia, la cuantificación del daño material en los casos de responsabilidad civil no es un proceso subjetivo, sino que se basa en el principio fundamental de la indemnización integral. Este concepto, anclado en la jurisprudencia y la doctrina, busca resarcir el perjuicio económico efectivamente sufrido por la víctima, sin que esto se convierta en una fuente de enriquecimiento. La legislación en Colombia ha establecido un marco claro para la valoración del daño, diferenciando entre dos componentes esenciales: el daño emergente y el lucro cesante, los cuales deben ser probados y cuantificados con certeza.

La valoración del daño material en Colombia se rige por la aplicación de criterios objetivos. El daño emergente, que representa la pérdida real sufrida, se cuantifica sumando los gastos y costos directamente relacionados con el siniestro. Esto incluye gastos médicos, costos de reparación de vehículos, valor de bienes destruidos y cualquier otro desembolso necesario para mitigar el perjuicio. Por otro lado, el lucro cesante se refiere a las ganancias que la víctima dejó de percibir o que dejará de percibir en el futuro debido a la incapacidad temporal o permanente. Su cuantificación, que puede ser más compleja, se basa en proyecciones económicas que consideran la pérdida de ingresos actuales y futuros.

Para ambos componentes, la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Suprema de Justicia ha insistido en la necesidad de que el daño sea cierto y probado. No se aceptan las meras suposiciones o estimaciones sin respaldo. Las pruebas documentales, como facturas, recibos, presupuestos, peritajes y estudios de la capacidad laboral, son fundamentales para respaldar la reclamación y permitir que el juez o la aseguradora realicen una liquidación precisa.

Las leyes que rigen la indemnización en accidentes de tránsito, son:

-Código de Comercio, artículo 1088 (Principio Indemnizatorio): Esta norma es la piedra angular del derecho de seguros en Colombia. Establece que "la indemnización, en los seguros de daños, no puede exceder del valor total del perjuicio, con el límite de la suma asegurada". Su importancia radica en que prohíbe el lucro en los contratos de seguro, asegurando que la indemnización solo compense la pérdida real, evitando así el fraude y el enriquecimiento injustificado.

-Código de Comercio, artículo 1077 (Carga de la Prueba): Este artículo es crucial para el proceso de reclamación. Impone al asegurado la obligación de demostrar la ocurrencia del siniestro y la cuantía del perjuicio. Si el asegurado no cumple con esta carga probatoria, el asegurador está legalmente facultado para reducir o negar la indemnización. Esto fomenta la transparencia y la diligencia en el proceso, asegurando que solo se paguen los siniestros que están debidamente respaldados.

La arquitectura de la responsabilidad civil patrimonial en Colombia se encuentra cimentada en la interpretación sistemática de los artículos 1613 y 1614 del Código Civil, los cuales operan de manera conjunta para garantizar el principio de reparación integral. Por un lado, el artículo 1613 establece el mandato imperativo de resarcir de forma general tanto el daño emergente como el lucro cesante, prohibiendo que la indemnización sea parcial o incompleta. Por otro lado, el artículo 1614 dota de contenido técnico a estas categorías, definiendo el daño emergente como el menoscabo o empobrecimiento efectivo del patrimonio del afectado, y el lucro cesante como la frustración de una ganancia cierta y esperada que no ingresó al mismo. Esta dualidad normativa es fundamental en la praxis judicial, pues permite que la víctima de un accidente de tránsito sea restituida no solo en los gastos inmediatos y materiales derivados del siniestro, sino también en

las expectativas económicas legítimas que se vieron interrumpidas por el hecho dañoso, asegurando así la indemnidad total del patrimonio frente a la conducta lesiva.

Colombia. Congreso de la República. (1887). Ley 57 de 1887: Código Civil Colombiano. Arts. 1613-1614.

-Ley 510 de 1999 (Modificación al Código de Comercio): Esta ley introdujo un cambio significativo al modificar el artículo 1080 del Código de Comercio. Su importancia radica en que fortalece los derechos del asegurado al establecer que, una vez acreditado el derecho a la indemnización, la aseguradora tiene un plazo de un mes para realizar el pago. En caso de mora, debe reconocer intereses moratorios. Esto incentiva a las aseguradoras a ser eficientes en la gestión de reclamaciones y penaliza los retrasos injustificados.

2.3.2 Daño inmaterial

En Colombia, la cuantificación del daño inmaterial en casos de responsabilidad civil no se basa en una legislación específica, sino que se ha desarrollado a través de la jurisprudencia y la doctrina. A diferencia del daño material, que se liquida con facturas y fórmulas matemáticas, el daño moral (la principal categoría del daño inmaterial) se evalúa según criterios judiciales (las afectaciones del daño moral (dolor, angustia y sufrimiento), daño a la salud (se mide objetivamente por el juez), y el daño (como la persona se relaciona con el mundo a su alrededor)). Este enfoque argumenta que la indemnización debe compensar las afectaciones más profundas de la persona, como el sufrimiento y el dolor, que no pueden ser medidos en términos económicos.

El sistema colombiano ha evolucionado para ofrecer una guía en la cuantificación del daño inmaterial, aunque no existe una fórmula estricta. Utiliza ciertos modelos y criterios de cuantificación.

-gravedad del daño: La jurisprudencia del Consejo de Estado ha establecido tablas orientativas que relacionan el monto de la indemnización con la gravedad del daño. Para casos de lesiones personales, el valor se puede vincular al porcentaje de pérdida de capacidad laboral, mientras que, para la muerte, se establecen montos máximos para los parientes más cercanos (cónyuge, padres, hijos) y menores para parientes de segundo o tercer grado de consanguinidad.

-pruebas indiciarias: El juez tiene la facultad de usar su sana crítica para valorar la evidencia. Esto significa que puede considerar el testimonio de la víctima, los informes médicos y psicológicos, y las circunstancias particulares del caso. Aunque se exige que el daño sea cierto, los tribunales aceptan la inferencia lógica para proyectar el sufrimiento a futuro, como en el caso de una desfiguración permanente en un menor.

Dado que no hay una ley específica, las decisiones judiciales son fundamentales para este campo, algunos ejemplos de estas decisiones son:

En el ámbito de la responsabilidad extracontractual, la Sentencia de Unificación de la Sección Tercera del Consejo de Estado del 28 de agosto de 2014 (Exp. 26251, M.P. Hernán Andrade Rincón) constituye el pilar fundamental para la tasación del perjuicio extrapatrimonial en Colombia. Esta providencia es de vital importancia académica y práctica, toda vez que estandarizó los criterios de cuantificación del daño inmaterial, fijando un tope máximo de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV) para la indemnización del daño moral en sus grados de mayor intensidad. Antes de este hito jurisprudencial, la ausencia de baremos definidos generaba una marcada incertidumbre y disparidad en los fallos judiciales; sin embargo, al establecer límites pecuniarios claros y niveles de prelación afectiva, el Consejo de Estado dotó al sistema legal de la estabilidad y previsibilidad necesarias para garantizar el derecho a la igualdad y la seguridad jurídica de las partes en el proceso reparatorio.

Colombia. Congreso de la República. (1887). Ley 57 de 1887: Código Civil Colombiano. Artículos 1613 (Indemnización de perjuicios) y 1614 (Daño emergente y lucro cesante).

Colombia. Presidente de la República. (1971). Decreto 410 de 1971: Código de Comercio. Artículos 1077 (Carga de la prueba) y 1088 (Principio indemnizatorio en seguros de daños).

Colombia. Congreso de la República. (1999). Ley 510 de 1999. Artículo 1080 (Modificado), que establece el término de un mes para el pago de la indemnización y el régimen de intereses de mora.

Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia de Unificación del 28 de agosto de 2014, Exp. 26251. M.P. Hernán Andrade Rincón. (Establece los topes de 100 SMLMV y la tabla de niveles por parentesco para daño moral).

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia SC-072 de 2025. M.P. Francisco Ternera Barrios

3. Recomendaciones para mejorar la eficiencia y equidad

La indemnización por daños causados en accidentes de tránsito ha evolucionado a nivel mundial como un pilar fundamental para la protección de las víctimas. Si bien el principio subyacente de indemnización integral es común, los sistemas de cuantificación en Colombia, Massachusetts y Nueva York demuestran enfoques distintos que reflejan sus realidades jurídicas y económicas. La comparación de estos modelos revela no solo sus fortalezas, sino también sus deficiencias, lo que permite proponer mejoras hacia una mayor equidad y eficiencia....

El sistema colombiano se fundamenta primordialmente en un régimen de responsabilidad civil subjetiva, cuya esencia radica en la demostración de la culpa como elemento determinante para el nacimiento de la obligación indemnizatoria. Bajo esta óptica, el resarcimiento no opera de

forma automática ante la ocurrencia del daño, sino que exige acreditar el reproche de conducta del agente causante. Una vez establecida dicha responsabilidad, el proceso se orienta por el principio de reparación integral, buscando restaurar el equilibrio patrimonial de la víctima sin generar un enriquecimiento injustificado

Fortalezas:

-Por el estándar de la reparación integral, el cual trasciende la mera restitución de bienes. Esta figura permite una desagregación técnica entre el daño emergente, entendido como la detracción real y actual del activo patrimonial, y el lucro cesante, que comprende la frustración de utilidades líquidas y ciertas. La relevancia de esta distinción radica en que ofrece una cobertura total de las consecuencias económicas del siniestro, garantizando que el patrimonio del afectado sea restablecido a la situación fáctica inmediatamente anterior al evento dañoso, proscribiendo cualquier asomo de reparación parcial que vulnere los derechos del perjudicado.

Frente a la cuantificación de los perjuicios, el ordenamiento exige un despliegue probatorio técnico que mitigue la discrecionalidad y prevenga el enriquecimiento sin causa. Bajo el postulado de la carga de la prueba (Art. 167 C.G.P.), el demandante debe acreditar la certeza y magnitud del daño mediante medios de convicción idóneos, tales como soportes contables, facturaciones verificables, dictámenes periciales de pérdida de capacidad laboral y avalúos técnicos de desvalorización. Este rigorismo procesal no solo dota al sistema de una transparencia superior, sino que actúa como un filtro contra pretensiones fraudulentas o subjetivas, asegurando que el quantum indemnizatorio guarde una relación de estricta proporcionalidad con la realidad económica demostrada en el proceso.

-Pruebas eficientes: La necesidad de probar el daño con facturas, peritajes y estudios de capacidad laboral reduce la subjetividad y el fraude, asegurando que la compensación sea justa.

-Función social del SOAT: El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) actúa como un seguro a la hora de un accidente, garantizando la atención médica y las indemnizaciones básicas a las víctimas, independientemente de la culpabilidad.

Debilidades y recomendaciones:

-Lentitud en la resolución de conflictos: La dependencia de un proceso probatorio en sedes judiciales puede llevar a procesos largos, ineficientes y costosos. Recomendación: Implementar un sistema de arbitraje o mediación obligatoria para reclamaciones de baja cuantía, lo que permitiría una resolución más ágil y reduciría la carga judicial.

-Rigidez en el daño moral: A pesar de la unificación jurisprudencial que estableció un límite de 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes, la cuantificación del daño moral sigue siendo discrecional para el juez. Recomendación: Crear tablas orientativas más detalladas y actualizadas que consideren factores como la edad, el tipo de lesión y el impacto emocional para uniformar la jurisprudencia y aumentar la predictibilidad de las indemnizaciones.

Massachusetts: el modelo "sin culpa" con umbrales. Massachusetts opera bajo un modelo mixto conocido como "no-fault" (sin culpa), donde la indemnización se canaliza a través de la propia aseguradora del lesionado, independientemente de la culpabilidad. La Protección contra Lesiones Personales (PIP) cubre gastos médicos y salarios perdidos hasta un límite inicial, lo que agiliza la compensación.

Fortalezas:

-Eficiencia: El sistema "no-fault" evita litigios innecesarios, lo que permite una indemnización rápida de las pérdidas económicas básicas, liberando la carga del sistema judicial.

-Cobertura amplia: La ley exige coberturas obligatorias que incluyen no solo la PIP, sino también la responsabilidad civil y la protección contra conductores sin seguro, garantizando una red de seguridad integral.

-Protección al consumidor: La jurisprudencia, como en el caso *McGilloway v. Safety Ins. Co.*, ha reconocido la necesidad de indemnizar por la pérdida de valor de un vehículo reparado, lo que demuestra una defensa proactiva del consumidor.

Debilidades y recomendaciones:

-Umrales de gravedad: La posibilidad de demandar por daños adicionales (como dolor y sufrimiento) solo existe si se supera un umbral de "lesión grave". Recomendación: Considerar la implementación de un sistema de cuantificación del daño moral más transparente, similar al de Nueva York, que incluya el método del multiplicador para casos que no alcancen el umbral, ofreciendo una compensación más justa para las lesiones moderadas.

-Limitaciones en daños materiales: Aunque la ley del estado es clara, la "Regla del Menor de los Dos" puede limitar la indemnización. Recomendación: Evaluar la pertinencia de esta regla en el contexto de la complejidad de las reparaciones modernas, asegurando que la compensación refleje la realidad del mercado automotor.

Nueva York: el modelo mixto de no culpa y responsabilidad. Nueva York también utiliza un sistema mixto de "no-fault" para daños personales, con un límite de \$50,000 en la cobertura PIP. Sin embargo, a diferencia de Massachusetts, su sistema de responsabilidad civil es más flexible, permitiendo demandar por daños adicionales (daño inmaterial) si la lesión supera el umbral de "lesión grave". El estado utiliza el principio de negligencia comparativa pura, que reduce la compensación según el porcentaje de culpa de la víctima.

Fortalezas:

-Combinación de eficiencia y justicia: El modelo logra un equilibrio al ofrecer una compensación rápida a través del sistema “no-fault” y al mismo tiempo permitir una reparación completa a través de demandas por daños graves.

-Sin límite a los daños no económicos: El hecho de que no exista un techo legal para el dolor y sufrimiento permite que la indemnización sea determinada por un jurado, ofreciendo una compensación más acorde a la magnitud del sufrimiento.

-Modelos de cuantificación transparentes: La adopción del método del multiplicador y el de tarifa diaria para el daño inmaterial proporciona un marco más estructurado para la negociación y los litigios, aumentando la predictibilidad.

Debilidades y recomendaciones:

-Complejidad en los umbrales: La definición de "lesión grave" puede ser subjetiva y dar lugar a disputas, lo que contrarresta la eficiencia del sistema "no-fault". Recomendación: Proporcionar guías y ejemplos jurisprudenciales más claros sobre lo que constituye una "lesión grave", lo que agilizaría el proceso de reclamación y reduciría los litigios innecesarios.

-Carga para el demandante: Aunque el sistema permite una indemnización completa, la responsabilidad de probar los daños materiales e inmateriales recae en el demandante, lo que puede ser oneroso. Recomendación: Incentivar a las aseguradoras a adoptar criterios estandarizados para la evaluación de daños materiales y daños a la propiedad, reduciendo la necesidad de que el demandante busque pruebas por su cuenta.

Colombia podría adoptar de los modelos de Massachusetts y Nueva York para mejorar su sistema de regulación en materia de seguros y cuantificación del daño en accidentes de tránsito, lo siguiente:

1. Implementar un sistema de “no-fault” para reclamaciones de menor cuantía

Colombia podría adoptar un sistema híbrido, similar al de Massachusetts y Nueva York, donde la indemnización de los gastos básicos y directos se gestione a través de un mecanismo sin culpa (no-fault). Esto agilizaría la atención y compensación de las víctimas, sin necesidad de un largo y costoso proceso judicial para determinar la responsabilidad.

¿Qué se podría adoptar? Un modelo que, a través del SOAT, no solo cubra los gastos médicos y funerarios, sino que también indemnice de forma directa y automática el daño material menor y el lucro cesante hasta ciertos montos preestablecidos, independientemente de la culpabilidad.

-Beneficio para Colombia: Reduciría la carga del sistema judicial, permitiendo que los litigios se concentren en los casos de lesiones graves o de cuantías muy elevadas. La víctima recibiría una compensación rápida y eficiente para sus gastos inmediatos, mejorando la función social del SOAT.

2. Establecer criterios más transparentes para la cuantificación inmaterial. Aunque la jurisprudencia colombiana ha unificado el monto máximo del daño moral en 100 salarios mínimos, la valoración sigue siendo subjetiva. El sistema colombiano podría aprender de los modelos de Nueva York, que, sin tener un límite legal, utilizan métodos de cuantificación que aportan predictibilidad.

¿Qué se podría adoptar? Integrar en la práctica judicial y aseguradora el método del multiplicador y el de tarifa diaria. Esto permitiría a jueces y abogados cuantificar el daño moral con un marco de referencia claro, multiplicando el daño económico por un factor que refleje la gravedad de la lesión y el sufrimiento, o asignando un valor diario al dolor.

-Beneficio para Colombia: Aportaría mayor certeza y equidad a las indemnizaciones, lo que facilitaría los acuerdos extrajudiciales y disminuiría la incertidumbre en los litigios, ya que las partes tendrían una base más sólida para negociar.

3. Reconocer y compensar la “pérdida de valor inherente”. El sistema colombiano actual se enfoca en indemnizar los gastos de reparación de un vehículo, pero no considera la pérdida de su valor comercial después de un accidente grave. La jurisprudencia de Massachusetts, con casos como *McGilloway v. Safety Ins. Co.*, ha reconocido este tipo de perjuicio.

¿Qué se podría adoptar? Un principio legal que obligue a las aseguradoras a compensar a los asegurados no solo por el costo de la reparación del vehículo, sino también por la disminución de su valor de mercado después del siniestro.

-Beneficio para Colombia: Protegería de manera más integral el patrimonio del asegurado y evitaría que la víctima de un accidente sufra una pérdida económica adicional al momento de vender su vehículo reparado.

4. Fortalecer los mecanismos de resolución de conflictos alternativos. La dependencia del proceso judicial para la mayoría de las reclamaciones de seguro en Colombia genera lentitud y

sobrecarga. Los modelos de los Estados Unidos demuestran que el uso de mediación y arbitraje puede ser muy efectivo.

¿Qué se podría adoptar? Establecer como requisito obligatorio la mediación o el arbitraje para las reclamaciones de seguros antes de acudir a la vía judicial. Se podría fijar un umbral de cuantía o tipo de daño para determinar qué casos deben pasar por este proceso.

-Beneficio para Colombia: Agilizaría la resolución de las disputas, reduciría los costos para todas las partes y descongestionaría los tribunales. Esto fomentaría un sistema más eficiente y accesible para las víctimas.

4. Análisis comparativo

La indemnización por daños causados en accidentes de tránsito ha evolucionado a nivel mundial como un pilar fundamental para la protección de las víctimas. Si bien el principio subyacente de indemnización integral es común, los sistemas de cuantificación en Colombia, Massachusetts y Nueva York demuestran enfoques distintos que reflejan sus realidades jurídicas y económicas. La comparación de estos modelos revela no solo sus fortalezas, sino también sus deficiencias, lo que permite proponer mejoras hacia una mayor equidad y eficiencia.

En resumen, los tres modelos buscan proteger a las víctimas, pero lo hacen con filosofías distintas. Colombia se enfoca en un sistema rigurosamente probatorio, que, si bien garantiza la indemnización integral, puede ser lento y oneroso para el reclamante. Su principal fortaleza es el papel del SOAT como una red de seguridad social.

Massachusetts prioriza la eficiencia y la rapidez a través de su sistema “no-fault”, pero sacrifica la posibilidad de una compensación completa por daños no económicos en casos de lesiones que no alcancen el umbral de gravedad.

Nueva York presenta un modelo híbrido que intenta combinar lo mejor de ambos mundos: la rapidez del “no-fault” para los gastos iniciales y la posibilidad de una reparación completa (sin límites legales) para daños mayores, incluyendo el dolor y sufrimiento. Aunque sus umbrales pueden ser fuente de litigio, sus métodos de cuantificación del daño inmaterial ofrecen un marco más claro que el sistema colombiano.

La comparación muestra que no existe un modelo perfecto. Mientras Colombia podría beneficiarse de mecanismos de resolución de conflictos más ágiles, los estados de EE. UU. podrían mejorar la transparencia de sus umbrales de lesión para evitar litigios innecesarios, haciendo el sistema más predecible y justo para las víctimas.

Conclusiones

El estudio de estos tres sistemas jurídicos nos permite entender que no existe un modelo perfecto, sino diferentes enfoques para lograr el mismo fin: proteger a las víctimas de accidentes de tránsito.

La Lógica detrás de cada sistema utilizado en los estados nos permite entender esto. Colombia, se basa en un modelo indemnizatorio integral. Esto significa que la víctima debe ser resarcida por todos los daños económicos (daño emergente y lucro cesante) y morales que pueda probar. Su principal pilar es el SOAT, que actúa como un sistema de seguridad social para garantizar la atención básica y las indemnizaciones mínimas, dejando los daños mayores a la responsabilidad civil.

Massachusetts funciona con un modelo "sin culpa" (no-fault), que prioriza la rapidez. La víctima es compensada por su propia aseguradora para los gastos médicos y salarios perdidos hasta un cierto límite, sin tener que demostrar la culpabilidad del otro conductor. Esto evita litigios innecesarios. Sin embargo, para demandar por "dolor y sufrimiento" se debe superar un umbral de lesión grave, lo que puede limitar la compensación en casos de daños moderados.

Por otro lado, Nueva York adopta un modelo híbrido. Combina la eficiencia del "no-fault" para las pérdidas económicas iniciales con la posibilidad de demandar por daños mayores si la lesión se considera "grave" según la ley. Además, su sistema de cuantificación del daño inmaterial, a través de métodos como el multiplicador y la tarifa diaria, ofrece un marco más predecible para negociar y litigar.

Las fortalezas y debilidades de cada estado:

-La fortaleza de Colombia es que su sistema permite una indemnización completa y se fundamenta en la prueba, lo que previene el fraude. La gran debilidad es la lentitud del proceso judicial para los casos más complejos, lo que puede prolongar el sufrimiento de las víctimas.

-La fortaleza de Massachusetts y Nueva York es la agilidad para la compensación de daños menores gracias al sistema "sin culpa". La principal debilidad es la existencia de umbrales que pueden dificultar la compensación por daño inmaterial en casos que no alcancen la categoría de "lesión grave".

Al analizar los modelos de los estados americanos, Colombia podría adoptar elementos clave para mejorar su sistema como en agilizar la resolución de conflictos, acá se podría implementar un sistema híbrido, donde las reclamaciones de menor cuantía (por daños materiales o lucro cesante preestablecido) sean resueltas directamente a través del SOAT, sin necesidad de un litigio largo.

Otra recomendación es estandarizar el daño moral, a pesar de tener un límite jurisprudencial, la valoración del daño inmaterial sigue siendo subjetiva. Colombia podría incorporar los métodos de cuantificación de Nueva York (multiplicador y tarifa diaria) para aportar más transparencia y previsibilidad a las indemnizaciones.

Y por último reconocer la "pérdida de valor" de un vehículo como lo hace la jurisprudencia de Massachusetts, Colombia podría considerar la indemnización por la pérdida de valor comercial de un vehículo reparado. Esto protegería más integralmente el patrimonio de la víctima.

Referencias

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (2023). Sentencia 05001-31-03-006-2021-00308-01 (responsabilidad civil/tránsito).

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (2025). Sentencia SC072-2025: Indemnización por daño moral – guía de 100 SMLMV.

Jurisprudencia Cartagena. (2024). Indemnización por daño emergente y lucro cesante en accidente de tránsito (Sierra Quejada vs. taxi).

Mahaney & Pappas, LLP. (2025). Cómo se calcula el dolor y sufrimiento en Massachusetts. Recuperado de fuente online.

Pantoja Echeverri, M., Gómez Cerón, D. F., Ceballos Molano, R. C., & Trujillo Uribe, M. P. (2010). Criterios de cuantificación indemnizatoria en accidentalidad vial: una propuesta de política judicial. Universidad del Valle.

Alfa International. (2025). Massachusetts insurance law compendium: Burden of proof and damages. Recuperado de <https://www.alfainternational.com/compendium/insurance-law/massachusetts/>

Mahaney & Pappas, LLP. (2025). Calculating pain & suffering in a Massachusetts injury case. Recuperado de <https://www.mahaneypappaslaw.com/library/calculating-pain-suffering-in-a-massachusetts-injury-case-.cfm>

Massachusetts legal sources (2025). M.G.L. c. 90 § 34O; c. 231 § 60H; c. 93A. Recuperado de <https://malegislature.gov>

McGilloway v. Safety Insurance Co., 488 Mass. 529 (2021).

Hurwitz & Fine. (2024, agosto 30). Article 51 of NYS Insurance Law: Serious Injury

Threshold & Basic Economic Loss. Recuperado de fuente Hurwitz & Fine.

O'Brien & Ford, P.C. (2025, julio 23). Non-Economic Damages in Personal Injury Lawsuits.

Recuperado de fuente O'Brien & Ford

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-46452010000200007

<https://regulations.justia.com/states/massachusetts/211-cmr/title-211-cmr-38-00/>

https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/08/estudio_rc_obligatorio.pdf

<file:///D:/Descargas/adminpujojs,+RIS+31+-1+navas.pdf>

<file:///D:/Descargas/GOAAA-spa-2021->

[Responsabilidad civil en los accidente de transito un analisis del sistema resarcitorio a las victimas.pdf](#)

