



**UNIVERSIDAD SEÑOR DE SIPÁN
FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

TESIS

**“FACTORES RELACIONADOS AL
INCUMPLIMIENTO DE PAGO DE LA
REPARACION CIVIL POR PARTE DEL SOAT
EN LA CIUDAD DE CHICLAYO DURANTE EL
AÑO 2019”**

**PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE
ABOGADO**

AUTOR:

Bach. Lopez Chero Jury Jhan Pierr

<https://orcid.org/0000-0001-6784-6762>

Asesor(a):

Dra. Cabrera Cabrera, Xiomara

<https://orcid.org/0000-0002-4783-0277>

Línea de Investigación:

Ciencias Jurídicas

Pimentel – Perú

2020

**“FACTORES RELACIONADOS AL INCUMPLIMIENTO DE PAGO DE LA
REPARACIÓN CIVIL POR PARTE DEL SOAT EN LA CIUDAD DE
CHICLAYO DURANTE EL AÑO 2019”**

**APROBACIÓN DE LA
TESIS**

**Dra. Cabrera Cabrera Xiomara
Asesora Metodológica**

**Dr Cabrera Leonardini Daniel Guillermo
Presidente**

**MG. Hananel Cassaro Cecilia Elizabeth
Secretaria.**

**Mg. Liza Sánchez José Lázaro
Vocal**

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD

Quien(es) suscribe(imos) la **DECLARACIÓN JURADA**, soy(somos) Juan Amilcar Villanueva Calderón. del Programa de Estudios de **Derecho** de la Universidad Señor de Sipán S.A.C, declaro (amos) bajo juramento que soy (somos) autor(es) del trabajo titulado:

FACTORES RELACIONADOS AL INCUMPLIMIENTO DE PAGO DE LA REPARACION CIVIL POR PARTE DEL SOAT EN LA CIUDAD DE CHICLAYO DURANTE EL AÑO 2019

El texto de mi trabajo de investigación responde y respeta lo indicado en el Código de Ética del Comité Institucional de Ética en Investigación de la Universidad Señor de Sipán (CIEI USS) conforme a los principios y lineamientos detallados en dicho documento, en relación a las citas y referencias bibliográficas, respetando al derecho de propiedad intelectual, por lo cual informo que la investigación cumple con ser inédito, original y autentico.

En virtud de lo antes mencionado, firman:

Lopez Chero Jury Jhan Pierr	DNI: 71248585	
-----------------------------	---------------	---

Pimentel, 16 de febrero de 2023.

DEDICATORIA

A nuestro Dios, Todopoderoso por brindarnos vida, salud, paz y permitirnos concluir esta tesis.

A mi padre: Yury por la vida, cariño que me da día a día y creer en mí. A mi Madre Magali por la vida, el gran amor y sacrificio por darme lo mejor en todo momento. A mi hermana Alisson por estar allí conmigo y darme las fuerzas necesarias para seguir adelante en las buenas y las malas. A mi abuelita Maura por su apoyo incondicional. A mi novia Rossy por su amor y apoyo total a cada momento.

A mis abuelos: Rosa, Eusebio, Pedro que desde el cielo me cuidan y me bendicen y me dan muchas fuerzas para seguir adelante. A ti mejor amigo Ivan Zamora que me enseñaste a luchar sobre todo los problemas a seguir adelante.

AGRADECIMIENTO

A la universidad Señor de Sipán de Chiclayo, pionera y fuente de profesionales con valores, que dan brillo y prestigio a esta ubérrima tierra, cuna de profesionales.

A la Doctora: Cabrera Cabrera Xiomara, por sus consejos, por compartir desinteresadamente sus amplios conocimientos y transmitirnos experiencias que han reconfortado nuestro espíritu, han fortalecido nuestra alma y renovado todos los anhelos de superación

Asimismo, a todos los amigos, que alentaron a nuestros sueños, esperanzas, fe y grande confianza, para conseguir nuestras metas trazadas.

EL AUTOR

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo principal determinar si se cumple con el pago indemnizatorio por parte del SOAT como fin primordial en el departamento de Lambayeque. Tal como se cita en el artículo 8 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC dice: “La cobertura del seguro por cada víctima de un accidente de tránsito se encuentra limitada a los montos previstos en el presente Reglamento”. De esta manera se pretende identificar si existen o no los mecanismos necesarios para lograr un adecuado Pago Indemnizatorio, por lo que contrastando con los datos reales y concretos que se obtendrán de la probanza de la hipótesis, saldrá a la luz cuales son los puntos específicos en los que está fallando las aseguradoras del Perú con miras a un adecuado pago indemnizatorio. Para ello se aplicó encuestas a los transportistas de la ciudad de Lambayeque, una ficha de observación para constatar si se brinda la correcta o mala información por partes de las aseguradoras, por último, se realizaron entrevistas con algunos miembros del personal administrativo. Se llegó a la conclusión que la que las aseguradoras no brindan una correcta información a los usuarios que adquieren su SOAT, como también la falta de profesionales para brindar las correctas asesorías que coadyuven a los pagos indemnizatorios de las personas accidentadas, y los problemas como la falta de instrumentos y maquinaria en el área de trabajo. Además, se llegó a conocer un notable hacinamiento que genera incomodidad.

Palabras Claves: Aseguradoras, Indemnización, Reparación civil

ABSTRACT

The main objective of this investigation is to determine if the compensation payment by the SOAT is fulfilled as a primary purpose in the department of Lambayeque. As cited in article 8 of Supreme Decree No. 024-2002-MTC, it says: "Insurance coverage for each victim of a traffic accident is limited to the amounts provided for in these Regulations." In this way, it is intended to identify whether or not the necessary mechanisms exist to achieve an adequate Compensatory Payment, so contrasting with the real and concrete data that will be obtained from the proof of the hypothesis, it will come to light which are the specific points in those that are failing the insurers of Peru with a view to an adequate compensation payment. For this, surveys were applied to the transporters of the city of Lambayeque, an observation sheet to verify if the correct or bad information was provided by the insurers, finally, interviews were conducted with some members of the administrative staff. It was concluded that insurers do not provide correct information to users who acquire their SOAT, as well as the lack of professionals to provide the correct advice that contributes to the compensation payments of the injured persons, and problems such as the lack of instruments and machinery in the work area. In addition, a notable overcrowding was discovered that generates discomfort.

Keywords: Insurers, Compensation, Civil reparation

INDICE

1.1.	Realidad Problemática.....	9
1.2.	Trabajos previos	10
1.3.	Teorías relacionadas al tema	11
1.3.1	Fundamentación teórica y jurídica sobre la Reparación Civil	11
1.4.	Formulación del problema.....	16
1.5.	Justificación e importancia del estudio.....	17
1.6.	Hipótesis.....	18
1.7.	Objetivos	18
1.7.1.	Objetivo general	18
1.7.2.	Objetivos específicos.....	18
II.	MÉTODO.....	20
2.1.	Tipo y Diseño de Investigación.....	20
2.2.	Variables, Operacionalización.....	20
2.3.	Población y Muestra	22
2.4.	Métodos, técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.....	22
2.5.	Procedimiento de análisis de datos	24
2.6.	Criterios éticos.....	24
2.7.	Criterios de Rigor Científico	24
III.	RESULTADOS.....	26
3.1.	Resultados en tablas y figura.....	26
3.2.	Discusión de resultados	40
3.3.	Aporte práctico	44
IV.	CONCLUSIONES	47
V.	RECOMENDACIONES	48
VI.	REFERENCIAS	49
VII.	ANEXOS.....	51

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad Problemática

Las eventualidades de tráfico se están volviendo cada vez más importantes y preocupantes, según lo determinado por la OMS las personas han muerto o han sufrido un accidente de tránsito. Así es, transformándolo por mortalidad en el segundo índice de personas de 5 a 29 años y el tercer índice de personas de 30 a 45 años.

La OMS señala que, a menos que se tomen la iniciativa de reducir la afección, para 2021 se convertirá en la tercera causa de fallecimientos y minusvalía. De igual forma, Puedes ver que en Argentina es promedio 7.600 ciudadanos muere en accidentes de tránsito.

El panorama es preocupante para el gobierno argentino, que tiene un índice de mortalidad por cada 100.000 habitantes. población es de 12,2 personas/año, ocupa el primer lugar la tasa de mortalidad por accidentes del Foro Mundial del Transporte, cabe señalar que el seguro no alcanza a cubrir el 80% de las víctimas el monto de la compensación, lo cual no se persiguió por inobservancia, ausencia de orientación o rechazo por parte compañías de seguros.

Según un representante de la Asociación de Aseguradores del Perú, esta situación ya es familiar para el Estado peruano, pues el número de accidentes sigue aumentando, con más de 250 siniestros reportados diariamente en el país. Cabe señalar que en la actualidad hay más de 2.800.000 plazas de aparcamiento.

Cabe señalar que la gran parte de los siniestros de tránsito, según la Dirección de Vías y la PNP, son causados principalmente por conducir bajo los efectos del alcohol, accidentes, colisiones simples, límite de velocidad, despreocupación de parte de los conductores y peatones despistado, obedientes a las normas de tránsito, etc.

En la actualidad, la gran parte de los siniestros de tránsito de debe por parte de vehículos de transporte urbano, turismos e incluso, que motocicletas son considerados los más peligrosos, en este contexto es necesario plantear la cuestión de si la cobertura del seguro obligatorio (SOAT) es eficaz; si se pagan a la víctima los mismos que se activan en caso de lesiones personales; y si el público sabe que el seguro obligatorio está cubierto si hay muerte accidental de un familiar.

Con este fin, no siempre se respeta la desprotección de las personas por desconocimiento y muchas muertes quedan impunes como consecuencia del daño infligido a las víctimas, lo que vulnera el derecho básico de las personas se muestran en la Figura 1. Art. 2° de la CPP, como por ejemplo la vida, la totalidad física y psíquica, el independiente desarrollo y la felicidad.

En consecuencia, se determinó que la investigación era un hecho cuestionable y tenía por objeto establecer que las compañías de seguros estaban cumpliendo durante la cobertura obligatoria del seguro contra accidentes exigida por la ley aplicable, con la indemnización de pólizas y compensación a su cargo. porque existe una ley estatal que el seguro en cuestión es para proteger los intereses de la víctima, tales como seguro de salud, hospitalización, lesión o invalidez parcial o total, funeral y muerte, todos los accidentes de tráfico están cubiertos por un seguro obligatorio.

1.2. Trabajos previos

El seguro para accidentes fue creado con el objeto social de brindar ayuda instantánea e incondicional a las personas de siniestro de tránsito, heridas o fallecimiento. Esta cobertura es brindada por las compañías de seguros bajo la denominación "SOAT" y AFOCAT bajo la denominación "CAT".

A Nivel Internacional

Rodríguez (2013), “Análisis jurídico de la póliza del SOAT en relación con la indemnización y la ley”, así lo señala; Los operadores del SOAT actualmente están pagando una compensación el fallecimiento del titular, de acuerdo con la ley ecuatoriana aplicable, según el criterio correspondiente al beneficio obtenido y por lo tanto considerado parte del patrimonio porque no sigue la secuencia de herencia del Código Civil ecuatoriano, dando lugar a ciertas posibilidades que las aseguradoras no toman en cuenta. realizar pagos o se retrasan injustificadamente hasta determinar quiénes son los beneficiarios.

Menéndez (2015), “Débil seguro obligatorio de siniestros de tránsito en violación de un derecho constitucional”. En una de sus conclusiones llamó la atención sobre esto; Las víctimas de accidentes de tráfico ven vulnerados sus derechos cuando la entidad aseguradora propone la devolución del importe de la indemnización, por considerarla una

indemnización insignificante frente al daño causado. lo cual, este autor necesita reconsiderar que en otros países existe una mejor protección y compensación para las víctimas en este propósito y en opinión de este autor se deberían reformar las reglas para aumentar el monto de la compensación.

A Nivel Nacional

Paucar (2013), Lima, Perú “Normas legislativas en la determinación de la responsabilidad civil por accidentes de tráfico” Por ello, una de las conclusiones de la Asociación es que: la cantidad que ofrecen las compañías de seguros para cubrir los perjuicios provocados por accidentes de tránsito no cubre la totalidad del coste de la intervención y tratamiento médico que pueda necesitar el accidentado. Después de un accidente automovilístico, los costos son aún mayores cuando la persona lesionada tiene que salir del país para recibir un mejor tratamiento y rehabilitación, lo cual no es posible debido a las sumas que cubren los seguros de pago.

Tintaya (2013 - 2014). “Criterios legales para cubrir los males provocados por siniestros de tránsito en la ciudad de Puno”; Señala el autor que la mayoría de las decisiones están dirigidas a indemnizar a las víctimas sin tener en cuenta los recursos presupuestarios necesarios para determinar la responsabilidad y causa del accidente y para pagar la póliza de seguro que será cubierta. ellos para determinar y asignar la responsabilidad por los coches de alquiler SOAT dañados.

Ramírez (2016). señalado al autor; En 2012, Miembro del Comité de Defensa del Estado determinación del consumidor para determinar la responsabilidad , se debe considerar la conducta de la entidad a través de la responsabilidad subjetiva, en relación con los reclamos que pueda iniciar el usuario en materia de seguros, el registro de los reclamos por costear, por medio de la difusión de una póliza de seguro, ésta tiene carácter contractual, incluyendo el hecho de que, como pilar legal, la celebración del contrato de seguro implica condiciones generales y particulares del mismo, simplemente los aspectos procesales, tiene por objeto establecer plazos fijos.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1 Fundamentación teórica y jurídica sobre la Reparación Civil

Evolución.

En la fase actual de la trayectoria humana, la responsabilidad civil y la responsabilidad penal están separadas en la mayor parte de las estructuras legales de todo el planeta. Sin embargo, los delitos penales no siempre son diferentes de los delitos civiles, y las consecuencias de las actividades dañinas varían ampliamente según el momento en que se trate.

En los viejos tiempos, la humanidad no podía hablar de responsabilidad cívica, puede que ni siquiera sea apropiado hablar de la ley en el sentido actual, pero incluso en aquellos días el hombre, los pastores en la naturaleza, vivían en clanes primitivos, con las contradicciones lógicas a lo que se suponía la convivencia. La regla del poder fue el primer instrumento del orden primitivo, y es probable que las primeras discusiones terminaban con las palizas y la muerte de uno de los oponentes. Cuando se daña a un individuo, la víctima no se considera un individuo, sino que se aplica a todo el grupo.

A. Definición de SOAT.

SOAT es un seguro forzoso predeterminado por ley con un fin social específico. Su exclusivo objetivo es brindar atención instantánea y sin límite a las víctimas del tránsito a lo largo del territorio que hayan resultado heridas o fallecidas.

B. Accidente. -

Cualquier lesión causada por una fuerza externa repentina o imprevista aleatoria o inesperada, súbita o despiadada, que actúa sobre una persona repentinamente, independientemente de la voluntad del individuo y definida por doctores determinados de una forma definida.

C. Accidente de tránsito. -

Daños causados a personas y/o propiedad física en una ruta particular de transporte o transporte como resultado (más comúnmente) de acciones arriesgadas, negligentes o irresponsables de los conductores, pasajeros y/o peatones; así como fallo mecánico repentino, errores durante el transporte, condiciones ambientales adversas, adelantamiento de animales durante la conducción.

D. Daño. –

Con el sentido profesional, en el D.C., "daño" es la pérdida o daño a la propiedad que surge del incumplimiento de una responsabilidad. Esta ausencia debería ser efecto directa e instantánea del incumplimiento, ya sea causado o debió ser causado.

E. Daño Emergente. -

Lo difícil es ayudar con la posibilidad de que se haga algo más a la modificación de

lo cual no se logró.

F. Daño Moral. –

Su finalidad es indemnizar a la víctima por el sufrimiento emocional y el dolor causado por el daño. El factor decisivo es la edad y la salud.

G. Daño Nominal. -

Es una compensación por perjuicios pequeños que se da más para entablar que el demandado actuó con negligencia sin embargo que el demandante no ha podido probar los perjuicios.

H. Daño Punitivo. –

Este es el tipo que dio un ejemplo para el delincuente de un comportamiento extremadamente descuidado e imprudente.

I. Hecho Ilícito. -

Cualquier ofensa humana, dolosa o negligente, contraria a una obligación legal en sentido estricto, a la voluntad unilateral o a lo convenido por las partes en un contrato.

J. Indemnización. –

Comprende el pago de una cantidad correspondiente al daño sufrido por la parte agraviada en su propiedad.

K. Perjuicio. -

Con un sentido reparador, en D.C., “daño” significa “denegación de cualquier beneficio razonable que debería obtener en la ejecución de la responsabilidad”. Tal expropiación debería ser un efecto directo y rápido del incumplimiento del deber, así sea provocado por el incumplimiento o no.

L. Proceso. –

En este procesamiento se ejecuta la función según autoridad, la cual es las funcionalidades del gobierno (las demás funcionalidades primordiales de la gobernación).

Los conceptos de proceso, así como de acción y jurisdicción crean el llamado “triple de sistemas” basado en la unidad conceptual del derecho procesal como ciencia. Se habla de conceptos claves u originales que permiten el estudio del derecho procesal, o sea, un grupo de reglas jurídicas que rigen el proceso por el que el Estado, en su jurisdicción, plantea, asegura y hace llevar a cabo la ley.

M. Reparación. –

La reparación de cualquier daño provocado al perjudicado y a sus parientes o a otras personas en violación de la ley oficial aplicable, y no sólo posible, si se actualiza y

resulta directa o directamente de un determinado hecho u omisión o de tener la creencia de que esto o aquello es imperativo, debe ser despertado como corolario.

N. Responsabilidad Civil. -

Reporte cada una de sus acciones, luego es responsabilidad de la otra parte hacer frente al daño causado.

O. Responsabilidad Extracontractual o Aquilina. -

Responde a la iniciativa de afectar a los otros ya que viola un deber común de no afectar a los otros.

P. Responsabilidad directa. –

Es lo cual se asigna a el individuo que causa el mal y continuamente es responsable de sus actos.

Q. Responsabilidad Indirecta. –

Esto sucede cuando se pide una indemnización a otra persona, que no es el autor de la acción u omisión dañina, así como por las acciones de otros.

R. Riesgo. –

Esta es una selección ocasional de eventos en los que una persona sufre una pérdida material (daño o pérdida) como resultado de un deber legal estricto o incumplimiento de un deber ilícito o legal.

¿Que cubre el SOAT?

Protege a todos, automovilistas, pasajeros de vehículos y transeúntes que sean perjudicados de un siniestro de tránsito en el territorio, independientemente de la causa del accidente.

¿Cuáles son las características del SOAT?

- Los autos que circulen por todo el país deben contar con certificados SOAT.
- Incluye a todas los perjudicados de accidentes de tránsito, independientemente de su origen.
- La suma asegurada no se reduce en caso de accidente.
- No requerir de ninguna autoridad para asistir a la víctima.
- Se realizará el reembolso correspondiente sin una investigación de responsabilidad accidental.

¿Cuáles son los beneficios del SOAT?

De lo investigado al respecto, se puede observar que los beneficios del SOAT se otorgan a toda persona, ya sea en un vehículo asegurado o no, a un tercero, se encuentran en el Art. 29 del D.S. N° 024 del MTC - 2002 y de la siguiente manera:

Muerte: 4 UIT

- Invalidez persistente hasta: 4 UIT
- Inviabilidad temporal hasta: 1 UIT
- Costos doctores hasta: 5 UIT
- Costos de funeral hasta: 1 UIT

La Unidad Impositiva Tributaria va a ser la vigente en el instante de la ocurrencia del siniestro. Para el 2020 equivale a S/. 4.300.

Coberturas.

El seguro exigido de accidentes Seguro de accidentes que indemniza por muerte y enfermedad. corporales sufridos por los individuos, ya sean pasajeros o un tercero extraño al transporte, a efecto de un percance de circulación en el cual haya intervenido un determinado transporte. La compensación por cada pasajero o tercero que no esté en el transporte no va a poder exceder en ningún caso de las próximas porciones:

- Equivalente a 4 UIT en caso de fallecimiento, constantemente que ocurra en los 2 años siguientes a la fecha del percance.
- Semejante a cuatro UIT en incidente de Invalidez persistente . A estos efectos, será de aplicación la Tabla de Compensaciones que se establece en el Anexo a esta política.
- Hasta 1 UIT equivalente en supuesto de Inviabilidad temporal para trabajar.
- Equivalente a cinco UIT 5 de los Costos médicos, hospitalarios, quirúrgicos y farmacéuticos en que incurra la víctima para la atención de padecimientos directamente relacionados con la lesión del accidente de tránsito. asistido, siempre que dichos beneficios o costos se incurran en el transcurso de los dos años posteriores a su fecha del percance. Los costos doctores integran la atención prehospitalario y la transportación hasta el sitio de atención, hospitalización y cirugía, medicamentos y otros costos necesarios para la recuperación de la víctima..

Exclusiones.

La muerte y/o lesiones personales no están cubiertas por esta póliza:

- A. Invitado a participar en carreras de carros y otras competiciones automovilísticas.
- B. actuaron en el extranjero.
- C. Ocurre en lugares inaccesibles por transporte público.
- D. Como resultado de guerra, desastres naturales u otras circunstancias incidentales o graves que surjan de causas distintas a la operación del vehículo motorizado.
- E. Suicidio y autolesiones.

Pago de la indemnizaciones y gastos.

- A. La compensación de los costos e resarcimiento definitivamente se efectuará sin averiguación ni requerimiento anterior de autoridad a la que le competa el asunto, sencilla prueba de percance y secuelas de muerte o males particulares provocados por una persona lesionada, consistente con los documentos de esta póliza, independientemente de la responsabilidad del conductor, dueño del Surjan como consecuencia de guerra, catástrofe natural u otras circunstancias fortuitas o graves surgidas por causas ajenas a la circulación del vehículo de motor.
- B. transporte, circunstancia del percance u otras maneras de lesión, costear o anular la prima.
- C. Las indemnizaciones contempladas en la póliza van a ser pagadas al beneficiario en los 10 días después de presentar los documentos de respaldo el hecho del infortunio de transporte y las secuelas de fallecimiento o heridas particulares que provoque. víctima (víctima) coincide con el siguiente párrafo.

1.4. Formulación del problema.

¿Cuáles son los factores relacionados al incumplimiento de pago de la reparación civil por parte del SOAT en la ciudad de Chiclayo durante el año 2019?

1.5. Justificación e importancia del estudio

Los factores relacionados del incumplimiento de pago de la reparación civil por parte del SOAT están asociados significativamente a las aseguradoras las cuales no brindan una información completa o detallada a las personas las cuales adquieren el SOAT y sufren un accidente vial en territorio de Chiclayo.

Esta averiguación trata sobre el tema el cual es de interés público y social en cuanto al daño a las víctimas, ya que no siempre se toma en serio la reparación del daño y no se respeta en todo momento a las grandes compañías de seguros. con pago del cual el asegurado es legalmente responsable, se ve obligado a presentarse a los tribunales para hacer prevalecer sus derechos y recibir una justa indemnización.

En cuanto a la importancia práctica de este trabajo, su objetivo es lograr que más personas no se vean involucradas en accidentes de tránsito y al mismo tiempo sufran pérdidas económicas, lo cual es parte fundamental del desconocimiento. Existe un procedimiento para la obtención de derechos y beneficios, además de la inactividad de las agencias de seguros referente a la carencia de compensación y el precio del procedimiento de las víctimas.

Hablemos más de esta burocracia, porque si bien es así según la normativa vigente, todos los vehículos a motor están forzados a tener un seguro forzoso de accidentes y en caso de accidente de tránsito, hay vehículos que no están asegurados. sí. de un documento en particular, o si su vigencia ha caducado, la situación será amparada por el D.S. N° 024-2002-MTC.

La situación no ha mejorado hasta el momento, no existe una política pública diseñada para reducir estos riesgos y así exponer a las víctimas al abandono, mientras que casi el 25% de los casos de automovilistas se dan a la fuga sin la ayuda o apoyo de la víctima. él o ella es abandonado y luego la víctima se vuelve indefensa.

Debido a que los establecimientos médicos se niegan a aceptar a estas personas o en caso de examen médico, aún reclaman el pago del costo del tratamiento sin informar sobre la posibilidad de reembolso de los costos de dicho Fondo del Seguro Obligatorio de Tránsito.

Además, sobre todo se señala que hay Asociaciones Regionales o Provinciales de Cajas de Accidentes Viales (AFOCAT) que no respetan el pago de indemnizaciones adecuadas,

ya que en muchos casos se refieren a que los accidentes viales que no están delimitados geográficamente o las jurisdicciones que gobiernan no pueden recibir pagos de compensación o no tienen fondos suficientes para cubrir sus gastos.

En teoría, cabe mencionar que hay casos en que las aseguradoras no atienden a los lesionados o por desconocimiento no los atienden, a pesar de los seguros específicos cubren medicina, atención médica, hospitalización, incluso lo que no lo es. conocido por todos. ciudadanos, ya que no hay publicidad para ellos, Si bien la Ley N° 28515 está vigente, la ley aún promueve la transparencia de la información sobre SOAT , oficinas de correos se pierde continuamente, y si el reglamento ha dicho que sí prórroga, entonces la tasa de compensación será menor sin crear una carga para el asegurador.

Por otro lado, la compañía de seguros no siempre paga una indemnización, en este caso nos referimos al tema de la indemnización por lesiones (parciales o totales) y muerte tanto de pasajeros como de terceros lesionados en un accidente.

En este sentido, este trabajo es importante porque se han mantenido los lineamientos metodológicos, técnicos y experimentales a los que corresponde este estudio, porque se cuenta con suficiente información teórica y práctica, y porque el alcance de este estudio es limitado, y aquí está el método. categorías básicas con un enfoque cuantitativo descriptivo.

1.6.Hipótesis

Los factores relacionados del incumplimiento de pago de la reparación civil por parte del SOAT están asociados significativamente a las aseguradoras las cuales no brindan una información completa o detallada a las personas las cuales adquieren el SOAT y sufren un accidente de tránsito en la ciudad de Chiclayo.

1.7.Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Identificar los factores relacionados al incumplimiento de pago de la reparación civil por parte del SOAT en la ciudad de Chiclayo durante el año 2019.

1.7.2. Objetivos específicos

1. Corroborar el procedimiento que se realiza para generar reembolso por parte de la aseguradora.

2. Analizar la norma relacionados con garantizar la seguridad y la salud en el transporte
3. Describir cómo se viene comportando aplicar la responsabilidad civil por accidentes de tráfico en la ciudad de Chiclayo.
4. Análisis teórico y jurisprudencial en materia de daño moral a una víctima en la ciudad de Chiclayo.
5. Elaborar una propuesta práctica.

II. MÉTODO

2.1. Tipo y Diseño de Investigación

Tipo de Investigación

Esta indagación es cuantitativa y se fundamenta en fundamentos teóricos que fueron aceptados por la sociedad científica, sobre los cuales parte de la averiguación son conjetura en relación con las interrelaciones esperadas en medio de las cambiantes del problema estudiado. Su verificación se hace por medio de la colección Información cuantitativa derivada de conceptos teóricos derivados de conceptos empíricos medibles, usando la obra de premisa conceptuales.

La clase de investigación es descriptiva, horizontal, ya que su propósito principal es describir fenómenos. La investigación descriptiva selecciona una serie de preguntas, cada una de las cuales se mide de forma independiente. Científicamente, describirlo a medida; es decir, investigación descriptiva dirigida a determinar los atributos, características y características importantes de cada fenómeno analizado. Asimismo, el estudio será retrospectivo ya que se inicia con un efecto y factores relacionados que utilizará datos de la Comisaría de Chiclayo para registrar los accidentes de tránsito de vecinos y funcionarios públicos. Herramienta verificada para recopilar documentación de importancia. para un análisis adecuado.

Diseño de Investigación

La revisión de los registros de accidentes vehiculares de Chiclayo se realiza sobre observaciones únicas a lo largo del tiempo y mide características de manera independiente, por lo que el diseño del estudio es descriptivo y no experimental..



Donde:

G: es el conjunto o muestra

X: el procedimiento de la variable no empírico

O: es la medición de la variable independiente

2.2. Variables, Operacionalización

Variable dependiente

1. Nivel de Conocimiento SOAT: Comprensión de los beneficios del SOAT en caso de siniestro en la Ciudad de Chiclayo.

Variabes independientes

1. Edad: esperanza de vida en años.
2. Sexo: un estado orgánico que distingue a dos individuos de la misma especie.
3. Ocupación: una actividad o función realizada con fines de lucro, que a menudo requiere conocimientos especializados.
4. Información previa: El haber recibido la información completa o detallada sobre algún siniestro de tránsito.
5. Beneficios que cuenta el SOAT: son los beneficios que cuenta el SOAT ante cualquier siniestro de transito ocurrido imprevistamente.
6. Incapacidad temporal: Este es un beneficio diario para cubrir las diferencias de ingresos que ocurren cuando un empleado no puede trabajar temporalmente y necesita atención médica del Seguro Social.
7. Vía de uso público: Carreteras, pasarelas o calles para peatones y vehículos.
8. EL SOAT: se aplica a todas las personas heridas o fallecidas en un accidente de tráfico, se encuentren o no en un vehículo de terceros.
9. Compañías de Seguros: Compañías autorizadas para operar en el Perú por la Autoridad Reguladora de Banca y Seguros.

2.2.2 : Definición de variables Operacionales:

Variable dependiente

1. Nivel de conocimiento sobre el SOAT:
Adecuado: igual o superior 15 puntos al usar el instrumento.

Inadecuado: Inferior de 15 puntos al usar el instrumento.

Variables independientes

1. Edad: tiempo de vida transcurrido desde su nacimiento
2. Sexo: hombre o Mujer.
3. Ocupación: Empleado, desempleado, informal, Alumno y otros.
4. Información previa: después de recibir información completa o detallada sobre un accidente de tráfico.
5. Beneficios que cuenta el Soat: ventajas del SOAT ante un accidente inesperado en la vía.
6. Incapacidad temporal: Este es un beneficio diario para cubrir las diferencias de ingresos que ocurren cuando un empleado no puede trabajar temporalmente y necesita atención médica del Seguro Social.
7. Vía de uso público: Carreteras, pasarelas o calles para peatones y vehículos.
8. El SOAT: se aplica a toda la ciudadanía herida o fallecida en un accidente de vehicular, se encuentren o no en un vehículo de terceros.

2.3. Población y Muestra.

Población: Incluye ocupantes y dueños de un vehículo tomando como muestra a 220 personas que circulan a diario en la ciudad de Chiclayo, es decir, se trató de un muestreo probabilístico por conveniencia.

Muestra: Se calculó el tamaño muestral con el programa estadístico Stats 2014, considerando un poder del 80%, un alfa de 5%, una proporción esperada del 85.00% y una proporción estimada del 70% para un inadecuado conocimiento sobre los Beneficios del SOAT en personas que sufren un Accidente de vehicular en la ciudad de Chiclayo 2019.

El resultado del cálculo fue de 220 personas los que serán incluidos según como sean captados en la ciudad de Chiclayo 2019.

2.4. Métodos, técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Método Histórico- Jurídico:

Con este método se intenta realizar un estudio no empírico que permita comprender la explicación dada al sujeto de investigación.

Método Hermenéutico Jurídico:

Esto permitirá la interpretación y análisis de estándares nacionales e internacionales sobre el tema propuesto.

Método Jurídico Comparado:

Esto le permitirá comparar o contrastar los estándares de la ley de comparación en este punto. Al observar cómo se han incorporado al ordenamiento jurídico de cada país en el que se han adoptado, nos permite ofrecer las alternativas necesarias a la medida de nuestro trabajo. .

Método Científico:

Para llevar a cabo esta investigación sobre “Factores relacionados al incumplimiento de pago de la reparación civil por parte del SOAT en la ciudad de Chiclayo durante el año 2019” y los siguientes métodos se utilizan para obtener resultados fiables:

Inductivo – Deductivo.

Utilizando este método, se extrajeron conclusiones generales a partir de los resultados obtenidos.

Análisis.

Como resultado, es posible realizar un análisis detallado de los datos relacionados con la prueba y la información obtenida del uso del equipo para la prueba.

Técnicas:**Entre los métodos utilizados en la investigación se encuentran:**

Los documentales se basan en la consulta de varios libros y otras fuentes para obtener información sobre las teorías en las que se basa el trabajo.

Encuestas, aplica al conductor con diferentes SOAT como muestra de prueba para obtener la información requerida por cuestionario o reactivo con algunas alternativas predefinidas para que el evaluador elija las respuestas necesarias, su principal ventaja es su capacidad de responder rápidamente a múltiples conductores ya que todos los sujetos de prueba son hizo las mismas preguntas ordenadas en secuencia, lo que facilita la recopilación de datos.

Instrumentos:

La herramienta utilizada en el estudio es el cuestionario estilo Likert, el cual se utiliza para la muestra de investigación.

Se compiló una lista de 20 ítems que se aplicaron a todos los integrantes de la muestra que se investigó para obtener información sobre la falta de pago de demandas civiles por parte de la SOAT. .

2.5. Procedimiento de análisis de datos

Se realizó de la siguiente forma:

Se pasó a ver las diversas Compañías de seguro destinados a coordinar la ejecución de la indagación Relación, se hizo una encuesta a 220 conductores de la metrópoli de Chiclayo.

Las actividades se realizan de la siguiente manera:

- Se han planificado acciones para la realización de la encuesta.
- La prueba se aplica a los automovilistas de la ciudad de Chiclayo.
- Los datos fueron cotejados y analizados para obtener información.
- Los comentarios pertinentes se hicieron en la conclusión.

2.6. Criterios éticos

El comienzo de la independencia y la rendición de cuentas, porque todos los participantes en este análisis aprovecharon al máximo su independencia, asumiendo la responsabilidad de sus elecciones con consentimiento explícito.

La confidencialidad de la investigación garantiza el anonimato de los competidores y es responsable de garantizar que la información recibida de los informantes se utilice únicamente con fines de investigación.

Fiabilidad o reflexividad se refleja en que los resultados de la averiguación avalan la autenticidad de las descripciones llevadas a cabo por los competidores de este análisis.

2.7. Criterios de Rigor Científico

Se observaron varios criterios científicos a lo largo del estudio, se tomaron en cuenta los siguientes para evaluar la calidad científica del análisis:

El criterio de “veracidad” se otorgó pues la exploración logrados de la aplicación del instrumento a la muestra en análisis reales o verdaderos, pues en la presente indagación se logró la Auto Recopilación de datos e información de fuentes primarias a través de una encuesta, mediante la cual los automovilistas reciben un resultado que se considera una

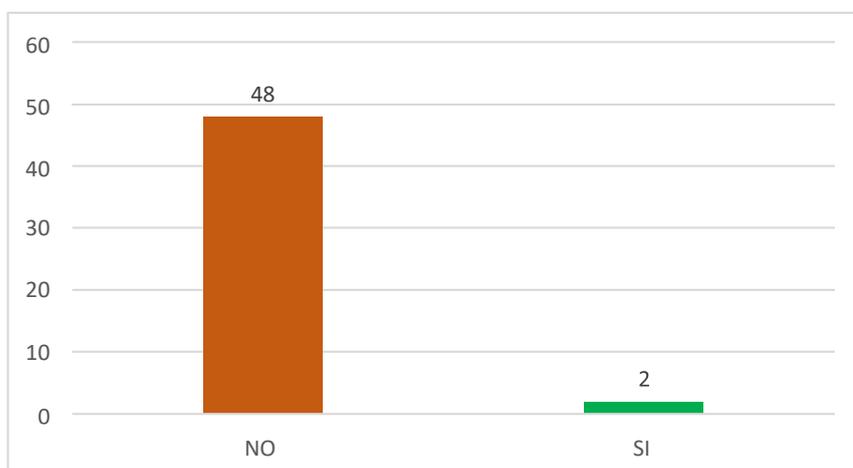
aproximación fiel a lo que piensan y sienten en relación a la cantidad del desconocimiento sobre los beneficios que cuenta el SOAT sobre un hecho de percance de tránsito. también se ha considerado el criterio de “Auditabilidad o confirmabilidad” pues toda la información registrada en esta averiguación son de diversos autores que sostienen los hechos encontrados en el análisis y que a la vez fue referenciada para que otros estudiosos logren analizar los datos y logren llegar a conclusiones equivalentes o semejantes a el caso que aquí se muestra.

III. RESULTADOS

3.1. Resultados en tablas y figura

En este estudio se desarrolló un método inductivo deductivo a partir de combinar todos los elementos teóricos, legales y doctrinales para formar un todo. Se utiliza para analizar e interpretar las normas y generalizar el derecho, pero como esta herramienta brinda, busca identificar, distinguir, investigar y procesar toda la información recabada a través de la correcta aplicación de la investigación, por lo que el proceso analítico se fundamenta en la legalidad. conocimiento. Brindamos información precisa y efectiva sobre la situación actual, verificada por expertos. Las herramientas de aplicación que se describen a continuación han sido validadas por expertos en la materia.

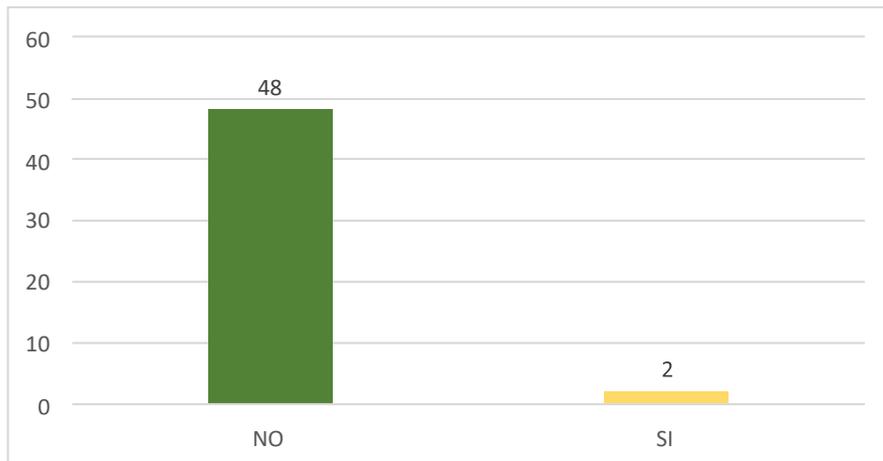
Gráfico 01 Antecedente de haber recibido el pago de una incapacidad temporal?



Fuente: Producción propia

Resultados de la primera pregunta formulada a los 50 conductores y peatones de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 48 conductores no tienen antecedente de haber recibido el pago de incapacidad temporal, así mismo los 2 conductores se manifiestan que si recibieron el pago de una incapacidad temporal.

Gráfico 02: ¿Antecedente de haber recibido un beneficio con el SOAT?

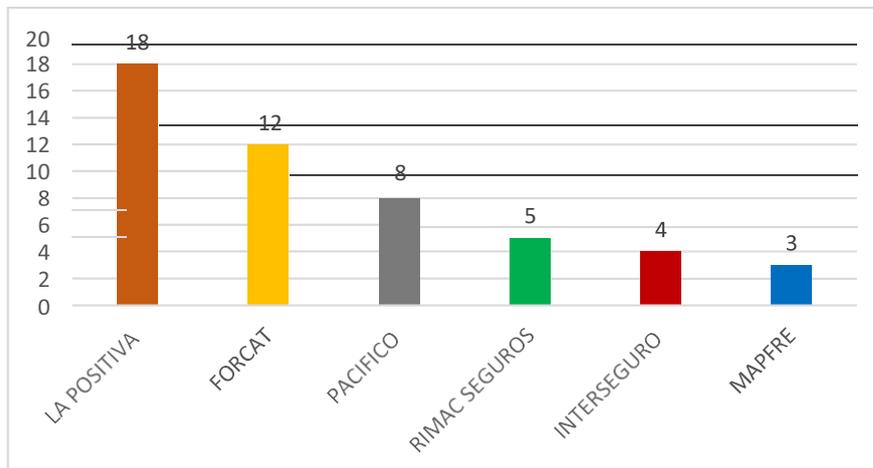


Fuente: Producción propia

Como se muestra en la Figura 2, los resultados para la segunda pregunta que se planteó a 50 conductores y peatones que aceptaron contestar el cuestionario es: 48 conductores no recibieron algún el beneficio con el SOAT, así mismo los 2 conductores se manifiestan que si recibieron un beneficio con el SOAT.

Se logró concluir que la mayor parte de conductores no recibe algún beneficio con el SOAT ya que algunos no han tenido algún tipo de accidente de tránsito.

Gráfico 03 ¿Usa algún tipo de SOAT?

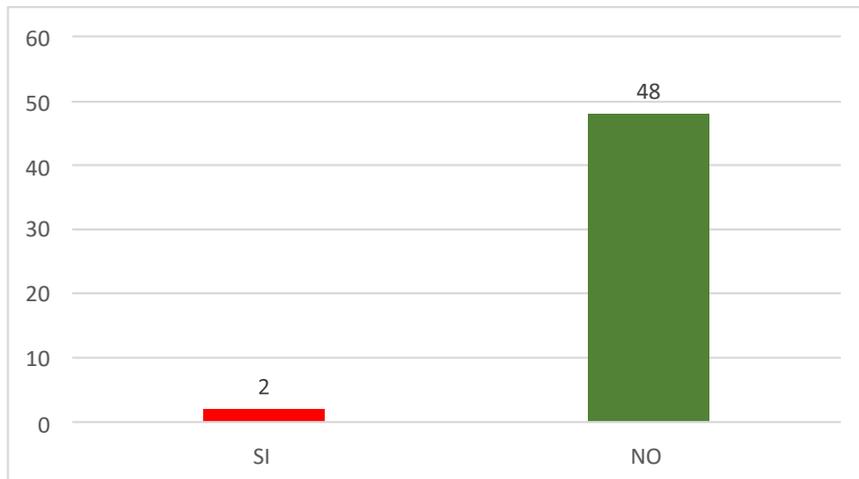


Fuente: Elaboración propia

Como se muestra en la Figura 3, el resultado de la tercera pregunta a los conductores de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 18 conductores utilizan el SOAT LA POSITIVA, 12 conductores utilizan el SOAT FORCAT, 8 conductores utilizan el

SOAT PACIFICO, 5 conductores utilizan el SOAT RIMAC SEGUROS, 3 conductores utilizan el SOAT INTERSEGURO, 3 conductores utilizan el SOAT MAPFRE.

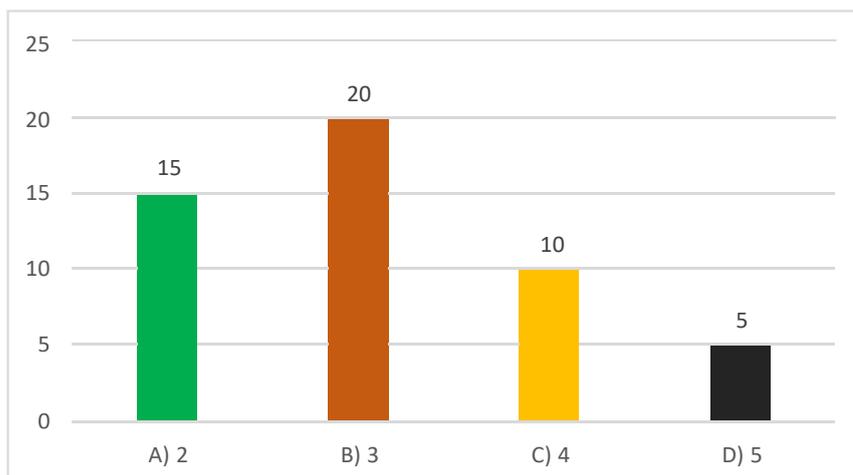
Gráfico 04 ¿Antecedentes de haber sufrido un accidente de tránsito anteriormente?



Fuente: Producción propia

Resultados de la cuarta pregunta formulada a los 50 conductores y peatones de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 48 conductores no tienen antecedente de haber sufrido un accidente de tránsito anteriormente, así mismo los 2 conductores se manifiestan que si sufrieron un anteriormente un accidente de tránsito, pero de lo cual solo fueron cubiertos sus gastos médicos.

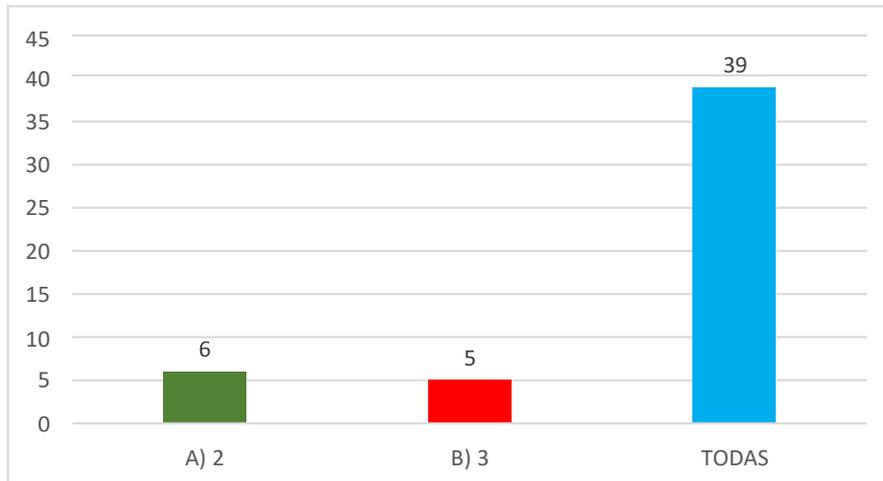
Gráfico 05 ¿Número de personas que viven con usted?



Fuente: Producción propia

Como se muestra en la Figura 5, los resultados para la quinta pregunta son conductores de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 15 conductores viven con 2 personas en su domicilio, 20 conductores viven con 3 personas en su domicilio, 10 conductores viven 4 personas en su domicilio, 5 conductores viven con 5 personas en su domicilio.

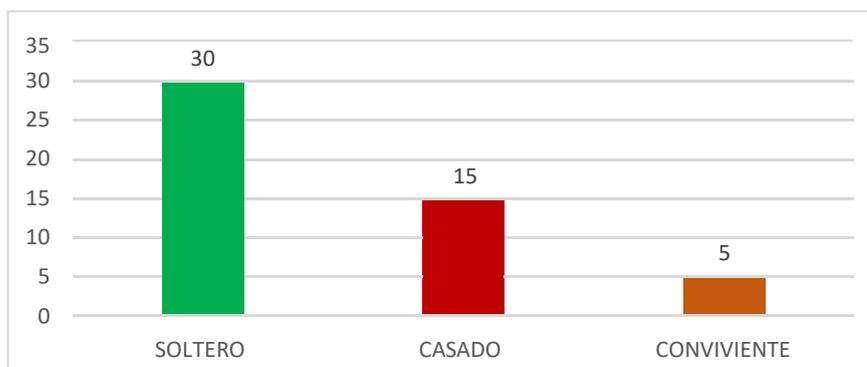
Gráfico 06 ¿Con cuantas personas cree usted que le cubre el SOAT?



Fuente: Producción propia

Como se muestra en la Figura 6, los resultados de la sexta pregunta a los conductores de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 6 conductores creen que solo le cubre a 2 personas el SOAT, 5 conductores creen que solo le cubre a 3 personas el SOAT, 39 conductores creen que solo le cubre a todas personas el SOAT, ante un accidente de tránsito les cubren a todos los pasajeros y peatones el SOAT.

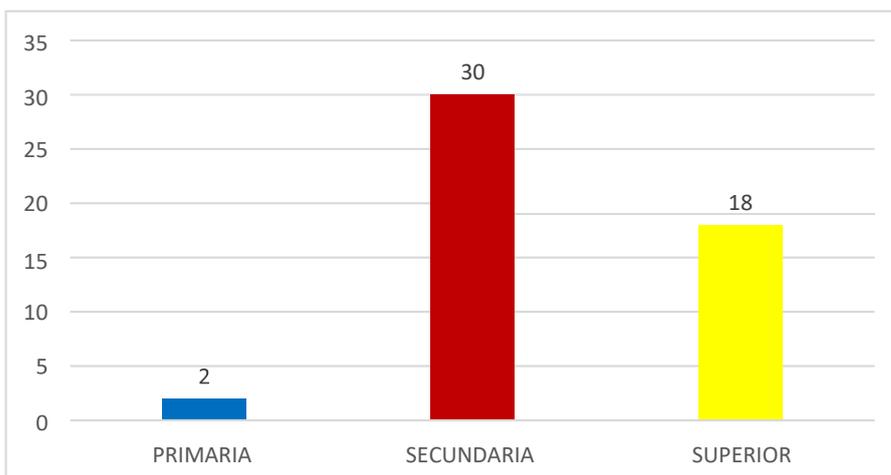
Gráfico 07 ¿Estado Civil?



Fuente: Producción propia

Como se muestra en la Figura 7, los resultados de la sexta pregunta a los conductores de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 30 conductores están Solteros, 15 conductores están Casados, 5 conductores son Convivientes.

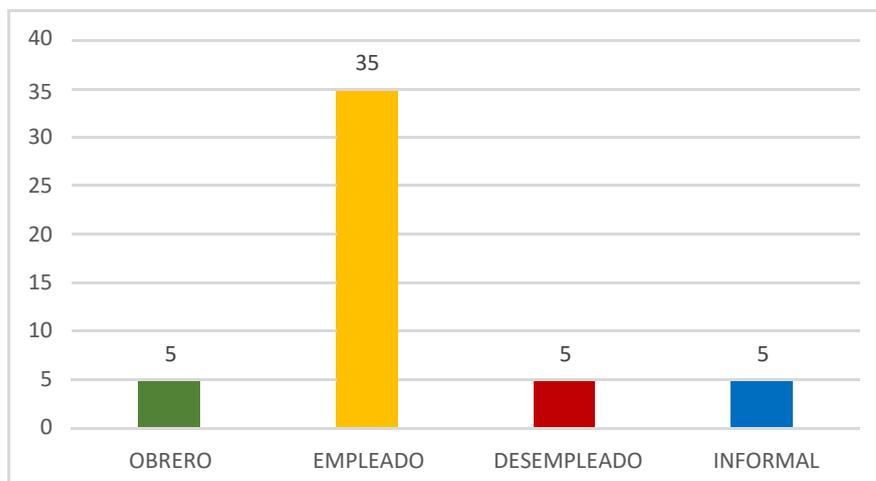
Gráfico 08 ¿Grado de Instrucción?



Fuente: Producción propia

Como se muestra en la Figura 8, los resultados para la octava pregunta a los conductores de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 2 conductores tienen estudios de Primaria, 30 conductores tienen estudios de Secundaria, 18 conductores tienen estudios de superior.

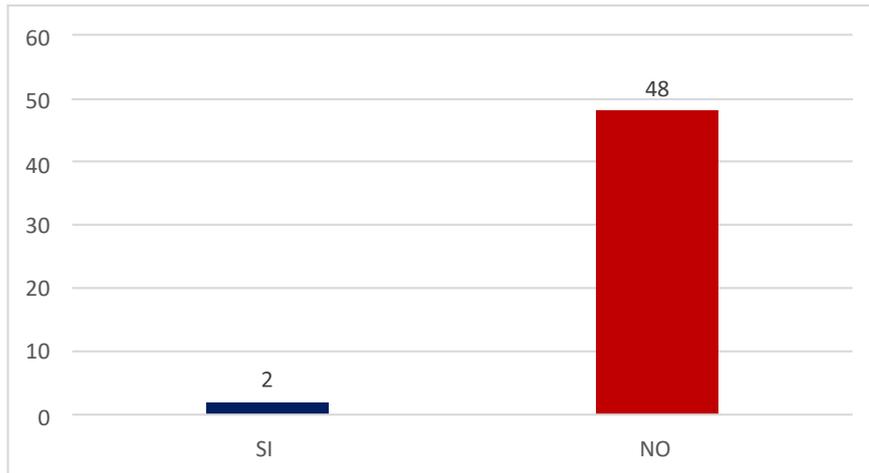
Gráfico 09 ¿Ocupación?



Fuente: producción propia

Como se muestra en la Figura 9, el resultado de la novena pregunta se pide a los conductores de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 5 conductores son obreros, 35 conductores son empleados, 5 conductores son desempleados, 5 conductores son informales.

Gráfico 10 ¿Ha recibido información sobre los beneficios que cuentan el SOAT?

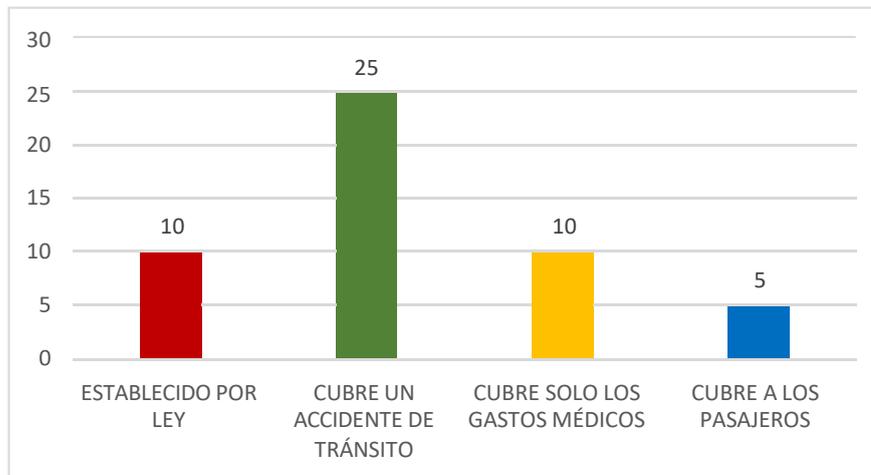


Fuente: Producción propia

Como se muestra en la Figura 10, los resultados para la décima pregunta a los conductores de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario, respondieron al cuestionario que 48 conductores no recibieron información sobre los beneficios del SOAT, así mismo 2 conductores se manifiestan que si recibieron información sobre los beneficios sobre el SOAT, pero lo hicieron por amigos. No por el personal que le vendió el SOAT.

Gráficos sobre el conocimiento sobre el SOAT

Gráfico 01 ¿Cómo podría definir Ud. el SOAT con sus propias palabras?

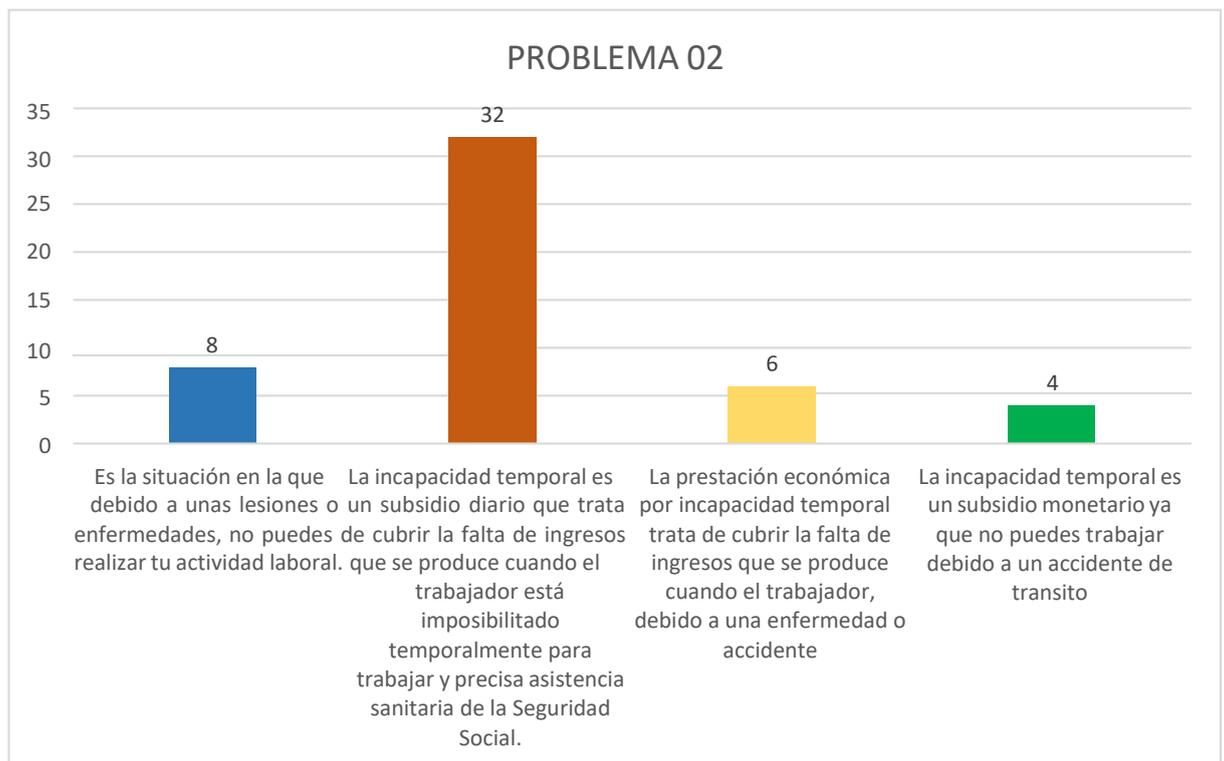


Fuente: producción propia

Como se muestra en el diagrama 1, resultados de la primera pregunta que se planteó a 50 conductores y peatones que aceptaron contestar el cuestionario es: 10 conductores definen que SOAT - seguro conforme a la ley, 10 conductores definen que SOAT - seguro conforme a la ley, 25 conductores definen que el SOAT es el seguro que cubre un accidente vial, 10 conductores definen que SOAT es un seguro que solo cubre gastos médicos., 05 conductores definen que el SOAT es un seguro cubre a los pasajeros,

Se logró concluir que la mayor parte de conductores definen que SOAT es un seguro obligatorio que incluye: un accidente de tránsito.

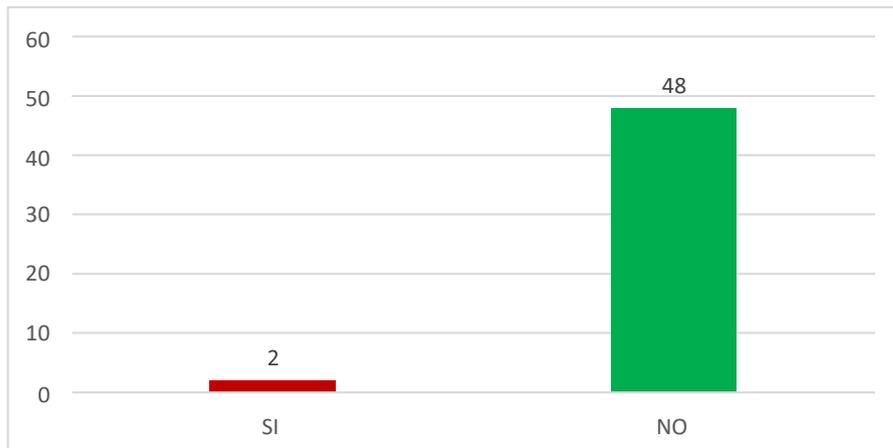
Gráfico 02 ¿Qué entiende por una incapacidad temporal?



Fuente: elaboración propia

Como se presentan en el gráfico 2, los resultados en funcionalidad a la segunda pregunta que se propuso a 50 conductores y peatones que aceptaron responder el cuestionario es: 8 conductores establecen que es el caso en la que gracias a unas heridas o patologías, no puedes hacer tu actividad gremial, de igual manera los 32 conductores establecen que la inviabilidad temporal es un subsidio diario que trata de cubrir la carencia de ingresos que se genera una vez que el trabajador está imposibilitado temporalmente para laborar y estricta ayuda sanitaria de la Estabilidad Social, 6 conductores establecen que la prestación económica por imposibilidad temporal trata de cubrir la carencia de ingresos que se crea una vez que el trabajador, gracias a una patología o infortunio, 4 conductores establecen que la imposibilidad temporal es un subsidio monetario debido a que no puedes laborar gracias a un percance de tránsito.

Gráfico 03 ¿La incapacidad temporal es igual a la invalidez permanente?

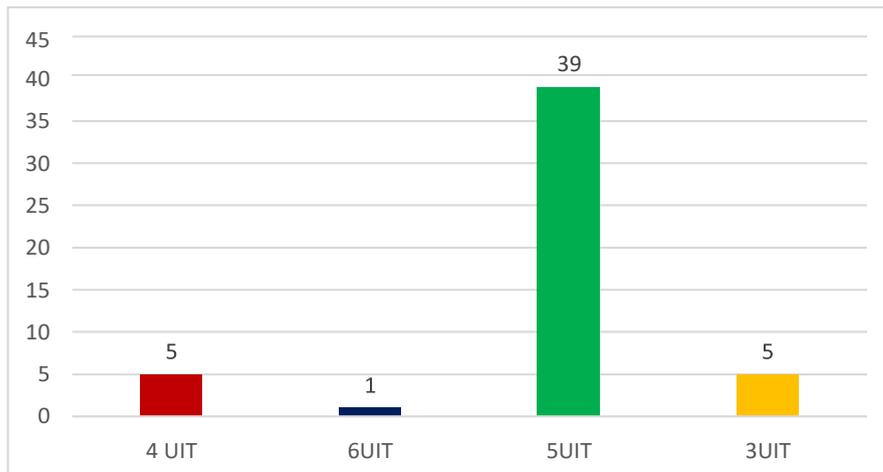


Fuente: elaboración propia

Como se muestran en el gráfico 3, los resultados en función a la tercera pregunta que se planteó a 50 conductores y peatones que aceptaron contestar el cuestionario es: 48 conductores manifiestan que una incapacidad temporal no es igual a una invalidez permanente, así mismo los 2 conductores se manifiestan que una incapacidad temporal si es igual a una invalidez permanente.

Se logró concluir que la mayor parte de conductores manifiestan que una incapacidad temporal no es igual a una invalidez permanente, ya que una incapacidad temporal es un subsidio diario que trata de cubrir la falta de ingresos que se produce cuando el trabajador esta imposibilitado temporalmente para trabajar y la invalidez permanente, es cuando pierdes un parte de tu cuerpo debido al siniestro de tránsito.

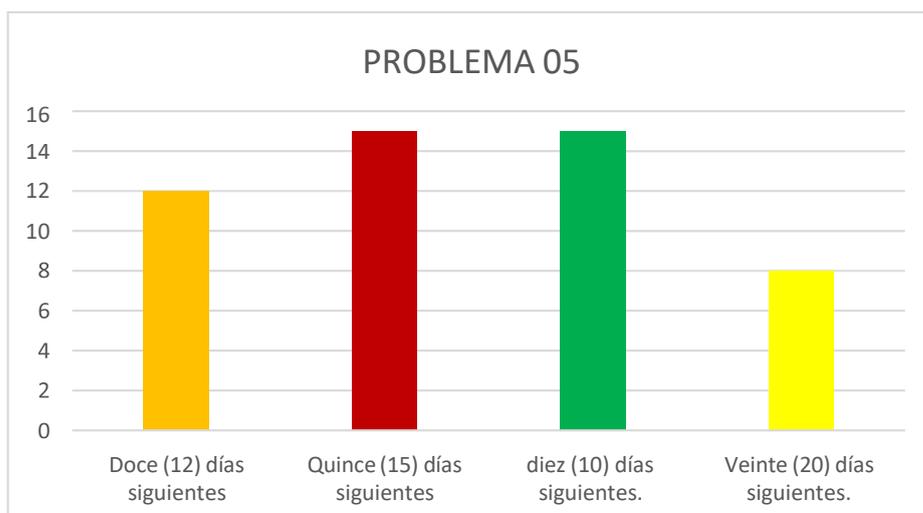
Gráfico 04 ¿Cuántas UIT por gastos médicos le cobertura el SOAT?



Fuente: Elaboración propia

Como se muestra en el grafico 4, Los resultados en función a la cuarta pregunta planteada a los conductores y peatones de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que 5 conductores establecen que el SOAT solo les cubre 4 UIT por gastos médicos, 1 conductor establece que el SOAT solo les cubre 6 UIT por gastos médicos, 39 conductores establecen que el SOAT solo les cubre 5 UIT por gastos médicos, 5 conductores establecen que el SOAT solo les cubre 3 UIT por gastos médicos.

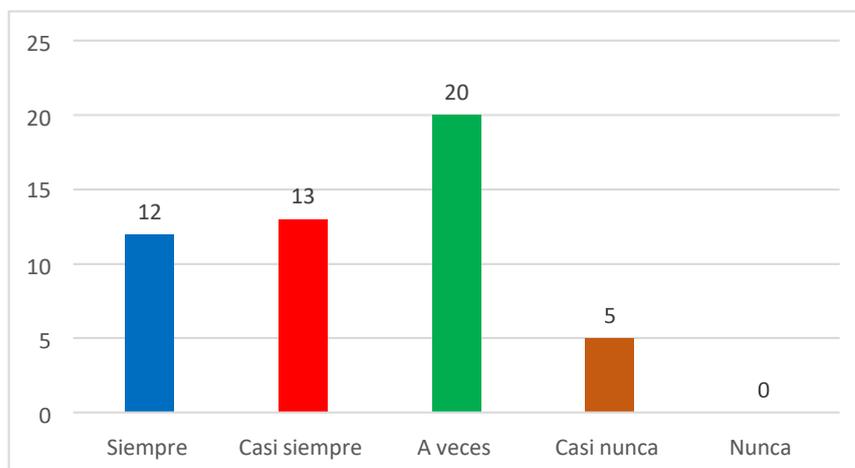
Gráfico 05 ¿Las indemnizaciones de la presente póliza se pagarán al beneficiario dentro del plazo?



Fuente: Elaboración propia

Como se muestra en el grafico 5, Los resultados en función a la cuarta pregunta planteada a los conductores y peatones de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que, 12 conductores establecen que en 12(Doce) días siguientes se pagan las indemnizaciones del SOAT, 15 conductores establecen que en 15(Quince) días siguientes se pagan las indemnizaciones del SOAT, 15 conductores establecen que en 10(Diez) días siguientes se pagan las indemnizaciones del SOAT, 08 conductores establecen que en 20(Veinte) días siguientes se pagan las indemnizaciones del SOAT.

Gráfico 06 ¿Cree usted que el pago de las indemnizaciones es cubierto por el SOAT es rápida, oportuna y veraz?

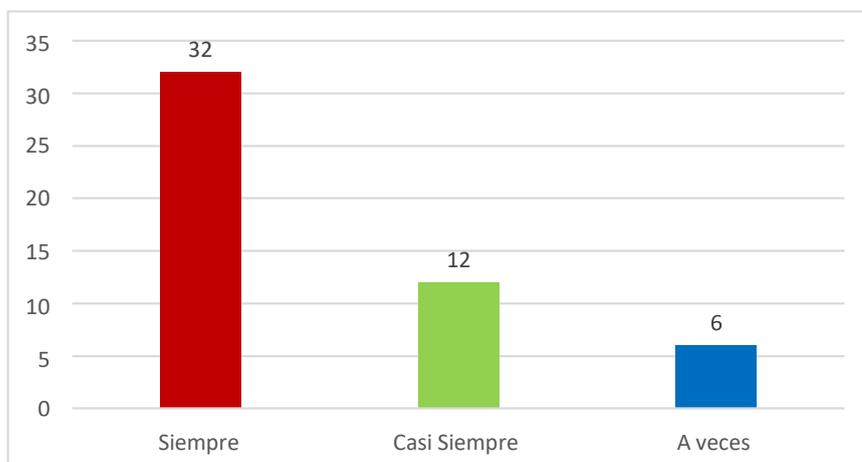


Fuente: Elaboración propia

Como se muestra en el grafico 6, Los resultados en función a la cuarta pregunta planteada a los conductores y peatones de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que, 12 conductores establecen que siempre las indemnizaciones del SOAT son de manera rápida, oportuna y veraz, 13 conductores establecen que casi siempre las indemnizaciones del SOAT son de manera rápida, oportuna y veraz, 20 conductores establecen que a veces las indemnizaciones del SOAT son de manera rápida, oportuna y veraz, 05 conductores establecen que casi nunca las indemnizaciones del SOAT son de manera rápida, oportuna y veraz.

Gráfico 07

¿Considera que se debería de sancionar a las demoras en el pago de la indemnización a los agraviados por una entidad sancionadora?

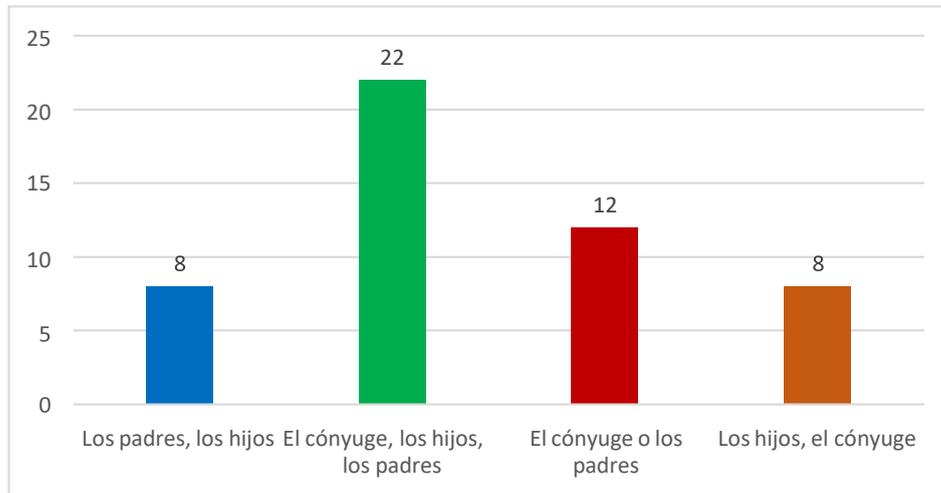


Fuente: Elaboración propia

Como se muestra en el gráfico 7, Los resultados en función a la séptima pregunta planteada a los conductores y peatones de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que, 32 conductores establecen que siempre se debería sancionar las demoras de los pagos de indemnizaciones de las aseguradoras, 12 conductores establecen que casi siempre se debería sancionar las demoras de los pagos de indemnizaciones de las aseguradoras, 6 conductores establecen que a veces se debería sancionar las demoras de los pagos de indemnizaciones de las aseguradoras.

Gráfico 08

¿En caso de que una persona fallezca por causa de siniestro de tránsito quien puede cobrar esa indemnización por muerte?



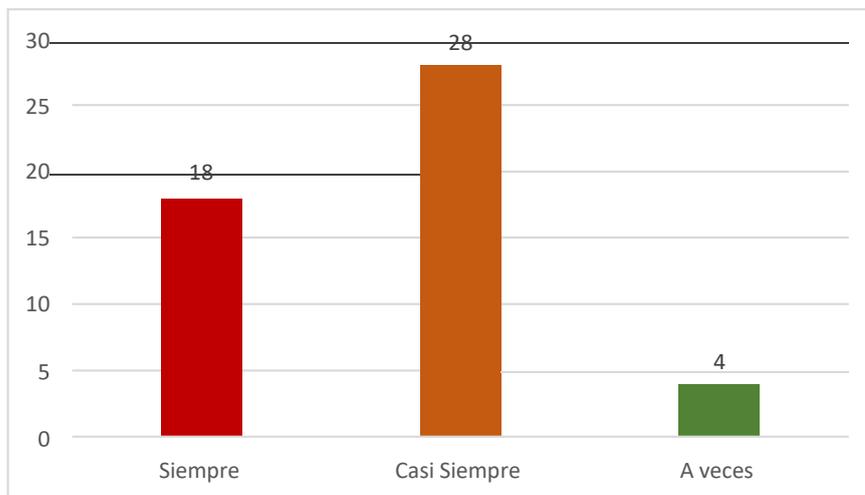
Fuente: elaboración propia

Como se muestran en el gráfico 8, los resultados en función a la octava pregunta que se planteó a 50 conductores y peatones que aceptaron contestar el cuestionario es: 8 conductores establecen que los padres y los hijos serían los que cobran la indemnización por muerte en un accidente de tránsito, 22 conductores establecen que el cónyuge, los hijos y los padres serían los que cobran la indemnización por muerte en un accidente de tránsito, 12 conductores establecen que el cónyuge y los padres serían los que cobran la indemnización por muerte en un accidente de tránsito, 8 conductores establecen que los hijos el cónyuge serían los que cobran la indemnización por muerte en un accidente de tránsito.

Se logró concluir que la mayor parte de conductores que tienen conocimiento que el cónyuge, los hijos y los padres serían los que cobran la indemnización por muerte en un accidente de tránsito.

Gráfico 09

¿Considera usted que el SOAT es una herramienta útil para cubrir un siniestro de tránsito?

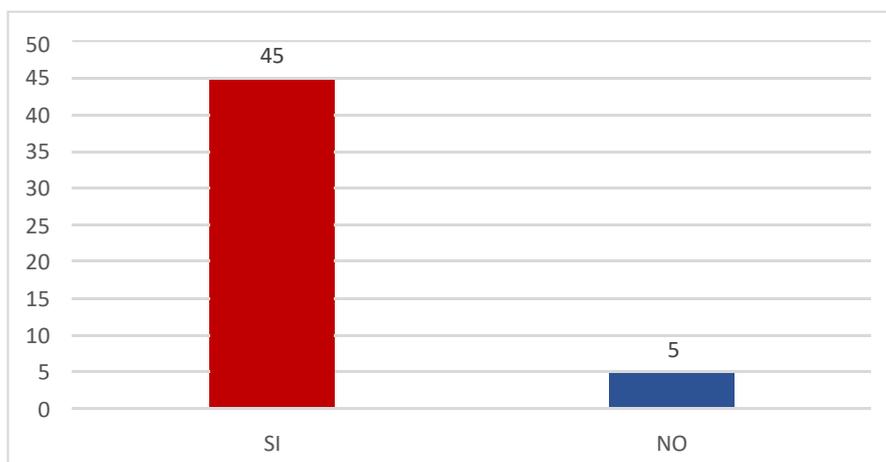


Fuente: Elaboración propia

Como se muestra en el gráfico 9, Los resultados en función a la novena pregunta planteada a los conductores y peatones de la ciudad de Chiclayo, respondieron al cuestionario que, 18 conductores establecen que siempre el SOAT es un herramienta útil para cubrir un accidente de tránsito, 28 conductores establecen que casi siempre el SOAT es un herramienta útil para cubrir un accidente de tránsito, 4 conductores establecen que a veces el SOAT es un herramienta útil para cubrir un accidente de tránsito.

Gráfico 10

¿Considera que los accidentes vehiculares causan un daño psicológico y que los daños deberían de ser cubiertos por el SOAT?



Fuente: elaboración propia

Como se muestran en el gráfico 2, los resultados en función a la segunda pregunta que se planteó a 50 conductores y peatones que aceptaron contestar el cuestionario es: 45 conductores si consideran que los accidentes de tránsito causan un daño psicológico y deberían ser cubiertos por el SOAT, así mismo los 5 conductores no consideran que los accidentes de tránsito causan un daño psicológico y no deberían ser cubiertos por el SOAT.

3.2. Discusión de resultados

El objetivo de la muestra averiguación es explicar cómo se viene dando los factores relacionados al incumplimiento de pago de la reparación civil por parte SOAT en la ciudad durante el año 2019; teniendo este como resultado los siguientes resultados, de acuerdo a los datos obtenidos se precisa, el análisis a la pregunta realizada a los 35 conductores de la ciudad de Chiclayo, 10 pasajeros y 5 peatones de la ciudad de Chiclayo, donde 48 conductores y pasajeros respondió no recibieron algún el beneficio con el SOAT, sin embargo, y 2 conductores se manifiestan que si recibieron un beneficio con el SOAT.

Asimismo, se observa que 20 conductores señalan que a veces se da el pago de la compensación por las aseguradoras por las trabas y métodos funcionarios, el desconocimiento de la vida de la póliza e incumplimiento de la publicidad de los acreedores de las indemnizaciones, comparativamente con 13 conductores que muestra que a casi continuamente se hace efectivo el pago de las indemnizaciones, en otros términos tomando en cuenta la premura en los tramites o la escasa población que tiene entendimiento de las misma.

Además, se puede mirar que 32 conductores señalan que continuamente Estima que se debe de sancionar la mora en el pago de la indemnización a los agraviados por parte de un ente sancionador, comparativamente con 12 conductores que señalan que casi constantemente, estima que se debe de sancionar a las demoras en el pago de la compensación a los agraviados por una entidad sancionadora. Asimismo, en el se observa que 6 conductores señalan que en ocasiones Estima que se debe de sancionar a las demoras en el pago de la compensación a los agraviados por una entidad sancionadora.

Por consiguiente, se puede apreciar que 45 conductores señalan que Si considera que los accidentes vehiculares causan un daño psicológico y que los daños deberían de ser cubiertos por el SOAT, en comparación con a 5 conductores señalan que No Considera que los accidentes vehiculares causan un daño psicológico y que los daños deberían de ser cubiertos por el SOAT.

A la vista de los resultados obtenidos, es necesario discutir los resultados con resultados previos que se vienen realizando desde Ramírez (2016) expresados en la tesis titulada Insuficiencia en la cobertura por accidentes de tránsito la comunicación obligatoria vulnera un derecho constitucional, como su objetivo general es mostrar el alcance de la cobertura del seguro obligatorio por accidentes de tránsito, su objetivo tipo diseño es un proceso de diseño cuantitativo no empírico; en el cual existe una gran cantidad de casos de accidentes de tránsito se tiene una muestra aleatoria de 40 casos, el mismo resultado es de 88, casos de vulneración de los derechos constitucionales de las personas por no pagar gastos médicos o funerarios y 12 otras infracciones al Acta Constitucional excepto que estos no se manejan con prontitud; concluye que el seguro de accidentes de tráfico no asegurado vulnera los derechos de las personas, al no cubrir con la integridad de los costos; así como la vulnerabilidad del derecho a la vida y la totalidad de el individuo de el individuo dejando en un estado de disminución de economía; en tal sentido, los resultados citados coinciden con los resultados logrados, por lo cual se cumple con nombrar que los derechos de los agraviados se ven vulnerados al impago de los montos de compostura estando una deficiencia en la cobertura de la pólizas.

Sin embargo, según Rodríguez (2013) en la tesis titulada estudio jurídico de la póliza de seguro forzoso de percance de tránsito (SOAT) relacionado al pago de la compensación y a la normativa legal, el mismo que tiene como fin general decidir el pago de la compensación que la póliza de seguro forzoso de percance de tránsito está conforme a la normativa legal , el mismo que tiene como diseño procedimiento no empírico de diseño detallado, el cual tiene como población a los abogados especialistas en seguros.

Se concluye que los administradores del SOAT no ejecutan los pagos de forma correcta, quienes presentan una reacción obstruccionista con base a lo estipulado en la normativa vigente y reglamentos ecuatorianos, estando conforme al criterio de correspondiente a un beneficio adquirido y por ende es considerado como en la masa hereditaria, siendo que

no está en la misma línea que el orden de sucesiones del código civil ecuatoriano, resultando en algunas oportunidades las aseguradoras no realicen el pago o se retrasen sin justificación hasta que se aclare quien tiene el derecho como beneficiario; siendo esto que según lo descrito por el creador coincide con los resultados logrados en la presente indagación, por lo cual en la escala de beneficiarios citados en el reglamento peruano si hay un orden en de prelación de beneficiarios, la problemática está en la solicitud del pago de los montos indemnizatorios.

De esta forma además, según Paucar (2013) en la tesis titulada criterios jurídicos para la decisión de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito, el mismo que tiene como fin general decidir los criterios jurídicos aplicados, por los magistrados de nuestra región, para fijar el costo de la compostura civil en los procesos por accidentes de tránsito; el cual es de tipo detallado de diseño ex post- facto; el mismo que tiene como población los casos judiciales sobre responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito en el distrito judicial del Callao y Huaura con una muestra de 50 casos, el cual arroja un resultado de 52% son de asesinatos culposos, y el 1% solo de heridas dolosas y culposas.

El mismo concluye que los siniestros viales se caracterizan por sus resultados demasiado fatales, significando ello, no solo la pérdida de vidas humanas si además frustran el plan de vida; además, se ha podido evidenciar las sentencias tienen dentro pocas motivación y valoración probatoria, de la misma forma que se muestra que de los 50 casos tomados como muestra solo una tiene la queja fiscal y las demás ni se menciona o no se menciona, ni mucho menos en que se inspira, y como resultado de tal ligereza es que la decisión de la pena y la compostura civil varían de manera considerable, sin nombrar que los montos para la cobertura de perjuicios asignado por las compañías de seguros, no llega a cubrir los costos que demandan los tratamientos largos y costosos; siendo que atención a los resultados citados coinciden con los resultados logrados, señalando que los montos de la cobertura de las pólizas no cubren la demanda existente en los costos de hospitalización y medicamentos.

Por otro lado, según Tintaya (2013-2014) en la tesis titulada criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito del distrito judicial de Puno, el mismo que tiene como objetivos identificar los criterios que aplican los jueces de la Corte Superior de Justicia de Puno para determinar la responsabilidad civil en los procesos de accidente de tránsito; así como, determinar la eficacia de las pólizas de

seguros para el resarcimiento de los daños en los casos a las víctimas a consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos de transporte público y privado; el mismo que tiene un diseño de investigación de análisis documental de tipo descriptivo-explicativo y dogmático, teniendo como población los expedientes sobre responsabilidad civil de los años 2013-2014 del cual se optó por una muestra de 20 casos.

Aquellos resultados arrojan un 70% correspondientes a asesinatos culposos y el 10% son de asesinatos no culposos y otros; el mismo que concluye que muchas de las elecciones parecen estar propuestas, intentando encontrar resarcir a la víctima sin tener en importancia los presupuestos necesarios para que se determine la responsabilidad civil y las razones propias del infortunio y las coberturas de la póliza, por lo cual al parecer se estaría usando al seguro como un nuevo criterio de acusación, toda vez que los magistrados toman como criterios para establecer y atribuir las responsabilidades, la contratación del SOAT al transporte siniestrado; cabe señalar que respecto a lo descrito y los resultados conseguidos la presente concuerda debido a que al tomarse como criterio de acusación para atribuir la responsabilidad, se vería una optimización en la compostura del mal moral, lo que actualmente no se está llevando correctamente.

Finalmente, según Artica (2015), el mismo que tiene como fin implantar políticas públicas en temas de estabilidad vial, provocaron la carencia de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito; el mismo que tiene un diseño de investigación de tipo sistemático de enfoque cualitativo; quien en sus conclusiones muestra que no hay dispositivos en temas de estabilidad vial con la intención de regular la atención integral de las víctimas de un accidente de tránsito, debido a que únicamente se atiende por intermedio del SOAT y o AFOCAT los mismos que según los entrevistados no cubren con las necesidades de atención integral de la víctima e incumplen con las reglas para las compensaciones y pagos por las aseguradoras, siendo que de tal forma se sientan en un nivel de inseguridad frente a un siniestro vial; el mismo que según los resultados conseguidos en el presente trabajo, las aseguradoras no cubren los costos médicos, ni mucho menos se hace correctamente los pólizas de accidentes de tránsito.

3.3. Aporte práctico

Proyecto de Ley N°

**INICIATIVA LEGISLATIVA QUE MODIFICA
DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC DE LA
LEY QUE ESTABLECE LA RESPONSABILIDAD
CIVIL DERIVADA DE ACCIDENTES DE
TRÁNSITO TERRESTRE**

El bachiller JURY JHAN PIERR LOPEZ CHERO, de la Facultad de Derecho de la Universidad señor de Sipán, ejerciendo el Derecho de idea Legislativa que confiere el Artículo N. ° 107 de la Constitución Política del Perú, y acorde a lo predeterminado en el Artículo 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la Republica, muestra la siguiente iniciativa legislativa.

FORMULA LEGAL

**PROPUESTA LEGISLATIVA QUE MODIFICA DECRETO SUPREMO N°
024-2002-MTC DE LA LEY QUE DETERMINA LA RESPONSABILIDAD
CIVIL DERIVADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE**

Artículo 1.- Objeto

DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC para Determinar cuáles son los factores relacionados al incumplimiento de pago de la reparación civil por parte del SOAT en la ciudad de Chiclayo durante el año 2019, en los términos siguientes:

Artículo 14. El pago de los costos e indemnizaciones del seguro a que hace referencia el presente Reglamento se va a hacer sin indagación ni

pronunciamiento anterior de autoridad alguna, bastando la sola demostración del percance y de las secuelas de muerte o heridas que éste desarrolló a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, dueño del transporte o prestador del servicio, causa del percance o de la manera de pago o anulación de la prima, lo que tendrá que constar expresamente en el contrato de la póliza de seguro.

Modificación

Los costos de seguros e indemnizaciones a que hace referencia este Reglamento se pagarán sin previa indagación o testimonio de autoridad a la que le compete el asunto, bastando solamente la prueba del infortunio y de las secuelas de muerte o lesión de la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, dueño del transporte. o distribuidor del servicio, causa del percance, forma de pago o abolición de las primas del seguro, debería constar evidentemente en la póliza de seguro.

DISPOCISIONES COMPLEMENTARIAS

Primero: la exhaustividad de las reglas. La presente Ley se aplicará de conformidad con la legislación nacional por un plazo no superior a 60 días naturales.

Segunda: Vigencia La presente ley entra en vigor al día siguiente de su promulgación. Comuníquese con el Presidente de la República para estar informado.

CONCLUSIONES DE LA PROPUESTA

La técnica legislativa determina el análisis del art. 14 DE LA NORMA PRINCIPAL N° 024-2002-MTS, en los términos del presente artículo. 14 del DU cubre la práctica totalidad de los factores incluyendo el pago del seguro y el costo de la indemnización mencionada este Reglamento se hará sin investigación ni notificación previa por parte de autoridad competente alguno,

basta acreditar el siniestro y la consecuencias de la muerte o muerte. lesión causada a la víctima.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Esta propuesta no genera costos al Estado, por el contrario, pretende estudiar cada uno de los elementos de dicho delito, con énfasis en las diferencias encontradas en los medios comisivos. Así también, formula una crítica a explicación dada al elemento “internet u otro análogo”.

IV. CONCLUSIONES

Los accidentes de tránsito son una de las causas comunes de muerte en nuestro estado, inconveniente que perjudica a todos en el Perú, sin importar su clase social, situación derivada del desconocimiento de los conductores de vehículos y peatones. Sin conocer la magnitud del riesgo, sin embargo, teniendo en cuenta también las probables consecuencias de un accidente de tránsito, existen casos de accidentes de tránsito que ocasionan perjuicios a personas de escasos recursos, sobre todo en términos económicos, en tales casos, el seguro de vehículos automotores es necesario. vehículos. Se requiere Accidente (SOAT).

De los resultados obtenidos se desprende que en caso de accidente, como por ejemplo un accidente de tráfico, el organismo que tenga conocimiento de este hecho actuará de inmediato para prestar atención y en caso afirmativo trasladar a la víctima al tráfico. accidente al centro médico; También rastrea e investiga los hechos para esclarecer los hechos, señalando que SOAT no cumple con todos los beneficios de SOAT porque no proporcionó información completa en el momento en que el usuario compró SOAT. Se debe autorizar porque la empresa vende SOAT.

El SOAT es un seguro social que tiene una serie de características que confirman su cobertura, como beneficio cubierto (vida, integridad física, etc.), precio de la prima (obligado por la persona) el conductor debe pagar la prima - el costo de seguro) y el asegurador de responsabilidad condicional (en caso de que el asegurador pague por el daño); es decir, en caso de accidente automovilístico, el SOAT ampara a todas las personas, ya sean pasajeros o terceros, que no se encuentren en el vehículo, que resulten muertas o lesionadas, Esta cobertura debe hacerse efectiva de inmediato en un centro médico de accidentes de tránsito y debe prestarse dentro de los diez días sin inspección previa para ser pagada de acuerdo con las normas del SOAT.

V. RECOMENDACIONES

Cambiar las propiedades opcionales del art. 27 del Reglamento Supremo N° 024-2002 (texto del Reglamento de la Ley Nacional Uniforme sobre el Seguro de Responsabilidad Civil y el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito) al hacer obligatorio su relación con las Bases. 33 de la citada norma. Para que las compañías de seguros puedan solicitar el registro de un accidente para pagar indemnizaciones a las personas que han sufrido un accidente de tráfico.

Solicitar al Ministerio de Transporte que indique el monto a pagar por la emisión de una tarjeta de registro de accidentes de tránsito, para que TNP no deje de emitir una tarjeta de registro de accidentes de tránsito por no cumplir con los requisitos típicos, sino viceversa. , lo dispuesto en la Resolución Directoral N° 4709-2006 - MTC/15, art. 27 y 33 del Reglamento del SOAT.

Que el Departamento de Transporte notifique a la PNP sus decisiones aprobadas y presente un Formulario de Registro de Accidentes de Tránsito para cumplir y aprobar las disposiciones de la Ordenanza Suprema de Incidentes Núm. porque cabe señalar que si los barrios PNP de la ciudad de Chiclayo no son conscientes de sus responsabilidades con la ciudadanía; En zonas alejadas de la capital, esta desventaja será más evidente.

VI. REFERENCIAS

1. Beltrán, J. (septiembre, 2002). Sentencia previa: ¿Cuándo las condiciones influyen en un accidente? Revista Gaceta Jurídica.
2. Berckemeyer, F. (2001). El peligro mito de la objetividad en los fundamentos de la responsabilidad civil extracontractual. Revista THEMIS.
3. Bullard, A. (1991). Casualidad probabilística: el problema de los costos administrativos en el diseño de un sistema de responsabilidad civil extracontractual. Revista IUS ET VERITAS.
4. Castresana, A. (2006). La Responsabilidad Aquiliana: Bases históricas para una construcción jurídica actual. México: Editorial Universidad Nacional Autónoma de México.
5. Carranza, J. (1978). El dolo en el Derecho Civil y Comercial estudio doctrinario y jurisprudencial. Buenos Aires, Argentina: Editorial Astrea de Rodolfo Depalma y Hnos.
6. Cifuentes, S. (1999). Responsabilidad civil en rutas autopistas y vías de circulación. Rol de los concesionarios viales. Buenos Aires, Argentina: Fondo Editorial Derecho y Economía La Ley.
7. Rostworowski, M (2004). Enciclopedia temática del Perú - incas. Lima, Perú: El Comercio.
8. Paucar, A. (2013). Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito. (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Mayor de San Marcos). Recuperado de <http://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/cybertesis/3323>
9. Rodríguez, J. (2013). Análisis jurídico de la póliza de seguro obligatorio de accidente de tránsito (SOAT) referente al pago de la indemnización y a la normativa legal. (Tesis de pregrado, Universidad Internacional del Ecuador). Recuperado de <http://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/238/1/T-UIDE-0223.pdf>
10. Tintaya, C. (2013 – 2014). Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito del distrito judicial de Puno. (Tesis de postgrado, Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez). Recuperado de <https://es.scribd.com/document/373543721/Criterios-Juridicos-Para-la-determinacion-de-Responsabilidad-Civil-en-Accidentes-de-Transito>.

- 11.** Ramírez, G. (2016). Análisis de las coberturas de los seguros con relación a los accidentes de tránsito en las resoluciones expedidas por INDECOPI en la ciudad de Arequipa de enero a diciembre del 2012. (Tesis de maestría, Universidad Católica de Santa María). Recuperado de <http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/handle/UCSM/5970>
- 12.** Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2014). Metodología de la investigación. (6ta. Ed.) México: Interamericana Editores S.A.
- 13.** Espinoza, J. (2013). Derecho de la responsabilidad civil. (7ma ed.). Lima, Perú. Rodhas

VII. ANEXOS

Anexo 01: Formato de instrumento de recolección de datos.

FORMULARIO

I. INTRODUCCION:

Muy buenos días soy estudiante de Derecho de la Universidad Señor de Sipan, en esta oportunidad le presento un formulario que forma parte de un estudio de investigación titulado “Factores relacionados al incumplimiento de pago de la reparación civil por parte del SOAT en la ciudad de Chiclayo durante el año 2019”

cuyo objetivo es determinar cuáles son los factores relacionados al incumplimiento de pago de la reparación civil por parte del soat en la ciudad de Chiclayo durante el año 2019.

Los resultados que se obtengan del presente estudio servirán para constituir propuestas en la que se ponga de manifiesto la información para las coberturas que cuenta el SOAT, en base de medidas preventivas sobre algún Accidente de Tránsito por lo cual pido su colaboración.

El formulario es anónimo y confidencial por lo que se le solicita que sus respuestas sean dadas con la mayor sinceridad posible.

II. DATOS GENERALES DEL INFORMANTE:

1. Edad: _____
2. Sexo: masculino () femenino ().
3. Antecedente de haber recibido el pago de una incapacidad temporal:
No () Si (); ¿cuánto tiempo?: _____
4. Antecedente de haber recibido un Beneficio con el SOAT:
No () Si (); ¿cuánto tiempo?: _____
5. Usa algún tipo de SOAT: La Positiva(), Forcat (), Pacifico (), Rimac Seguros(), Interseguro (), MAPFRE ().
6. Antecedente de haber sufrido un Accidente de tránsito anteriormente:
Si () No()
7. Número de personas que viven con usted: _____
8. ¿Con cuantas personas cree usted que le cubre el SOAT?

9. Estado Civil: _____

- a) Soltero
- b) Casado (a)
- c) Conviviente
- d) Viudo (a)
- e) Divorciado/Separado

10. Grado de Instrucción:

- a) Primaria
- b) Secundaria
- c) Superior
- d) Otros(Especifique).....

11. Ocupación:

- a) Obrero
- b) Empleado
- c) Desempleado
- d) Informal
- e) Estudiante
- f) Otros(Especifique).....

12. ¿Ha recibido información sobre los Beneficios que cuentan el SOAT?

- a) Sí
- b) No

Si su respuesta es si, ¿De quién recibió la información?

- a. Amigos o vecinos
- b. Parientes
- c. Medios de comunicación
- d. Personal que le Vendió el SOAT

III. CONOCIMIENTOS SOBRE EL SOAT.

1. ¿Cómo podría definir Ud. el SOAT con sus propias palabras?

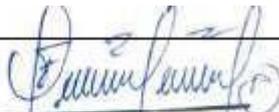
- a) Es un seguro obligatorio que es establecido por Ley
- b) Es un seguro obligatorio que cubre un accidente de tránsito
- c) Es un seguro obligatorio que cubre solo los gastos médicos
- d) Es un seguro obligatorio que cubre a los pasajeros
- e) Otros(especifique).....

2. ¿Qué entiende por una incapacidad temporal?

- a) Es la situación en la que debido a unas lesiones o enfermedades, no puedes realizar tu actividad laboral.
- b) La incapacidad temporal es un subsidio diario que trata de cubrir la falta de ingresos que se produce cuando el trabajador está imposibilitado temporalmente para trabajar y precisa asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

- c) La prestación económica por incapacidad temporal trata de cubrir la falta de ingresos que se produce cuando el trabajador, debido a una enfermedad o accidente
 - d) La incapacidad temporal es un subsidio monetario ya que no puedes trabajar debido a un accidente de tránsito
 - e) Otros(especifique).....
3. ¿La Incapacidad temporal es igual a la invalidez permanente?
- a) Si
 - b) No
- Si es si, en que se diferencia:
- a. Se reconoce como incapacidad permanente total cuando la víctima no puede realizar ningún tipo de trabajo debido a daños mentales ocasionados por el accidente.
 - b. La incapacidad temporal es un subsidio diario que trata de cubrir la falta de ingresos que se produce cuando el trabajador está imposibilitado temporalmente para trabajar y precisa asistencia sanitaria de la Seguridad Social.
 - c. La incapacidad cubre temporal cubre los días que no laboras y la invalidez permanente es cuando pierdes cualquier parte de tu cuerpo.
 - d. Otros (especificar).....
4. ¿Cuántas UIT por gastos médicos le cobertura el SOAT?
- a) 4 UIT
 - b) 6 UIT
 - c) 5 UIT
 - d) 3 UIT
 - e) Otros(especifique).....
5. ¿Las indemnizaciones de la presente póliza se pagarán al beneficiario dentro del plazo?
- a) Doce (12) días siguientes.
 - b) Quince (15) días siguientes.
 - c) diez (10) días siguientes.
 - d) Veinte (20) días siguientes.
 - e) Otros(especifique).....
6. ¿Cree usted que el pago de las indemnizaciones es cubierto por el SOAT es rápida, oportuna y veraz?
- a) Siempre
 - b) Casi siempre
 - c) A veces
 - d) Casi nunca
 - e) Nunca

7. ¿Considera que se debería de sancionar a las demoras en el pago de la indemnización a los agraviados por una entidad sancionadora?
- a) Siempre
 - b) Casi siempre
 - c) A veces
 - d) Casi nunca
 - e) Nunca
8. En caso de que una persona fallezca por causa de siniestro de tránsito quien puede cobrar esa indemnización por muerte
- a) Los padres, los hijos.
 - b) El cónyuge, los hijos, los padres.
 - c) El cónyuge o los padres.
 - d) Los hijos, el cónyuge.
 - e) Otros(especifique).....
9. ¿Considera usted que el SOAT es una herramienta útil para cubrir un siniestro de tránsito?
- a) Siempre
 - b) Casi siempre
 - c) A veces
 - d) Casi nunca
 - e) Nunca
10. ¿Considera que los accidentes vehiculares causan un daño psicológico y que los daños deberían de ser cubiertos por el SOAT?
- a) Si
 - b) No



DR. ANTONY FERNANDEZ ALTAMIRANO
ABOGADO
Nº. ICAJ Nº 7115
Juez Experto

Anexo 02: Matriz de consistencia

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítem	Técnica e instrumento de recolección de datos
V.I.: Política a las Aseguradoras	Factor sistemático	<ul style="list-style-type: none"> • Financiamiento económico. • Asignación de personal. • Cantidad de trabajadores especializados. • Procesos administrativos 	Escala de Likert	Encuesta - Cuestionario.
	Factor jurídico	<ul style="list-style-type: none"> • Deficiencia de la norma legal • Razonabilidad y proporcionalidad de los pagos • Asesoría legal • Fiscalización • La falta de apoyo de las Instituciones Públicas. 	Escala de Likert	Encuesta -Cuestionario.
	Laboral	<ul style="list-style-type: none"> • Gastos Médicos • Incapacidad temporal 		

V.D.: Beneficios del Soat		<ul style="list-style-type: none"> • Invalidez Permanente Parcial • Muerte • Gastos de Sepelio • Monto percibido por el parte del SOAT • Tipo de aseguramiento en salud por accidente vehicular 	Escala de Likert	Encuesta -Cuestionario.
	Presupuesto	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de Personal Capacitado • Inadecuados programas laborales, sociales y educativos. • Insuficiencia de Servicios Brindados • Condición jurídica del SOAT • Nivel de Accidentes 	Escala de Likert	Encuesta -Cuestionario.