



Autónoma
Universidad Autónoma del Perú

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

TESIS

NIVEL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL Y COBERTURA DEL
SOAT EN VÍCTIMAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DISTRITO DE SAN
MIGUEL, 2021

**PARA OBTENER EL TÍTULO DE
ABOGADO**

AUTOR

FRANK JOSEPH RÍOS CARBAJAL
ORCID: 0000-0002-5714-932X

ASESOR

MG. JUAN JOSÉ CASTRO CRESPO
ORCID: 0000-0001-6070-135X

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

ENFOQUE INTERDISCIPLINARIO DE LA CIENCIA JURÍDICA

LIMA, PERÚ, FEBRERO DE 2021

DEDICATORIA

A todas las personas que me han apoyado y han hecho que el trabajo se desarrolle con éxito, en especial a aquellos que me compartieron su intelecto y discernimiento.

AGRADECIMIENTOS

A Dios por permitirme culminar con una etapa más en mi vida, por darme salud y fuerzas para seguir adelante en cada uno de mis proyectos que realicé a pesar de la situación que nos agobia.

A mi esposa e hijas, gracias a su apoyo y comprensión cumplí los objetivos trazados, porque me dan el empuje y aliento para no rendirme día a día.

A mis profesores por su dedicación, paciencia y enseñanza brindadas durante los años de carrera universitaria. Fueron muy importantes para crecer académicamente.

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN	x

CAPÍTULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Realidad problemática.....	12
1.2. Justificación e importancia de la investigación.....	16
1.3. Objetivos de la investigación general y específicos.....	16
1.4. Limitaciones de la Investigación.....	17

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de estudios	20
2.2. Bases teórico científicas.....	27
2.3. Definición de la terminología empleada	45

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo y diseño de investigación	51
3.2. Población y muestra.....	52
3.3. Hipótesis	53
3.4. Variables – Operacionalización.....	53
3.5. Métodos y técnicas de investigación.....	56
3.6. Técnicas de procesamiento y análisis de datos	57

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Resultados descriptivos e inferenciales	61
4.2. Contrastación de hipótesis.....	73

CAPÍTULO V: DISCUSIONES, CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

5.1. Discusión.....	78
---------------------	----

5.2. Conclusiones.....	79
5.3. Recomendaciones	80

REFERENCIAS

ANEXOS

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de las Variables de Estudio.....	56
Tabla 2 Resumen de los casos de la Prueba Piloto	57
Tabla 3 Alfa de Cronbach de la Variable Responsabilidad Civil.....	58
Tabla 4 Resumen de los casos de la Prueba Piloto	58
Tabla 5 Alfa de Cronbach para el instrumento de la variable Cobertura SOAT	58
Tabla 6 Edad de los encuestados	61
Tabla 7 Sexo de los encuestados	62
Tabla 8 Grados de Instrucción de los encuestados.....	63
Tabla 9 Ocupación de los encuestados	64
Tabla 10 Variable Responsabilidad Civil	65
Tabla 11 Dimensión Daño Causado de la Variable Responsabilidad Civil.....	66
Tabla 12 Dimensión Factores de Atribución de la Variable Responsabilidad Civil...	67
Tabla 13 Dimensión Nexo Causal de la Variable Responsabilidad Civil	68
Tabla 14 Variable Cobertura SOAT.....	69
Tabla 15 Dimensión Riesgo de la Variable Cobertura SOAT	70
Tabla 16 Dimensión Cobertura de la Variable Cobertura SOAT	71
Tabla 17 Dimensión Negligencia de la Variable Cobertura del SOAT	72
Tabla 18 Correlación para la Hipótesis General.....	73
Tabla 19 Correlación Hipótesis Específica 1	74
Tabla 20 Correlación de la Hipótesis Específica 2	75
Tabla 21 Correlación de la Hipótesis Específica 3	76

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Porcentajes corresponden a la Tabla 6.....	61
Figura 2	Resultados corresponden a la Tabla 7.....	62
Figura 3	Resultados corresponden a la Tabla 8.....	63
Figura 4	Resultados corresponden a la Tabla 9.....	64
Figura 5	Resultados corresponden a la Tabla 10.....	65
Figura 6	Resultados corresponden a la Tabla 11.....	66
Figura 7	Resultados corresponden a la Tabla 12.....	67
Figura 8	Resultados corresponden a la Tabla 13.....	68
Figura 9	Resultados corresponden a la Tabla 14.....	69
Figura 10	Resultados corresponden a la Tabla 15.....	70
Figura 11	Resultados corresponden a la Tabla 16.....	71
Figura 12	Resultados corresponden a la Tabla 17.....	72

**NIVEL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL Y LA
COBERTURA DEL SOAT EN VÍCTIMAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO,
DISTRITO SAN MIGUEL 2021**

FRANK JOSEPH RÍOS CARBAJAL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL PERÚ

RESUMEN

La indagación científica tuvo como fin la determinación de la relación del nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del SOAT en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel en el año 2021. El análisis investigativo, tiene la finalidad de proponer modernizar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT, ya que hay muchas víctimas de accidentes de tránsito y no abarca la totalidad de la recuperación, tiene una cobertura máxima de 5 UIT por gastos médicos, siendo la principal causa los atropellos, y en muchos casos, la víctima fallece como pasajero de una unidad de transporte público local e interprovincial, y por atropellos, que son abandonados después que se utilizó el total de la cobertura. El estudio es cuantitativo, de grado relacional, de diseño transeccional, observacional, sin intervención. Se utilizó el método inductivo, aplicando la prueba estadística Rho de Spearman. La consecuencia indica que se admite la hipótesis del investigador, descartándose el supuesto nulo.

Palabras clave: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, indemnización, tránsito, víctima, daño.

**EXTRACONTRACTUAL CIVIL LIABILITY LEVEL AND SOAT COVERAGE IN
VICTIMS OF TRAFFIC ACCIDENTS, SAN MIGUEL DISTRICT 2021**

FRANK JOSEPH RÍOS CARBAJAL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL PERÚ

ABSTRACT

The purpose of the scientific investigation was to determine the relationship of the level of extra-contractual civil liability with the coverage of the SOAT in the victims of traffic accidents in the San Miguel district in 2021. The investigative analysis has the purpose of proposing to modernize the Compulsory traffic accident insurance, SOAT, since there are many victims of traffic accidents and does not cover the entire recovery, has a maximum coverage of 5 UIT for medical expenses, the main cause being run-ins, and in many cases, the victim dies as a passenger in a local and interprovincial public transport unit, and from abuses, which are abandoned after the total coverage is used. The study is quantitative, relational grade, transactional, observational design, without intervention. The inductive method was used, applying Spearman's Rho statistical test. The consequence indicates that the researcher's hypothesis is admitted, discarding the null assumption.

Keywords: Mandatory Transit Insurance - SOAT, compensation, transit, victim, damage

INTRODUCCIÓN

El propósito del estudio científico fue determinar la relación del nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel en etapa que abarca el año 2021.

En el capítulo I se desarrolló la interrogante de la indagación científica; que engloba los antecedentes del problema jurídico, los enunciados del problema jurídico, los objetivos de la investigación, así como el argumento y trascendencia.

En el capítulo II se encuentra el marco teórico; estará conformado por: teorías o corrientes jurídicas relacionadas con el problema identificado, conceptos básicos vinculados al problema jurídico identificado

En el capítulo III se ubican métodos y técnicas de recojo de información el cual contendrá: técnicas empleadas para el recojo de información, método empleado, técnica que se aplicó para el examen de la información obtenida.

En el capítulo IV se encuentra el estudio y apreciación de los resultados, donde se desarrollan la estadística descriptiva, así como la contrastación de las hipótesis que se plantearon.

En el capítulo V se desarrollan las discusiones, conclusiones y recomendaciones. Finalmente se muestran las referencias y anexos.

CAPÍTULO I
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Realidad problemática

La Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Romano

En el Derecho Romano se desconocía alguna teoría que explicara la responsabilidad extracontractual. Mazeaud et al (1965)., señalaron que los romanos no detentaron un fundamento global utilizable o aprovechable, que en la actualidad se le denomina responsabilidad extracontractual. No existe un documento que se refiera a ello de forma principista y general; los juristas latinos se restringieron sencillamente a otorgar resarcimientos en algunos sucesos determinados.

En ese sentido, podemos decir que se trata de un ensayo de generalización, sabiendo que si se trata de una institución jurídica no puede verse reflejado en la simplicidad de una norma, que por cierto se ve limitado ante situaciones absolutamente particulares.

Posteriormente, juristas como Quintus Mucius Scaevola, a finales de la República Romana, empezaron el proceso de desarrollar ideas al respecto y que se le designó con la denominación moderna de culpa aquiliana. (de Trazegnies, 2003, p. 34).

La evolución legislativa de la indemnización por daños de tránsito fluye de la acción legislativa, jurisprudencia y necesariamente, a través de las casaciones se incrementó la lista de daños resarcibles.

Sin embargo, ante este exordio jurídico, es necesario manifestar, además, que el Derecho comenzó a moderar las escalas del ente ético y espiritual. En efecto, con la Ley del Talión, uno de los principios jurídicos vetusto, se impusieron, por primera vez, parámetros a la venganza. Avizorando su interpretación al aforismo, ojo por ojo y diente por diente, considerándose en el presente una forma desmesuradamente brutal de desagravio determinándose excesos en la reivindicación.

En principio, es necesario remontarnos a las épocas antiguas; es decir, me estoy refiriendo al Código Hammurabi, de Babilonia, es porque registra la vida

cotidiana de la civilización; en ese sentido, se da muestra a un instrumento similar a un seguro que fue creado para socorrer a los trabajadores e indemnizarlos por cualquier accidente.

En ese orden de ideas, los estudios referentes a la reglamentación de los Seguros que se encuentran relacionados con los accidentes vehiculares, se puede señalar que el análisis referente a la reglamentación equiparada de las pólizas obligatorias para los accidentes de tránsito, denominadas SOAT, en Europa, Estados Unidos y Latinoamérica, aparte de ayudar a localizar determinados modelos usuales de ordenamiento, se examinan una sucesión de dilemas primordiales semejantes que aparecen del vínculo entre el ámbito del SOAT, su reglamentación concreto y las dificultades que padece el sector asegurados en alrededor de la póliza. Los apuros que se presentan en la zona de aseguramiento alrededor del SOAT. A mediados de los años ochenta y de los noventa, el peligro en el sector asegurador del Seguro, tanto en América como en Europa se produjeron debido a los altos importes de los accidentes; siendo la ausencia de provisiones de las aseguradoras un indicador importante, así como los elevados casos de estafas, principalmente en América Latina. También se debió a una inapropiada legislación, que fue incorporada sin tener en cuenta los criterios planteados por las aseguradoras respecto a la poca probabilidad económica que permitieran realizar reformas normativas legales (Morales, 2009).

Considérese ahora, que el desarrollo y formación del seguro se dio aproximadamente a partir del siglo XIX; si se quiere ver desde una segunda etapa. En 1347, aparece el primer contrato de seguro marítimo en Italia, en el puerto de Génova, siendo necesario ante posibles accidentes. Siguiendo el razonamiento, apareció un seguro moderno, que culmina con la creación de grandes empresas aseguradoras. Con los años se añadieron nuevas necesidades que las personas desean amparar.

Se puede establecer que el principio de responsabilidad objetiva se expresa en el SOAT, que se ha desarrollado de forma diferente en los Estados Unidos, en Inglaterra y en los países europeos de costumbre romano- germánica (Kötz & Wagner, 2001).

Los concedores del derecho olvidan en muchas oportunidades que el SOAT está presente en diversas legislaciones o normativas, en las que existen aseguradoras; desde un capital taxativamente idóneo y privado en donde el mercado ve la necesidad de ser intervenido, pero con la posibilidad de ser regulado y con mayor protección legislativa. El seguro de continuidad obligatoria de automóviles es una actividad económicamente necesaria y trascendente. En ese sentido, se ha visto la nacionalidad como un componente inexcusable, inherente y necesario en las comunidades modernas de riesgo, produciéndose un punto de vista general, necesariamente existiendo un respaldo a fin de que los deterioros generados por los contratiempos vehiculares a terceros y con independencia de la culpa. En ese sentido, la responsabilidad por riesgos (*gefahrhaftung* = responsabilidad objetiva) en Alemania, para la circulación vehicular puede parecerse a la de Francia, sin embargo, determinadas preceptos de la ley *Batinder* son insólitas respecto a la reglamentación germana. Los teutones poseen grados más elevados de responsabilidad objetiva para el dueño de la tarjeta de propiedad del transporte, así como para el conductor, a pesar de que la concurrencia de la culpa de la víctima se toma en consideración empleando el BGB (Código Civil Alemán). Esto originalmente permitió que ante la rigurosa obligación manifestada en la norma legal del SOAT, las empresas aseguradoras permitieran empezar querellas inextinguibles, que en determinadas ocurrencias se transformaban en maniobras procesales para obligar el abandono en las intenciones de las personas que demandan (Morales, 2009).

En la legislación peruana, el ser racional se ha visto amenazado en distintos escenarios de la vida, ya sea en su integridad, salud, dinero o propiedades. Es posible que como consecuencia se produzcan siniestros o imprevistos. En su más estricto sentido el SOAT subsana el deterioro causado al protegido y a los peatones que pudieran verse afectados, puedo decir que es una esencia netamente social. Ahora bien, en el Código Civil muestra que la norma explicita la clase de estropicio que está sujeto al régimen de seguro imperativo. Hecha esta salvedad, en el año 1986 se divulga el Código de Tránsito y Seguridad Vial que, obligada, a todo vehículo pacte una póliza de responsabilidad civil. Dicho lo anterior, en el año 1995 se publicaron sendos Decretos Supremos que compelen a los vehículos del servicio interprovincial y urbano, con la finalidad de contratar un seguro por accidentes de tránsito. Además,

en el periodo de 1999 se promulga la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre donde se incorpora el SOAT. En consecuencia, en el año 2000, se difundió el precepto correspondiente, poniéndose en marcha el primero de julio del 2002.

En consecuencia, no habrá día en que no se tomen notas de un accidente, se sabe que esto no deja de ser común, es decir, se observa en diferentes panoramas de la vida cotidiana y trascendente. El derecho ha existido desde que el mundo es mundo y, mientras el mundo sea mundo, deberá existir; en ese sentido, el SOAT representa un poder generativo trascendental, es un poder vialmente jurídico. Los marcos sin armadura son raros todavía, pero con el SOAT nos permite tener un adelanto para no caer en el desconocimiento respecto al cumplimiento obligatorio contra accidente de tránsito y buscar el darles a las personas dañadas o a sus familiares cuando fallecen, algún tipo de compensación.

1.1.1. *Formulación del problema de investigación*

Se formula el problema jurídico partiendo de la búsqueda del nexo que puede existir entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual de la persona y la cobertura del SOAT que es cuestionada, debido a que esta cobertura es limitada y lo que se escudriña con la responsabilidad civil, es el grado de responsabilidad que debe estar acorde con la magnitud del daño, lo cual se encuentra vinculado a los hechos, como se presentaron y si se podrá resarcir el daño o no. Además, en el supuesto caso que el responsable del accidente de tránsito no contara con el SOAT vigente, que puede ocurrir en un ejemplo real, se desprenden circunstancias que se dan en ese contexto que generan más problemas que se derivan del dilema inicial, por lo que se formula el siguiente problema general.

Problema general

- ¿Qué relación existe entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel?

Problemas específicos

- ¿Cuál es la relación entre el daño causado con el riesgo de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel?
- ¿Cuál es la relación entre los factores de atribución con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel?
- ¿Cuál es la relación entre nexo causal con la negligencia de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel?

1.2. Justificación e importancia de la investigación

1.2.1. Justificación

La justificación se refiere a la exposición específica de motivos para el desarrollo de un trabajo de investigación, es decir, se plantea el por qué y para qué se investigó el tópico elegido. En el presente estudio existen pocos trabajos cuantitativos y con desarrollo de estadísticos descriptivos e inferenciales que permitan ver y analizar objetivamente las variables de estudio.

1.2.2. Importancia

El presente estudio es significativo en el terreno científico porque ha medido variables cuantitativas que nos permitieron entrar en contacto directo con una realidad que a veces se encuentra de espaldas de las normas legales.

1.3. Objetivos de la investigación general y específicos

1.3.1. Objetivo General

En cuanto a los objetivos de la investigación se trazaron los siguientes objetivos referentes que se llegaron a demostrar.

- Determinar la relación que existe entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Determinar la relación del daño causado con el riesgo de la cobertura del SOAT en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.
- Determinar la relación de los factores de atribución con la cobertura del SOAT en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.
- Determinar la relación del nexo causal con la negligencia de la cobertura del SOAT en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel

1.4. Limitaciones de la Investigación

1.4.1. Limitaciones espaciales

La indagación científica se efectuó en el distrito judicial de San Miguel.

1.4.2. Limitación temporal

El estudio se enmarcó en el año 2021.

1.4.3. Limitaciones teóricas

Existen pocos estudios referidos a la responsabilidad contractual extrajudicial

y la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y por tal motivo se realizó dicho trabajo. En el campo cuantitativo, se aplicaron estadísticos que permitieron una visión objetiva para medir las variables y dimensiones que se analizaron. En ese orden de ideas, al haberse desarrollado más estudios cualitativos, son pocas las referencias empleando encuestas y usando estadísticas.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de estudios

2.1.1. Antecedentes internacionales

Sejin & Puche (2020) que presentaron su tesis denominada *Costo elevado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- como factor determinante de la no adquisición por la población "Mototaxista" en la ciudad de Montería: Consecuencias Negativas en sus Derechos Fundamentales y Laborales* para obtener los títulos de abogadas en la Universidad Cooperativa de Colombia, Montería, Colombia en el año 2020.

La investigación realizada es de carácter jurídico y cualitativa, fundada en la recolección, identificación, clasificación, análisis, registro, adecuación y utilización de fuentes de información de tipo jurídico, para ser relacionadas respecto del tema eje central del presente documento, de tal forma que admitan una conceptualización, entendimiento y verificación de este. El estudio es de carácter cualitativo y explicativo, pues a partir de las fuentes formales de derecho, así como de la amplia teoría que sobre el tema central se encuentra en diversa bibliografía y en artículos periodísticos se analizó las causas por las cuales se presenta un desconocimiento en los derechos fundamentales y laborales en la población "moto-taxista" en la ciudad de Montería, desde la génesis de la abstención y prohibición de venta del Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito en esta ciudad. De esta forma se logra establecer un índice de causas evitables para condicionar a las empresas aseguradoras a ofertar este producto-contrato de seguros en un precio determinado por la caracterización de la población adquirente, que permita resultados óptimos en las partes involucradas en la asistencia del servicio de traslado. La metodología de investigación utilizada es la hipotética deductiva, pues de un modo generalizado, amplio, real y a través de observaciones hechas a una problemática – fenómeno social ya instaurada en el territorio se plantea un problema específico que acaece sobre esta. Posteriormente, dicho punto problema fue sometido a un proceso inductivo que lo remite a ser contrastando con las teorías que se utilizaron como fuentes principales formulando una hipótesis general (necesidad de venta del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) validando así el razonamiento deductivo planteado y las conclusiones generadas.

González (2016) que presentó su investigación denominada *La Responsabilidad Objetiva en el Accidente de Tránsito. Consagración de la Responsabilidad y su repercusión en las Compañías de Seguros* para conseguir la licencia de abogado en la Universidad Empresarial Siglo 21, Córdoba Argentina en el año 2016.

El moderno Código Civil y Comercial de la Argentina declaro de manera expresa que la responsabilidad real en los accidentes de tránsito y el empleo del agente neutral de prerrogativa por la utilización del objeto peligroso, sin tomar en consideración la variable falta o culpa. Esta situación generó desacuerdos respecto a las eliminaciones de coberturas sustentadas en la culpa peligrosa dictaminada por el organismo correspondiente denominado Superintendencia de Seguros de la Nación, así como las normas que se encuentran contenidas en la Ley de Seguros. El estudio se sustenta en el estudio de la norma que rige el seguro obligatorio del automotor y las omisiones de cobertura que usan las empresas con el fin de librarse de la retribución de la reparación respectiva. El Estado, a través del Congreso de la República, debiera estudiar y cambiar la norma referente al seguro automotor obligatorio disponiendo que la primordial razón debe ser el amparo de los dañados en el accidente de tránsito. Por lo que se produce la armonización y acoplamiento de la Ley de Seguros, con la Ley Nacional de Tránsito y el moderno Código Civil y Comercial que permita conceder formalidad, seguridad jurídica y posibilitar la labor de la judicatura.

Hurtado y Hernández (2015) presentaron su tesis denominada *El seguro de responsabilidad civil extracontractual como garantía de reparación a las víctimas de delitos culposos derivados de accidentes de tránsito* para obtener la Especialidad en Procedimiento Penal Constitucional y Justicia Penal Militar en la Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá Colombia en el año 2015.

El estudio es de carácter cualitativo, señalando los autores que el seguro de responsabilidad civil extracontractual referido a los choques de tránsito son un aval indispensable con el propósito de que el infractor mantenga indemne su patrimonio, y saciar dentro del proceso penal el derecho a la restauración, que es de naturaleza patrimonial iusfundamental. La exigencia de su registro, se fundamenta en la opuesta

alícuota auténtica entre el alto registro de accidentes y la reducida proporción de motorización que tiene la nación. Si la mediana motorización no se expresa en el desastre por accidentes de tránsito en una cuantía equivalente o similarmente medida, que suele ocurrir en el ámbito colombiano, significa que la concepción de accidentes la imprudencia del conductor tiene una función determinante y singular. Si el conductor del vehículo muestra evidencia de una conducta culposa, el mecanismo más eficiente para reducir y refrenar los efectos será el seguro de responsabilidad civil extracontractual, que puede subsistir con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT. A pesar que los intereses de los actores son disímiles, se protegerá de manera dúplica la protección económica, tanto de la ocasional víctima como del culpable. El comportamiento antijurídico, lleva también al campo civil, al trasgredir el deber jurídico general de no hacer daño, por lo que la póliza de seguro firmada por el individuo nocivo, será con el fin de un arreglo pleno e íntegro.

Galarza (2015) que presentó su tesis denominada *Lineamientos de una propuesta regulatoria para el Sistema Público de Accidentes de Tránsito ecuatoriano sobre la base de la comparación de regímenes de protección de víctimas por la circulación de vehículos en países vecinos* para obtener el grado de maestra en Derecho con mención en Derecho Financiero, Bursátil y de Seguros en la Universidad Andina Simón Bolívar, Quito Ecuador en el año 2015.

La renovación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial promulgada en el Suplemento del Registro Oficial No. 407 de 31 de diciembre de 2014, incluyó al Sistema Público para la retribución de Accidentes de Tránsito como una cobertura de apoyo y defensa por el peligro que el tránsito de automóviles simboliza para las eventuales perjudicados de accidentes de tránsito; resguardo admitido por el gobierno del Ecuador y subvencionado por los dueños de los vehículos que se desplazan por la circunscripción ecuatoriana. Los daños que no se cubren por esta protección, continuarán siendo responsabilidad civil del autor, cuando se determine por la autoridad idónea y no reemplazando la responsabilidad civil generada por el siniestro. Esta organización cambió al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) puesto en funcionamiento a comienzos del año 2008. Sustentado en los estudios de los sistemas de protección de damnificados de siniestros de tráfico en Chile, Colombia, Bolivia, Perú y del propio ensayo ecuatoriano,

se busca establecer los primordiales lineamientos que deben tomarse en cuenta a fin de elaborar el ordenamiento que guie la marcha del Sistema Público para la retribución de Accidentes de Tránsito, de forma que obtenga su finalidad esencial de complacer a los perjudicados en un accidente. La indagación científica se encuentra dentro del área del derecho comparado, usando los métodos exegético y sistemático; y, la técnica, la documental que ubica al trabajo dentro de los estudios cualitativos.

Rodríguez (2013) que presentó su investigación denominada *Análisis Jurídico de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) referente al pago de Indemnizaciones y a la Normativa Legal* para obtener el diploma de abogado en la Universidad Internacional del Ecuador, Quito en el año 2013.

La intención de la investigación fue examinar el contrato del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), en razón a los desaciertos que se observan en la composición y entendimiento respecto a la retribución por compensaciones; ya que se muestran confrontación de preceptos, las cuales se analizarán y el resultado será el sustento primordial del estudio. El estudio se encuentra enmarcado dentro de las investigaciones cualitativas bibliográficas. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito es un dispositivo de soporte, que respalda una cobertura global y general para nacionales y foráneos, por las secuelas de los percances de tráfico que se producen en el entorno nacional; concerniente a la retribución de reparaciones establecidas en el artículo 33, del precepto del SOAT.

2.1.2. Antecedentes nacionales

Alarcón (2021) que presentó su tesis denominada *Responsabilidad extracontractual derivada del SOAT, frente a las víctimas de accidentes de tránsito en la Región Lambayeque* para conseguir el diploma de abogado en la Universidad César Vallejo, Chiclayo, Perú en el año 2021.

El estudio es impulsado debido a la cantidad de los infortunios de circulación, que sigue siendo un difícil y espinosa dificultad para la comunidad sin aparente arreglo, que permita darle la correcta seguridad a las víctimas del siniestro. A partir del 1° julio del año 2002 ingresó en rigor de forma preceptiva que todo vehículo

automatizado tenga un seguro SOAT o FORCAT regional, con el fin de menguar el padecimiento y menester que pasa la víctima y/o sus familiares en el accidente respectivo; a manera de un dispositivo de defensa social mutualista, sin interés de provecho pecuniario ulterior a la desastre, conformada por fundamentos de solidaridad y apoyo mutuo extracontractual para apoyar y defender la salud, vida y probidad de los accidentados. De acuerdo al estudio, el enfoque es cuantitativo, de caracterización y estrategia no experimental en un grado interpretativo; con el fin de mostrar el real dilema que se busca enmendar.

Ramos (2019) que presentó su investigación denominada *Accidentes de Tránsito y la Valoración Objetiva del Daño Moral en el Distrito Judicial de Lima, periodo 2017* para conseguir la maestría en Derecho Civil y Comercial en la Universidad Nacional Federico Villarreal, Lima Perú en el año 2019.

La investigación tiene la fundamental finalidad de establecer el vínculo entre las variables de análisis, con el propósito de que los resultados que se obtuvieron permitan visibilizar la problemática a fin de proponer sugerencias para que se modifique la norma respectiva; a fin de que se despliegue la noción de daño moral, fijándose los parámetros imparciales a fin de que los magistrado motiven y valoren de forma neutral y ecuánime una justa indemnización, y así descifrar el conflicto de intereses, restableciendo la paz en la sociedad. Se trabajó una investigación básica, con una muestra de 90 profesionales, entre los cuales había magistrados, expertos de aseguradoras y jurisconsultos. Se comprobó la conjetura planteada por el investigador, puesto que los desenlaces demostraron un nexo entre los accidentes de tránsito y la evaluación objetiva del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, durante el 2017 ($r= 0,598$) siendo una correlación positiva media, que permitió sugerir que se incorporen un mayor número de discernimientos objetivos en asunto precisión del deterioro moral, con el propósito de que la apreciación del órgano jurisdiccional sea menos onerosa y genere garantía jurídica en los que buscan justicia.

Morales-Gonzales (2017) que presentó su investigación denominada *La Responsabilidad Extracontractual del Propietario en los casos de Accidentes de Tránsito en el Marco de un Contrato de Leasing* para lograr el diploma de abogado en la Universidad de Piura, Perú en el año 2017.

El estudio que se presenta tuvo como intención realizar un análisis de la responsabilidad extracontractual del poseedor en los acontecimientos que involucran accidentes producidos por vehículos concedidos a través de un contrato de leasing. El supuesto indica que la carencia de legalidad para actuar del arrendador financiero, aunque tenga el estado de propietario expreso del vehículo, no se encuentra como garante que acredite que tenga la responsabilidad frente a terceros por los perjuicios que se dimanen del empleo del vehículo pieza de leasing. También, se buscó plantear un razonamiento defensivo que empleen los locadores financieros respecto a los accidentes vehiculares; y plantear determinados cambios a la normativa que está vigente. Se definió responsabilidad objetiva por riesgo y las presuposiciones para su administración. Se concretó el concepto de leasing como maniobra comercial y como contrato, así como su propensión jurídica; también fue determinada la definición jurídica de accidente de tránsito, la ocupación de conducción como una tarea o función singularmente peligrosa, y del régimen de responsabilidad del propietario del vehículo. Se analizó de manera crucial ciertos casos de responsabilidad por accidentes de tránsito provocados por vehículos entregados en alquiler o leasing, casos que se solucionaron en la Corte Suprema teniendo en consideración la norma legal gubernamental, confrontada e internacional; y la doctrina y jurisprudencia cotejada. Siendo un estudio cualitativo, se propuso determinados criterios con el fin de realizar una interpretación correcta y un empleo de los preceptos de responsabilidad civil en asuntos de accidentes vehiculares, así como proposiciones de cambios a la norma legal actual.

Cencia (2017) que presentó su tesis denominada *Criterios legales para la determinación de la Reparación Civil en los Accidentes de Tránsito en el Distrito Judicial de Huancavelica durante los años 2015 – 2016* para lograr la licencia profesional de abogado en la Universidad Nacional de Huancavelica, Perú, año 2017.

La investigación formuló el siguiente problema: ¿Qué criterios lícitos utilizaron los jueces penales de la Corte Superior de Justicia de Huancavelica, para acreditar la reparación civil en los procesos de accidentes de tránsito, durante los años 2015 - 2016? El estudio se justifica ya que tiene el propósito de dar las herramientas teóricas y fácticas que viabilicen el esclarecimiento de la interrogante jurídica y doctrinaria para la correspondiente de valoración de los magistrados, al instante de imponer de forma

neutral la restauración civil en las transgresiones que se están estudiando. La intención analítica fue la de examinar las valoraciones legales que emplearon los magistrados de la Corte Superior de Justicia de Huancavelica, para definir el resarcimiento civil en los accidentes de tránsito, en los años 2015 – 2016. Según el autor, el estudio es básico, descriptivo explicativo, siendo la estrategia descriptiva simple. La población estuvo constituida por 30 personas que fueron víctimas de accidentes y que también conformaron la muestra. Se aplicó para contrastar la hipótesis general la t de student, habiéndose aceptado la hipótesis del investigador por haberse obtenido un p-valor igual a 0,000 y descartándose la hipótesis nula.

Valdivieso (2016) que presentó su trabajo de investigación denominada *Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de Indecopi. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro para optar la licencia de abogado en la Universidad de Piura, Perú en el año 2016.*

El estudio se inicia con la pregunta: ¿a quiénes cubre el SOAT? Al conocerse el hecho que chocan dos transportes y uno de ellos no tenga un SOAT, Indecopi expresaba que las compensaciones serán admitidas por la única aseguradora efectiva. Por ello, se investigó de los cimientos de expertos en el seguro privado y su empleabilidad en el SOAT, en función de las declaraciones hechas en Indecopi. En el convencimiento que el jurisconsulto no puede soslayar el tema económico al solucionar los dilemas enlazados con los seguros, detrás del contrato, ya que pone en riesgo la seriedad y capacidad de las compañías de seguros y con ello deteriorar el provecho de los asegurados. El estudio se enmarca en el campo cualitativo, desarrollando los sustentos teóricos de los seguros, descubriendo los cimientos técnico-económicas que soportan el negocio. Luego, se desenrollan los significados prescriptivos del SOAT, referentes a las coberturas y personas aseguradas; así también, las cuestiones polémicas -quién es el tercero no ocupante o si dicha noción involucra a los ocupantes de un vehículo sin SOAT-, abordando la postura del Indecopi de la cobertura que se les concede a los ocupantes de un transporte que no tiene el seguro. La investigación contrasta el criterio de Indecopi con las normas del SOAT y la técnica del seguro privado, empleado la hermenéutica.

2.2. Bases teórico científicas

Teorías o corrientes jurídicas relacionadas con el problema identificado

2.2.1. La indemnización en los accidentes de tránsito

Teniendo Se ha devenido en audaces interpretaciones, por lo que es posible entender a la indemnización como una reparación taxativa de la víctima y que busca como compensación económica. Teniendo en cuenta a de Trazegnies, el autor estima que actualmente, en la práctica, los sistemas que se encuentran dentro de la responsabilidad extracontractual, dan una consideración preeminente de darle a la víctima una colocación, dentro de lo posible, en el mismo estado en el cual se encontraba antes de perjuicio. En ese sentido, la responsabilidad y obligación extracontractual funciona como reparativa antes que vindicativa o sancionadora (de Trazegnies, 2003).

En retribución de la compensación al accidentado no requiere de ninguna inquisición ni tampoco manifestación de algún permiso; es decir, el SOAT se perfila como objetivo toda vez que se haya demostrado la eventualidad producida a través de los hechos y, con motivo definitivo, se haya podido generar deterioros a los seres humanos o su fallecimiento.

Se puede establecer que, bajo la forma de un seguro contra accidentes particulares, abarca los decesos y las heridas corporales que padecen los individuos involucrados en un accidente de circulación, ocupantes y/o terceros no ocupantes, y estas situaciones son consideradas por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Justicia, 2005, p. 10). También se señala que toda situación que genere menoscabo a ciudadanos u objetivos con un vehículo automotor, no obstante, se encuentre fuera de desplazamiento (Vega, 2012). Por otra parte, de acuerdo a lo que indica Mesinas (2000) que un suceso súbito, inesperado y aireado en el que están involucrados un vehículo automotor desplazándose o estacionado en la vía pública, produciendo daños tangibles y/o personales, siendo los individuos perjudicados, ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo aludido.

En este contexto, la obligación civil procedente de los siniestros de circulación vehicular ya no puede resultar una simple circunstancia indemnizatoria, sino como una esfera hacia una visibilidad jurídica independiente, con un efecto jurídico propio.

2.2.2 Conceptos normativos

Para proceder con orden lógico, se acude al Texto Único Ordenado (TUO) del Reglamento Nacional de Responsabilidad civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, admitido por el Decreto Supremo N° 024-2002- MTC, que se estipula en su artículo 5, que un accidente de tránsito es un suceso repentino, imprevisto, rápido y airado (incorporando fuego y acciones terroristas) en el cual interviene un vehículo con motor en reposo (estacionado o detenido), o en marcha en la vía pública, ocasionando daños a las personas, ocupen o no el vehículo o a ocupantes denominados terceros, y que se pueda determinar de forma cierta y efectiva.

Asimismo, el TUO del Reglamento nacional de Tránsito (2009), aceptado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, establece que “el accidente es el acontecimiento que causa daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos” (p. 7). Asimismo, el Texto Único Ordenado (TUO) del Reglamento en su artículo 5, se establece la definición transformada por el por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 015-2013-MTC, publicado el 15 noviembre 2013, que indica que el accidente de tránsito es un hecho imprevisto, súbito y violento que incluye incendio y acciones terroristas, en el cual está involucrado un vehículo con motos, ya sea reposo estacionado o reposo detenido, o el motor encendido, en la vía pública, generando daños a las personas que ocupan el motorizado o a no ocupantes denominados terceros, y que se le pueda determinar de forma certera. Se debe tener la constancia electrónica que es un documento digital que certifique que se ha contratado una póliza de Seguro Obligatoria de Accidentes de Tránsito (SOAT). La emisión del mencionado documento le corresponde a la compañía de seguros, la cual se envía a través del correo electrónico al que contrata, cumpliendo los requisitos de seguridad que están previamente establecidas por la Superintendencia de Banca y Seguros y la correspondiente AFP.

2.2.3 La responsabilidad extracontractual desde su evolución normativa

Los progresos desde un campo de batalla extracontractual, se pueden hacer notar desde la perspectiva legislativa y, con base en la experiencia normativa, se rememora el Código Civil de 1852, donde se admitió el principio de la culpa con el fin de adecuar con precisión la responsabilidad, de manera permanente en la tradición de ese momento. En ese sentido, se colocó la materia extracontractual bajo el título de obligaciones.

Por otra parte, el Código Civil de 1936 se desarrolló a través de la costumbre y usanza permanente de la culpa y se acogió tímidamente a la teoría objetiva. En ese sentido, cabe resaltar que, a pesar de la responsabilidad por accidentes y a pesar de los pequeños afanes por querer implementar el principio objetivo de responsabilidad, esta tarea según esa legislación, no fue contenida. Definitivamente, los desarrollos legislativos fueron desarrollándose de manera progresiva, pero con ciertas dificultades.

Consideremos ahora, que la aplicación de la norma, respecto a los actos practicados en ese tiempo, no dieron lugar a lo que llamamos actualmente responsabilidad extracontractual, vale decir que, en el desarrollo de la indemnización de los daños producidos por el ser humano ni se consideró la práctica regular de un derecho; de manera que, no era ejercido la responsabilidad extracontractual de manera regular, aun cuando se ocasionara un perjuicio.

Además, la apreciación teórica del Código Civil (1936), se aclaró el sentido lógico, dentro de un proceso de afinación ideal gradual. Pero se sustentó en la noción concepto clásica de la culpa y es que no se puede reparar por sí solo las necesidades y tendencias de la vida jurídica moderna. Dicho lo anterior, se puede analizar que existe un componente relevante de riesgo que buscar hacer objetiva la responsabilidad.

Desde la posición de León Barandiarán (1954), referente a sus apreciaciones sobre el Código Civil Peruano, “se adjudica una directriz subjetiva donde la idea de culpa es la noción fundamental en la responsabilidad civil en el Código

correspondiente. El principio del riesgo y de la culpa objetiva participan, pero solo en determinados casos” (p. 396).

Es interesante mencionar que, los preceptos del Código Civil (1936) eran referidos a la responsabilidad extracontractual; pero no deja de ser inevitable que se presentaran todavía ciertas lagunas. Ahora bien, la palabra responsabilidad empieza también a dejar ver su contenido. El cristal jurídico extracontractual estaba un poco empañado; pero nuestras reflexiones legislativas han servido para limpiarlo.

Como lo hacer notar de Trazegnies (2003) la maleabilidad inmanente al derecho que posibilita la adaptación del mismo a nuevas condiciones sociales y al mismo tiempo a novísimas concepciones y conceptos. Esto propicia que los magistrados, a pesar de los afanes del parlamentario para forzar ir hacia atrás, a proseguir el devenir histórico hace el futuro, direcciones y sentidos más modernos y adecuados para desarrollar las instituciones peruanas.

En consecuencia, la realización y producción del Código Civil (1984) planteó una propuesta que lo ubicó más adelante y la nueva estructura social sobre peligros tomó en cuenta el principio de responsabilidad en ocurrencias de infortunios; sin menoscabo de responsabilizar al dolo y la culpa inexcusable, así también, manteniendo el principio de culpa para los daños y menoscabos desarrollados y debatidos en diferentes ocasiones. Sin embargo, el riesgo de accidente fue ampliamente considerado como novedoso y revolucionario.

2.2.4. Teoría del riesgo y responsabilidad objetiva

Como lo detalla una ejecutoria suprema relativa a la teoría del riesgo, en la Casación (1998) señalando que la prosperidad, como contraparte, ha traído el aumento de los peligros y contingencias, que, de padecer los ciudadanos y sus posesiones, ha dado lugar a producir doctrinas referente a la responsabilidad por realizar acciones de alto riesgo, por lo que no se necesita establecer culpa o dolo de algún agente ya que, responde solo por daños producidos por actividades o cosas que se toman tal cual; la teoría se fundamenta en el principio *quic sentit commodum sentit debet et incommodum* (el que aprovecha de los medios que han producido

daño y consigue prerrogativas, es de imparcialidad que padece además los resultados de estos daños). No es ni correcto ni justo que unos se beneficien y otro se perjudiquen.

El Código Civil (1984), en el artículo 1970, funda una conjetura de responsabilidad imparcial y neutral, vale decir, toda persona que a través de un bien peligroso o riesgoso, o mediante una acción de riesgo o de peligro, produzca daño a otro u otros, se encuentra en la obligación de realizar la reparación correspondiente.

A juicio de Espinoza (2019) las localizaciones riesgosas, se pueden expresar bajo la siguiente formulación: si se produce un entorno peligroso, se va a responder por los daños que se ocasionan, independiente e imparcialmente a los parámetros de comportamiento del elemento que daña o del que obtuvo un beneficio. La obligación surge, aparte del aumento del riesgo y la exigencia de prorratear el gasto del perjuicio, también tiene fundamento en los correspondientes valores que infunde la Constitución Política del Estado, que hacen de la protección al ser humano y la consideración a la honra y honorabilidad del mismo, son la esencia para comprender los derechos fundamentales como el derecho a la vida y la plenitud moral (Casación- 2890-213-Ica, 2015).

2.2.5. La responsabilidad Civil en la ley general de transporte y tránsito terrestre N° 27181

En ese sentido, en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (1999) en su artículo 29, estipula que la responsabilidad civil que se deriva de los siniestros de generados por transporte automotor, es objetiva e imparcial, de acuerdo con lo señalado en el Código Civil. El que maneja el vehículo, el propietario del mismo, y si es el caso, el prestador del encargo del traslado terrestre, es responsable solidario por los daños y menoscabos ocasionados.

2.2.6. El daño

Se trata de uno de los constituyentes centrales de la responsabilidad civil; se

desarrolla a través de una experiencia de mucho valor, dándose un poder de desarrollo regenerativo una fuerza normativa indemnizatoria.

Asimismo, es el ultraje a todo derecho subjetivo y se desarrolla en dos clases: el daño matrimonial y extra patrimonial. Pero, ante todo, es importante resaltar que, el daño, cualquiera sea su esencia o sustancia, debe ser verdadero y auténtico si se busca obtener una compensación ya sea actual o ulterior, pero debe ser real. No puede ser ocasional o supuesto: la sencilla amenaza no genera resarcimiento, tiene que producirse o generarse el daño.

Basándose en de Trazegnies (2003), el arreglo o reparación económica del perjuicio, ha sido desde la historia, el cometido principal o sustantivo de la responsabilidad extracontractual. Germinalmente, las réplicas o contestaciones al daño (indemnización, restauración) se orientaban o dirigían a castigar o sancionar el rompimiento del orden social vigente, o también de un orden natural o inclusive de un orden divino; y también podría darse el caso de satisfacer el deseo de venganza de la persona perjudicada.

2.2.6.1. Daños patrimoniales.

El primer perfil, pues, será a través del desarrollo de los daños; en ese sentido, entendemos que el daño no sacude en un solo sentido, produciendo un único modelo de efectos económicos, sino que se hace detonar la posición a fragmentos económicamente dañinos. Por eso se considera que es importante intentar citar a través de una permanente categorización de las diversas muestras de perjuicios.

De primera intención, existen dentro de lo patrimonial dos importantes categorías que se muestran necesariamente en la realidad: el daño emergente y el lucro cesante.

2.2.6.1.1. Daño emergente.

La pretensión es la de restituir la pérdida sufrida a través de la indemnización. Se debe agregar que, la pérdida se presenta como una derivación directa e

inesperada del daño; es decir, la emergencia se presenta en diferentes situaciones. En consecuencia, el daño emergente se interpreta tanto como daños contiguos como detrimentos venideros.

2.2.6.1.2. Lucro cesante.

Esta segunda gran categoría comprende aquello que no se ganará a efecto del suceso que se ha dañado; entretanto en el daño emergente se produce la ruina, en el lucro cesante hay un óbice para la prosperidad legítima.

En la opinión de de Cupis (1975) señala que en el daño emergente se ve afectado un patrimonio o una utilidad vigente, que ya corresponde al ciudadano en el momento del daño, en cambio en el lucro cesante perjudica una posesión o una renta que aún no es del ciudadano cuando ocurre el menoscabo.

Sin embargo, desde la perspectiva doctrinal del lucro cesantes resulta difícil poder distinguir en ciertos momentos la promesa de dividendos y un perjuicio evidente por establecer, a través del discernimiento, ganancias futuras, entonces, se debe indemnizar necesariamente la expectativa habitual del margen de una ganancia y el valor presencial de los cultivos jurídicos, siendo así, el medio necesario para conocer la razón en la que se encuentra la dificultad.

2.2.6.2. Daños extrapatrimoniales.

Está circunscrito a deterioros de los derechos de manifiesta índole; en ese sentido, se tipifica también por dos estratos: daño moral y daño al semejante. Lo extrapatrimonial, por concepto, no se puede medir en dinero ni subsecuentemente arreglarse con efectivo. En la jurisprudencia anglosajona, la obligación extracontractual se desarrolló a partir de una estructura de restauración del menoscabo evidentemente físico; sin embargo, la evolución jurisprudencial se advierte un matiz material donde los daños son aparentemente mental y psicológico.

2.2.6.2.1. Daño moral.

Se trata de una lesión definitiva de los sentimientos, que determina dolor necesariamente y sufrimiento físico; más aún, si se trata de un padecimiento no susceptible de apreciación dineraria. El problema del daño moral puede ser debatido; el resarcimiento del daño moral no aparenta conformar una doctrina de la ciencia jurídica. La idea del daño moral genera discusión y de manera subjetiva trasciende de diferentes maneras. En el fondo, la reminiscencia de la perspectiva tradicional, resulta una venganza a raíz que su naturaleza no es económicamente reparable. Por lo tanto, la compensación del daño moral es similar a una sanción privada que a una restauración de quebranto. Cabe resaltar, que el daño moral en sentido estricto no tiene ninguna vinculación o contenido patrimonial.

Como expresa de Trazegnies (2003) respecto al daño moral, dice que cuando este puede expresarse en criterios económicos (costo de cirugía plástica, restableciéndose el rostro de una dama, renta o pensión para una pareja de adultos mayores cuyo hijo ha fallecido en un accidente y era el que los cuidaba y les daba manutención), varía de daño moral y se transforma en daño material emergente o en lucro cesante. En consecuencia, es necesario diferenciar visiblemente entre el daño material o patrimonial o familiar y el daño extra-patrimonial o moral.

Finalmente, la versión definitiva incorporada al Código Civil admite al daño moral sin restricciones; es probable que la jurisprudencia recogerá en la actualidad un discernimiento objetivo, razonable, sensato, ecuánime, justo y equitativo para reconocer a la víctima moral.

2.2.6.2.2. Daño a la persona.

El daño o perjuicio moral al ser humano sería la subespecie del daño moral. El jurista Fernández Sessarego (1985) -el que daña a la persona en sí misma, considerada como un valor espiritual, psicológico y no material.

Es decir, el daño moral habría quedado disminuido en dolor y sufrimiento; pero se advierten las dificultades teóricas que resultan inevitables. Ahora bien, el daño no

se encuentra necesariamente constituido por el perjuicio, es decir, constituye un defecto en los derechos de personalidad. En derecho, las categorías se argumentan en la medida que instauran distinciones entre derecho y compromisos u obligaciones.

2.2.6.3. Daño al proyecto de vida.

El plan de vida se inclina hacia el futuro y se desarrolla en el tiempo. Como expresa Jaspers (2003), —lúcido y sensato de su libertad, “el ser humano quiere llegar a ser lo que puede y quiere ser” (p. 60).

El proyecto de vida supone trazar anticipadamente el futuro, es decir, la vivencia de valores otorga sentido y trascendencia para vivir. Ahora, el deterioro de ese proyecto de vida llega en el significado de no constituir un daño resarcible, pero carece de sustento legal; en efecto, resulta invaluable y escasamente de utilidad. Conceder resarcimiento “por —daños al proyecto de vida es casi una invitación a la inmoralidad, porque quien alega haberlo sufrido terminaría moldeando sus planes ante los juzgadores en pos de una reparación más alta” (León, 2008, p. 18).

Siguiendo con este razonamiento, así como lo señalado por la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), en la idea de que no es posible cuantificar en términos económicos el daño al plan de vida, se considera que los árbitros jurídicos deben abstenerse de cuantificarlo, dejando constancia que los daños alegados están plenamente resarcidos con la sentencia estimatoria.

2.2.6.4. El nexa causal.

Así aflora en la conversión del origen como requisito dentro del ámbito de la batalla extracontractual, se trata de una condición fundamental; es decir, para ello se tiene que evidenciar un argumento para que la persona específica y no otra ejecute el pago. La responsabilidad extracontractual, se desarrolla a través de un nexa de causa - efecto; es decir, tiene que haber un vínculo causal entre la persona perjudicada y el ejecutor del daño. En ese sentido, el estudio de la causa de la responsabilidad se sustenta en la voluntad de la norma legal necesariamente (causa-

efecto).

Por otra parte, “Para saber si una persona es culpable debe demostrarse primero que es autor de hecho; recién después de que esto quede demostrado podrá indagarse si es culpable o no” (Goldenberg, 1984, p. 48). En ese sentido, no todos los hechos se desarrollan con la misma velocidad jurídica, porque finalmente lo que se quiere es describir la conducta. Esperando no dar un juicio de valor, sino una interpretación de nuestro compendio normativo. Por lo tanto, “para entender mejor la forma como opera la causa jurídica en las situaciones que se presentan diariamente a jueces y litigantes, examinaremos a continuación estos dos grupos de defensas causales: la fractura del nexo y los daños permanentes” (de Trazegnies, 2003, p. 321).

2.2.6.5. Fractura del nexo causal.

Siendo el derecho una lucha, entonces, tenemos que tener presente que una fragmentación de vínculo de causa – efecto aflige la responsabilidad, cualquiera sea el factor de atribución utilizado, dolo o culpa.

Conforme a lo estipulado en el artículo 1972 del Código Civil (1984), referente a la improcedencia del derecho de reparación, señala que en los lances que refiere el artículo 1970, el causante no tiene la obligación a reparar, cuando el deterioro fue resultado de un hecho involuntario o de fuerza mayor, de hecho, determinante de tercero o de la imprevisión de quien ha sufrido el daño.

Con relación al caso fortuito, Amaya (2013), indicó que se encontró que la Corte Suprema dijo que en casos accidentales o casuales, se debe interpretar como un hecho no ordinario, no previsible e irreprimible generado por el ser humano y para declararlo como tal, se debe establecer que es un suceso que no se puede prever o que presentido, es inevitable; no siendo una presunción rigurosa y cabal, sino por lo opuesto ya que si es tratado por el ser humano común para la ocurrencia concreta y al no poderse calificar la avería de la motonave como un hecho casual, no ordinario, no previsible no resistible.

2.2.6.6. Con causa.

De acuerdo a lo estipulado en el artículo 1973 del Código Civil (1984), referido a la disminución judicial de la compensación, señala: “Si la imprudencia sólo hubiere concurrido en la producción del daño, la indemnización será reducida por el juez, según las circunstancias”.

Ahora bien, referente a la negligencia del lesionado, debe considerarse el artículo 276 del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, Código de Tránsito, Código de Tránsito aceptado del DS N° 076-2009-MTC el cual señala y concluye que el transeúnte posee el beneficio de la duda y de diversas sospechas a su favor, en tanto no caiga en peligrosas transgresiones a los preceptos de tránsito: como cruzar la calzada en sitio ilegal; pasar delante de un vehículo parado, detenido o aparcado habiendo tránsito libre en la vía respectiva; circular o caminar bajo la influencia del alcohol, narcóticos o drogas; atravesar de forma intempestiva o temeraria la calle; bajar o ingresar súbitamente a la calzada para tratar de detener un vehículo; o subir o bajar de un vehículo en movimiento y por el lado izquierdo (Abanto, 2014).

2.2.6.7. Legitimación Pasiva Solidaria y Responsabilidad de los Aseguradores.

En función a lo establecido en el artículo de la Ley N° 27181, se encuentra responsabilidad solidaria entre el conductor, el dueño y el prestador del servicio de transporte terrestre. Ahora bien, en referencia a la Responsabilidad por parte del asegurador, la Corte Suprema tipifica que si bien el acto para indemnizar se puede dirigir en contra del asegurador por el perjuicio recibido, que debe contestar de manera solidaria como responsable directo de este, de acuerdo al artículo 1987 del Código Civil vigente; pero esa responsabilidad en el caso de la empresa que asegura está limitada al monto máximo que se cobertura que se da en función al riesgo convenido en la póliza de seguros, prescrito en el artículo 325 de la Ley N° 26702, denominada Ley General del Sistema Financiero y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros. Esta norma legal expresa que las entidades aseguradoras están impedidas de pagar compensaciones cuyas cantidades superen lo convenido. Además, se debe tener en consideración que la obligación de la representada se

deriva del contrato que tiene un número para su identificación, que se encuentra acorde con lo dispuesto en el numeral 386 del Código de Comercio que indica que el contrato del seguro se rige por los pactos legales que se consignan en la póliza correspondiente. En virtud es lo señalado se puede abonar la indemnización hasta la cantidad que establece la cobertura del seguro, que para el caso corresponde a 3.6 UIT, importe que debe ser pagado en moneda nacional, de acuerdo al tipo de cambio imperante, comprendiéndose que esta cantidad, finalmente representa la suma de Treinta y seis Mil Quinientos dólares americanos, señalado por la Sala Superior (Abanto, 2014).

2.2.6.8. La Difusión Social del Riesgo y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

El artículo 1988 del Código Civil (1984) decreta que, el daño al que está sujeto el sistema de seguro obligatorio, tienen que suscribir pólizas de naturaleza, términos, de acuerdo ciertas características del compromiso.

El artículo 30.1 de la Ley N° 27181. Ley General de Transporte y Tránsito terrestre, precisa que cualquier vehículo automotor que transite en el ámbito territorial de la República tiene que detentar una póliza de seguros actual referida al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o una certificación contra dichos accidentes, la cual debe contener términos correspondientes, estipulaciones similares o de mayor cobertura que las dadas por el SOAT que está vigente; por lo que, las entidades de los fondos de las regiones o provincias contra los accidentes de tránsito (Afocat) deben entregar el certificado respectivo, el emblema que pruebe y autorice la vigencia del mismo, que destinan exclusivamente a los vehículos de transporte público terrestre y moto-taxis, urbano e interurbano, que brinden servicios dentro de una provincia o región y son válidas en la respectiva localidad (Abanto, 2014).

2.2.6.9. Características del SOAT.

Explicando lo que se puede desarrollar en el SOAT, se acude al artículo 30.4 de la Ley N° 27181, indica que el SOAT y los certificados contra accidentes de tránsito, consideran las subsecuentes especificaciones:

- a. Incondicional
- b. Asegura la atención de forma inmediata
- c. Cobertura indeterminada, en función de la cantidad de los siniestros
- d. Es efectivo mientras se encuentra vigente
- e. Cobertura de ámbito nacional (SOAT), y regional o provincial (AFOCAT) con periodo anual.
- f. Es irremplazable

2.2.6.10. Coberturas del SOAT.

El SOAT cubre los peligros e inseguridades por cada ser humano, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor:

- Deceso, cada uno hasta 4 (UIT).
- Invalidez sin recuperación, cada uno hasta 4 UIT
- Inhabilitación eventual, cada uno hasta 1 UIT
- Pagos Médicos, cada uno hasta 5 UIT
- Desembolsos de entierro, cada uno hasta 1 UIT

El SOAT también considera al concebido, porque “al ser un sujeto de derecho privilegiado y porque la tutela de su derecho a la vida no está sujeta a condición alguna, también se encuentra amparado por el SOAT” (Abanto, 2014, p. 55).

2.2.7. Constitucionalidad del SOAT

El marco constitucional del SOAT fue establecido por el Tribunal Constitucional.

2.2.7.1. El SOAT es taxativamente constitucional para no vulnerar la autonomía municipal.

En la sentencia N° 0010-2003-AI/TC el Tribunal Constitucional manifiesta que, teniendo en consideración que la independencia municipal no imposibilita que el

parlamentario nacional regule el régimen jurídico que es propio de las municipalidades, siempre y cuando se pondere su esencia. El Tribunal Constitucional termina indicando que el artículo 30 de la Ley N° 27181, que señala que todo vehículo motorizado que recorra el territorio nacional requiere tener una póliza válida y actual del SOAT; esto no es anticonstitucional debido a que la Carta Magna no ha guardado a favor de los Municipios permisos que le permitan el establecimiento de sistemas de responsabilidad civil por accidentes de tráfico; siendo ello función del Estado debido a que el fin supremo del mismo es la defensa de la persona humana, dentro del orden jurídico preeminente. El compromiso del SOAT, cubre las eventualidades, como fallecimiento, lesiones en el cuerpo que padezcan los que ocupan y los terceros que no lo hagan en un vehículo con motor, y que sea un correlato de un accidente de tránsito, y es el Estado el que protege tuitivamente, asegurando el derecho de la persona a conservar su plenitud física (Abanto, 2014).

2.2.7.2. Ventajas del SOAT.

Se presentan las siguientes ventajas:

- El siniestro se paga de manera inmediata.
- La investigación es ulterior.
- La vigencia es de un año, soslaya la esporádica carencia de cobertura al momento del accidente.

2.2.7.3. Desventajas del SOAT.

Se presentan las siguientes desventajas:

- Cobertura mínima, no cubre hasta la total recuperación de la víctima.
- Los gastos en las clínicas son muy altos y no cubre el SOAT.
- En ocasiones las víctimas son abandonadas ya que la cobertura del SOAT, se cubrió en su totalidad.
- No elimina la posibilidad del proceso judicial y eso hace más engorrosa la recuperación de la víctima ya que para seguir con su recuperación debe iniciar un proceso judicial ante el conductor y/o propietario del

vehículo.

2.2.8. La responsabilidad por productos defectuosos

Es un supuesto que se ha desarrollado de manera relativamente reciente y surge cuando se produce daños a la integridad, a la salud o a las propiedades del comprador (sentido lato), a través de los defectos en el diseño, en la fabricación o información del producto. En ese sentido, el parámetro que determina si un producto es defectuoso está en la seguridad que debe tener frente a los consumidores.

2.2.9. A Modo de conclusión

Los criterios plasmados para la responsabilidad civil, resulta pues, un criterio razonable; es decir, es evidente que existen daños que el árbitro del proceso no podría meritarse, el daño moral, o cualquier otro daño ascendente y lucro cesante que podría no derivarse inmediatamente de la comisión de la falta o delito.

Por otra parte, los códigos no son material desechable a lo largo de su resultado. La función legislativa y normativa es la de constituir un pilar taxativo en nuestro ordenamiento jurídico. En ese sentido, los códigos son las plataformas supra continentales del Derecho, la cual, se plasman distintos confines jurídicos; los eventos que sostienen pueden variar, En ese sentido, Hart (1961) explica que si en el orbe en que nos movemos fuera diferenciado solo por una cantidad infinita de atributos o cualidades y estos en grupo con todas sus maneras probables de organización, fueran percibidas por todos, por lo tanto se podrían dar preceptos cuyo empleo en los sucesos peculiares ya no requeriría una alternativa complementaria. Todo se lograría conocer, y al ser entendido, se puede realizar, precisar y delimitar con anterioridad algo a través de normativas legales. Este mundo estaría apropiado para la aplicación mecánica del Derecho (mechanical jurisprudence). Resueltamente, ese mundo, no es el mundo real.

En consecuencia, espero que estas líneas sirvan para una constante preparación en el mundo jurídico, para que los poderes de este robot gigante que es el Estado, puedan colaborar de forma eficaz a la resolución de las disputas

necesariamente provenientes de los accidentes de tránsito y se pueden establecer parámetros equivalentes con el fin de determinar las cantidades para indemnizar o reparar el daño en el ámbito civil. Es posible una apreciación creativa como proceso inherente, nativo e inapelable de empleo al Derecho.

Derecho Comparado

La responsabilidad civil extracontractual es una institución relativamente contemporánea; es decir, una solución a un problema que se oculta en el derecho vetusto. En este sentido, la responsabilidad civil extracontractual no resulta una solución universal, sino un intento histórico para dar respuesta a un determinado problema. Asimismo, se puede aunar a tal responsabilidad ciertos valores, técnicas y conocimientos; sin embargo, las contestaciones y alternativas de solución se sugieren respecto a la circunstancia jurídica, dependerá ciertamente de la trascendencia de los ciclos o épocas.

La responsabilidad civil extracontractual en la legislación comparada

El derecho comparado tiene tres grandes modelos:

El modelo francés, aquel que mediante culpa causa un daño a otro está obligado a compensarlo; ese es el esquema tradicional en el derecho francés.

El modelo clásico alemán, aquel que de manera antijurídica cause un daño en la vida, el cuerpo, la integridad, la salud, la posesión y otro derecho de naturaleza análoga, está forzado a indemnizarlo. En este segundo esquema, a diferencia del primero se califica no solo el acto antijurídico, sino que adicionalmente se entra a una negociación de los derechos que pueden ser afectados, al punto que, después de haber hecho una lista corta, se indica cualquier derecho de naturaleza análoga. Además, se dice mucho de cuál es la impresión de este modelo, que es casi típico en el derecho penal.

En la opinión de Arup (2021) existen una gran cantidad de dominios, tanto en el Civil Law como del Common Law, los cuales han revocado o anulado el sistema de

acciones de responsabilidad extracontractual por perjuicios o menoscabos individuales, en los dos campos en que tiene particular repercusión práctica, tanto en los accidentes de trabajo como en los accidentes de tránsito. Nueva Zelanda brinda el superior prototipo de un sistema de seguro estructurado de manera pública que sustituye y reemplaza el modelo de responsabilidad extracontractual en estos dos ámbitos.

A pesar que el modelo neozelandés se le ha supeditado a racionalizar los gastos, y a la responsabilidad extracontractual expone un limitado retorno, no existe señal o pista para que renazca la responsabilidad. En contraposición, el Estado de Victoria en el año 1997, se transformó en la concluyente jurisdicción del Common Law en establecer un bosquejo de resarcimiento obligatorio e ineludible para los trabajadores.

Finalmente tenemos el modelo medio híbrido, que es el caso italiano, que es, la persona que genere un daño injusto está requerido a resarcirlo, que es el esquema italiano. Obviamente, tendrá la tendencia a querer identificar cuál de estos moldes está el derecho peruano y considero que la respuesta es relativamente sencilla. En el caso peruano se subsume la hipótesis del derecho francés; que de manera culpable causa un daño a otro está preceptuado a compensarlo. Por lo que va, un poco a contracorriente con la percepción de algunos juristas especialistas en derecho civil, que sostienen que el derecho italiano es el molde para la norma de la responsabilidad civil extracontractual, lo cual, no es exacto, se considera que son más los franceses que los italianos.

Ahora bien, este razonamiento tiene tres trascendencias:

- Cuál es el sistema de responsabilidad casi por defecto. La responsabilidad extracontractual bajo el modelo francés, tiene una enorme estructura que termina teniendo fronteras muy amplias, es decir, cualquier cosa que no caiga en contractual es extracontractual o si se quiere decir en términos más acordes francés, todo es extracontractual salvo que tú demuestres que es contractual.

- En el derecho alemán, la situación es diametralmente opuestas, pues, tiende a ser que todo lo que es contractual salvo que necesariamente puedas reconducirlo a extracontractual, por encontrarse en ese listado de derechos que pueden ser menoscabados y eso no solo tiene relevancia para la responsabilidad civil. Además, tiene mucha importancia y es muy amplia, es decir, la responsabilidad extracontractual no es limitada en sus alcances y su variante, porque está expresamente consignado.

No solo porque explicaría nuestra responsabilidad extracontractual del 1969 y siguientes, sino que también nos ayudaría a ir entendiendo.

A juicio de Deakin (2014), manifiesta que la responsabilidad extracontractual se encuentra en profunda crisis. El sistema referido está en permanente estado de sitio puesto que no es eficiente, ni eficaz ni tampoco alcanza justicia para los agraviados en los accidentes de tránsito. Las probables opciones a las que se recurrieron en una anterior generación, que implicaron y comprometieron el cambio de los códigos de responsabilidad por sistemas globales de resarcimiento o indemnización, en la actualidad son negadas y refutadas por su exagerado y desmesurado gasto, por determinadas personas que las sugirieron.

Siguiendo con este razonamiento, el origen titánico de la humanidad, el apetito de venganza fue la idea o, mejor dicho, el profundo sentimiento del resarcimiento; es decir, puede resultar instintivo. La referencia al significado de responsabilidad, implica una serie de nombramientos jurídico permanente.

Teniendo en cuenta a Stapleton, manifiesta que la estructura de responsabilidad o más peculiarmente, de responsabilidad extracontractual más seguro de responsabilidad, es injusto para los ciudadanos que la norma legal ha buscado dar protección y seguridad, esto se refiere, a las personas que son perjudicadas realmente, así como las potenciales de estos accidentes. Lo señalado ocurre debido a que los demandados, tanto privados como públicos, reparten el costo del seguro de responsabilidad usando los costos más elevados, así como empleando prácticas defensivas que dañan al público a largo plazo. Los críticos norteamericanos han estudiado este ámbito de manera amplia y profunda, sobre todo el de la

responsabilidad (Stapleton, 1994).

En ese sentido, el cosmos jurídico concede una infinidad de comodidades, pero ha multiplicado la aprensión y la desconfianza entre las personas; además, el Derecho se inclina hacia el establecimiento de un derecho subjetivo del perjudicado a reclamar que el dañador asuma las consecuencias y lo pueda indemnizar.

De acuerdo con Cane (1997), expresa que el compromiso referente al comportamiento de una persona debe ser equilibrada con la libertad de acción; por ello los individuos deben ejercer la libertad hasta determinados entornos, de tomar decisiones con el propósito de afrontar peligros cuando lo consideren pertinente puesto que forman parte de ellos. El estudio referido a la responsabilidad extracontractual que involucra la correlación, intereses preservados y resguardados, así como comportamientos castigados permiten observar con mayor claridad que el estudio consuetudinario, donde los preceptos son ejercicio de ese movimiento; esto asiste para que se aprecie la intrincada y fina naturaleza de la cuenta que es trazada por el derecho. Porque finalmente se presentan hipótesis particulares, groso modo puede resultar una respuesta a lo que se entiende a nivel extracontractual o aquiliana.

2.3. Definición de la terminología empleada

En este punto, se presentan conceptos básicos vinculados con el problema jurídico que presentamos en nuestro informe académico, estos conceptos servirán para mejorar el trabajo que presentamos.

- **Accidente:** Una situación inesperada, que ocurre de forma accidental. Legalmente, es una situación que causa daños o desgracias. Si es causado por un evento impredecible, se denomina accidente o fuerza mayor. De lo contrario, es el resultado de un descuido, negligencia o incumplimiento de las leyes o regulaciones, y en algunos casos surgirá responsabilidad civil o incluso responsabilidad penal.
- **Cobertura:** Protección de seguro o reaseguro basada en un acuerdo contractual entre la empresa aseguradora y el asegurado.

- **Daño:** consiste en inferir una lesión a propiedad ajena o la persona misma. El concepto daño se utiliza para indicar toda disminución de las propiedades, que puede incluir o no en lo patrimonial, como en el hipotético daño moral.
- **Daño a la persona:** es el daño constituido por la violación de los designados derechos de la persona, ergo la humillación del encarcelamiento injusto, la frustración del plan de vida del que tenido una lesión física que lo deforme, el haber herido el honor del ciudadano, entre otros.
- **Daño a la salud:** el que causa o lastima la relación de bienestar y disfrute del ser humano, que incide en lo moral y psicológico del hombre; es decir, es estado de bienestar goza psíquicamente, mentalmente y socialmente el ser humano.
- **Daño al proyecto de vida:** Esto afectará la voluntad del ciudadano para ejecutar de acuerdo a sus decisiones libres, afectará las decisiones de las personas, sus planes se alterarán y sus deseos se frustrarán. Esto no es solo un daño temporal, sino que trasciende el nivel de existencia y los afecta sobre sus fines vitales proyectándose en el futuro del ser humano.
- **Daño cierto:** hay diversas clases de daños que se pueden reparar. Pero primero, es importante destacar las características generales de cualquier daño reparable: sea cual sea el daño a reparar, independientemente de su naturaleza, debe ser cierto; ahora o en el futuro, pero es cierto. No puede ser definitivo o hipotético; un simple peligro no produce compensación, debe realizarse un daño.
- **Daño biológico:** Incluye causar daño, lesión y daño a las unidades psicosomáticas del cuerpo, es decir, la forma en que el sistema humano (psicológico y físico) se ve afectado afectará el plan de vida y su desarrollo. Las lesiones biológicas pueden ocurrir en heridas, fracturas, desmembramientos y desequilibrios emocionales.

- **Daño emergente:** La compensación por pérdidas indirectas es un intento de compensar las pérdidas sufridas. Por tanto, Paulus define el daño de emergencia como el mejor mihi abest, es decir, el daño que ya no existe, este daño es siempre una especie de pobreza.
- **Daño físico:** Causado por golpes, fracturas de huesos, castración, desgarros musculares, pinchazos, aplastamiento, descargas eléctricas, cortes, quemaduras, desfiguración, aplicación de temperaturas extremas, ingerir productos químicos o elementos cortantes, violación, ahogamiento, ausencia de sueño o postura generada por malestar físico.
- **Daño moral:** Se exterioriza en el estado emocional de una persona (dolor o tristeza); será breve y breve, afectando los sentimientos, la autoestima, el dolor, la depresión, la desesperación y el dolor.
- **Daño patrimonial:** Es el que involucra el patrimonio, directamente o indirectamente por las consecuencias o reflejos del daño causado a la persona, sus derechos o talentos: por tanto, se daña el derecho directo de Activos económicos destruidos o deteriorados; y daños indirectos a la propiedad hereditaria, por ejemplo, costos de tratamiento debido a lesiones personales (daño indirecto), o ganancias que hacen que la víctima se sienta frustrada por incapacidad (pérdida de ingresos).
- **Daños y perjuicios:** Constituye una relación que existe por obligaciones u deberes, y su función es proteger y reparar el daño causado. Suele provenir de una relación patrimonial.
- **Indemnización:** En derecho, el término significa compensación por daños o perjuicios o compensación monetaria o material. En el derecho civil, la indemnización suele deberse a un acto ilegal cometido. El principio de responsabilidad es general, respecto a cualquier hecho que cause daño.
- **Responsabilidad Civil:** La idoneidad de un ciudadano para comprender y juzgar sus actos utilizando su voluntad racional, de modo que asuma la

responsabilidad de sus actos. La responsabilidad civil se fundamenta en los elementos básicos, tratado de acuerdo a la ley: existencia de un daño, siempre que alguien tenga que reparar aquel, se enfrenta a la responsabilidad civil.

- **Seguro:** Un acuerdo contractual, generalmente denominado póliza de seguro, entre el asegurado que paga las primas del seguro a la aseguradora; y la aseguradora a cambio del cual se compromete a compensar al asegurado por pérdidas específicas que pueda sufrir debido a un incendio, robo o accidente. La prima se calcula de tal manera que el monto total de las tarifas cobradas a todas las partes aseguradas, permite al asegurador pagar los reclamos del asegurado y los costos de gestión. El seguro distribuye los riesgos, por lo que las personas que sufren pérdidas pueden ser compensadas y todos los demás también pueden asegurarse por la misma pérdida (USIS) para la compensación. Es un contrato donde el asegurado cobra una determinada cantidad de dinero del seguro con la condición de ser responsable de la indemnización de daños, pago de capital o alquiler o préstamo en cualquier evento especificado en el contrato, servicio acordado.

CAPÍTULO III
MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo y diseño de investigación

Las técnicas utilizadas en este estudio para el recojo de datos fueron la observación: la cual es la marca del comienzo del estudio en la cual se contempla y se analiza y sistematiza la información. En esta investigación se observaron distintos textos, normas y jurisprudencia vinculadas a la problemática, se analizó lo señalado por los distintos autores que se consultaron para el desarrollo de la teoría, se sistematizó la información con fichas de los autores consultados.

La observación es el examen del entendimiento de los fenómenos y la realidad a través del contacto directo con el sujeto empleando el cerebro. A través de los sentidos, principalmente la vista, el oído, el tacto y oler. Sin embargo, es necesario aclarar que la observación y el ver son diferentes porque son la función principal de la existencia. Ha sido humano desde que entró al mundo. De hecho, según la definición de Ketele y Roegiers citada por Nelly Ugarriza, La observación requiere curiosidad y atención, es decir, la conciencia se centra en determinados objetos o personas. Reloj. Según la situación, la atención puede ser diferente: percibir, percibir, vislumbrar, ver, ver, considerar, Verificar, identificar, resaltar, espiar, espiar, espiar, espiar, enfocar, monitorear (Ugarriza, 2000, p. 92).

Encuestas: cuestionarios para mediar a través de niveles de conocimiento escalas de actitudes.

Método empleado para el desarrollo del informe

En esta investigación que se pretende realizar es de carácter socio – jurídico, es decir que es una investigación aplicada por la misma naturaleza de la ciencia del derecho, puesto que, la operacionalidad es de carácter teórico – doctrinario.

Método descriptivo: Incluye describir hechos o fenómenos basados en sus singularidades, propiedades o la relación exacta a través de sus componentes.

Tamayo (2003) afirma que, los métodos descriptivos: se ubican en el

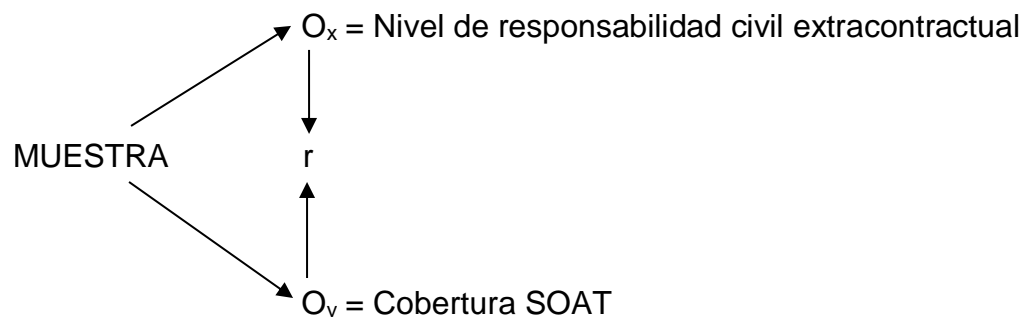
nivel segundo del discernimiento de la ciencia. Hay diversas indagaciones descriptivas. Los datos que se generan de la descripción suelen ser cualitativos o cuantitativos. El primer caso, implica una investigación más profunda sustentada en categorías, con un número reducido de casos; en el caso segundo, se estudian gran cantidad de muestras de sujetos.

Al describir métodos, hay varios sub-métodos, los más importantes son los correlacionales, estudio de casos, exploratorios, causales, agrupamiento y evaluación.

Correlacional: La conexión es el grado en el que dos variables cambian juntas, o se asocian entre ellas, por ejemplo:

O_x = Nivel de responsabilidad civil extracontractual;

O_y = Cobertura del Servicio Obligatorio de Accidentes de Tránsito.



Se determinó la asociación entre estas variables.

3.2. Población y muestra

La población con el propósito de realizar indagación científica se encuentra constituida por todos los elementos (personas, objetos, organismos, expedientes) que se enlazan con el fenómeno que se investiga, que se definió y delimitó analizando el problema de investigación. La población presenta singularidades susceptibles de ser cuantificadas y medidas.

La muestra es una parte de la población a la cual el investigador tiene acceso y se puede investigar. En el estudio que se presenta, se tiene una muestra no probabilística a conveniencia del estudioso que corresponde a 50 personas que van a ser encuestados.

3.3. Hipótesis

Hipótesis general

Existe relación entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

Hipótesis específicas

- Existe relación entre el daño causado con el riesgo de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.
- Existe relación entre los factores de atribución con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.
- Existe relación entre el nexo causal con la negligencia de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

3.4. Variables – Operacionalización

Variable Asociada: Responsabilidad Civil Contractual

La responsabilidad civil es aquella donde se produce un daño a otro y tiene el

deber de repararlo. La obligación resarcitoria obliga al que ocasiona el daño, a volver los hechos al momento anterior al daño generado a la víctima. La persona que arregla los perjuicios contra otro, lo hace por hecho propio o ajeno. El hecho propio, las cualidades de autor y juicioso convergen en el mismo individuo; en el hecho ajeno, el autor es el que perpetra el suceso u omisión dañina, pero el responsable es otra persona, quien lo tiene en nexo de subordinación, pudiendo existir o no vínculo de contrato entre el accidentado y el culpable. El daño puede imponer a la no ejecución de una obligación contractual. Los elementos son:

- Daño causado (dolor, molestia, perjuicio a una persona o a su patrimonio)
- Componentes de atribución (la culpa y el dolo)
- Nexos causal (es el enlace de un hecho culposo con el daño que se causó)

Dimensión daño causado

Daño es toda merma material o moral que padece un ciudadano, en sus bienes naturales, en su posesión o propiedades, provocado en quebrantamiento de la ley, y debe dar respuesta otra persona.

Dimensión factores de atribución

Los factores de atribución son las conjeturas indispensables para la supervivencia de la responsabilidad civil. Por sí solo, el perjuicio no es suficiente para inculpar responsabilidad, ya que debe de compatibilizarse con el componente denominado responsabilidad subjetiva u objetiva que la ley califica adecuado para asignarlo a un determinado sujeto.

Dimensión nexos causal

Se refiere al enlace entre un acto culposo con el perjuicio provocado. En los sucesos de responsabilidad objetiva, el nexos se halla entre el comportamiento y el

menoscabo. La conexión causal es imprescindible debido a que la conducta del demandado se refiere a la causa directa, ineludible y definitivo del detrimento.

Variable supervisora: Cobertura del SOAT en víctimas de accidentes de tránsito

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito es un acuerdo escrito de accidentes personales y abarca el fallecimiento y heridas físicas que padecen los que ocupan o terceros que no ocupan el vehículo automotor como resultado de un atropello de tránsito donde el vehículo participó o no.

Las coberturas previstas son:

- Muerte 4 UIT c/u
- Invalidez permanente 4 UIT c/u
- Invalidez eventual 1 UIT c/u
- Desembolsos Médicos 5 UIT c/u
- Pagos de sepelio 1 UIT c/u

Dimensión riesgo

El riesgo es exponerse a una circunstancia en que existe la eventualidad de padecer un percance o deterioro o de estar en amenaza. Es la fragilidad o conminación a que se produzca una situación con secuelas negativas y que se afecte a alguien o algo.

Dimensión cobertura

Las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) protege a los semejantes y no a los vehículos. Ampara a las personas que están dentro de un vehículo y a otras personas que resulten con lesiones en un contratiempo de tránsito.

Dimensión negligencia

Se refiere a la ausencia de cuidado y diligencia por los hechos que efectúa. Cuanto más grande es la indolencia se requiere hacer más rapidez por la condición del acto. No es lo mismo reclamar las mismas prevenciones al quien traslada bultos de heno o paja que el que transporta sustancias radioactivas.

Tabla 1

Operacionalización de las Variables de Estudio

Variable	Dimensiones
Responsabilidad Civil Contractual	Daño Causado
	Factores de atribución
	Nexo Causal
Cobertura del SOAT en víctimas de accidentes de tránsito	Riesgo
	Cobertura
	Negligencia

3.5. Métodos y técnicas de investigación

La técnica aplicada fue la recolección de datos, a través de las fuentes primarias, como lo son la observación y la encuesta, así como las fuentes secundarias como lo son: Las ficha, revistas por citar algunos, pero el instrumento que se usó en la recopilación de datos fue la encuesta y para ello se elaboraron sendos cuestionarios.

Valderrama (2013) sostiene que, instrumentos son las herramientas que utiliza el indagador científico para recolectar, acumular y procesar los datos. Entre las que se encuentran, exámenes, pruebas de conocimientos o gradación de actitudes (Likert, semántico y de Guttman). Asimismo, se usan los registros de chequeo, inventarios, cuadernos de campo, fichas de datos para seguridad (FDS), entre otros. En ese sentido, de forma coherente y de manera sistemática se seleccionan las herramientas

empleadas para medir las singularidades de las variables.

Salkind (1998) describió lo siguiente en "Métodos de investigación": El cuestionario es un grupo de interrogantes orientadas y estructuradas que pueden responderse de forma presencial. Las encuestas con cuestionario pueden ahorrar tiempo porque pueden permitir a las personas completar cuestionarios sin la intervención directa o la ayuda de los investigadores.

3.6. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Las variables estudiadas se analizan usando las técnicas de observación, documental y la encuesta. Al ser un estudio cuantitativo y relacional, la estadística fue descriptiva e inferencial. Se administró la Rho de Spearman para contrastar las hipótesis ya que las variables son categóricas, ordinales, además, con la escala de Likert; con un grado de confianza del 95 % y un nivel de significancia del 5 %. Se usó Excel y el programa estadístico SPSS. Se suministró una prueba guía para la confiabilidad de los dos instrumentos de investigación.

Confiabilidad del Instrumento para la variable responsabilidad civil

Se administró una prueba piloto a 20 personas (Tabla 2).

Tabla 2

Resumen de los casos de la Prueba Piloto

	N	%
Casos Válido	20	100,0
Excluido ^a	0	,0
Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Se empleó el coeficiente Alfa de Cronbach.

Tabla 3

Alfa de Cronbach de la Variable Responsabilidad Civil

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,870	12

El valor obtenido es igual a 0,870 que es cercano a 1 que es el máximo valor por lo cual el instrumento tiene la confiabilidad para poder ser aplicado y recolectar los datos correspondientes.

Confiabilidad del Instrumento para la variable cobertura SOAT

Se utilizó una prueba guía a 20 personas (tabla 4).

Tabla 4

Resumen de los casos de la Prueba Piloto

	N	%
Casos Válido	20	100,0
Excluido ^a	0	,0
Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Se administró el coeficiente Alfa de Cronbach.

Tabla 5

Alfa de Cronbach para el instrumento de la variable Cobertura SOAT

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,840	12

El número obtenido es igual a 0,840 que es cercano a 1 que es el máximo valor por lo cual el instrumento tiene la confiabilidad para poder ser aplicado y recolectar los datos correspondientes.

CAPÍTULO IV
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Resultados descriptivos e inferenciales

Demográficos

Tabla 6

Edad de los encuestados

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
20-30	5	10,0	10,0	10,0
31-40	10	20,0	20,0	30,0
41-50	11	22,0	22,0	52,0
51-60	24	48,0	48,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

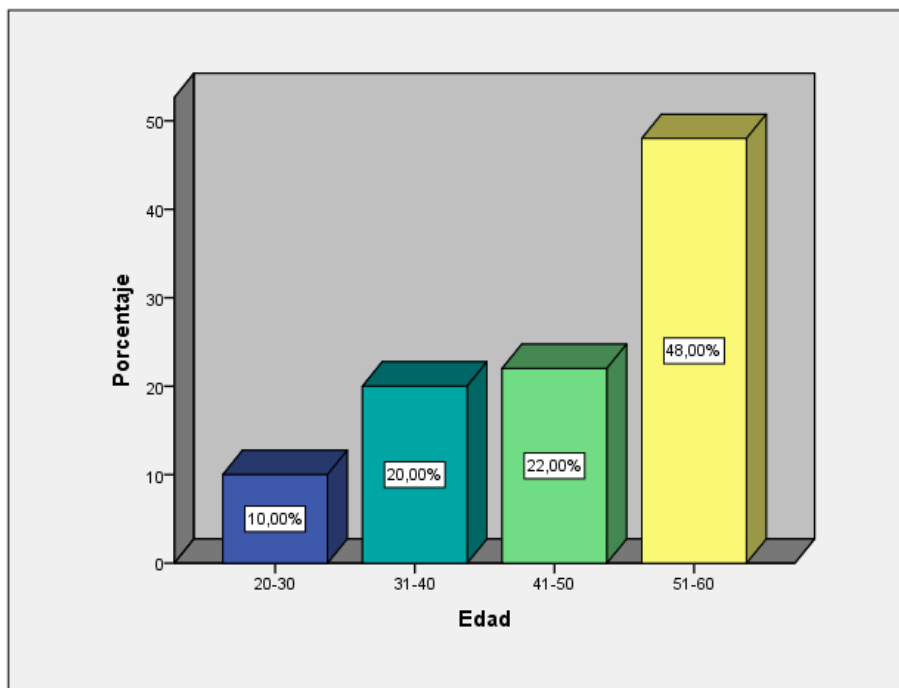


Figura 1. Porcentajes corresponden a la tabla 6

Interpretación:

De los 50 sondeados, 5 (10,0 %) se encuentran entre los 20 a 30 años; 10 (20,0 %) están entre los 31 a 40 años; 11 (22,0 %) están entre los 41 a 50 años; y 24 (48,0 %) están entre los 51 a 60 años.

Tabla 7

Sexo de los encuestados

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Masculino	41	82,0	82,0	82,0
Femenino	9	18,0	18,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

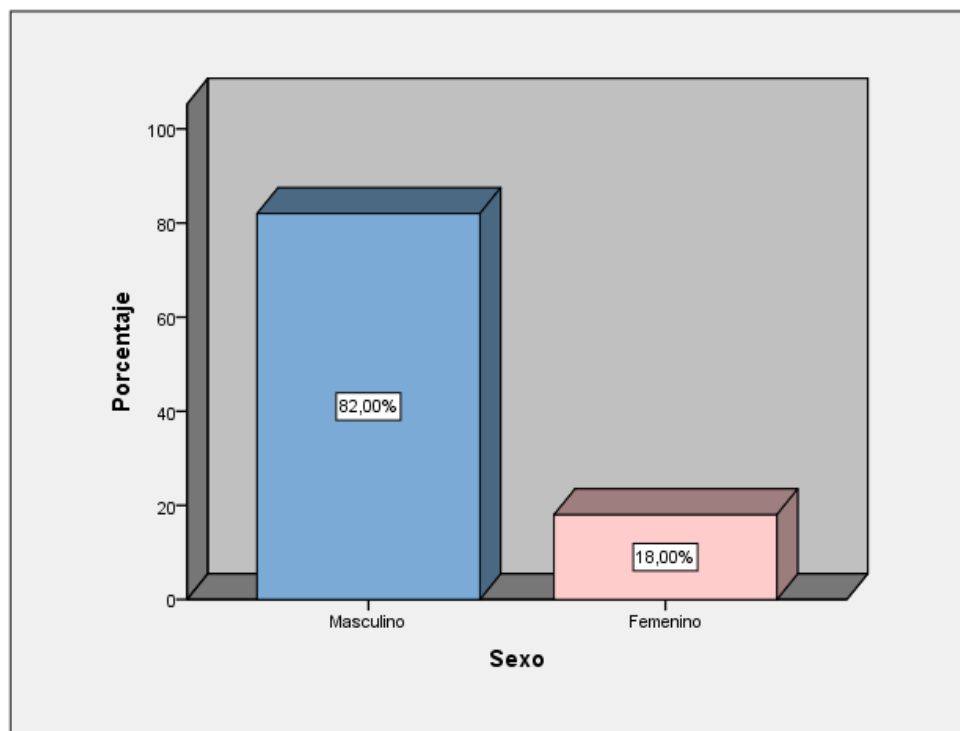


Figura 2. Resultados corresponden a la tabla 7

Interpretación:

De los 50 sondeados, 41 (82,0 %) son del sexo masculino; y 9 (18,0 %) son del sexo femenino.

Tabla 8

Grados de Instrucción de los encuestados

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Secundaria	11	22,0	22,0	22,0
Técnica	16	32,0	32,0	54,0
Universitaria	23	46,0	46,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

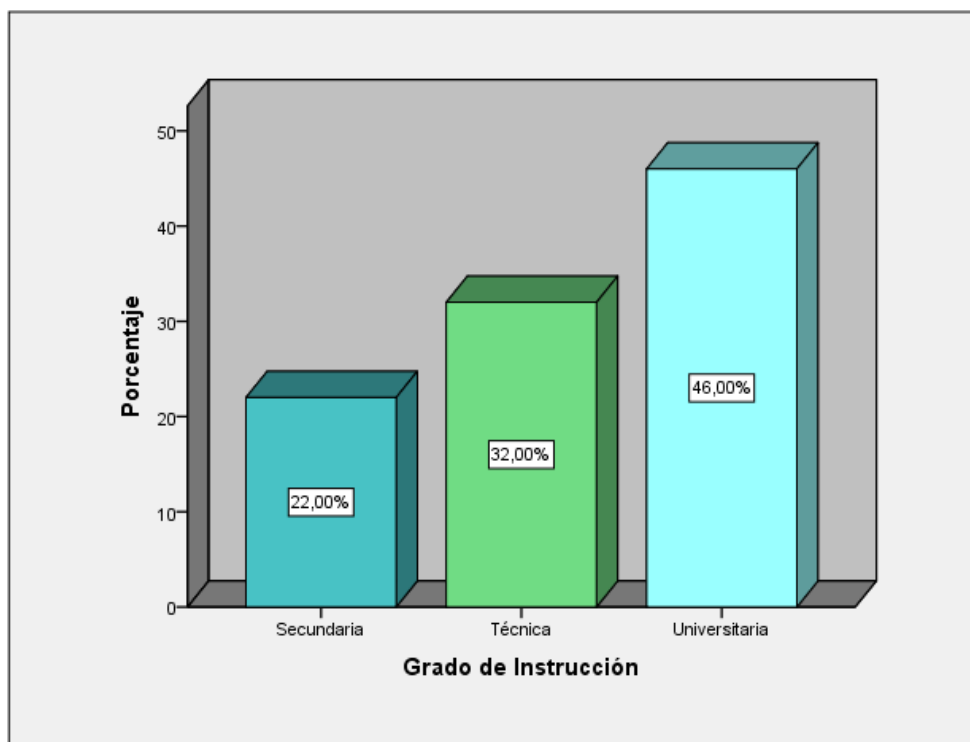


Figura 3. Resultados corresponden a la tabla 8

Interpretación:

De los 50 consultados, 11 (22,0 %) tienen estudios secundarios; 16 (32,0 %) tienen estudios técnicos; y 23 (46,0 %) tienen estudios universitarios.

Tabla 9

Ocupación de los encuestados

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Ama de casa	2	4,0	4,0	4,0
Trabajo dependiente	25	50,0	50,0	54,0
Trabajo independiente	23	46,0	46,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

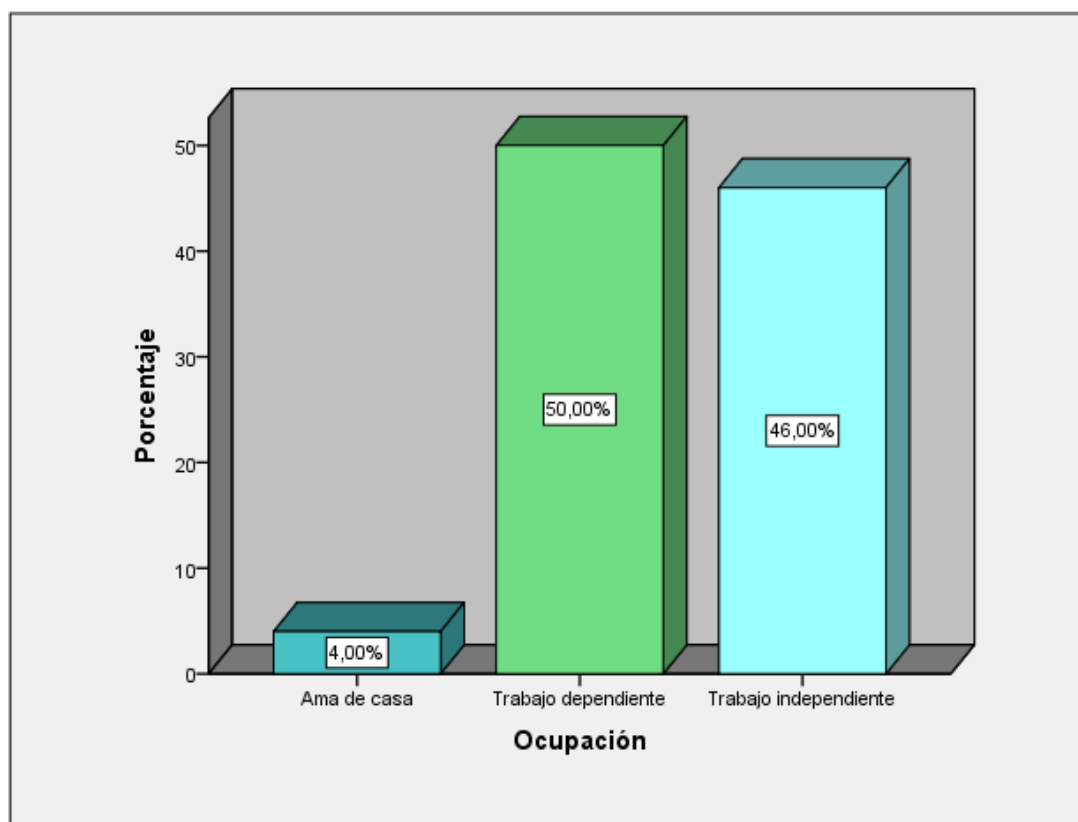


Figura 4. Resultados corresponden a la tabla 9

Interpretación:

De los 50 consultados, 2 (4,0 %) son ama de casa; 25 (50,0 %) tienen trabajos dependientes; y 23 (46,0 %) tienen trabajos independientes.

Descriptivos

Tabla 10

Variable Responsabilidad Civil

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Ineficiente	5	10,0	10,0	10,0
Regular	38	76,0	76,0	86,0
Eficiente	7	14,0	14,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

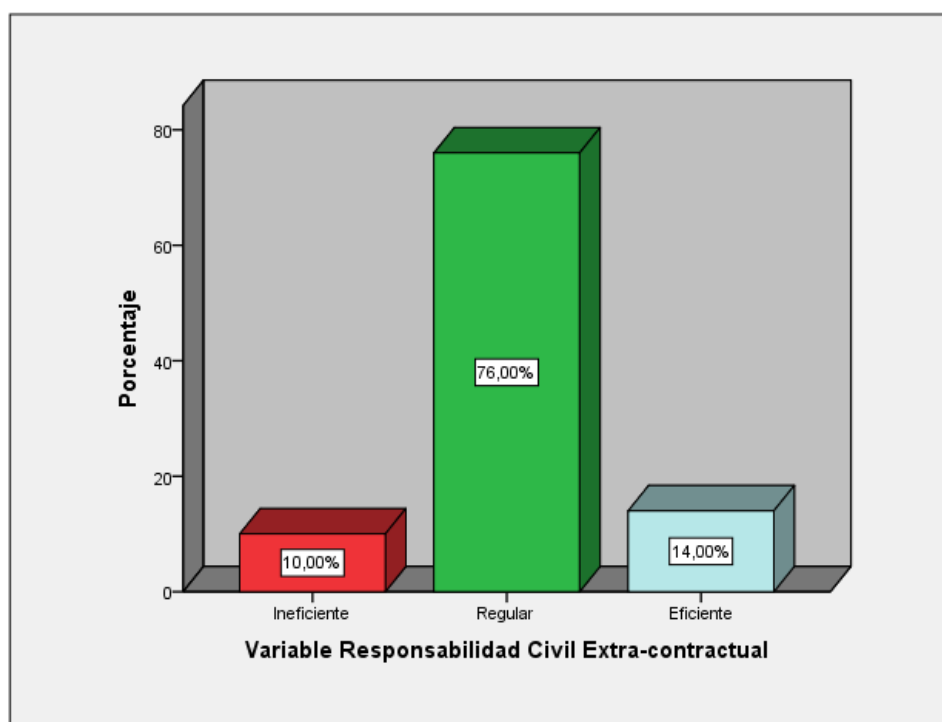


Figura 5. Resultados corresponden a la tabla 10

Interpretación:

De los 50 encuestados, 5 (10,0 %) contestaron que la responsabilidad civil es ineficiente; 38 (76,0 %) contestó que era regular; y 7 (14,0 %) señalaron que es eficiente.

Tabla 11

Dimensión Daño Causado de la Variable Responsabilidad Civil

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Bajo	5	10,0	10,0	10,0
Medio	38	76,0	76,0	86,0
Alto	7	14,0	14,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

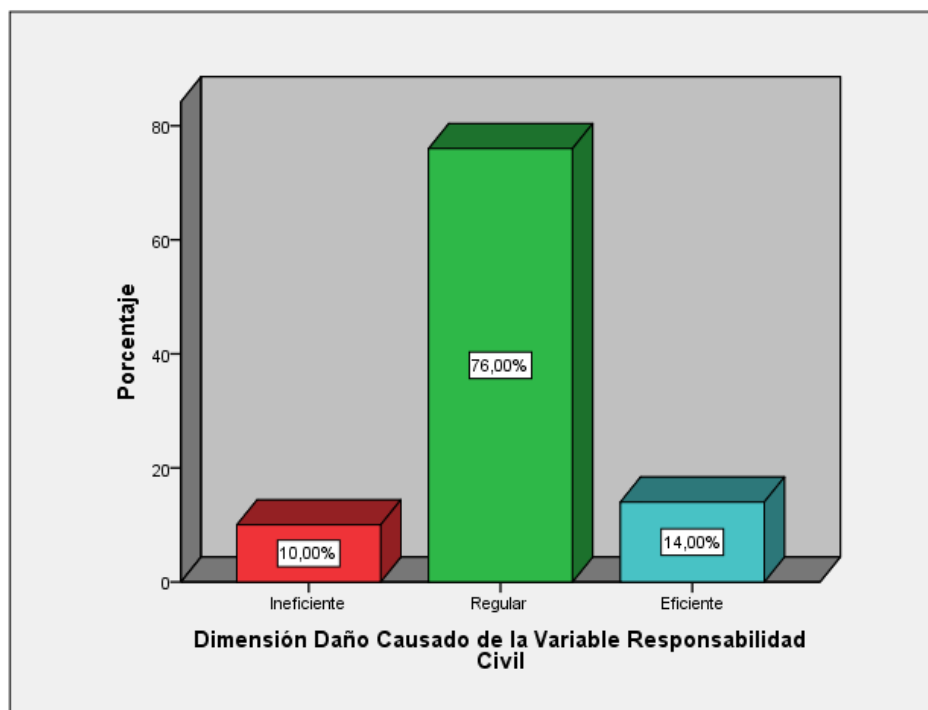


Figura 6. Resultados corresponden a la tabla 11

Interpretación:

De los 50 encuestados, 5 (10,0 %) respondieron que la dimensión daño causado de la variable responsabilidad civil es ineficiente; 38 (76,0 %) contestó que era regular; y 7 (14,0 %) señalaron que es eficiente.

Tabla 12

Dimensión Factores de Atribución de la Variable Responsabilidad Civil

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Ineficiente	6	12,0	12,0	12,0
Regular	10	20,0	20,0	32,0
Eficiente	34	68,0	68,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

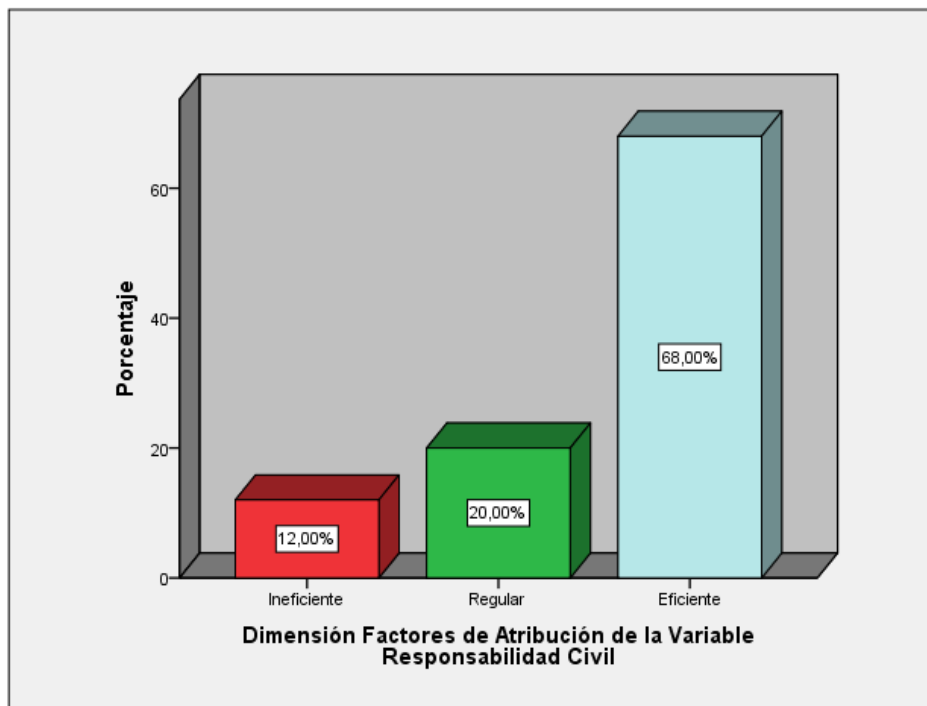


Figura 7. Resultados corresponden a la tabla 12

Interpretación:

De los 50 encuestados, 6 (12,0 %) indicaron que la dimensión factores de atribución de la variable responsabilidad civil es ineficiente; 10 (20,0 %) contestó que era regular; y 34 (68,0 %) señalaron que es eficiente.

Tabla 13

Dimensión Nexos Causales de la Variable Responsabilidad Civil

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Ineficiente	13	26,0	26,0	26,0
Regular	29	58,0	58,0	84,0
Alta	8	16,0	16,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

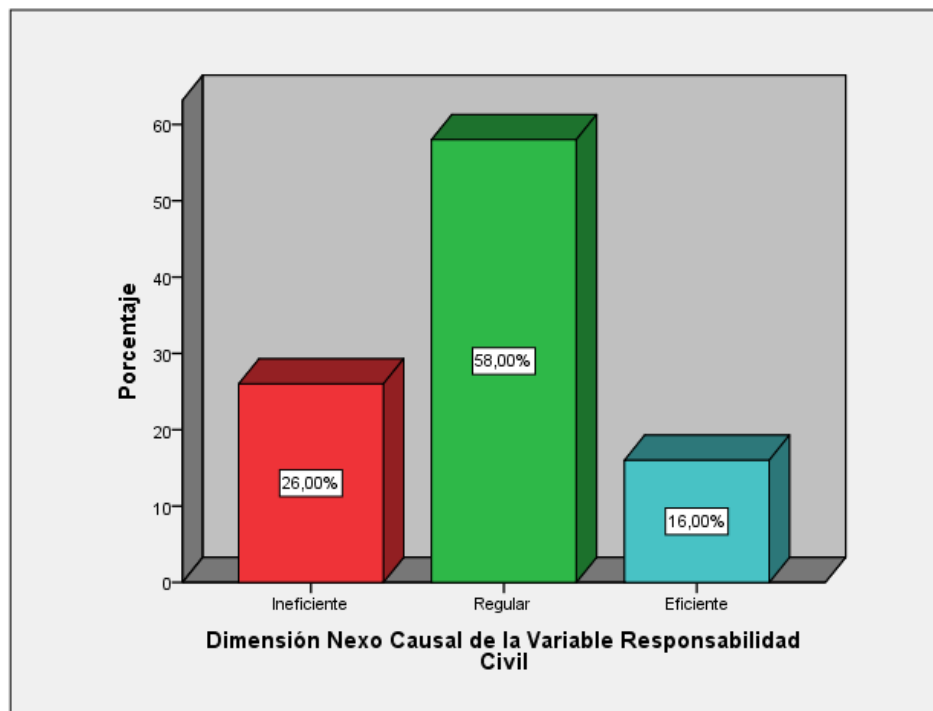


Figura 8. Resultados corresponden a la tabla 13

Interpretación:

De los 50 encuestados, 13 (26,0 %) señalaron que la dimensión nexos causales de la variable responsabilidad civil es ineficiente; 29 (58,0 %) contestó que era regular; y 8 (16,0 %) señalaron que es eficiente.

Tabla 14

Variable Cobertura SOAT

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Ineficiente	5	10,0	10,0	10,0
Regular	28	56,0	56,0	66,0
Eficiente	17	34,0	34,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

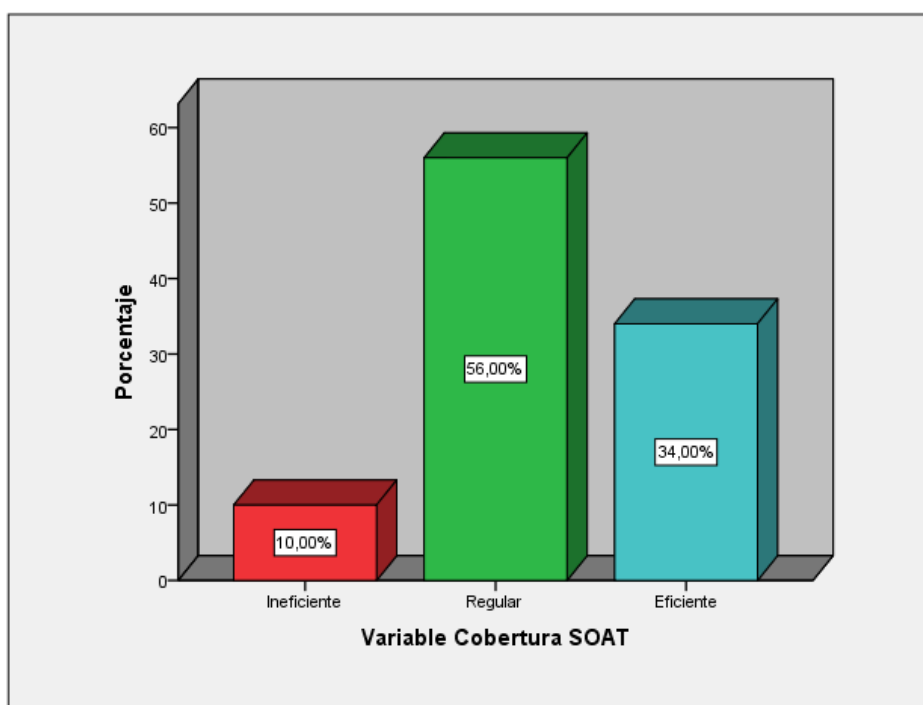


Figura 9. Resultados corresponden a la tabla 14

Interpretación:

De los 50 encuestados, 5 (10,0 %) respondieron que la variable Cobertura SOAT es ineficiente; 28 (56,0 %) contestó que era regular; y 17 (34,0 %) señalaron que es eficiente.

Tabla 15

Dimensión Riesgo de la Variable Cobertura SOAT

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Ineficiente	5	10,0	10,0	10,0
Regular	2	4,0	4,0	14,0
Eficiente	43	86,0	86,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

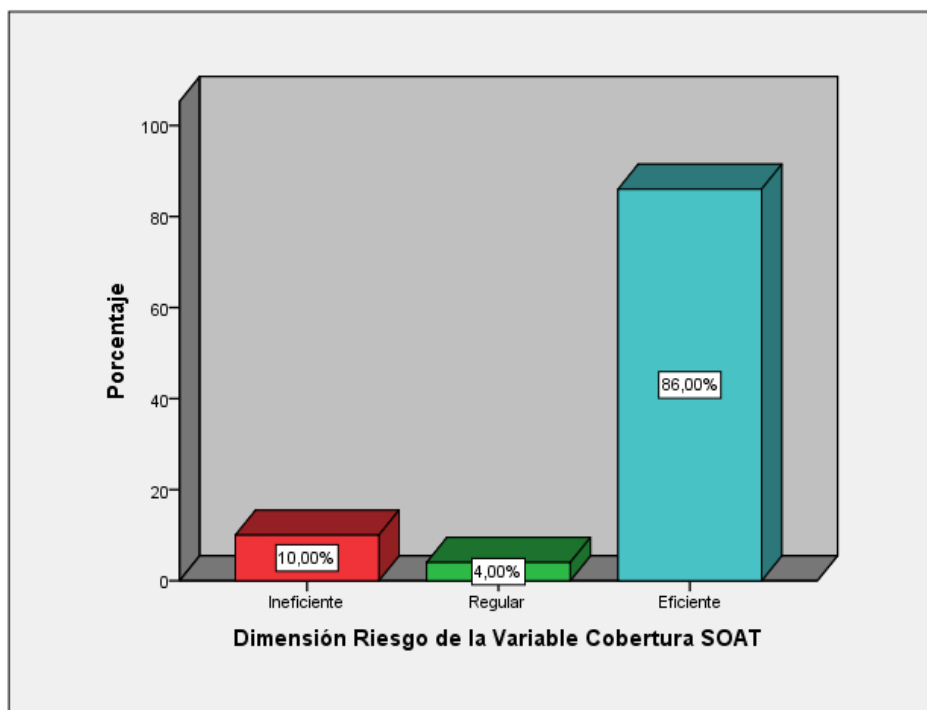


Figura 10. Resultados corresponden a la tabla 15.

Interpretación:

De los 50 encuestados, 5 (10,0 %) dijeron que la dimensión riesgo de la variable Cobertura SOAT es ineficiente; 2 (4,0 %) contestó que era regular; y 43 (86,0 %) señalaron que es eficiente.

Tabla 16

Dimensión Cobertura de la Variable Cobertura SOAT

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Ineficiente	4	8,0	8,0	8,0
Regular	39	78,0	78,0	86,0
Eficiente	7	14,0	14,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

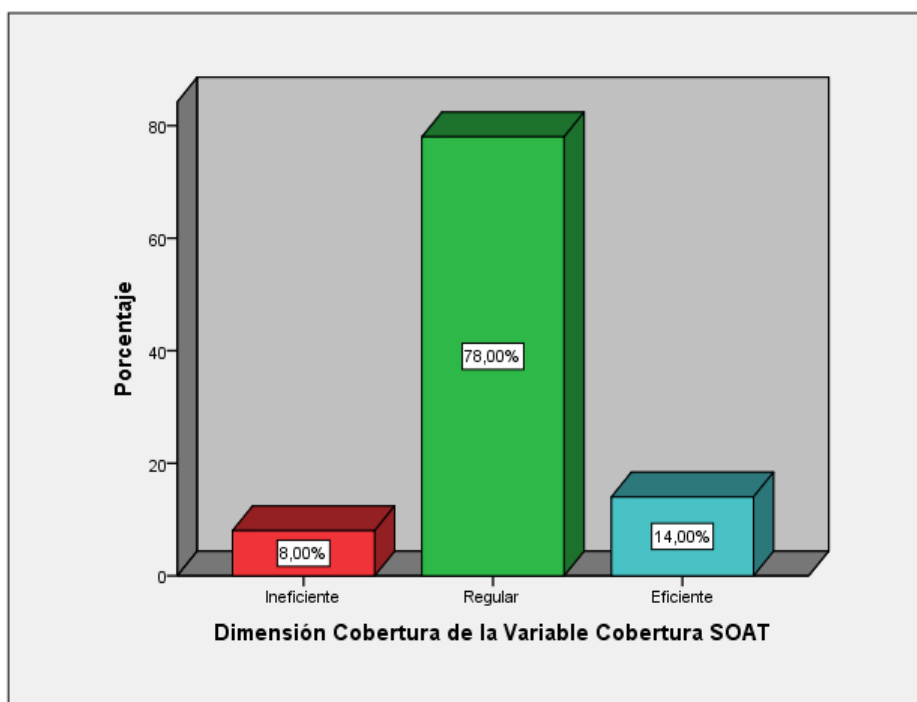


Figura 11. Resultados corresponden a la tabla 16

Interpretación:

De los 50 encuestados, 4 (8,0 %) expresaron que la dimensión cobertura de la variable Cobertura SOAT es ineficiente; 39 (78,0 %) contestó que era regular; y 7 (14,0 %) señalaron que es eficiente.

Tabla 17

Dimensión Negligencia de la Variable Cobertura del SOAT

	Frecuencia	Porcentaje	% válido	% acumulado
Ineficiente	4	8,0	8,0	8,0
Regular	1	2,0	2,0	10,0
Eficiente	45	90,0	90,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

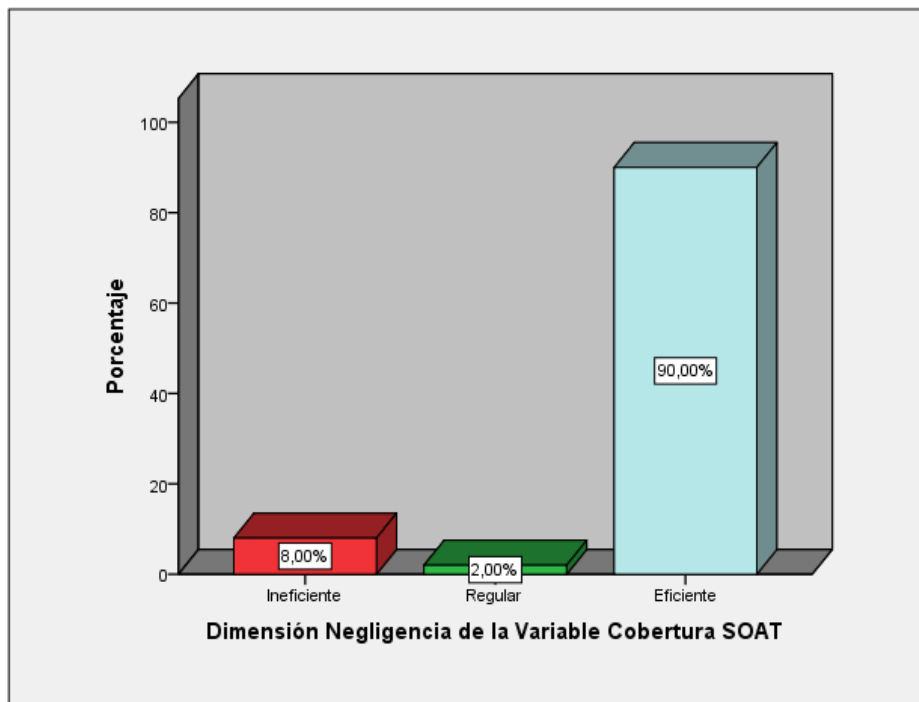


Figura 12. Resultados corresponden a la tabla 17

Interpretación:

De los 50 sondeados, 4 (8,0 %) manifestaron que la dimensión negligencia de la variable Cobertura SOAT es ineficiente; 1 (2,0 %) contestó que era regular; y 45 (90,0 %) señalaron que es eficiente.

4.2. Contrastación de hipótesis

Hipótesis General

H₀: No existe relación entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

H₁: Existe relación entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

Tabla 18

Correlación para la Hipótesis General

			Responsabilidad Civil	Cobertura SOAT
Rho de Spearman	Responsabilidad Civil	Coeficiente de correlación	1,000	0,480**
		Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	50	50
	Cobertura SOAT	Coeficiente de correlación	0,480**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	50	50

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

La tabla 18, indica que hay asociación positiva moderada 0,48, entre las variables de estudio. Asimismo, el p-valor obtenido fue de 0,000. En ese sentido, se admite la hipótesis del investigador y prescindiéndose de la hipótesis nula, existiendo asociación entre la responsabilidad civil y la cobertura SOAT.

Hipótesis Específicas

Hipótesis Específica 1

H₀: No existe relación entre el daño causado con el riesgo de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

H₁: Existe relación entre el daño causado con el riesgo de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

Tabla 19

Correlación Hipótesis Específica 1

			Daño Causado	Riesgo SOAT
Rho de Spearman	Daño Causado	Coeficiente de correlación	1,000	0,432**
		Sig. (bilateral)	.	0,02
n	o	N	50	50
		Riesgo SOAT	Coeficiente de correlación	0,432**
		Sig. (bilateral)	0,02	.
		N	50	50

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

Al leer la Tabla 19 existe una correspondencia positiva medida 0,432, entre las dimensiones 1 de las variables de estudio. Asimismo, el p-valor obtenido fue de 0,02. Entonces, se admite la hipótesis específica 1 del investigador y descartándose la hipótesis nula, existiendo vínculo entre el daño causado y el riesgo del SOAT.

Hipótesis Específica 2

H₀: No existe relación entre los factores de atribución con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por

accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

H₁: Existe relación entre los factores de atribución con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

Tabla 20

Correlación de la Hipótesis Específica 2

		Factores Atribución	Cobertura SOAT
Rho de Spearman	Factores Atribución	1,000	0,269
	Coeficiente de correlación	.	0,059
	Sig. (bilateral)	50	50
an	Cobertura SOAT	0,269	1,000
	Coeficiente de correlación	0,059	.
	Sig. (bilateral)	50	50

Interpretación:

Al apreciar la tabla 20, no existe una correlación positiva, entre las dimensiones 2 de las variables de estudio. Asimismo, el p-valor obtenido fue de 0,059. Entonces, se consiente la hipótesis nula específica 2 y se descarta la hipótesis del investigador, no existiendo relación entre los factores de atribución y la cobertura del SOAT.

Hipótesis Específica 3

H₀: No existe relación entre el nexos causal con la negligencia de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

H₁: Existe relación entre el nexos causal con la negligencia de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.

Tabla 21

Correlación de la Hipótesis Específica 3

			Nexo Causal	Negligencia
Rho de Spearman	Nexo Causal	Coeficiente de correlación	1,000	0,513**
		Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	50	50
	Negligencia	Coeficiente de correlación	0,513**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	50	50

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación:

Al considerar la Tabla 21, existe una correlación positiva considerable 0,513, entre las dimensiones 3 de las variables de estudio. Asimismo, el p-valor obtenido fue de 0,000. En ese sentido, se admite la hipótesis específica 3 del investigador y se descarta la hipótesis nula, existiendo nexo entre los nexos causales y la negligencia SOAT.

CAPÍTULO V
DISCUSIONES, CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

5.1. Discusión

La investigación partió por establecer la relación entre la responsabilidad civil contractual y la cobertura del SOAT, debido a la gran cantidad de accidentes vehiculares se hizo necesaria la investigación que se ha desarrollado. Obteniéndose los resultados mediante la Rho de Spearman, el resultado se contrastó con las investigaciones internacionales y nacionales, así como con las teorías y constructos que se utilizaron. El objetivo general indicó que se tenía que especificar la relación entre la responsabilidad civil extracontractual y la cobertura del SOAT, al aplicarse la prueba estadística Rho de Spearman que comprobó la hipótesis general, obteniéndose el valor de 0,480 y el p-valor de 0.000, valor inferior a 0.05. Se comprueba que existe relación entre la responsabilidad civil extracontractual y la cobertura del SOAT.

El primer objetivo específico orientó la comprobación de la primera hipótesis específica, obteniéndose 0.432 y p-valor de 0.02, inferior a 0.05. Existiendo relación entre el daño causado y el riesgo en la cobertura del SOAT.

El segundo objetivo específico orientó la comprobación de la segunda hipótesis específica, obteniéndose 0.269 y p-valor de 0.059, superior a 0.05. No existiendo relación entre el los factores de atribución y la cobertura del SOAT.

El tercer objetivo específico orientó la comprobación de la tercera hipótesis específica, obteniéndose 0.513 y p-valor de 0.000, inferior a 0.05. Existiendo relación entre el nexo causal y la negligencia en la cobertura del SOAT.

5.2. Conclusiones

1. Conociendo la realidad en materia de tránsito vehicular, es menester ampliar la cobertura de seguros, ya que los accidentes en nuestras carreteras son una de las superiores causas de mortandad en el país.
2. Tenemos que mejorar la inmediatez de la atención a las víctimas por accidentes vehiculares, así como garantizar la total recuperación ante las diferentes consecuencias que éstos ocasionan.
3. La uniformidad de criterios y cobertura de las aseguradoras ayuda al usuario a que pueda agilizar un trámite de manera oportuna, sin exigencia de trámites innecesarios.
4. Sabiendo que actualmente la cobertura del SOAT es mínima para la realidad de los gastos médicos en nuestra sociedad, es necesaria una ampliación de esta cobertura por un monto mayor.
5. Conocemos que el aparato judicial en nuestro país está sobrecargado y más aún en tiempos de emergencia sanitaria, ya que nuestras actividades no se están realizando con normalidad, por ende, es más práctico volver este proceso en un trámite administrativo.

5.3. Recomendaciones

1. Dados los diferentes sistemas de seguros que existen actualmente para el interior del país, se recomienda unificar el AFOCAT y el SOAT, pues en el fondo cumplen la misma función.
2. También creemos necesario unificar criterios de las aseguradoras, con un formato único en el que se encuentre registrado el récord de accidentes y/o infracciones al tránsito, así podremos tener un control y en base a esa información dependerá el costo del SOAT al momento de la renovación.
3. Resulta imprescindible no dejar desprotegida a la víctima, por lo que sugerimos incrementar la cobertura del SOAT a 70 UIT, y que cubra los Gastos médicos, incapacidad temporal, invalidez permanente, muerte, sepelio, aumentando la reparación del vehículo, si la víctima estuviera dentro de su propio vehículo, esta última solo es para el vehículo de la víctima, mas no del infractor y que los procesos judiciales que tengan un petitorio cuyo valor sea menor a las 70 UIT puedan ser resueltos por esta vía administrativa bajo este criterio.
4. Ante la gran cantidad de accidentes de tránsito, es necesario aplicar sanciones económicas a los conductores infractores. Se debe incrementar el monto de la póliza SOAT al momento de su renovación en un 10 % por accidente y/o infracción de tránsito. Que se haga efectiva con la sanción (papeleta) y posterior suspensión de la licencia de conducir; y si el conductor persiste en transportar un vehículo automotor sin licencia de conducir, se le despoja del vehículo internándolo en el depósito con el fin de rematarlo automáticamente, sin que exista ningún proceso debido a que conducir cuando la licencia está suspendida, cancelada y/o sin licencia, sería la confirmación de la acción lesiva.
5. Así como hay sanciones económicas para un conductor infractor, también debe haber descuentos del 10 % en la renovación de la póliza SOAT para los conductores que respeten las reglas de tránsito y no generen accidentes. Esta última recomendación daría lugar a la reducción de los accidentes de tránsito, ya que, si se aplica la ley con rigor respecto a las multas y sanciones, las probabilidades aumentan con el propósito de que las medidas correctivas cumplan

su cometido, tal como ocurrió en el Callao con las foto-papeletas y los controladores de velocidad.

REFERENCIAS

Abanto, J. (24 de setiembre de 2014). *Diálogo Civil* [mensaje en un blog]. Blog PUCP. Recuperado de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/jaimedavidabantotorres/?s=Di%C3%A1logo+Civil>

Alarcón, J. (2021). *Responsabilidad extracontractual derivada del SOAT, frente a las víctimas de accidentes de tránsito en la Región Lambayeque* (Tesis de pregrado). Recuperado de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/60000/Alarc%C3%B3n_DJP-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Arup, C. (2021). WorkCover 1997 and the Abolition of the Common Law. *Australian Journal of Labour Law*, 11(3), 186-2016.

Amaya, R. (12 de diciembre de 2013). *Todo sobre el SOAT* [mensaje en un blog]. Blog PUCP. Recuperado de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/consumidor/2013/12/30/todo-sobre-el-soat/>

Cane, P. (1997). *The Anatomy of Tort Law*. Oxford: Hart Publishing.

Cencia, J. (2017). *Criterios legales para la determinación de la Reparación Civil en los Accidentes de Tránsito en el Distrito Judicial de Huancavelica durante los años 2015 - 2016* (Tesis de pregrado). Recuperado de <https://repositorio.unh.edu.pe/handle/UNH/1203>

Corte Suprema de Justicia (1 de junio de 2015). *Casación- 2890-213-Ica. Casación- 2890-213-Ica*. Recuperado de https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2018/06/Casaci%C3%B3n-2890-2013-Ica-Legis.pe_.pdf

de Cupis, A. (1975). *El Daño. Teoría General de la Responsabilidad Civil* (2° ed.). Barcelona: Bosh.

de Trazegnies, F. (2003). *Responsabilidad extracontractual* (5° ed.). Lima: PUCP.

Deakin, S. (2014). La evolución de la responsabilidad extracontractual. *Revista chilena de derecho privado*, (23), 275-287. Recuperado de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rchdp/n23/art07.pdf>

Decreto Legislativo N° 295, de 24 de julio de 1984, Código Civil Peruano, *Diario Oficial El Peruano*. Lima, Perú, 25 de julio de 1984. Recuperado de https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4_per_cod_civil.pdf

Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, de 21 de abril de 2009, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito. *Diario Oficial El Peruano*. Lima, Perú, 22 de abril de 2009. Recuperado de [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20016-2009-MTC%20\(%20actualizado%2004.01.2017\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20016-2009-MTC%20(%20actualizado%2004.01.2017).pdf)

Espinoza, J. (2019). *Derecho de la responsabilidad civil* (9° ed.). Perú: Instituto Pacífico.

Fernández Sessarego, C. (1985). *Exposición y Comentarios al Libro Primero del Código civil. Comisión del Estudio del Código Civil*. Perú: Grijley.

Figuroa Montaña , F., Gutierrez Molina, L., Vasquez Gonzalez , J., Medina Ortiz, F., y Cordova Yanez, A. (2018). Presupuesto basado en resultados, (PBR) herramienta que contribuye a la transparencia y eficiencia hacendaria en México. *BIOLEX Revista Jurídica*(19), 69-74. Recuperado de <https://app.vlex.com/#vid/757008577>

Galarza, F. (2015). *Lineamientos de una propuesta regulatoria para el Sistema Público de Accidentes de Tránsito ecuatoriano sobre la base de la comparación de regímenes de protección de víctimas por la circulación de vehículos en países vecinos* (Tesis de maestría). Recuperado de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/4536/1/T1656-MDE-Galarza-Lineamientos.pdf>

Goldenberg, I. (1984). *La relación de causalidad en la responsabilidad civil*. Argentina: Astrea.

Gonzalez, N. (2016). *La Responsabilidad Objetiva en el Accidente de Tránsito. Consagración de la Responsabilidad y su repercusión en las Compañías de Seguros* (Tesis de pregrado). Recuperado de <https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/14333/GONZALEZ%20CONTARDI%20Nicolas.pdf?sequence=1>

Hart, A. (1961). *The concept of law*. Oxford: Clarendon Press.

Hurtado, K. y Hernández, J. (2015). *El seguro de responsabilidad civil extracontractual como garantía de reparación a las víctimas de delitos culposos derivados de accidentes de tránsito*. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/6996/TRABAJO%20DE%20ESPECIALIZACI%C3%93N%20JAMER%20H-KRISTRAM%20H..pdf?sequence=1>

Jaspers, K. (2003). *La fe filosófica*. Argentina: Losada.

Kötz, H., & Wagner, G. (2001). *Deliktsrecht*. Neuwied. Alemania: Vahlen.

León Barandiarán, J. (1954). *Comentarios al Código Civil Peruano*. Argentina: Ediar.

León, L. (2008). Inflando los resarcimientos con automatismos. El daño al proyecto de vida y otros espejismos de nuestra magistratura. *Foro Jurídico*(8), 51-74. Recuperado de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/18495>

Ley 27181, de 7 de octubre de 1999, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, *Diario Oficial El Peruano*. Lima, Perú, 8 de octubre de 1999. Recuperado de https://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/fttransporte/ley_27181-Ley_Gral_Transporte_Terrestre.pdf

Mazeaud, H., Mazeaud, L., & Tunc, A. (1965). *Traité Theoriqueet pratique de la Responsabilité Civile Dèlictuelle et Contractuelle*. Montchrestien. París: Montchrestien.

Mesinas, F. (2000). Responsabilidad civil por accidentes de tránsito la instauración del

seguro obligatorio. *Gaceta Jurídica*, 84-B, 79-84.

Morales, C. (2009). Estudios sobre la implementación del seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tránsito en Colombia: Aspectos Jurídicos Relevantes en el Derecho Comparado. *Revista de Derecho Privado*(41), 1-44. Recuperado de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/47453/estudio-implementacion-seguro-obligatorio-responsabilidad-civil-extracontractual.pdf?sequence=1>

Morales-Gonzales, S. (2017). *La Responsabilidad Extracontractual del Propietario en los casos de Accidentes de Tránsito en el Marco de un Contrato de Leasing* (Tesis de pregrado). Recuperado de https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/3209/DER_105.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ramos, M. (2019). *Accidentes de Tránsito y la Valoración Objetiva del Daño Moral en el Distrito Judicial de Lima, periodo 2017* (Tesis de maestría). Recuperado de <http://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/UNFV/3651/RAMOS%20CAMPOS%20MIRYAM%20JULIA%20%20MAESTR%C3%8DA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Rodríguez, J. (2013). *Análisis Jurídico de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) referente al pago de Indemnizaciones y a la Normativa Legal* (Tesis de pregrado). Recuperado de <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/238/1/T-UIDE-0223.pdf>

Salkind, N. (1998). *Métodos de Investigación*. Prentice Hall. Recuperado de <https://diversidadlocal.files.wordpress.com/2013/07/salkind-cap1.pdf>

Sejin, S., y Puche, L. (2020). *Costo elevado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- como factor determinante de la no adquisición por la población "Mototaxista" en la ciudad de Montería : Consecuencias Negativas en sus Derechos Fundamentales y Laborales* (Tesis de pregrado). Recuperado de https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/17474/2/2020_costo_elevad

o_seguro.pdf

Stapleton, J. (1994). *Product Liability*. Reino Unido: Cambridge University Press.

Valderrama, M. (2013). *Pasos para proyectos de investigación científica*. Lima: Editorial San Marcos.

Valdivieso, R. (2016). *Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de Indecopi. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro* (Tesis de pregrado). Recuperado de https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2357/DER_047.pdf?sequence

Vargas, J. y Zavaleta, W. (2020). La gestión del presupuesto por resultados y la calidad del gasto en gobiernos locales. *Visión de futuro*, 24(2), 37-59. doi:10.36995/j.visiondefuturo.2020.24.02.002.es

Vega, Y. (25 de junio de 2012). *Una aproximación a la responsabilidad civil derivada del uso de automotores. Jurisprudencia civil patrimonial de consumo* [mensaje en un blog]. Blog de la PUCP. Recuperado de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/jaimedavidabantotorres/2012/06/25/una-aproximacion-a-la-responsabilidad-civil-derivada-del-uso-de-automotores/>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

Título: Nivel de Responsabilidad Civil Extracontractual y Cobertura del SOAT en víctimas por accidentes de Tránsito, distrito de San Miguel, 2021

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES	METODOLOGÍA
¿Existe relación entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel?	Determinar la relación que existe entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel	Existe relación entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.	<p>Variable 1: Responsabilidad Civil</p> <p>Dimensiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Daño causado - Factores de atribución - Nexo causal 	<p>Tipo de investigación: Cuantitativas</p> <p>Nivel de investigación: Relacional</p> <p>Diseño de investigación: Observacional, no experimental, transversal, comunitario jurídico.</p> <p>Población:</p> <p>Muestra:</p> <p>Técnicas de recolección de datos: Observación, documental y encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario con escala Likert</p> <p>Técnicas de procesamiento de datos: Estadística descriptiva e inferencial. La relación se mide utilizando el estadístico rho de Spearman.</p>
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICOS	<p>Variable 2: Cobertura del SOAT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riesgo - Cobertura - Negligencia 	
¿Existe relación entre el daño causado con el riesgo de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel?	Determinar la relación del daño causado con el riesgo de la cobertura del SOAT en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel	Existe relación entre el daño causado con el riesgo de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.		
¿Existe relación entre los factores de atribución con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel?	Determinar la relación de los factores de atribución con la cobertura del SOAT en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel	Existe relación entre los factores de atribución con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.		
¿Existe relación entre nexos causal con la negligencia de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel?	Determinar la relación del nexos causal con la negligencia de la cobertura del SOAT en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel	Existe relación entre el nexos causal con la negligencia de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel.		

Anexo 2

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE RESPONSABILIDAD CIVIL

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: DAÑO CAUSADO										
1	¿Considera suficientes el monto máximo de s/22,000 que le otorga el SOAT ante el daño causado?	X		X		X		X		
2	¿Considera que le cubre el SOAT para la recuperación del daño causado, desde el momento del accidente hasta su recuperación total?	X		X		X		X		
3	¿Cree que es justificado ampliar la cobertura del SOAT y que beneficie a la víctima que sufrió el daño causado?	X		X		X		X		
4	¿Considera que es poco frecuente que la aseguradora acompañe a la víctima en los procesos de rehabilitación hasta su recuperación?	X		X		X		X		
DIMENSIÓN 1: FACTORES DE ATRIBUCIÓN										
1	¿Considera que es poco probable que el causante del daño coopere en las investigaciones para determinar el nivel de responsabilidad?	X		X		X		X		
2	¿Considera a los causantes del daño, que cometieron culpa y/o dolo al manejar por una vía sin mantenimiento?	X		X		X		X		
3	¿Considera que el causante del daño (conductor), al no respetar la luz roja, cometió dolo y culpa ya que a sabiendas que está prohibido por el reglamento de tránsito?	X		X		X		X		
4	¿Considera que el conductor de un vehículo infractor comete dolo al alejarse de un accidente?	X		X		X		X		
DIMENSIÓN 2: NEXO CAUSAL										
1	¿Considera justo que al haber un accidente de tránsito el conductor abandone a la víctima a su suerte habiendo una relación víctima y autor?	X		X		X		X		
2	¿Considera que es poco frecuente la relación del accidente de tránsito con la lesión?	X		X		X		X		
3	¿Considera justo que para que exista una conexión entre la víctima y el autor del accidente se tenga que esperar el informe del perito de tránsito?	X		X		X		X		
4	¿Considera justo que la víctima de un accidente espere tanto tiempo en ser indemnizada de manera rápida y muchas veces recurrir al poder judicial para recibir una justa indemnización sabiendo que el accidente ha sido la causa de las lesiones sufridas?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): SI HAY SUFICIENCIA _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y Nombres del juez validador: **Dr/** Mg/ Abog: **ESPINOZA PAJUELO LUIS ANGEL....** DNI: **10594662.....**

Especialidad del validador: **MAGISTER EN GESTIÓN ÚBLICA, DOCTOR EN DERECHO.....**

Lince, 15 de julio de 2021

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

⁴**Suficiencia:** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.



Firma del Experto Informante

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COBERTURA SOAT

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: RIESGO										
1	¿Considera que el enfoque de un mal sistema de seguridad vial, amplía el riesgo de los accidentes de tránsito?	X		X		X		X		
2	¿Cuándo se sufre un accidente de tránsito, considera Ud. Que hay un riesgo si no se asiste de manera eficaz e inmediata a la víctima?	X		X		X		X		
3	¿Considera que es poco frecuente que el aumento de los accidentes de tránsito se relacione con la edad del conductor que incrementaría el riesgo?	X		X		X		X		
4	¿Considera que la antigüedad del parque automotor, es una situación de riesgo que incrementa los accidentes de tránsito?	X		X		X		X		
DIMENSIÓN 2: COBERTURA										
1	¿Considera que es poco frecuente tener una cobertura y la oportuna atención médica en un accidente de tránsito?	X		X		X		X		
2	¿Considera que las indemnizaciones a la víctima o sus beneficiarios por incapacidad permanente o muerte, tienen una adecuada cobertura?	X		X		X		X		
3	¿Considera que el monto de las coberturas es proporcional al daño sufrido?	X		X		X		X		
4	¿Considera que la protección a la integridad de las víctimas de accidentes de tránsito tiene el derecho al resarcimiento integral en la cobertura?	X		X		X		X		
DIMENSIÓN 3: NEGLIGENCIA										
1	¿Considera que es poco frecuente que a un conductor negligente se le incremente el costo de la prima en su renovación anual del SOAT?	X		X		X		X		
2	¿Considera que una de las coberturas que deben añadirse a las pólizas es la protección, recuperación y rehabilitación total de quien sufre un daño por negligencia del conductor?	X		X		X		X		
3	¿Considera que también se debe calificar la negligencia de la víctima ya que podrían ser los causantes del accidente de tránsito?	X		X		X		X		
4	¿Considera negligente al conductor de un vehículo que lo hace a sabiendas que su vehículo no está apto para ser conducido?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): SI HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y Nombres del juez validador: **Dr**/Mg/ Abog: ESPINOZA PAJUELO LUIS ANGEL DNI:10594662.....

Especialidad del validador: **MAGISTER EN GESTIÓN PÚBLICA Y DOCTOR EN DERECHO**.....

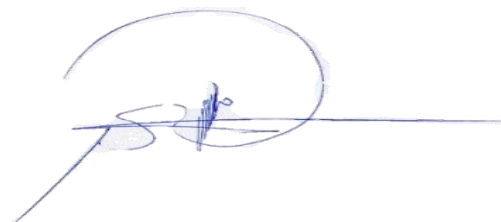
¹**Pertinencia:**El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

⁴**Suficiencia:** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Lince, 15 de julio del 2021



Firma del Experto Informante

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE RESPONSABILIDAD CIVIL

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: DAÑO CAUSADO										
1	¿Considera suficientes el monto máximo de s/22,000 que le otorga el SOAT ante el daño causado?	x		x		x		x		
2	¿Considera que le cubre el SOAT para la recuperación del daño causado, desde el momento del accidente hasta su recuperación total?	x		x		x		x		
3	¿Cree que es justificado ampliar la cobertura del SOAT y que beneficie a la víctima que sufrió el daño causado?	x		x		x		x		
4	¿Considera que es poco frecuente que la aseguradora acompañe a la víctima en los procesos de rehabilitación hasta su recuperación?	x		x		x		x		
DIMENSIÓN 1: FACTORES DE ATRIBUCIÓN										
1	¿Considera que es poco probable que el causante del daño coopere en las investigaciones para determinar el nivel de responsabilidad?	x		x		x		x		
2	¿Considera a los causantes del daño, que cometieron culpa y/o dolo al manejar por una vía sin mantenimiento?	x		x		x		x		
3	¿Considera que el causante del daño (conductor), al no respetar la luz roja, cometió dolo y culpa ya que a sabiendas que está prohibido por el reglamento de tránsito?	x		x		x		x		
4	¿Considera que el conductor de un vehículo infractor comete dolo al alejarse de un accidente?	x		x						
DIMENSIÓN 2: NEXO CAUSAL										
1	¿Considera justo que al haber un accidente de tránsito el conductor abandone a la víctima a su suerte habiendo una relación víctima y autor?	x		x		x		x		
2	¿Considera que es poco frecuente la relación del accidente de tránsito con la lesión?	x		x		x		x		
3	¿Considera justo que para que exista una conexión entre la víctima y el autor del accidente se tenga que esperar el informe del perito de tránsito?	x		x		x		x		
4	¿Considera justo que la víctima de un accidente espere tanto tiempo en ser indemnizada de manera rápida y muchas veces recurrir al poder judicial para recibir una justa indemnización sabiendo que el accidente ha sido la causa de las lesiones sufridas?	x		x		x		x		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): SI HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y Nombres del juez validador: Mg : Wilfredo Herbert Gordillo Briceño **DNI: 08337343**

Especialidad del validador: Derecho Civil

Lince, 14 de julio del 2021

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

⁴**Suficiencia:** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.



Firma del experto informante

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COBERTURA SOAT

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: RIESGO										
1	¿Considera que el enfoque de un mal sistema de seguridad vial, amplia el riesgo de los accidentes de tránsito?	x		x		x		x		
2	¿Cuándo se sufre un accidente de tránsito, considera Ud. Que hay un riesgo si no se asiste de manera eficaz e inmediata a la víctima?	x		x		x		x		
3	¿Considera que es poco frecuente que el aumento de los accidentes de tránsito se relacione con la edad del conductor que incrementaría el riesgo?	x		x		x		x		
4	¿Considera que la antigüedad del parque automotor, es una situación de riesgo que incrementa los accidentes de tránsito?	x		x		x		x		
DIMENSIÓN 2: COBERTURA										
1	¿Considera que es poco frecuente tener una cobertura y la oportuna atención médica en un accidente de tránsito?	x		x		x		x		
2	¿Considera que las indemnizaciones a la víctima o sus beneficiarios por incapacidad permanente o muerte, tienen una adecuada cobertura?	x		x		x		x		
3	¿Considera que el monto de las coberturas es proporcional al daño sufrido?	x		x		x		x		
4	¿Considera que la protección a la integridad de las víctimas de accidentes de tránsito tiene el derecho al resarcimiento integral en la cobertura?	x		x		x		x		
DIMENSIÓN 3: NEGLIGENCIA										
1	¿Considera que es poco frecuente que a un conductor negligente se le incremente el costo de la prima en su renovación anual del SOAT?	x		x		x		x		
2	¿Considera que una de las coberturas que deben añadirse a las pólizas es la protección, recuperación y rehabilitación total de quien sufre un daño por negligencia del conductor?	x		x		x		x		
3	¿Considera que también se debe calificar la negligencia de la víctima ya que podrían ser los causantes del accidente de tránsito?	x		x		x		x		
4	¿Considera negligente al conductor de un vehículo que lo hace a sabiendas que su vehículo no está apto para ser conducido?	x		x		x		x		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴):SI HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y Nombres del juez validador: Mg: Wilfredo Herbert Gordillo Briceño. DNI: 08337343

Especialidad del validador: Derecho Civil

¹**Pertinencia:**El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

⁴**Suficiencia:** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Lince,14 de julio de 2021



Firma del Experto Informante

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE RESPONSABILIDAD CIVIL

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: DAÑO CAUSADO										
1	¿Considera suficientes el monto máximo de s/22,000 que le otorga el SOAT ante el daño causado?	X		X		X		X		
2	¿Considera que le cubre el SOAT para la recuperación del daño causado, desde el momento del accidente hasta su recuperación total?	X		X		X		X		
3	¿Cree que es justificado ampliar la cobertura del SOAT y que beneficie a la víctima que sufrió el daño causado?	X		X		X		X		
4	¿Considera que es poco frecuente que la aseguradora acompañe a la víctima en los procesos de rehabilitación hasta su recuperación?	X		X		X		X		
DIMENSIÓN 1: FACTORES DE ATRIBUCIÓN										
1	¿Considera que es poco probable que el causante del daño coopere en las investigaciones para determinar el nivel de responsabilidad?	X		X		X		X		
2	¿Considera a los causantes del daño, que cometieron culpa y/o dolo al manejar por una vía sin mantenimiento?	X		X		X		X		
3	¿Considera que el causante del daño (conductor), al no respetar la luz roja, cometió dolo y culpa ya que a sabiendas que está prohibido por el reglamento de tránsito?	X		X		X		X		
4	¿Considera que el conductor de un vehículo infractor comete dolo al alejarse de un accidente?	X		X		X		X		
DIMENSIÓN 2: NEXO CAUSAL										
1	¿Considera justo que al haber un accidente de tránsito el conductor abandone a la víctima a su suerte habiendo una relación víctima y autor?	X		X		X		X		
2	¿Considera que es poco frecuente la relación del accidente de tránsito con la lesión?	X		X		X		X		
3	¿Considera justo que para que exista una conexión entre la víctima y el autor del accidente se tenga que esperar el informe del perito de tránsito?	X		X		X		X		
4	¿Considera justo que la víctima de un accidente espere tanto tiempo en ser indemnizada de manera rápida y muchas veces recurrir al poder judicial para recibir una justa indemnización sabiendo que el accidente ha sido la causa de las lesiones sufridas?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** [x] **Aplicable después de corregir** [] **No aplicable** []

Apellidos y Nombres del juez validador: Mg/ Abog: **RÓMULO OMAR GUTIÉRREZ GÓMEZ** DNI: 10372626

Especialidad del validador: **MAESTRO EN DERECHO EMPRESARIAL**

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

⁴**Suficiencia:** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Lince, 25 de julio de 2021



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COBERTURA SOAT

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: RIESGO										
1	¿Considera que el enfoque de un mal sistema de seguridad vial, amplía el riesgo de los accidentes de tránsito?	X		X		X		X		
2	¿Cuándo se sufre un accidente de tránsito, considera Ud. Que hay un riesgo si no se asiste de manera eficaz e inmediata a la víctima?	X		X		X		X		
3	¿Considera que es poco frecuente que el aumento de los accidentes de tránsito se relacione con la edad del conductor que incrementaría el riesgo?	X		X		X		X		
4	¿Considera que la antigüedad del parque automotor, es una situación de riesgo que incrementa los accidentes de tránsito?	X		X		X		X		
DIMENSIÓN 2: COBERTURA										
1	¿Considera que es poco frecuente tener una cobertura y la oportuna atención médica en un accidente de tránsito?	X		X		X		X		
2	¿Considera que las indemnizaciones a la víctima o sus beneficiarios por incapacidad permanente o muerte, tienen una adecuada cobertura?	X		X		X		X		
3	¿Considera que el monto de las coberturas es proporcional al daño sufrido?	X		X		X		X		
4	¿Considera que la protección a la integridad de las víctimas de accidentes de tránsito tiene el derecho al resarcimiento integral en la cobertura?	X		X		X		X		
DIMENSIÓN 3: NEGLIGENCIA										
1	¿Considera que es poco frecuente que a un conductor negligente se le incremente el costo de la prima en su renovación anual del SOAT?	X		X		X		X		
2	¿Considera que una de las coberturas que deben añadirse a las pólizas es la protección, recuperación y rehabilitación total de quien sufre un daño por negligencia del conductor?	X		X		X		X		
3	¿Considera que también se debe calificar la negligencia de la víctima ya que podrían ser los causantes del accidente de tránsito?	X		X		X		X		
4	¿Considera negligente al conductor de un vehículo que lo hace a sabiendas que su vehículo no está apto para ser conducido?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** [x] **Aplicable después de corregir** [] **No aplicable** []

Apellidos y Nombres del juez validador: Mg. Abog: **RÓMULO OMAR GUTIÉRREZ GÓMEZ** **DNI: 10372626**

Especialidad del validador: **MAESTRO EN DERECHO EMPRESARIAL**

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

⁴**Suficiencia:** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Lince, 25 de julio de 2021



Rómulo Omar Gutiérrez Gómez

Anexo 3. Instrumentos de recolección de datos

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL PERÚ
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO
ENCUESTA DE INVESTIGACIÓN

**NIVEL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL Y COBERTURA DEL SOAT EN
VÍCTIMAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO, DISTRITO DE SAN MIGUEL 2021**

INSTRUCCIONES:

- La encuesta es anónima
- Responda todas las preguntas
- Si tiene alguna duda consulte con el encuestador

DATOS GENERALES

EDAD: 20 a 30 31 a 40 41 a 50 51 a 60

SEXO: Masculino Femenino

GRADO DE INSTRUCCIÓN: Primaria Secundaria Técnica Universitaria

OCUPACIÓN: Ama de casa Trabajo dependiente Trabajo independiente

CUESTIONARIO**ESCALA:**

(1) Totalmente en desacuerdo; (2) En desacuerdo; (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo; (4) De acuerdo; (5) Totalmente de acuerdo

N°	Pregunta	Valoración				
		1	2	3	4	5
1	¿Considera suficientes el monto de s/19,250 que le otorga el SOAT ante el daño causado?					
2	¿Considera que le cubre el SOAT para la recuperación del daño causado, desde el momento del accidente hasta su recuperación total?					
3	¿Cree que es justificado ampliar la cobertura del SOAT y que beneficie a la víctima que sufrió el daño causado?					
4	¿Considera que a la víctima del daño causado la aseguradora debe acompañarlo en los procesos de rehabilitación hasta su recuperación?					
5	¿Considera que al causante del daño debe cooperar en las investigaciones para determinar el nivel de responsabilidad y si hay culpa o dolo?					
6	¿Considera a los causantes del daño, que cometieron culpa y/o dolo al manejar por una vía sin mantenimiento?					
7	¿Considera que el causante del daño (conductor), al no respetar la luz roja, cometió dolo y culpa ya que a sabiendas que está prohibido por el reglamento de tránsito?					
8	¿Considera que el conductor de un vehículo infractor comete dolo al alejarse de un accidente?					
9	¿Considera justo que al haber un accidente de tránsito el conductor abandone a la víctima a su suerte habiendo una relación víctima y autor?					
10	¿Considera justo que no existe relación en la lesión de la víctima con el accidente de tránsito sufrido?					

11	¿Considera justo que para que exista una conexión entre la víctima y el autor del accidente se tenga que esperar el informe del perito de tránsito?					
12	¿Considera justo que la víctima de un accidente espere tanto tiempo en ser indemnizada de manera rápida y muchas veces recurrir al poder judicial para recibir una justa indemnización sabiendo que el accidente ha sido la causa de las lesiones sufridas?					
13	¿Considera que el enfoque de un mal sistema de seguridad vial, amplía el riesgo de los accidentes de tránsito?					
14	¿Cuándo se sufre un accidente de tránsito, considera Ud. Que hay un riesgo si no se asiste de manera eficaz e inmediata a la víctima?					
15	¿Considera que el factor de la edad de las víctimas es un riesgo e incide en el aumento de los accidentes de tránsito?					
16	¿Considera que la antigüedad del parque automotor, es una situación de riesgo que incrementa los accidentes de tránsito?					
17	¿Considera que la cobertura le permite tener una ágil y oportuna atención médica hospitalaria por las lesiones personales originadas por un accidente de tránsito?					
18	¿Considera que las indemnizaciones a la víctima o sus beneficiarios por incapacidad permanente o muerte, tienen una adecuada cobertura?					
19	¿Considera que el monto de las coberturas es proporcional al daño sufrido?					
20	¿Considera que la protección a la integridad de las víctimas de accidentes de tránsito tiene el derecho al resarcimiento integral en la cobertura?					
21	¿Considera justo que a un conductor negligente no se le incremente el costo de la prima en su renovación anual del SOAT?					
22	¿Considera que una de las coberturas que deben añadirse a las pólizas es la protección, recuperación y rehabilitación total de quien sufre un daño por negligencia del conductor?					
23	¿Considera que también se debe calificar la negligencia de la víctima ya que podrían ser los causantes del accidente de tránsito?					
24	¿Considera negligente al conductor de un vehículo que lo hace a sabiendas que su vehículo no está apto para ser conducido?					

Julio 2021

Muchas gracias

Anexo 4. Informe del software anti-plagio

NIVEL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL Y COBERTURA DEL SOAT

INFORME DE ORIGINALIDAD

17 %	17 %	2 %	%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	4 %
2	docplayer.es Fuente de Internet	3 %
3	repositorio.autonoma.edu.pe Fuente de Internet	2 %
4	www.mtc.gob.pe Fuente de Internet	1 %
5	lpderecho.pe Fuente de Internet	1 %
6	idoc.pub Fuente de Internet	1 %
7	1library.co Fuente de Internet	1 %
8	repositorio.unh.edu.pe Fuente de Internet	1 %
9	biblioteca.uasb.edu.ec Fuente de Internet	

Anexo 5: Consentimiento informado

Consentimiento Informado

NIVEL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL Y COBERTURA DEL SOAT EN VÍCTIMAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DISTRITO DE SAN MIGUEL, 2021

Firmado participante, el nombre es Frank Joseph Rico Carbajal y soy egresado de la Escuela Profesional de Derecho de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Autónoma del Perú. Actualmente soy estudiante licenciado en el postgrado de investigación el cual será como sujeto de estudio en el nivel de responsabilidad civil extracontractual y la cobertura del SOAT en víctimas por accidentes de tránsito en el distrito de San Miguel en el año 2021.

Usted ha sido invitado a participar de este estudio. A continuación, se entrega la información necesaria para tomar la decisión de participar voluntariamente. Dile el tiempo que necesite para leer el contenido de este documento antes de decidir si va a participar del mismo.

- Si usted decide a estar en este estudio, su participación consistirá en (asegurar brevemente el procedimiento al que se someterá el participante, el tiempo que tomará su participación, cuántos participantes estarán en el estudio, y las fechas que indiquen cuánto tiempo durará el estudio).
- Al tomar parte en este estudio usted puede estar expuesto a los siguientes riesgos: interrupción al contestar preguntas sensibles, potencial pérdida de confidencialidad, o cualquier otro relevante a usted.
- Aunque usted acepta participar en este estudio, usted tiene derecho a abandonar su participación en cualquier momento, sin tener que ser penalizado de alguna manera. El investigador se reserva el derecho de terminar su participación si esta considera que es para su beneficio, o para el bien del estudio.
- Usted se beneficiará indirectamente por participar en este estudio. La sociedad en general también se beneficiará de este conocimiento, su participación en este estudio no es forzosa para usted, y tampoco será compensado económicamente.
- La participación en este estudio es completamente anónima y el investigador mantendrá su confidencialidad en todos los documentos.
- Al participante, si lo solicita, se le entregará los resultados/fallos del estudio.
- Los resultados del estudio serán presentados en la sustentación para obtener el título profesional de abogado.

Si usted tiene preguntas sobre su participación en este estudio puede comunicarse con el investigador responsable Sr. Frank Joseph Rico Carbajal, graduado de la Facultad Profesional de Derecho, a Celular: 965739482, correo electrónico: frankjricomd@gmail.com, dirección: Escriba el dato de contacto del Profesor Asesor Mg. Juan Carlos Flores, asesor de tesis de la Escuela de Profesional de Derecho de la Universidad Autónoma del Perú.

Si usted tiene preguntas sobre sus derechos como participante o para resolver algún problema relacionado a la investigación puede comunicarse con el Asesor responsable de la Universidad Autónoma del Perú, Teléfono: 679069925.


Frank Joseph Rico Carbajal
Investigador