



FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

DETERMINAR LA MODIFICATORIA DEL ART. 19

DEL D.S.N ° 024-2002-MTC PARA MEJORAR LA

REPARACIÓN CIVIL EN LOS DAÑOS Y

PERJUICIOS A TERCEROS

PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

Autor:

Bach.Mendoza Montoya Daniel Enrique

<https://orcid.org/0000-0003-1475-0323>

Asesor:

Dr. Idrogo Pérez Jorge Luis

<https://orcid.org/0000-0002-3662-3328>

Línea de Investigación:

Ciencias jurídicas

Pimentel – Perú

2020

APROBACIÓN DE JURADO EVALUADOR

**DETERMINAR LA MODIFICATORIA DEL ART. 19 DEL
D.S.N ° 024-2002-MTC PARA MEJORAR LA REPARACIÓN
CIVIL EN LOS DAÑOS Y PERJUICIOS A TERCEROS**

A desarrollarse como tesis para optar el Título Profesional de Abogado.

Mendoza Montoya Daniel Enrique

Autor

Robinson Barrio de Mendoza Vásquez

Presidente del Jurado

Jorge Luis Idrogo Pérez

Secretario del Jurado

José Luis Samillán Carrasco

Vocal del Jurado

DEDICATORIA

A mis padres, Armando y Rocío, por todo el apoyo incondicional brindado en estos seis años de formación profesional.

A mis Abuelos Segundo, Martina, Zarela por el cariño, consejos y ejemplo de perseverancia que me inculcaron siempre y sobre todo a ti abuelo Armando que me iluminas desde el cielo.

AGRADECIMIENTO

A Dios, Nuestro Señor, por permitirme llegar hasta este punto de mi carrera con sabiduría y salud.

A mis docentes de la Facultad de Derecho por ser un apoyo en todo momento y permitirme conocerlos y entablar amistad sincera.

Por último, agradecer a todos los integrantes de la oficina de Asesoría Legal de la II Macro Región Policial de Lambayeque por darme la oportunidad de hacer prácticas pre profesionales durante mis últimos ciclos académicos.

DETERMINAR LA MODIFICATORIA DEL ART. 19 DEL D.S.N ° 024-2002-MTC PARA MEJORAR LA REPARACIÓN CIVIL EN LOS DAÑOS Y PERJUICIOS A TERCEROS

RESUMEN

A través de los medios de comunicación, se sabe que, a diario, en el Perú, se ocasionan un sinnúmero de accidentes automovilísticos que traen consigo desafortunadas y alarmantes consecuencias, incrementando de tal manera las cifras de lesiones graves y/o fallecimientos.

Cuando dichos casos llegan al Poder Judicial después de extensos procedimientos, el seguimiento brindado finaliza con una sentencia en cuyos fallos se determinan montos insignificantes, entre los 2,000 a 10,000 nuevos soles de reparación civil en promedio a favor de las víctimas; y que evidentemente no logran cubrir en su totalidad los gastos ocasionados, creando así un verdadero conflicto social.

Por ello, la temática y finalidad de la presente investigación está basada en una problemática que solicita urgentemente una apropiada alternativa de solución respecto a la “reparación civil” que proporciona el SOAT y el actor del delito en concordancia con el monto indemnizatorio al momento de resarcir un hecho culposo, proponiendo la modificatoria del Art. 19 del D.S.N ° 024-2002-MTC.

Para esta investigación no experimental de corte transversal y aplicada, además del análisis documental, se desarrolló una encuesta basada en un cuestionario de 30 interrogantes dirigido a 182 abogados especialistas en Derecho Civil de la región, cuyos resultados fueron procesados en los softwares Microsoft Excel y SPSS.

Como conclusión, se obtiene que tanto el SOAT como el actor de delito deban otorgar un monto indemnizatorio independiente que logre resarcir plenamente los daños morales, patrimoniales y al proyecto de vida de los agraviados.

Palabras clave: *Modificatoria, reparación, civil, daños, perjuicios.*

DETERMINE THE AMENDING OF THE ART. THE D.S.N 19° 024-2002-MTC TO IMPROVE THE CIVIL REMEDY IN DAMAGES TO THIRD PARTIES

ABSTRACT

Through the media, it's known that every day in Peru, there are countless automobile accidents that bring with them unfortunate and alarming consequences, thereby increasing the numbers of serious injuries and/or deaths.

When these cases reach to the Judiciary after extensive procedures, the follow-up provided ends with a sentence in whose decisions insignificant amounts are determined, between 2,000 and 10,000 nuevos soles of civil reparation on average in favor of the victims; and that they obviously fail to fully cover the costs incurred, thus creating a real social conflict.

For this reason, the base of the subject and purpose of this investigation is a problem that urgently requests an appropriate alternative solution regarding the "civil reparation" provided by the SOAT and the actor of the crime. That, in accordance with the amount of compensation at the time of compensation for a wrongful act; proposing the amendment of Article 19 of DSN No. 024-2002-MTC.

For this non-experimental cross-sectional and applied research, in addition to the documentary analysis, it was developed a survey based on a questionnaire of 30 questions addressed to 182 lawyers specializing in Civil Law in the Region. Those results were processed in Microsoft Excel and SPSS software.

In conclusion, it's obtained that both the SOAT and the crime actor must grant an independent compensatory amount that fully compensates the moral, patrimonial damages and to the life project of the aggrieved.

Keywords: *Amending, reparation, civil, damages, detriments.*

ÍNDICE DE CONTENIDO

APROBACIÓN DE JURADO EVALUADOR.....	ii
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	iv
RESUMEN	v
ABSTRACT.....	vi
I. INTRODUCCIÓN.	11
1.1. Realidad Problemática.	12
1.1.1. A nivel internacional.	12
1.1.2. A nivel nacional.....	13
1.1.3. A nivel local.....	16
1.2. Antecedentes de estudio.....	18
1.2.1. A nivel internacional.	18
1.2.2. A nivel nacional.....	23
1.2.3. A nivel local.....	29
1.3. Teorías relacionadas al tema.....	32
1.3.1. La modificatoria del Art. 19 del D.S. N° 024-2002-MTC.....	32
1.3.2. Responsabilidad Civil.....	50
1.4. Formulación del problema.	60
1.5. Justificación e importancia del estudio.	60
1.6. Hipótesis.	61
1.7. Objetivos.	61
1.7.1. Objetivo general.	61
1.7.2. Objetivos específicos.....	61
II. MATERIAL Y MÉTODO	62
2.1. Tipo y diseño de investigación.....	63
2.1.1. Tipo de investigación.....	63
2.1.2. Diseño de investigación.....	63
2.2. Población y muestra.	63
2.2.1. Población.	63

2.2.2.	Muestra.....	64
2.3.	Variables, Operacionalización.....	64
2.3.1.	Operacionalización de variables.....	65
2.4.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos, valides y confiabilidad .	67
2.4.1.	Técnicas.....	67
2.4.2.	Instrumentos.....	67
2.5.	Procedimientos de análisis de datos	67
2.6.	Criterios éticos.....	67
2.6.1.	Consentimiento informado.....	67
2.6.2.	Vulnerabilidad de la población participante.....	68
2.6.3.	Uso de datos personales y base de datos.....	68
2.6.4.	Categorización del riesgo.....	68
2.7.	Criterios de rigor científico.....	69
2.7.1.	Fiabilidad.....	69
2.7.2.	Muestreo.....	69
2.7.3.	Generalización.....	69
III.	RESULTADOS.....	70
3.1.	Resultados en tablas y figuras	71
3.2.	Discusión de resultados	81
3.3.	Aporte práctico	82
IV.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	86
4.1.	Conclusiones.....	87
4.2.	Recomendaciones.....	88
V.	REFERENCIAS.....	89
VI.	ANEXOS.....	95

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los informantes según el cargo que desempeñan.....	63
Tabla 2 Operacionalización de variable independiente.	65
Tabla 3 Operacionalización de variable dependiente.	66
Tabla 4 Opinión sobre la respuesta del SOAT frente a los daños que causa el asegurado.	71
Tabla 5 Opinión sobre el incremento de cobertura del SOAT para proteger la integridad humana.	72
Tabla 6 Responsabilidad solidaria frente a un accidente de tránsito.....	73
Tabla 7 Inexistencia de SOAT en la actualidad.....	74
Tabla 8 Efectividad de la reparación civil en cuanto a daños y perjuicios ocasionados en accidentes de tránsito.....	75
Tabla 9 Concordancia de la reparación civil con los daños en caso de accidentes de tránsito	76
Tabla 10 Opinión sobre la garantía del fin resarcitorio de un vehículo con SOAT.	77
Tabla 11 Constitución del SOAT como un aspecto distinto al proceso indemnizatorio	78
Tabla 12 ¿El resarcimiento sería una forma de cubrir los perjuicios ocasionados?	79
Tabla 13 ¿Considera usted que el SOAT debe cubrir todos los daños materiales incluyendo el daño emergente y lucro cesante?	80

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Opinión sobre la respuesta del SOAT frente a los daños que causa el asegurado..	71
Figura 2. Opinión sobre el incremento de cobertura del SOAT para proteger la integridad humana	72
Figura 3. Responsabilidad solidaria frente a un accidente de tránsito.	73
Figura 4. Inexistencia de SOAT en la actualidad	74
Figura 5. Efectividad de la reparación civil en cuanto a daños y perjuicios ocasionados en accidentes de tránsito	75
Figura 6. Concordancia de la reparación civil con los daños en caso de accidentes de tránsito.	76
Figura 7. Opinión sobre la garantía del fin resarcitorio de un vehículo con SOAT	77
Figura 8. Constitución del SOAT como un aspecto distinto al proceso indemnizatorio. ..	78
Figura 9. ¿El resarcimiento sería una forma de cubrir los perjuicios ocasionados?.....	79
Figura 10. ¿El SOAT debe cubrir todos los daños materiales?.....	80

I. INTRODUCCIÓN.

1.1. Realidad Problemática.

1.1.1. A nivel internacional.

En Chile existe la Ley N° 18490, una norma jurídica que respalda la existencia de un seguro social de uso imperativo aplicable para accidentes personales que sean originados por el movimiento de vehículos motorizados, llamado también SOAP. Dicha póliza de seguro – que opera desde hace más de 14 años – aún resulta insuficiente debido a la falta de regularización por parte del legislador para garantizar una mínima indemnización a los afectados por accidentes automovilísticos con el fin de resarcir los daños o problemas causados. (Belmar & González, 2001).

De acuerdo a Vásquez (2004), en el artículo publicado en la Revista Médica del Uruguay, se menciona que entre las causas que dependen del factor humano se recalca un problema social cometido a diario en distintas modalidades, como es la imprudencia propiciada por involucrados alcoholizados, causando grandes y varios accidentes de tránsito. De ése modo, el hecho de haber ingerido alcohol – aún en mínimas cantidades – se constituye un agente causal de aproximadamente la mitad de los fallecimientos y la tercera parte de lesionados con secuelas de distintas formas.

En Paraguay existe la Ley N° 4950/2013, norma legal que corresponde a un seguro forzoso contra siniestros de tránsito, cuyo nombre es SOAT, que promulga una conveniente reparación que corresponde a los afectados en accidentes de tránsito, que logra obtener relevancia al garantizar también el derecho de protección a la salud así como a la vida de los seres humanos. Ello en vista que la existencia humana es incuantificable y es el valor supremo que hay. Sin embargo, ello depende de la perspectiva desde donde sea analizado pues para algunos, las pérdidas humanas si son posible de ser resarcidas pero para otros no, por los daños físicos y morales; además de los consecuentes daños materiales y económicos generados a las familias, además de las repercusiones de costos socio-económicos para el Estado. (Pereira, 2013).

En España, se ejemplifican los gastos médicos, clínicos, quirúrgicos o farmacéuticos, como prestaciones de tipo indemnizatorio al afectado, cerrando la discusión frente a la naturaleza del primer rubro asumido por el SOAT. Lo antes referido se debe a que toda vez, la norma legal existente le atribuye directamente el carácter de indemnizatorio, en

cuyo caso, la entidad aseguradora obraría como un tercero con una obligación propia y autónoma que busca pagar su propia prestación. De ese modo, es una figura jurídica semejante a lo que ocurre con el seguro de daños. (Álvarez, 2017).

En Colombia, para que el patrimonio – tanto aquel perteneciente al afectado como el del asegurado – se conserve intacto, sólo resulta necesaria la suscripción de un contrato de aseguramiento frente a la responsabilidad civil.

Varios doctrinarios consideran que en el entorno automovilístico, el seguro de responsabilidad es afectado por el riesgo asegurable debido a la magnitud de la falta y se atribuye, según será, a la víctima o la persona que causa el daño. (Ceballos, 2002).

1.1.2. A nivel nacional.

Las disposiciones legales en el Perú señalan que a toda reparación civil se le debe relacionar justamente en concordancia al nivel del perjuicio producido hacia la parte afectada y proporcionalmente al daño originado por el infractor, de modo que garanticen dicha indemnización sin evitar o incumplir el pago.

El Decreto Supremo N° 024-2002-MTC – que corresponde a la norma reglamentaria nacional sobre responsabilidad civil así como seguros obligatorios frente a accidentes de tránsito – establece los distintos motivos para determinarse la responsabilidad civil surgida de siniestros de tránsito de tipo terrestre. Así pues, se aprecia de dicha norma legal que en su artículo 19°, exactamente en su último párrafo, se menciona que los desembolsos indemnizatorios efectuados por dicho seguro, se descontarán de aquellos abonos de los que pudiese estar obligado el chofer o dueño del artefacto vehicular encargado de la prestación de servicios de transporte o asegurado, por motivo de la responsabilidad civil que se aplica cuando exista identidad de sujetos y sucesos, que le pudiese incumbir de conformidad con la normatividad vigente. (MTC, 2002).

Como se observa, no existe una idea clara del valor indemnizatorio, mismo aspecto que se toma como un punto negativo al momento de efectuar el pago. Los magistrados, en la actualidad, consideran al monto indemnizatorio que brinda el SOAT como parte de la indemnización causada por el actor del delito surgido del siniestro de tránsito. Entonces, se evidencia una desnaturalización al momento de efectuarse el pago, más aún si se sabe

que el monto que se otorga por concepto de SOAT es un concepto dinerario aparte que lo que debe de desembolsar la parte que causo un daño, tanto directo como indirecto.

Actualmente, los accidentes vehiculares siguen siendo contingencias precipitadas e imprevistas muy frecuentes. Sin embargo, resulta imperioso precisarse como primer aspecto: ¿Qué es realmente un accidente?

Gispert (como se citó en Barrón, 2018) es bastante claro al indicar que se entiende por accidente al estado que modifica el orden habitual preexistente, perjudicando tanto a las cosas como a las personas.

Según el Decreto Legislativo N° 032-2006 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2008), el accidente es definido como el acontecimiento que ocasiona daños derivados del efecto del tránsito vehicular directo.

Para que existan montos indemnizatorios tendrían que existir, necesariamente, circunstancias que los provoquen. De acuerdo a Acuña (2017), los artículos 1970° del Código Civil y 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre señalan que la responsabilidad – de tipo originaria – que se pone de manifiesto en los incidentes automovilísticos tiene el carácter de neutral así como fraterna con relación al poseedor del bien inmueble, el sujeto encargado de efectuar la prestación del servicio de transporte terrestre así como el conductor del vehículo.

Los daños ocasionados no solo tienen que ver con lo material. También son morales dentro de aquellos que tienen incidencia en la misma persona afectada por el hecho ocasionado; pues en materia civil cuando se causa un perjuicio en detrimento de otra persona, también se afecta lo principal, que es su proyección de vida, siendo éste último de carácter incuantificable claramente por la edad de la víctima. Debe ser adicionado a lo expuesto, el lucro cesante ya que las víctimas son responsables de familias.

Citándose un ejemplo típico, se tiene que el conductor de un automóvil colisiona con otro, originado el fallecimiento de una persona y lesiones en otras dos, además de perjuicios materiales. Para proceder penalmente, si el posible responsable es detenido en flagrancia, se necesita probablemente la intervención del Ministerio Público. De esta manera, la fiscalía respectiva está en la obligación de comprobar la responsabilidad penal subjetiva

del conductor que ocasionó el accidente vial, independientemente de su condición (efectos del alcohol y/o de alguna sustancia similar) al momento de impactar a alguien.

De comprobarse los supuestos planteados por el Ministerio Público, el hecho de encontrarse ebrio o drogado influenciaría en la agravante establecida para la pena privativa de la libertad que corresponda. Lo antes expuesto no significaría precisamente el encarcelamiento del presunto responsable del hecho antes de ser juzgado, aunque tampoco permitiría a los afectados en cuestión, acceder o conseguir un monto indemnizatorio elevado.

Además, se debe tener en cuenta que si la parte acusadora no llega a demostrar ante el órgano jurisdiccional pertinente que el acusado es el causante del accidente, éste tiene derecho a ser liberado de toda responsabilidad penal. De tal manera es que conviene sean manifestadas urgentes precisiones que vigoricen esta posición en la normativa establecida que regula la figura del SOAT.

Por naturaleza, dicho seguro obliga legalmente a las empresas a asegurar las personas accidentadas. Por ética, las aseguradoras privadas deben cubrir los gastos incluso de aquellos que no cuenta con este seguro, dando lugar a que el Tribunal de Defensa de la Competencia perteneciente al INDECOPI – que es el acrónimo para el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – efectúe particulares cambios en los razonamiento que emplea en relación con la eficacia de la aplicación de la protección tanto del SOAT – siglas para el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito – así como de su similar, CAT, que son las siglas para el Certificado de Accidentes de Tránsito. (Ayala, 2017).

La importación de vehículos utilizados y/o la manipulación de estos por menores de edad o individuos bajo efectos de ebriedad o drogadicción – dando una percepción errónea de su ética profesional – son circunstancias que agrandan las probabilidades de ocurrencia de accidentes de tránsito. (Imán, 2015).

Así mismo, queda evidente entonces que la inexistencia de teorías claras que resulten aplicables a la deducción de la cuantía de la reparación civil, trae consigo el surgimiento y desarrollo de diversos problemas resueltos por el parecer propio de cada magistrado que toma conocimiento de las causas judiciales, operadores del Derecho que interpretan

erradamente la normatividad al otorgar como monto de reparación, una mala cuantificación. (Cencia, 2017).

La normativa jurídica que corresponde a los siniestros de tránsito tiene como propósito determinar la reparación al ofendido en relación al daño causado. Por el contrario, se pone de manifiesto en el Código Civil del Perú, que se enfatiza su atención en el agente causante del daño, mas no en el sujeto o sujetos que lo sufren.

Adicionalmente, se tiene que en las diversas causas judiciales se aprecia frecuentemente, la inexistencia de criterios claros tanto para interpretar la intensidad del agravio así como para determinarse el valor de la indemnización. (Tintaya, 2015).

La reparación civil es un procedimiento con función resarcitoria ante la persona que salió perjudicada por cualquier tipo de lesión o en el peor de los casos la muerte de la misma. Los administradores de justicia – basándose en el derecho – buscan la compensación económica del perjuicio provocado por una conducta delictiva del actor, ya que no existe una norma jurídica que establezca montos referenciales respecto a los daños ocasionados a las víctimas. (Corahua y Romero, 2015).

1.1.3. A nivel local.

Se tiene que en la región Lambayeque se ha generado un descontrol vehicular que ha traído consigo alarmantes cifras de accidentes de tránsito; sucesos que causan perjuicio a la sociedad en general debido a las elevadas tasas de lesiones graves e incluso, de defunciones.

Por los argumentos antes esbozados es que se debería priorizar una reparación civil pertinente, en base a la fijación de montos proporcionales a favor de los agraviados, que cubran tanto aquellos desembolsos económicos originados a las víctimas así como los padecimientos psíquicos que son generados a los familiares de los agraviados.

De acuerdo a la magnitud de los agravios producidos, se debería tener en cuenta la correcta determinación del valor de la UIT, que tiene un monto de S/4,150.00 soles.

El Diario Gestión (2018), en una noticia relativamente reciente sobre la cobertura del SOAT para taxis por aplicativo, hace referencia a la obligación que tienen los conductores de tener SOAT al ofrecer este servicio a terceros aún en autos particulares.

En adición a lo expuesto en líneas precedentes, se tiene que Consultora Norte (2017) refiere que dentro de los alcances que brinda el SOAT en Perú, se encuentran los siguientes conceptos resarcitorios:

- Deceso, con un límite máximo de 4 UIT por cada persona: S/ 16,200 soles.
- Invalidez permanente, con un límite de hasta 4 UIT por cada persona: S/ 16,200 soles.
- Incapacidad temporal, con un límite de hasta 1 UIT por cada persona: S/ 4,050 soles.
- Gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica, con un límite máximo de hasta 5 UIT por cada persona: S/ 20,250 soles.
- Sepelio, con un límite de 1 UIT por cada persona: S/ 4,050 soles.

En éste punto, resulta necesario preguntarse: ¿Por qué es importante tener SOAT? Pues bien, se recordó que manejar una unidad vehicular sin el SOAT respectivo es considerado una infracción muy grave ya que se pone no solo en riesgo la integridad y la vida del chofer del vehículo sino también, la vida de la persona que es transeúnte. Tal conducta es sancionada con más de 400 soles de multa. Además, a la autoridad competente le asiste la atribución de retener el vehículo conforme a las disposiciones normativas del Reglamento Nacional de Tránsito, de trasladar la unidad vehicular hacia el depósito municipal más cercano.

Se calcula que de los más de tres millones de unidades vehiculares que existen en el país, más de setecientos mil, circulan sin el SOAT correspondiente. El formato digital hará posible que sea reportado en línea, quiénes son las personas que han procedido a la renovación de su SOAT quienes son aquellos que lo han adquirido por vez primera. (Redacción Gestión, 2017).

En relación con el tema abordado, el Centro de Gestión Tributaria (2018) refiere los motivos por los que toda licencia de conducir es retenida. De ésta forma, las causales de retención son las siguientes:

- Como primer motivo, se tiene que procederá la retención de la licencia para conducir cuando se cometa cualquier infracción sobre la que pudiesen recaer

sobre el ciudadano titular de la misma, alguna de las siguientes sanciones: Suspensión, cancelación definitiva y/o inhabilitación.

- Como segunda causal, se tiene que procederá la retención de la licencia para conducir cuando el chofer de la unidad vehicular haya arribado al límite superior o haya superado los cien puntos – de manera acumulada – conforme a la información detallada en el Registro Nacional de Sanciones.
- Como tercer motivo, se tiene que procederá la retención de la licencia para conducir en los casos de siniestros de tránsito donde existan daños personales hacia terceras personas.
- Como última causal, se tiene que procederá la retención de la licencia para conducir cuando el chofer de la unidad vehicular – con la última papeleta de infracción que le sea impuesta – acumule a lo menos, dos infracciones muy graves, pudiendo ser más la cantidad de infracciones. Ello también conlleva a que el vehículo sea intersectado por la policía y llevado al depósito más cercano, competente a la municipalidad de la ciudad.

1.2. Antecedentes de estudio.

Las investigaciones científicas previas encontradas, sobre los temas abordados en la presente tesis, son las siguientes:

1.2.1. A nivel internacional.

Belmar & González (2001), en su tesis para optar el grado de licenciado en ciencias jurídicas y sociales denominada “Seguro obligatorio de accidentes personales. Ley N° 18.490, ¿Quién es el beneficiado?”, que fue presentada ante la Universidad de Chile – en Chile – efectuaron un análisis de esta cobertura obligatoria, sobre todo en vehículos motorizados para transitar por el territorio de dicho país. Se tiene que dicho trabajo inició sobre la hipótesis que el SOAP, seguro chileno contra accidentes personal, no brinda el resguardo requerido en beneficio de los perjudicados sino que más bien y, contrariando el espíritu del legislador, es un negocio muy rentable para las empresas aseguradoras. Sin embargo, tomándose en consideración que la razón fundamental de dicha póliza de aseguramiento es el resarcimiento de las repercusiones dañinas que los siniestros viales generan en la existencia y bienestar bio-psicosomático de los perjudicados, se procedió a

indagar los aspectos característicos del SOAP, además de su desarrollo evolutivo con gran hincapié en las modificatorias efectuadas a la ley chilena de dicho seguro forzoso, capacidad operativa en estrecha conexión con los criterios jurisprudenciales jurisdiccionales y administrativos, exponiéndose las debilidades y fortalezas al controvertido sistema de seguro forzoso frente a accidentes vehiculares. En ése sentido, las conclusiones arribadas en dicha tesis se condensan en una idea elemental: El sistema de aseguramiento obligatorio ante siniestros viales se erige como una preciada contribución al ordenamiento jurídico chileno que, pese a ser mejorable, ha conseguido llevar a cabo de forma significativa, el propósito para el que se le creó, manejando un conflicto social surgido del crecimiento financiero y la renovación de Chile que, en caso contrario, se originarían severas consecuencias en su régimen económico; siendo que desde un enfoque funcional, ha operado gratificadamente de tal manera que la mayoría de unidades vehiculares en Chile poseen ésa póliza y que las empresas de aseguramiento usualmente desembolsan los montos dinerarios por la cobertura frente a accidentes establecida. Pese a los efectos beneficios expresados anteriormente, queda clara la existencia de fallas e imperfecciones en dicho sistema de aseguramiento que requieren pronta solución; generando el entorpecimiento de la expedita y pertinente liquidación de las respectivas prestaciones dinerarias además del accionar de las entidades empresariales de seguros que – al amparo de las razones legales de exclusión así como en sus atribuciones impugnatorias frente a la evaluación de las lesiones – posponen los desembolsos resarcitorios. En adición a lo precisado, la ausencia de saberes de parte de los usuarios de la póliza respecto a sus atribuciones y potestades, ha disminuido notoriamente sus alcances al referido sistema.

Ceballos (2002), en su tesis para optar el grado de Doctor en Derecho Mercantil titulada “La responsabilidad civil automovilística, su aseguramiento obligatorio y voluntario. Un estudio en el Derecho colombiano y español”, que fue presentada ante la Universidad Carlos III de Madrid – en España – arribó a varias conclusiones. En lo que respecta al sistema de responsabilidad civil automovilística regulado por una norma legal especial en el país ibérico, éste se encuentra basado en la teoría jurídica del riesgo donde sólo por causa ajena, culpa única del agraviado o fuerza mayor ajena a la conducción vehicular son circunstancias de exoneración y adecúa a la normatividad interna, tres directivas de la Unión Europea; donde por iniciativa del legislador se establece un sistema de

cumplimiento obligatorio con tablas valorativas de montos mínimos y máximos que fijan parámetros específicos empleados tanto para daños patrimoniales como extra-patrimoniales padecidos por el afectado en el siniestro automovilístico, asegurando mayores estándares de seguridad, rapidez y equidad legal. Como contraparte, en la legislación colombiana es el Código Civil de dicho país quien rige la figura de responsabilidad civil automovilística, sustentada en la teoría de responsabilidad por actividades peligrosas, estableciéndose como causas de exoneración a la fuerza mayor o caso fortuito, así como la culpa exclusiva de un tercero o del agraviado; siendo que dicha institución está acompañada de un sistema de garantía mediante el aseguramiento forzoso frente a detrimentos físicos que colectiviza los daños por parte de la entidad aseguradora así como por los dueños de las unidades vehiculares, abarcándose únicamente los daños de tipo físico hasta el término del monto del seguro forzoso – donde no se exige la culpa – que en la práctica, es un sistema previsional y de aseguramiento social más que un sistema de responsabilidad civil en sentido estricto.

Sanabria (2005), en su tesis para optar el grado académico de doctor en Derecho, denominada “Análisis y propuesta de la acción civil resarcitoria en Costa Rica”, que fue presentada ante la Universidad Estatal a Distancia – en Costa Rica – concluyó que luego de realizar un estudio acerca de la importancia de la acción civil y el resarcimiento que ésta busca, se evidencia la existencia de ciertas deficiencias en la legislación actual acerca de la acción civil resarcitoria, así como también en la aplicación de dicha institución por parte de los magistrados, abogados y fiscales.

Bastidas & Quintero (2012), en su tesis para optar el título de ingeniero civil llamado “Análisis causal multinivel de accidentes de tránsito en la Ciudad de Cúcuta”, que fue presentada ante la Pontificia Universidad Javeriana – en Colombia – lograron concluir a través de la correspondiente indagación de tipo estadística, que los motivos relacionados con los elementos humanos estuvieron de manifiesto en los setenta siniestros de tránsito pertenecientes a la muestra estadística empleada. Ello evidencia indubitablemente que hay un manifiesto problema en el poblado colombiano de Cúcuta, estrechamente vinculado con la instrucción de choferes puesto que la totalidad de siniestros estudiados demuestran las dificultades en la conducta y saberes sobre la normatividad vial, así como la forma como dichas reglas fueron incumplidas. También se estableció que los

ciudadanos con una edad superior a los cuarenta y cinco años, que emplean al automóvil como medio de desplazamiento son quienes se encuentran más propensos a sufrir un siniestro de tránsito.

Cabrera & Rocano (2012), en su tesis para optar el título de ingeniero mecánico automotriz titulada “Propuesta técnica para la disminución de los accidentes de tránsito dentro del Cantón Cuenca desde el punto de vista humano-vehículo-equipamiento ambiental”, que fue presentada ante la Universidad Politécnica Salesiana Sede Cuenca – en Ecuador – arribaron entre otras conclusiones, que la gran cantidad de siniestros de tránsito automovilísticos se ocasionan en días festivos así como en fines de semana. Ello tendría como motivos, las elevadas cantidades de ingesta de alcohol que efectúan los choferes de las unidades vehiculares durante esas fechas, sin el control respectivo por parte de las autoridades pertinentes. Además, se precisa que los medios tecnológicos y metodologías empleados para la reducción de siniestros viales en otros países hispanohablantes los ha encauzado a percibir los más bajos niveles de siniestros, precisándose que las medidas focalizadas en la sensibilización de choferes y transeúntes requieren ser aplicadas en la localidad de Cuenca. Los datos estadísticos revelaron que en tres años, hubo un aumento de casi el 4% de siniestros vehiculares en todo Ecuador, una cantidad preocupante debido al ascenso exponencial de damnificados por tales sucesos. Se concluyó además que la fuente informativa respecto a la prevención de siniestros de tránsito proveniente de las autoridades policiales de dicha zona tiene algunas carencias y yerros. Cada año, se incrementa en 8% la cantidad de unidades vehiculares en la localidad referida, trayendo consigo gran aglomeración vial. El municipio tampoco posee un plano de peligros con las vías más transitadas. Finalmente, se sugiere un proceder drástico proveniente de la entidad ecuatoriana de tránsito en coordinación con las instituciones públicas locales a través de la instrucción para la seguridad vial al chofer y al transeúnte, fundamentalmente en escuelas.

Duque (2012), en tesis para optar la maestría en Derecho Público intitulada “Evaluación de las principales causas de la inoperancia de la acción de repetición en Colombia (Periodo 2005-2010)”, que fue presentada ante la Universidad Santo Tomas – en Colombia – concluyó que los funcionarios y servidores del Estado, cuando realizan acciones en el ejercicio de sus atribuciones, deben tener un grado más elevado de

discernimiento respecto a las actuaciones que de modo alguno generen algún grado de responsabilidad patrimonial al ente estatal. No obstante, los fallos jurisdiccionales predilectos ante una acción de repetición no han generado la repercusión certera respecto a la previsión de actos gravemente culposos o dolosos. Ello a causa de la dilación y embotellamiento judicial que padece la autoridad administrativa, generándose un detrimento financiero como resultado de la indización y réditos, cuya liquidación no le es adjudicada al servidor o funcionario estatal en el momento que es sentenciado, en vista de que es realizable que se endeude al punto de estar en la ruina o que el patrimonio sobre el que fue posible ordenarse medida cautelar alguna, al empezarse la acción de repetición, haya sido dado en abandono o carecerá de valor económico alguno.

Pereira (2015), en su tesis para optar el grado académico de Doctor en Ciencias Económicas llamada “El seguro obligatorio para vehículos terrestres a combustión del Paraguay estudio del Proyecto de Ley «Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito» (SOAT) - año 2013”, que fue presentada ante la Universidad Nacional de Asunción – en Paraguay – sostiene en sus conclusiones que las acciones efectuadas por las personas traen consigo peligros que involucran perjuicios – que pueden ser de naturaleza personal o material – producidos por elementos naturales o de cualquier otra índole. Las repercusiones de tales peligros son pasibles de amortiguamiento o compensación económica cuando se tratase de perjuicios o detrimentos patrimoniales. De ese modo, la póliza aseguradora en su rol de salvaguardia está para auxiliar a los perjudicados durante accidentes, mediante el involucramiento del seguro en los menoscabos, con la aportación individual de un gran número de ciudadanos que se encuentran bajo peligros semejantes, transformando de tal forma la falta de certeza afrontada en mayor número, por los seres humanos y las entidades empresariales, en algo confiable. La reducción o erradicación de ese escenario incierto ha exigido el resguardo de los peligros por la mayor dificultad del crecimiento financiero y, frente a dichos peligros e inseguridades se recalca la valía de la existencia humana y sus requerimientos, que pueden ser salvaguardadas mediante el aseguramiento, con su idoneidad para producir recursos dirigidos al sostenimiento del grupo familiar cuando se trate de incapacidad o fallecimiento. En ese marco, los siniestros de tránsito, aunado a las inseguridades que surgen de los peligros con graves repercusiones que menoscaban la salud y la vida de las personas, que son los damnificados frente a decesos, lesiones y discapacidad – parcial o total – cuyo incremento

es continuo y son catalogados como considerable y dispendioso a cada uno de los países donde ocurren.

1.2.2. A nivel nacional.

Tintaya (2015), en su tesis para optar el grado académico de Magister en Derecho denominada “Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito Distrito Judicial Puno”, que fue presentada ante la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez – en Juliaca – expresa que el análisis de la figura de la responsabilidad civil exhibe significativas disputas en relación a su esencia legal, distribución, así como su comprobación fáctico-jurídica. Lo antes expuesto repercute directamente sobre la dificultad para establecerse la responsabilidad civil de un suceso. Sin embargo, hay que tenerse en consideración su desarrollo evolutivo para acomodarse a los nuevos contextos, procedimientos de tipo comercial o industrial, así como en acciones productoras de excesivos escenarios de peligro. Ello se pone en evidencia – con especial trascendencia – durante determinadas situaciones cuando resulta necesario establecerse si se está ante un acontecimiento productor de responsabilidad civil extra-contractual o contractual.

Chú (2014), en su tesis para optar el grado académico de Magister en Salud Pública llamada “Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa. Ministerio de Salud. Enero a diciembre del 2010”, que fue presentada ante la Universidad Nacional Mayor de San Marcos – en Lima – arribó a varias conclusiones. Como primer aspecto, detalló que el siniestro vehicular más común es la colisión, donde los pasajeros de unidades vehiculares con tres o más ruedas fueron los más perjudicados. En segundo lugar, indicó que los siniestros de tránsito provocaban tres tipos de lesiones, que son leves, graves y fatales; precisándose que las lesiones intrascendentes estuvieron constituidas por golpes en más de una parte del cuerpo de los ocupantes de unidades vehiculares con al menos tres ruedas, las lesiones gravosas atañen a la ruptura total o parcial de los miembros inferiores así como la pelvis, en tanto que las lesiones fatídicas se originaron en traumatismos en la región del tórax, afectándose en éstos dos últimas clases de lesión, a los ciudadanos transeúntes. Como tercera conclusión se tiene que los vehículos de traslado particular generaron lesiones intrascendentes a los

pasajeros de unidades vehiculares de al menos tres ruedas además de lesiones fatídicas a los transeúntes, mientras que las lesiones graves fueron originadas por custer o combis de traslado público. La última conclusión obtenida indica que marzo fue el mes con los más altos índices de atención médica, indicándose que los ciudadanos de sexo masculino de treinta años de edad en promedio fueron los mayores damnificados.

Villacorta (2015) en su tesis para optar el grado académico de Magíster en Ciencia Política denominada “Limitaciones en la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito en la Policía Nacional del Perú”, que fue presentada ante la Pontificia Universidad Católica del Perú – en Lima – concluyó que hay una propensión al incremento de niveles de siniestros automovilísticos en la nación peruana, refiriendo que las decisiones realizadas con motivo de combatir tal situación cotidiana no han logrado alcanzar la meta esperada, realidad que se pone de manifiesto a través de los altos indicadores de damnificación por siniestros vehiculares e incertidumbre vial. También arribó a la conclusión que distintas investigaciones establecen la trascendencia de centralizar los datos sobre siniestros automovilísticos a fin de desarrollarse políticas estatales congruentes sobre ésta temática. Además, se concluyó que la institución policial peruana evidencia restricciones estructurales y administrativas debido a la ausencia de una unidad especialista que reúna dichos datos a nivel nacional, encargada de estudiar y analizar tal información; siendo dicha realidad, el principal obstáculo para aplicarse disposiciones razonables a fin de disminuir en Perú, los niveles de siniestros viales. Adicionalmente, se tiene que los datos sobre éstos hechos tampoco transcurren en su totalidad desde los organismos recolectores hasta la dependencia policial especialista debido a la inexistencia de una sección funcional o normatividad que estipule su envío obligatorio; precisándose que los datos recogidos por otras instituciones importantes tampoco es remitida, restringiendo todo potencial estudio objetivo y congruente que permita dirigirse hacia la creación de procedimientos preventivos. De esa forma, el acopio y estructuración informativa respecto a siniestros de tránsito propiciaría que se tomen elecciones con base técnica.

Yactayo (2015), en su tesis para optar el título profesional de arquitecto titulada “Centro integral de capacitación y formación de conductores vehiculares, para impulsar una cultura de tránsito en la Ciudad de Tacna”, que fue presentada ante la Universidad

Nacional Jorge Basadre Grohmann – en Tacna – concluyó que a través del perfeccionamiento de su proyecto arquitectónico, encuadrado en el acatamiento de las normas reglamentarias sobre las autorizaciones para la conducción vehicular terrestre así como sobre construcciones; se pudo plantear espacios apropiados teniendo en consideración las exigencias requeridas para el desenvolvimiento adecuado de las diversas acciones que se ejecutarán, con la finalidad de enseñar e instituir a los futuros choferes de unidades vehiculares. Con el establecimiento y elaboración de dicho plan, se alcanzó una estructuración geográfica con eficiencia, sobresaliendo la higienización de áreas, hecho que repercute de manera favorable para el estímulo de una educación vial en su localidad.

Acuña (2017), en su tesis para optar el grado de segunda especialidad en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social llamada “Los límites de la responsabilidad del empleador en el pago de indemnización por daños y perjuicios por accidente de trabajo”, que fue presentada ante la Pontificia Universidad Católica del Perú – en Lima – sostiene en sus conclusiones que ha sido posible identificar que en el sistema legal nacional existe un sistema resarcitorio enfocado en el trabajador donde se cubren ciertos hechos dañosos surgidos de las enfermedades profesionales y siniestros laborales. Además, se señalan dos técnicas de coordinación que subsanan las desgracias producidas por un incidente laboral. Es posible alcanzar una completa cobertura del daño, sin transgredir el principio de equidad y garantizando que el trabajador logre conseguir el desagravio que le pertenece, es necesario aplicar la técnica del descuento. Mientras que, para que el empleador con relación a terceras personas intervinientes en la concepción del acontecimiento ofensivo, le sería necesario aplicar la técnica de la subrogación. Estas técnicas están relacionadas con el modo cómo ha sido reglamentada la figura legal de la reparación dentro del Derecho Civil peruano.

Ayala (2017), en su tesis para optar el grado de segunda especialidad en Derecho de Protección al Consumidor titulada “¿Todo va a estar bien?: Análisis de la cobertura del SOAT en los pronunciamientos del INDECOPI”, que fue presentada ante la Pontificia Universidad Católica del Perú – en Lima – concluyó que dicha entidad administrativa, desde el 2009, ha modificado el criterio que había adoptado respecto a la protección que otorga el seguro forzoso en relación al tercero no ocupante y a los pasajeros de una unidad

vehicular que, sin contar con dicha póliza, se vieron envueltos en un accidente automovilístico. En la actualidad, INDECOPI – por ser la institución encargada de brindar solución a éste tipo de controversias en sede administrativa – tiene en cuenta que la legislación especializada exige a las empresas aseguradoras a cubrir a éstos, con la subsiguiente facultad de repetición respecto a cualquier tercero con responsabilidad solidaria frente a dicha obligación.

Cencia (2017), en su tesis para optar el título profesional de abogado intitulada “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”, que fue presentada ante la Universidad Nacional de Huancavelica – en Huancavelica – a través de sus conclusiones, se indica que el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC es la norma jurídica nacional encargada de la regulación de la responsabilidad civil para casos de incidentes automovilísticos, tal como se ha establecido en el artículo 1970° del Código Civil peruano. Además, se refiere que ha quedado acreditado que no se asegura una compensación en razón al perjuicio causado a los damnificados en los ilícitos penales efectuados con culpa y realizados por choferes de unidades vehiculares motorizadas en siniestros terrestres a causa que los magistrados especializados en materia penal, inobservan los principios para la valuación objetivada de la cuantía resarcitoria civil. También se ha evidenciado que se emplea el criterio de valuación subjetiva al instante de la expedición de los fallos resolutivos frente a delitos culposos surgidos de siniestros de tránsito. Queda demostrado, en adición a lo manifestados, que las cuantías resarcitorias civiles fijadas para dichos casos, no reparan los perjuicios generados a la parte afectada y que, además, los condenados por dichos delitos no efectúan el desembolso de los montos de las reparaciones civiles establecidas. Finalmente, tampoco existe un resarcimiento integral del perjuicio generado a los damnificados debido a que la cuantía otorgada por la póliza de SOAT brinda un monto indemnizatorio de liquidación única, quedándose desamparados los vástagos con minoría de edad de los fenecidos producto de un siniestro vehicular.

Cruzado (2017), en su tesis para optar el título profesional de abogado denominada “El Quantum Indemnizatorio del daño moral en los accidentes de tránsito: Una propuesta de uniformidad de criterios en la Legislación Peruana”, que fue presentada ante la

Universidad César Vallejo – en Trujillo – concluyó en primer lugar, que en ausencia de criterios homogéneos para establecer la cuantía resarcitoria en relación al daño moral, los magistrados emplean sus razonamientos propios al momento de fijarse la cantidad que compensaría los daños ocasionados al damnificado y, debido a la abundante carga procesal, expiden resoluciones inequitativas, carentes de razón y proporción, generando mayores detrimentos a los afectados. Además, se concluyó que las cantidades establecidas por sentencia judicial respecto al resarcimiento por detrimentos ocasionados por siniestros viales no desalientan su incidencia, desarrollándose tales sucesos con la frecuencia habitual. Finalmente, del análisis comparativo con la legislación francesa, se apreció que el empleo de cuadros o escalas referenciales para fijar la cuantía resarcitoria del perjuicio moral son de gran utilidad para los magistrados de ése país europeo, resultando favorecidos los damnificados que padecen tales agravios.

Chalco (2017), en su tesis para optar el título profesional de abogado denominada “La problemática de la reparación civil en los delitos culposos por accidente de tránsito en los Juzgado de Transito y seguridad vial en la Corte Superior de Lima Norte 2014 – 2016”, que fue presentada ante la Universidad César Vallejo – en Trujillo – arribó a la conclusión que ha quedado acreditado fehacientemente que las cantidades por concepto de resarcimiento civil establecidos por magistrados especialistas en Derecho Penal, no resultan ser los más apropiados en lo que respecta a los razonamientos objetivos de cálculo empleados, en razón a que no se asegura una cantidad que abarque la magnitud del perjuicio generado a los damnificados en los ilícitos penales de tipo culposos surgidos durante siniestros vehiculares. Como segunda conclusión, se precisó que en la expedición de sentencias, lo cierto es que los magistrados emplean razonamientos de carácter subjetivo para la resolución de ilícitos penales cometidos por culpa y surgidos de siniestros viales, sin considerar la envergadura de la situación en que se encuentra el perjudicado. Se tuvo como último aspecto concluido, que ha quedado muy en claro – de la información recopilada y sistematizada adecuadamente durante la investigación científica efectuada – que las cantidades fijadas por concepto de resarcimiento civil por sentencia jurisdiccional – evidentemente – resultan insuficientes para alcanzar el resarcimiento del detrimento causado debido a que no compensan proporcionalmente el perjuicio generado a las personas damnificadas.

Quispe (2018), en su tesis para optar el título profesional de abogado intitulada “La reparación civil por imprudencia del peatón”, que fue presentada ante la Universidad César Vallejo – en Lima – arribó a varias conclusiones. Como primer aspecto, refiere que al conformarse el resarcimiento civil, que abarca la compensación por detrimentos, tal concepto legal es fijado fundamentándose en la normativización dada por el Código Civil peruano a través del articulado pertinente, consagrado a regir lo concerniente a la responsabilidad civil extracontractual durante los siniestros viales, precisándose que el chofer no se encuentra en la obligación de efectuar el resarcimiento por los agravios generados a condición que se corrobore que el siniestro fue generado por la conducta precipitada del transeúnte. La segunda conclusión fue que la institución penal de la reparación civil tiene como fundamento los presupuestos fijados para la responsabilidad civil tanto para el desarrollo del procedimiento respectivo así como el establecimiento del resarcimiento económico que corresponda. Se tiene, como tercer aspecto, que en todo siniestro vial, el chofer de la unidad vehicular ocasionadora del perjuicio tiene la obligación de socorrer a los afectados y encargarse del desembolso por concepto de asistencia clínica en el supuesto de no encontrarse afiliado a un seguro forzoso frente a accidentes vehiculares, cubriendo tal obligación solidariamente con el propietario de dicho vehículo. La conclusión final precisa que en concordancia con el articulado pertinente del cuerpo normativo civil vigente, se libera de responsabilidad sobre el resarcimiento al chofer que generó el detrimento cuando se compruebe el actuar insensato del transeúnte.

Castro (2016), en su tesis para optar el título profesional de abogado intitulada “Calidad de sentencias de Primera y Segunda instancia sobre indemnización por daños y perjuicios, en el Expediente N° 01780-2012-0-1706-JR-la-01, del Distrito Judicial de Lambayeque – Chiclayo. 2016”, que fue presentada ante la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote – en Piura – pone de manifiesto el estrecho nexo existente entre la parte damnificada y el resarcimiento civil que se le otorga frente a los detrimentos generados, puesto que generalmente, el receptor del monto resarcitorio es la parte afectada con la comisión del delito. No obstante, la parte procesal antes referida es separada en el desarrollo del proceso penal, cosa que no ocurre en el proceso civil, en el que el agraviado efectúa un papel trascendental y protagónico en calidad de accionante ante el órgano jurisdiccional respectivo. Lo antes referido surge en atención a la naturaleza inquisitoria,

que es propia del sistema procesal penal y, por consiguiente, se encuentra encausado elementalmente a la punición jurídica. Ello se debe a que el Estado posee la concentración exclusiva de la potestad sancionadora por sobre el castigo que los sujetos involucrados en cualquier conflicto procuren emplear para su resolución. Conforme a los criterios de examinación así como los mecanismos utilizados en dicha investigación, se concluyó que la sentencia expedida en primera instancia para solucionar la controversia abordada en el expediente estudiado tuvo el estatus de calidad elevada, mientras que el fallo jurisdiccional emitido por el órgano judicial de segunda instancia tuvo la categoría de calidad muy elevada.

1.2.3. A nivel local.

Tiravanti (2015), en su tesis para optar el título profesional de abogado intitulada “La necesidad de establecer criterios para cuantificar la reparación civil en los delitos contra la administración pública en la modalidad de peculado de uso suscitado en la Municipalidad Provincial de Chiclayo periodo 2014”, que fue presentada ante la Universidad Señor de Sipán – en Pimentel – afirmó acertadamente que el resarcimiento civil es una institución jurídica contemplada en el articulado pertinente del Código Penal peruano, donde textualmente se señala que abarca la devolución del bien o, en caso no se pudiera ello, el desembolso por el precio de éste además de la compensación por los detrimentos y menoscabos generados. Así pues, se identificó como principal situación problemática, la carencia de criterios jurisdiccionales, que es una situación controvertible, al existir distintos conflictos e interrogantes de trascendencia legal debido a que el detrimento generado no es indemnizado en un fallo resolutorio por parte de los juzgados o mejor dicho, la cantidad resarcitoria fijada no es proporcional al perjuicio generado cuando adicionalmente, uno de los aspectos débiles en el vigente sistema jurisdiccional es la falta de fiabilidad en los fallos resolutorios o la insólita emisión de sentencias sustentadas en razonamientos y argumentos contrarios, situación evidenciada no sólo en distintas judicaturas sino que incluso en un mismo juzgado ya que se carece de discernimientos homogéneos que fundamenten las cantidades establecidas por resarcimiento civil; habiéndose percibido también el no otorgamiento de un quantum resarcitorio en el desarrollo de un proceso judicial. Conforme a lo expuesto, se concluyó que conforme al Acuerdo Plenario 05-2011/CJ-116, se hace la precisión que la esencia

legal correspondiente al resarcimiento es incuestionablemente civil, pese a establecerse la eventualidad normativamente reconocida de que un magistrado penal posea la facultad para emitir pronunciamiento jurisdiccional mediante sentencia respecto al detrimento ocasionado como consecuencia de la materialización de un delito y, con relación a lo ocurrido, establecer y precisar el monto resarcitorio que corresponda acorde a la gravedad de los acontecimientos.

Chanduví (2018), en su tesis para optar el grado académico de Doctor en Bienestar Social y Desarrollo Local llamada “Saberes significativos en los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015-2016”, que fue presentada ante la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo – en Chiclayo – concluyó que mediante su estudio se logró comprobar la viabilidad de la propuesta de un proyecto de tal naturaleza, involucrando a transeúntes, choferes de motocicletas y vehículos trimóviles de pasajeros, además de los funcionarios encargados de la seguridad vial en el lugar; empleándose no sólo cifras, sino también el enfoque propio de los concurrentes, tomando la información cualitativa brindada un rol fundamental. De esa manera, mediante la aplicación de un novedoso esquema educacional basado en tres conocimientos emblemáticos hizo posible saber sus rasgos conductuales más prominentes y de ese modo, se estableció que tales características son a la vez, situaciones problemáticas que detienen el desarrollo sustentable de dicha localidad. Ello también posibilitó la identificación de los conocimientos emblemáticos que deben contar los choferes de motocicletas y vehículos trimóviles de pasajeros, saberes a considerarse como tácticas de formación tanto para choferes como para estudiantes de los distintos niveles educativos. Tal formación instructiva debe caracterizarse por ser completa, general y continua, siguiendo el esquema de saberes por competencias, trayendo consigo un aprendizaje significativo en los involucrados.

Custodio (2018), en su tesis para optar la maestría en Derecho con mención en Civil y Comercial nombrada “Determinación de la reparación civil para las víctimas en la sentencia penal”, que fue presentada ante la Universidad Nacional Pedro Ruíz Gallo – en Lambayeque – arribó a varias conclusiones sumamente importantes sobre el tema abordado. En primer lugar, se acreditó que independientemente a la clase de proceso, las circunstancias materiales en la valoración del monto resarcitorio civil no se adecúan con

los criterios objetivos que requieren ser empleados estrictamente por magistrados y fiscales; por lo que no hay un ejercicio procesal y jurisdiccional por parte de los titulares del Poder Judicial y Ministerio Público congruente para el establecimiento del resarcimiento civil en el acto de la convalidación, redacción o sustentación del fallo condenatorio penal. Como segundo aspecto concluido, quedó claro que el perjudicado – en el proceso penal – hasta la fecha no ha conseguido adquirir la debida relevancia respecto a la vulneración de los derechos que fueron legitimados en el mismo fallo judicial condenatorio; siendo que sin considerarse la situación individual, colectiva, financiera, ética o privada del afectado, se apreció que el componente material imprescindible en el proceso penal es demostrar la existencia de responsabilidad penal y tal estado, posterior a su validación, carece de coherencia con la cantidad establecida por concepto de resarcimiento civil. En tercer lugar, se demostró que el perjudicado es re-victimizado al ocasionársele desatención por parte del Estado, quien es el responsable de brindar tutela para la protección debida de los derechos, intereses y patrimonio en el desarrollo de un proceso penal; por lo que el agraviado, después de analizar la argumentación del fallo condenatorio penal no consigue relacionar tal resultado con la protección de sus derechos, asumiendo el estado de víctima en segundo grado. La última conclusión establecida fue el perjudicado no consigue obtener un monto dinerario de resarcimiento civil que ampare un estado beneficioso para continuar con sus quehaceres personales.

Chumacero & Peralta (2019), en su tesis para optar el título de médico cirujano denominada “Hábitos de sueño y somnolencia diurna en mototaxistas formales del Distrito de José Leonardo Ortiz durante el 2016”, que fue presentada ante la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo – en Chiclayo – analizó las horas de sueño promedio que utilizan los choferes de unidades vehiculares trimóviles de pasajeros en el distrito antes referido; siendo que al comparar sus resultados con estudios previos, identificó que los conductores de mototaxis empleen menos horas para dormir que los choferes de ómnibus, pese a que casi el 23% de mototaxistas labora en horario nocturno frente a los choferes de ómnibus, quienes trabajan mayoritariamente en ausencia de luz solar, situación que podría tener su origen en los inconvenientes para conciliar el sueño como la insomnia o conflictos vinculados al bienestar psicológico. Los datos recopilados acreditan además que los conductores de mototaxi tienen un sueño de baja calidad. En

adición a lo referido, casi una tercera parte de mototaxistas laboran un tiempo superior a la jornada diaria establecida, duermen menos del tiempo recomendado y cuentan con una ocupación adicional, lo que descifraría la somnolencia exorbitante durante el día. Luego del arduo trabajo investigativo mencionado, arribó a la conclusión que los choferes de unidades vehiculares trimóviles de pasajeros de esa localidad evidenciaron pésimas prácticas de sueño así como somnolencia media y exorbitante durante el día. También precisó que el incremento en la edad del chofer permite la reducción de las potencialidades existentes respecto al acontecimiento de un siniestro vial. Se encontró finalmente, una interrelación entre el tiempo en que se desarrolla la actividad de conducción de unidades vehiculares trimóviles de pasajeros y el acontecimiento de siniestros viales.

1.3. Teorías relacionadas al tema.

La presente tesis tiene como fundamentos a las siguientes bases teóricas, conforme a la doctrina jurídica existente respecto al tema materia de investigación.

1.3.1. La modificatoria del Art. 19 del D.S. N° 024-2002-MTC.

Con fecha 07 de octubre de 1999, se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, norma legal que fija las tendencias genéricas financieras, estructurales y reguladoras de traslado y circulación terrestre en toda la extensión territorial peruana, exceptuado de la aplicación de dicha ley, el traslado efectuado mediante fajas transportadoras, cables y ductos. La ley en referencia estipula claramente en su artículo 30°, que toda clase de unidad vehicular motorizada que se encuentre en circulación dentro de la extensión territorial nacional, tiene la obligación de poseer una póliza de aseguramiento obligatorio frente a siniestros viales, misma que debe contener expresiones equiparables, similares y escenarios respecto a las protecciones que se otorgarán en caso ocurriese un siniestro vehicular. De ese modo, la póliza de aseguramiento referida en líneas anteriores, le confiere gran trascendencia a los acontecimientos nocivos de carácter accidental para de tal modo, resarcir las pérdidas generadas mediante el otorgamiento de una cantidad resarcitoria muy cercana a la cuantía perdida debido al siniestro vial padecido. Conforme a lo expuesto, se dará cumplimiento a la póliza mencionada anteriormente, otorgando a los damnificados una restitución indirecta así como directa. Luego de haberse considerado la trascendencia de la

suscripción de un seguro frente a siniestros vehiculares, se tomará en consideración también el deber del dueño mediante el empleo de la unidad vehicular utilizada. (Congreso de la República del Perú, 1999).

Adicionalmente, se tiene que con fecha 13 de junio de 2002, el Poder Ejecutivo del Perú aprobó el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito mediante el D.S. N° 024-2002-MTC, norma jurídica reglamentaria que estipula las disposiciones normativas vinculadas al establecimiento de responsabilidad civil surgida de siniestros viales además del sistema y rasgos característicos de la póliza forzosa frente a accidentes vehiculares, de conformidad con la norma legal de traslado y circulación vial terrestre pertinente. El decreto supremo en mención, específicamente en su artículo 19°, establece que la facultad que – conforme a dicha norma reglamentaria – le asiste a los damnificados o a los beneficiarios, no influirá en el derecho al que pudiese acceder, conforme a la normatividad legal vigente, para recibir montos resarcitorios por los detrimentos causados por quienes tengan responsabilidad civil surgida debido al siniestro vehicular acontecido. No obstante lo antes mencionado, se tiene que los desembolsos resarcitorios surgidos de la aplicación de dicha póliza de aseguramiento, se descontarán de aquellos pagos que pudiesen corresponder ser efectuados por parte del dueño o chofer de la unidad vehicular asegurada o el encargado de la prestación de servicios de traslado con motivo de la responsabilidad civil que en relación a los mismos acontecimientos y personas le pudiese incumbir conforme a las disposiciones normativas del ordenamiento legal vigente. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2002).

1.3.1.1. Pólizas de aseguramiento.

Se concuerda con Valdivieso (2016) al señalarse que resulta difícil establecer una noción de póliza de aseguramiento. Lo que queda claro es que toda acción de los seres humanos se encuentra bajo un grado de peligro de naturaleza financiera, corporal u otro. No obstante, las personas son proclives a buscar seguridad. Bajo tal óptica, frente a la posibilidad que se materialice el peligro atemorizador, es posible efectuar diferentes proceder: Obstaculizar tal riesgo, anticiparse a éste, trasladarlo hacia otra persona o lugar e incluso, encargarse de lidiar frente a dicho peligro. Tales comportamientos son expresados mediante la inacción, el establecimiento de un fondo

de reserva, el aseguramiento y auto-aseguramiento, según corresponda. Conforme a lo dicho, se infiere que las repercusiones de la comprobación del suceso accidental traen consigo un inevitable factor financiero, a pesar que en una gran cantidad de ocasiones no resulte manifiesto, como en el caso de un siniestro personal.

De lo antes referido, se entiende a la póliza como la herramienta usada para mitigar las repercusiones financieras de la comprobación de un peligro mediante el traslado de éste hacia un tercero con la finalidad que asuma tal riesgo. En otras palabras, el contrato de seguro tiene por finalidad la reducción de las implicancias del suceso previsto, entendido como generador de perjuicio; circunstancia que trae consigo – debido a su propia naturaleza – en vez de una ganancia, el resarcimiento de los resultados de tal suceso más aún cuando se tiene en consideración, que tal resarcimiento se efectúa de manera solidaria. Acorde a tal perspectiva, al recurrir a un concepto doctrinario de la póliza, es comprendida como un sistema de aportes individuales a un caudal dinerario común efectuado por las personas que se encuentran propensas frente a un peligro de perjuicio patrimonial o personal. Ése caudal es la vía para compensar a quienes sean realmente perjudicados a través del hecho atemorizador y que disfrutan de la responsabilidad solidaria comprendida entre las personas que están propensas al mismo peligro. A través del establecimiento de un caudal dinerario común empleando las aportaciones de la totalidad de personas expuestas al peligro es que se efectúa un traslado de tal peligro, debido a que es todo ése grupo quien sobrelleva el riesgo que ha sido trasladado por cada una de las personas que lo integran.

Contemporáneamente, es una entidad empresarial de seguros quien se responsabiliza de la administración del caudal común así como los deberes que competen al caudal – o mejor dichos, los peligros – en el caso de perjuicios y detrimentos que perjudiquen a cada integrante. Resulta manifiesto entonces que las pólizas de aseguramiento frente a daños tienden a resarcir el agravio, aspecto común a todo tipo de seguro, al menos hasta lograr la cobertura parcial de un perjuicio. En atención a los detrimentos ocasionados, las prestaciones que tiene el asegurador son determinantes para establecer una cuantía por los daños que se han ocasionado, ya que si llega a suceder un hecho determinante donde se vea consumado el accidente automovilístico, la indemnización se verá forzada a adecuarse conforme al tipo de daño.

La póliza de seguros es también entendida como un dispositivo de financiamiento por cuanto las personas afiliadas desembolsan un monto dinerario cada mes y en contrapartida, se acogen a la protección acordada – en un futuro – ante la materialización del accidente establecido. Esencialmente, está dirigida a personas jurídicas y naturales que deseen resguardarse frente a la cristalización de ciertos peligros. La persona interesada en afiliarse, requiere estar enterado a detalle de las particularidades del producto a adquirirse, de forma que se debe establecer específicamente los peligros a cubrirse, además de las cantidades máximas a brindarse, entre otros aspectos y sólo cuando el ciudadano asegurado admita la proposición, se expide el seguro correspondiente. Se contrata una póliza a las empresas de aseguramiento autorizadas por la entidad rectora pertinente. Al recibirse ésta, se debe verificar que la póliza abarque la totalidad de las coberturas de la proposición o mejor dicho, que las circunstancias consignadas concuerdan con lo pactado, que el bien o persona asegurada se haya identificado adecuadamente, su duración, las excepciones y peligros no abarcados, los aspectos descontables y la manera de desembolso de la prima contratada. Resulta esencial conservar la póliza para cuando se requiera emplear el aseguramiento si ocurre un accidente. (Superintendencia de Valores y Seguros de Chile, 2020).

Conforme lo afirma atinadamente Best Practices (S/F), toda póliza de aseguramiento tiene un origen contractual. En tal contrato, una entidad llamada aseguradora está encargada de la cobertura de los peligros asumidos por un tercero – conocido como asegurado – a través del pago de un monto dinerario denominado prima. Conforme a lo expuesto, si fuese el caso que aconteciese un accidente, la institución aseguradora se encuentra obligada al resarcimiento de la persona beneficiaria de dicho seguro, siendo posible que se trate de alguien diferente al sujeto asegurado.

Se especifica en éste punto, que la aseguradora es un ente encargado de brindar protección a la parte asegurada frente a la existencia de ciertos peligros potenciales o contingencias. Habitualmente, se trata de una entidad empresarial que se encuentra supervisada por un organismo económico. Entiéndase por asegurado al usuario – persona jurídica o natural – titular del interés protegido que se encuentra expuesto al peligro o contingencia. Comúnmente, la parte asegurada es quien suscribe el contrato

con la aseguradora; sin embargo, de tratarse de personas distintas, se estaría ante el tomador de la póliza. Entiéndase por accidente a la materialización de un acontecimiento lesivo que está estipulado contractualmente, que trae consigo la ejecución de las responsabilidades asumidas por la entidad empresarial aseguradora, quien repone el bien dañado u otorga el resarcimiento correspondiente a la parte beneficiaria o asegurada, según el caso específico.

Existen las pólizas de aseguramiento personal, donde el peligro que es cubierto se trata de la incapacidad física o, en todo caso, el fallecimiento de las personas aseguradas o los beneficiarios como consecuencia de siniestros o enfermedades. Por otro lado, existen también las pólizas de bienes, que protegen al patrimonio u objetos asegurados frente a los daños que pudiesen sufrir debido a distintos motivos como igniciones, robos, traslado, catástrofes de la naturaleza, entre muchos otros; dependiendo de las cláusulas contractuales establecidas.

1.3.1.2. Póliza obligatoria frente a siniestros viales en Perú (SOAT).

Tal como se encuentra planteado en el D.S. N° 024-2002-MTC (Reglamento Nacional del SOAT), específicamente en su artículo 28°, ésta póliza obligatoria frente a accidentes vehiculares en el Perú funciona con la singularidad de entenderse como un seguro personal de siniestros que protege el peligro de defunción así como lesiones físicas cuando se encuentren perjudicadas las personas; teniéndose en consideración a quienes hayan ocupado la unidad vehicular o terceras personas – no ocupantes del vehículo asegurado – que como secuela de un siniestro vial, dicha unidad vehicular haya intervenido. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2002).

Las pólizas de aseguramiento son muy rectas en materia de resarcimiento de un detrimento generado hacia algún usuario asegurado. Bajo ésta óptica, se entiende acertadamente que el SOAT – como cualquier otra obligación – tiene la potestad de cubrir los gastos no solo del asegurado que paga mensualmente ni de las personas que ocupan el vehículo si fuese afectado, sino también de peatones agraviados por motivo de un incidente automovilístico. Este seguro surge indubitablemente por la necesidad de indemnizar los daños originados por terceros imprudentes, los cuales también tienen la necesidad de cubrir gastos ocasionados hacia las personas damnificadas como consecuencia de un accidente automovilístico.

Se precisa entonces, que la póliza peruana de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales – conocida como SOAT – conforma un seguro de daños, puesto que el monto resarcitorio se encuentra explícitamente previsto en la normatividad jurídica que regula su realización, restringiéndose de ése modo la indemnización a los límites legales fijados; entendida como una adquisición que exclusivamente abarcará los perjuicios ocasionados en medida de resarcimiento previsto en normas legales que rigen su ejecución.

El deber de afiliarse a una póliza surge de la necesidad de protección a las víctimas de un siniestro vial, asegurándose que el responsable del accidente pueda brindar un monto resarcitorio dinerario. El compromiso de asegurarse tiene verdaderamente un fin social; con lo cual se entiende que esa finalidad buscada sirva para motivar a cualquier sistema legal de resguardar a la ciudadanía. Se afirma – conforme a lo desarrollado – que la póliza peruana de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales encuentra fundamento en la cooperación junto a la consecuente protección mutua, circunstancia que hará posible indagar los acontecimientos y consecuencias de la existencia de cooperación en el enfoque del ente rector del consumo frente a la puesta en marcha de tal póliza. (Valdivieso, 2016).

1.3.1.3. Características.

Los aspectos característicos más resaltantes del seguro frente a siniestros vehiculares (SOAT) establecido por la normatividad en materia de transportes, conforme cómo han sido planteados y estudiados en la matriz de la presente investigación:

- **Preventivo.**

La póliza de aseguramiento obligatorio frente a siniestros viales tiene como finalidad básica, garantizar la inmediata asistencia de los damnificados de accidentes vehiculares que padezcan lesiones físicas o fenezcan. De ése modo, se anticipan los efectos nocivos de cualquier siniestro de tránsito al hacer posible el resarcimiento del perjuicio generado y en adición a lo desarrollado, su alcance protege al asegurado, a los demás pasajeros e incluso a los transeúntes que pudiesen ser perjudicados por dicho suceso vial en atención a su jerarquía social. En pocas palabras, dicho seguro toma en consideración como agente beneficiario de la póliza, a la sociedad en su totalidad

puesto que resguarda al ciudadano asegurado, además de los acompañantes y transeúntes implicados en el siniestro. (Rankia, 2020).

Para asegurarse una atención inmediata y de calidad al asegurado de manera que sea también equitativa e incondicional a las víctimas a causa de un accidente vehicular en el territorio nacional – ya sea por lesiones o en caso de fallecimiento inmediato – el SOAT no cubre daños o pérdidas materiales de todos los involucrados en este accidente.

- **Relevante.**

Los elevados niveles de siniestros viales a escala global han traído consigo la preocupación de la Organización Mundial de la Salud al ser un conflicto en los sistemas de salubridad pública. Alrededor del planeta, ocurren más de un millón de decesos y 50 millones de heridos como producto de siniestros de tránsito. En América, sólo Cuba tiene una tasa anual de menos de 10 decesos por accidentes vehiculares mientras que en el resto del continente, más de ciento cincuenta mil personas pierden la vida cada año debido a siniestros de tránsito. Respecto a la situación en Perú, desde 2000 hasta 2010, fallecieron 20 mil ciudadanos, víctimas mortales de éste fenómeno vial; apreciándose un aumento significativo en los índices de mortalidad ya que sólo en 2019 hubo casi 95 mil accidentes viales que trajeron consigo, casi 62 mil personas lesionadas y más de 3 mil fallecidos. Lima, La Libertad, Arequipa, Piura y Cusco son los cinco departamentos que concentran una cantidad superior al 70% del total de siniestros de tránsito en todo el territorio nacional. Se determinó además que los hombres peruanos tienen casi el 78% de posibilidades de estar implicados en hechos de ésta naturaleza. Los choferes, en el Perú, son los responsables del 70% de los siniestros viales, teniéndose como principales motivos velocidad excesiva, actuar imprudente y conducción sin precaución o en estado etílico. (Semanario El Búho, 2020).

Acorde a la información expuesta, resulta evidente que los accidentes de tránsito son uno de los detrimentos más comunes de la sociedad y ni siquiera los peatones están exentos de verse perjudicados. Aunque exista cierto sector de la sociedad que percibe la adquisición de una póliza de este tipo como un desperdicio de dinero, dadas las alarmantes cifras, lo cierto es que resulta relevante contratar un seguro vehicular.

- **Legalidad:**

Las pólizas de seguro se particularizan por ser consensuales, ya que las partes suscribientes deben saber y dar su consentimiento expreso sobre las circunstancias contractuales; bilaterales, puesto que tanto el asegurador como el asegurado tienen obligaciones en virtud al contrato suscrito; aleatorias, debido a que se desconoce si el siniestro asegurado sucederá y de ser así, cuándo acontecerá; onerosas, en atención a que el monto por concepto de prima es menor, en todos los casos, a la cantidad indemnizatoria a otorgarse y para quien no le ocurrió el siniestro asegurado, habrá desembolsado varias primas sin haber percibido resarcimiento efectivo alguno. Adicionalmente, también se encuentran sustentadas en la presunción de buena fe de los contratantes, puesto que se asume que la persona asegurada no ocasionará condiciones que propicien la materialización del acontecimiento asegurado. (Edufinet, S/F).

Desde ése enfoque, se tiene que al adquirir una póliza de SOAT, el asegurado se compromete por mutuo acuerdo con la empresa aseguradora, dando fe de sus intereses y confiándole a la entidad empresarial con quien se firma el contrato respectivo, una promesa de ayuda si es que en un futuro se tiene un accidente en cualquiera de las circunstancias pactadas en dicha póliza de aseguramiento.

Así pues – salvo que existiese algún vicio insubsanable durante la suscripción del seguro o se determinase en la vía correspondiente, la presencia de una o más cláusulas abusivas en la póliza adquirida que generen perjuicio al asegurado – éste seguro forzoso frente a siniestros viales posee total validez jurídica debido a la existencia de normas legales que lo regulan y disposiciones contractuales que generan obligaciones, las cuales deben ser acatadas indubitablemente por todas las partes que se encuentren involucradas en un suceso de tránsito.

1.3.1.4. Identidad del asegurado en el SOAT.

Conforme se establece en el D.S. N° 024-2002-MTC (Reglamento Nacional del SOAT), específicamente en su artículo 7°, se regula jurídicamente sobre quién es el sujeto titular en que recae la responsabilidad de adquirir una póliza de aseguramiento frente a siniestros vehiculares, que bien viene a ser el dueño o la persona encargada de

la prestación del servicio de traslado; siendo que se contempla como tomador del seguro al dueño, prestador de servicio o, a falta de éstos, a la parte contratante de la póliza. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2002).

Puede juzgarse que realmente el interés de asegurarse se debe a una condición económica entre el sujeto y un bien, entendiéndose una noción subjetiva de atención puesto que dicho vínculo hace alusión a un sujeto conocido como el asegurado. Conforme a lo expuesto, se pone de manifiesto que el tomador de la póliza tiene la facultad de realizar la contratación por iniciativa propia o por encargo de alguna otra persona aunque el nexo, en relación al patrimonio – que es apto para otorgársele un valor dinerario – se ha de aludir siempre a una persona.

Además de ello debe precisarse que el interés, comprendido como vinculación entre bien y sujeto, cuando es afectado trae como consecuencia un perjuicio, que es comprendido justamente como el detrimento a dicho interés. De ése modo, el propósito de la póliza de aseguramiento es la seguridad o protección otorgada de parte de la entidad aseguradora del peligro. Es justamente éste el origen de que el requerimiento del interés salvaguardado ha de equipararse, sin duda alguna, a la condición del interés de la parte asegurada respecto a que el acontecimiento precisado en el seguro, no se efectúe y genere algún detrimento en su acervo patrimonial. En ése punto, es posible sostenerse que el interés asegurable surge, naturalmente, de la relación existente entre un sujeto titular de dicho interés y un bien u objeto sobre el que se asienta. (Valdivieso, 2016).

1.3.1.4.1. Titular del interés asegurable.

Se hace referencia al sujeto de quien se ve dañado, de forma directa, un bien que sea parte integrante de su patrimonio o, de forma indirecta, su caudal patrimonial entendido como una unidad o de quien se perturba su integridad física, tanto su existencia o integridad corporal. Es posible la existencia de pluralidad de titulares, fenómeno conocido como titulares aglomerativos. De ése modo, puede constituirse en titular tanto el estipulante, como una tercera persona establecida por éste último e incluso, una tercera persona desconocida al momento de la suscripción de la póliza que puede ser posteriormente identificada; siendo que se utilizarán en su

oportunidad, las pautas referidas al seguro por cuenta ajena o por cuenta propia según corresponda acorde a las circunstancias.

Sobre la póliza peruana de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales – conocida como SOAT – se alega que el sólo hecho de poseer una unidad vehicular hace conjeturar que hay un interés monetario permitido respecto a dicho bien. Lo explicado hace que el poseedor de dicha unidad vehicular se erija como titular de un interés susceptible de aseguramiento contractual.

1.3.1.4.2. Objeto del interés asegurado.

Se alude a las atribuciones de carácter patrimonial, conformadas por los bienes que se emplean para la cobertura de las necesidades dinerarias de su propietario que son valorables monetariamente; pudiendo tratarse de bienes intelectuales, personales y reales.

Acorde a tal enfoque, se pueden asegurar los bienes inmateriales y materiales, siempre que se les pueda otorgar un monto; siendo éstos, según corresponda, objetos que pueden o no ser trasladados, deteriorados con el uso, consumidos o fragmentados. De ése modo, se precisa que además son susceptibles de aseguramientos los bienes automotores, semovientes, naves, aeronaves, unidades vehiculares, bienes no registrables e incluso el dinero. También es posible asegurar bienes inmuebles por destino o accesión material. Finalmente, se indica que también se pueden asegurar las marcas – independientemente de haber sido registradas o no haberlo sido – y producciones de tipo científico, artístico, literario e intelectual.

1.3.1.4.3. Relación existente entre el titular y el bien.

Es necesaria la existencia de una relación entre el titular con el objeto sobre el cual recae un interés monetario. Se aborda entonces, un vínculo de tal manera respecto a un bien – pudiendo tratarse tanto de un aseguramiento de personas, como de un aseguramiento de detrimento del acervo patrimonial – que el ciudadano titular se encuentre legalmente interesado en que el objeto no se vea perjudicado por un accidente, existiendo de ése modo, el interés en que tal suceso no sea materializado. A condición que la póliza materia de indagación forma parte de la responsabilidad

civil, resulta necesario precisarse que el interés a asegurarse corresponde a la persona titular de una unidad patrimonial, quien busca que ésta sea conservada incólume frente al surgimiento esporádico de una obligación dineraria de responsabilidad civil pendiente de saldarse.

A. Tomador.

Se le conoce también como sujeto estipulante o contratante. Se trata de aquella persona que compra y celebra un documento donde adquiere, de manera contractual, el compromiso del pago mensual de una prima de aseguramiento, aunque frente a la materialización del siniestro, no se le reconocen los derechos que surgen de la relación legal instaurada.

B. Asegurado propiamente dicho.

Se trata realmente del titular genuino respecto al interés pasible de aseguramiento, pues le conviene, aunque de manera exclusiva en todos los casos, que el accidente materia de póliza no se materialice.

C. Beneficiario.

Se hace referencia a la persona que le asiste el derecho a acceder al desembolso monetario por parte de la entidad aseguradora si se llegase a concretar algún accidente automovilístico. Existe la posibilidad que coincida en identidad con la persona asegurada, contratante o que se trate de un sujeto totalmente distinto a las personas anteriormente mencionadas.

1.3.1.5. Aplicación del SOAT frente a siniestros.

Tal como está establecido en el D.S. N° 024-2002-MTC (Reglamento Nacional del SOAT), específicamente en su artículo 14°, la póliza de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales entra en funcionamiento inmediato, no siendo necesaria indagación o manifestación previa de ninguna autoridad. Resulta suficiente, entonces, acreditarse únicamente la materialización del siniestro y las repercusiones de fallecimiento o heridas físicas que se hayan generado a los damnificados de dicho suceso vial, de forma autónoma a quienes resulten ser responsables de tales hechos. Los peligros abarcados mediante el aseguramiento son el fenecimiento, incapacidad temporal o

permanente, desembolsos económicos por concepto de atención médica y de sepultura. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2002).

1.3.1.6. Sujetos cubiertos por el SOAT.

En concordancia con la regulación jurídica efectuada en el D.S. N° 024-2002-MTC (Reglamento Nacional del SOAT), específicamente en su artículo 7°, el contratante será quien adquiera la póliza de aseguramiento forzoso, pudiendo tratarse del dueño de la unidad vehicular o de cualquier otra persona. Es preciso mencionar que la identidad del contratante no debe coincidir con la persona asegurada en atención a que el monto resarcitorio correspondiente se les otorgará a los pilotos y pasajeros de la unidad vehicular así como a las terceras personas que sin ocupar dicho vehículo, resulten perjudicados por un siniestro vial. Lo cierto es que la identidad de la persona asegurada no es la misma que la del contratante, sino que involucra un conglomerado más grande de personas. Ello se advierte de la revisión del numeral 30.2 del artículo 30° de la norma reglamentaria antes referida, donde se indica manifiestamente que la póliza de aseguramiento protege a la totalidad de las personas de sean perjudicadas con heridas o el deceso, como consecuencia del siniestro vial acontecido. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2002).

Con fecha 05 de febrero del 2007, el Ministerio de Salud del Perú emitió la Resolución Ministerial N° 109-2007/MINSA, que aprobó la Directiva Administrativa N° 106-MINSA/DGSPV.01 – Directiva Administrativa para la atención de pacientes protegidos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en los establecimientos de salud del Ministerio de Salud. Dicha norma infra-legal fue expedida con el fin de simplificar y viabilizar la intervención de los establecimientos de salud integrantes de la Red MINSA en el otorgamiento de servicios que son costeados por dicha póliza de aseguramiento obligatoria. De ése modo, se establecieron los fundamentos financieros, económicos y técnicos para la impecable atención de los ciudadanos afiliados al seguro frente a siniestros vehiculares en todos los establecimientos MINSA en todo el país. Tal directiva administrativa, en su artículo V.1° consigna varias definiciones operativas que son abordadas de forma referencial y permitirán esclarecer algunas confusiones respecto a los términos empleados.

1.3.1.6.1. Ocupante.

Se hace referencia al sujeto transportado en una unidad vehicular o que se encuentra ubicado en su interior mientras este se encuentra estacionado, aunque también podría hallarse descendiendo o arribando a la misma, que resulta afectado por un siniestro vial. Tal vocablo abarca a todos los sujetos que viajan dentro del vehículo, pudiéndose tratar del chofer, copiloto, pasajero o cobrador de dicha unidad vehicular.

1.3.1.6.2. Tercero no ocupante.

Se alude indudablemente al sujeto que – sin haber ocupado algún espacio en el interior del vehículo– resulta agraviado por un siniestro de tránsito en el que se haya tomado parte la unidad vehicular asegurada. Tal vocablo se refiere a todos los sujetos que están al exterior de la unidad vehicular, pudiendo tratarse de ciclistas o transeúntes.

1.3.1.6.3. Tercero.

Se utiliza éste término para referirse a todo sujeto que se halle al exterior de la unidad vehicular referencial aunque al interior de otro vehículo automotor; pudiendo tratarse de un motociclista, chofer o pasajero de otra unidad vehicular, entre muchos otros sujetos intervinientes.

Se opina que, según la magnitud de los daños ocasionados, se debe priorizar el resarcimiento del perjuicio más grave que es el de los participantes en el accidente ya que muchas veces no los incluyen dentro de la cobertura al momento de darle una atención medida y se deja pasar este hecho haciéndolo defectuoso; desnaturalizándose así las acciones tomadas desde un principio.

1.3.1.7. Excepciones del SOAT.

A continuación, tal como lo puntualiza Rankia (2020), se detallan los siniestros automovilísticos no cubiertos por la póliza peruana de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales conocida como SOAT:

- **Siniestros viales producidos en carreras automovilísticas u otras competencias de unidades vehiculares motorizadas:** En ésta clase de

actividades se ve reflejada la acción imprudente de los conductores de las distintas unidades vehiculares motorizadas.

- **Siniestros viales acontecidos fuera de los dominios territoriales de la Nación:** La póliza peruana de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales (SOAT) cubrirá los daños ocasionados dentro del territorio nacional mas no si el suceso de tránsito ocurriese pasando el límite fronterizo con otros países, fuese cual fuese el motivo.
- **Siniestros viales sucedidos en zonas no aptas para el tránsito público:** Sólo aquellos sucesos de tránsito ocurrido en lugares permitidos al traslado público serán objeto de cobertura por la póliza de aseguramiento antes referida.
- **Siniestros viales producidos por enfrentamientos bélicos, desastres naturales o generados por caso fortuito y fuerza mayor:** De ese modo, cualquier accidente ocurrido por factores externos al tránsito vial se encontrará fuera de los alcances de la póliza de SOAT.
- **Siniestros viales acontecidos con motivo de suicidio y heridas auto-inferidas:** Así pues, si el suceso de tránsito hubiese sido ocasionado intencionalmente, tal acontecimiento no será objeto de protección por parte de la póliza peruana de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales (SOAT).

1.3.1.8. Obligaciones del contratante del SOAT.

A continuación, conforme detalla a precisión Rankia (2020), se abordan las obligaciones que adquiere la persona contratante de la póliza peruana de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales conocida como SOAT:

- **Dar una declaración donde precise la real utilización de la unidad vehicular automotriz:** El tomador o contratante se obliga a precisar el uso genuino que se le da a su vehículo puesto que es una información que debe ser conocida por la empresa aseguradora.
- **Pagar mensualmente la prima de aseguramiento:** El tomador o contratante se obliga al desembolso, cada mes, del pago respectivo a cambio que la entidad de aseguramiento le otorgue el certificado correspondiente.

- **Continuar – durante la vigencia de la póliza contratada – dándole a la unidad vehicular la utilización que fue declarada:** Se tiene que, en caso el contratante brinde un uso distinto, tiene también la responsabilidad de hacer de conocimiento a la empresa aseguradora, tal variación por escrito. Por otro lado, tal entidad empresarial puede modificar la certificación de aseguramiento en referencia a la nueva utilidad dada y – según corresponda – devolver o cobrar la prima de seguro.
- **No consentir que su unidad vehicular automotriz sea manejada por menor de edad, sujeto sin licencia vigente o licencia de otra categoría, en estado etílico, síntomas de drogadicción o con perturbaciones mentales o físicas:** Es responsabilidad del tomador o contratante de la póliza de aseguramiento, no autorizar la conducción de su vehículo por parte de alguna de las personas con tales condiciones, debido a la alta posibilidad de propiciarse un siniestro vial.
- **Darle información a la aseguradora en caso se transfiera la propiedad de la unidad vehicular motorizada:** El tomador o contratante se obliga a hacer de conocimiento de la empresa de aseguramiento sobre tales hechos en un plazo máximo de 5 días de haber acontecido.
- **Dar aviso inmediato a la aseguradora del siniestro vial ocurrido:** La única excepción a ésta obligación es la existencia de algún impedimento justificado. También se debe dejar constancia de tal suceso de tránsito ante la unidad policial más próxima, mostrando la certificación respectiva sobre la póliza de aseguramiento.
- **Efectuar la formalización escrita del aviso sobre el siniestro vehicular acontecido:** El tomador o contratante se obliga finalmente a formalizar, mediante documento escrito, la puesta en conocimiento dada a la entidad empresarial aseguradora respecto al suceso de tránsito ocurrido.

1.3.1.9. Importancia de este seguro.

Los siniestros vehiculares traen como repercusión directa diferentes secuelas físicas, lesiones, dolores y fallecimientos. Es tanta la gravedad de la situación que la Organización Mundial de la Salud categoriza tales hechos como una situación

problemática en los sistemas de salubridad pública en todo el planeta, atendiendo evidentemente a su magnitud y gran impacto social. Existen cuatro factores que fueron tomados en consideración para catalogar de ése modo a los siniestros viales. Como primer aspecto, se requiere que la situación acontezca de forma usual en una gran cantidad de lugares. El segundo elemento es que el acontecimiento produzca discapacidad física severa, padecimientos y la defunción. Se tiene como tercer factor, que la situación sea pasible de control a través de procesos con efectividad. El factor final consiste en que las formas para resolver la situación conflictiva sean permisibles y admisibles por la sociedad en su conjunto. Se recomienda entonces, a todos los gobiernos en el planeta, que se propicien buenas prácticas viales tales como el empleo del cinturón de seguridad, así como la utilización del correspondiente casco de seguridad, evitar la conducción en caso haberse ingerido alcohol y procurar no excederse frente a los límites de velocidad establecidos. (RPP Noticias, 2018).

Rankia (2020) también enfatiza la trascendencia de contar con ésta póliza de aseguramiento frente a siniestros viales por su finalidad eminentemente preventiva ante los perjuicios potenciales que ésta clase de acontecimientos generan.

De tal manera, se han extraído cifras respecto al estado actual global de los siniestros viales con la finalidad que la ciudadanía reflexione, sea consciente de la situación y así se logre eventualmente la disminución paulatina de los niveles de incidencia de sucesos de tránsito.

- Perú cuenta con más de 1'500,000 unidades vehiculares transitando por sus calles, incluyendo ciudades, pueblos y distritos, tanto carros como motos.
- En la capital peruana, Lima, el porcentaje de tránsito vehicular es de un 70% y en el resto del territorio nacional, del 30%.
- Solo un 70% de los vehículos son de uso particular más un 20% son utilizados como servicio público y solo el 10% son servicio de carga.
- Hasta la fecha, la póliza peruana de aseguramiento forzoso frente a siniestros viales conocida como SOAT ha brindado cobertura a un aproximado de 280,000 personas afectadas por accidentes de ésta naturaleza.

- Dentro del grupo de damnificados atendidos con por la cobertura de este seguro ya han fallecido 12,000 y un total de 268,00 lesionados (inválidos e incapacitados).
- El sector público ocasiona un 61% de las víctimas y el privado solo el 32%. Más aun los servicios de carga tienen un mínimo porcentaje de 7%.
- Las víctimas que ocupan estos vehículos se estima que son alrededor de 65% más un 35% de estas son peatones.
- Este seguro hasta la actualidad ha sido usado por un valor de US\$ 200 000 000.
- Solo un 6% del importe mencionado en el punto anterior es para curaciones de los tripulantes; por muerte solo un 28% y por invalidez permanente, incapacidad temporal y sepelio un 12%.
- Si vemos el registro de los Hospitales Nacionales en el Perú vemos que la tarifa del SOAT es muy es usada.

1.3.1.10. SOAT en Sudamérica.

En éste punto, se realiza un análisis comparativo entre las disposiciones en materia de aseguramiento obligatorio frente a siniestros viales en el sistema legal peruano y en los ordenamientos jurídicos de otros países de América del Sur.

1.3.1.10.1. Legislación comparada.

El SOAT se ve dentro de un sistema de resarcimiento hacia los damnificados como resultado de un siniestro vial que deriva una responsabilidad civil. Esta póliza de aseguramiento debe ser adquirido mediante un contrato por voluntad propia del dueño de la unidad móvil, el mismo que se verá beneficiado si en un futuro ocasiona o es víctima de un accidente. En Ecuador, al igual que en muchos países, este seguro se instituyó con un propósito social enfocado en la intervención inmediata, pertinente y eficaz de las víctimas de un accidente vehicular, sin distinción algún. Sin embargo, no sirve como mecanismo de amparo a la víctima hasta su completa rehabilitación.

A diferencia, en el sistema legal colombiano la compensación para las víctimas asiste de un vehículo automotor no identificado o que no cuenta con el seguro correspondiente. En Perú, así como en Brasil y Bolivia ocurre un hecho particular: El fondo de resarcimiento compensatorio existente cubrirá también a las unidades vehiculares no identificadas. En Chile, no existe monto indemnizable que resguarde a las víctimas por vehículos con estas características; es decir, hay cobertura universal basado en la solidaridad haciendo una notable diferencia entre el asegurado y los que no cuentan con dicho seguro. En exposición con los países mencionados anteriormente y sus legislaciones respectivas se hace referencia a los remunerados de la indemnización por fallecimiento.

En Ecuador ya hay una fijación exacta del monto indemnizatorio acorde a la cobertura del SOAT mientras que en otros países se analizan todavía ya sea si la economía se encuentre dolarizada o se permita otra cantidad. En Bolivia, el seguro excluye a los accidentes provocados por todas las unidades vehiculares que circulan en playas y otros lugares específicos. El pago de rubros por asistencia médica inmediata es de forma particular, entre sector público y privado, condiciones muy distintas a aquellas propuestas en Ecuador. Dentro de lo que cabe recalcar, las normas de los distintos países mencionados tienen semejanzas ligadas a nuestro marco legal actual, asociadas a la realidad y costumbres sin desconocer el panorama de cada región. (Castillo, 2013).

1.3.1.10.2. Solidaridad frente a un tercero.

Conforme se establece en el D.S. N° 024-2002-MTC (Reglamento Nacional del SOAT), específicamente en su artículo 17°, toda empresa de aseguramiento deberá efectuar el resarcimiento económico solidario hacia las terceras personas que resulten perjudicados con el siniestro de tránsito; éstos serían los transeúntes u ocupantes de la unidad vehicular automotriz. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2002).

En ése sentido, la norma reglamentaria antes señalada estipula dos posibilidades ante un suceso vial accidental. Así, en el supuesto que todas las unidades vehiculares involucradas en el siniestro cuenten con la correspondiente póliza de aseguramiento, las entidades aseguradoras de cada vehículo procederán a la

cobertura de las personas ocupantes de la unidad vehicular que corresponda. Por otro lado, ante el supuesto que alguna de las unidades vehiculares motorizadas no cuente con la respectiva póliza, la obligación frente a las repercusiones del siniestro vial acontecido en las personas ocupantes de dicho vehículo recaerá de manera solidaria entre el dueño, el chofer y – según sea la situación – la persona encargada de la prestación del servicio de traslado. Dado estos puntos, queda totalmente demostrada la existencia de solidaridad hacia los terceros accidentados u ocupantes de la unidad vehicular automotriz. (Valdivieso, 2016).

1.3.2. Responsabilidad Civil.

En éste punto de la presente tesis, se abarcan las nociones teóricas vinculadas a la responsabilidad civil.

1.3.2.1. Conceptos generales.

Con fecha 03 de abril de 1991, se promulgó en el Diario Oficial El Peruano el Decreto Legislativo N° 635 – que aprobó el Código Penal peruano. Desde entonces, éste cuerpo normativo penal ha sufrido un sinnúmero de modificaciones a fin de que las normas legales que contiene, se adecúen a la realidad vivenciada por la sociedad. (Poder Ejecutivo del Perú, 1991).

En su artículo 93°, el Código Penal peruano prevé que el resarcimiento producido con motivo de un daño delictivo, a efectos de particulares, comprenderá una reparación en la cual se comprenderá:

- Dar una retribución equivalente al bien afectado o la devolución del bien tal y como se encontraba antes del incidente.
- Para que haya un monto indemnizatorio por detrimentos ocasionados por la comisión de un hecho delictivo, la reparación civil debe efectuarse solidariamente. Cabe recalcar que tiene un cumplimiento el cual no está limitado y no puede ser transferible a terceros o herederos.

Es posible definir a la reparación civil como responsabilidad civil que se le atribuye al sujeto activo del ilícito penal y en tal sentido, es el sujeto que debe hacerse responsable frente a las repercusiones financieras de su accionar delictivo. Conforme a ése enfoque,

el resarcimiento civil se establece acorde a la normatividad sobre la materia, determinada en el Código Civil peruano; específicamente en el articulado respectivo sobre responsabilidad civil extracontractual. Corresponde al representante del Ministerio Público, cumplir con su obligación de requerir en su escrito acusatorio, una cantidad proporcional y razonable por noción de reparación civil, en proporción al detrimento ocasionado como producto del hecho delictivo. Corresponde, por otro lado, al magistrado encargado de resolver la causa, establecer una cuantía resarcitoria propicia con la magnitud de los perjuicios causados a la parte damnificada y, en concordancia con las disposiciones constitucionales y legales, argumentar de manera coherente y razonable, sus fallos jurisdiccionales que se pronuncien sobre el monto del resarcimiento civil que debe otorgarse a los afectados por la comisión del delito. (Arévalo, 2017).

Tintaya (2015) conceptualiza la reparación civil enfocada en diferentes perspectivas. En un primer punto, se puede estudiar partiendo desde un pensamiento tradicionalista, que la comprende como una repercusión civil del delito cometido. Por otro lado, una moderna visión la concibe como un nuevo modo eficaz de sancionar el delito, Por último, su definición podría partir desde una visualización victimológica, en la que la reparación civil está predestinada a optimizar la situación de los damnificados durante el desarrollo de los procesos judiciales de criminalización de los responsables del suceso.

Elías (como se citó en Imán, 2015) menciona que la reparación civil debe ser parte de la sanción impuesta al procesado, originando su establecimiento y persecución por parte de la correspondiente autoridad estatal. Así mismo, la salvaguardia tiene como principal sustento a la defensa de la sociedad, además de la obligación que tiene el ciudadano criminal frente a la persona agraviada, por lo que como castigo aplicado se le aplica la pena de reclusión ante actividades delictivas.

Imán (2015) afirma que la imposición de la pena ofrece ciertas facultades al sujeto, como la de poder resolver problemas sociales, siendo el delito sólo un conflicto agudo.

1.3.2.2. Naturaleza jurídica.

Se tienen diferentes posturas respecto a la esencia legal de la reparación civil. Sin embargo la corriente doctrinaria acogida en el ordenamiento jurídico peruano afirma que posee una base resarcitoria que busca disuadir, prevenir, sancionar y satisfacer una necesidad de sanción al autor del delito y cobertura al perjudicado; comprendiendo a la reparación civil como una consecuencia accesoria surgida de un fallo jurisdiccional condenatorio en materia penal. De esa forma, se entiende dicha figura legal como uno de los elementos integrantes del procedimiento de rehabilitación del condenado, siendo un aspecto esencial para fijarse los cimientos de una justicia penal con mayor proximidad al consenso e integración. (Arévalo, 2017).

1.3.2.3. Características.

Estas características son aquellas que han sido planteadas y estudiadas en la matriz de la presente tesis:

- **Seguridad:**

La reparación civil debe ser de manera inmediata ya que los daños ocasionados son distintivos y el actor del delito debe dar cumplimiento de este resarcimiento y dar la seguridad al afectado dar un monto equitativo acorde a su proyecto de vida.

- **Cumplimiento de pago:**

Se da un cumplimiento de un pago ósea una acción resarcitoria por lo cual se entrega una cierta cantidad de dinero, misma obligación que nace desde que se ocasiona cualquier perjuicio de se debe responder por ese hecho culposos. Este pago es un acto obligatorio lo cual tiene respaldo mediante una sentencia.

- **Resarcimiento de daño:**

Es la denominada acción que da potestad a la víctima exigir de manera inmediatamente una cantidad de dinero de forma equivalente hasta donde se vio afectada su integridad física o mental a causa de una acción culposa que podría ser un accidente de tránsito vehicular.

1.3.2.4. Responsabilidad Civil en el Código Penal.

Esta acción de carácter jurídica se inicia con la consumación de un hecho delictivo, originando procesos de carácter penal por el bien jurídico protegido que se tiene, dando como fin la pena a medida de protección, sumado a esto una reparación civil por el daño causado hacia los terceros. Nuestro código penal en su artículo 92 nos describe de forma detallada que la pena será equitativa junto con la reparación civil el cual comprende: (MINJUS, 2014)

- **Restitución del bien:**

Basada en el restablecimiento de la situación jurídica quebrantada por la comisión de un hecho delictivo o grave, la obligación resarcitoria abarca muebles e inmuebles o un bien usurpado (Cencia, 2017).

- **La indemnización de daños y perjuicios:**

Hace mención a la regulación de los daños y perjuicios y comprende el resarcimiento del daño moral y material. El Juez debe saber administrar la materia y otros conceptos al daño emergente y lucro cesante. (Cencia, 2017).

- **La restitución:**

Restablecimiento de los daños materiales a tal y como estaba el bien antes de alguna violación. Este está sujeto a los bienes materiales, hurtadas o apoderadas.

En materia de Derecho Civil, la indemnización por daños y perjuicios está dirigida a los damnificados y a las ganancias que ha dejado de obtener. Con esto se hace referencia a dos términos: daño emergente, que es la pérdida automática de los bienes y/o derechos y al lucro cesante, que significa la reducción de una ganancia.

Prado (como se citó en Cencia, 2017), concluye que la reparación civil es representada por la cantidad de dinero que le permite al tercero afectado restaurar una cosa tal y como se encontraba antes de su vulneración. No es cien por ciento compensatoria, pero puede enmendar o dar una calidad recíproca a lo que fue lo afectado.

1.3.2.5. El nuevo código procesal penal peruano.

En nuestra legislación existen diversas posturas acerca de lo que establece la reparación civil; en primer lugar, se tiene que hacer a través de un proceso penal y está anexada a una pretensión punitiva que viene a ser la pena, como segundo lugar sostiene que tiene carácter mixto puesto que abarca dos materias jurídicas la penal y civil, otra tercera afirma que la reparación es solo civil. (Cencia, 2017).

A percepción propia, la reparación es una postura accesoria de un proceso penal de naturaleza civil; opinión que concuerda con autores como (Peña Cabrera).

Es de mucha importancia tener una concepción clara, puesto que diversos autores toman a la reparación como un concepto ambiguo, sin embargo, el término se ve directamente relacionado con una víctima y de avenencia penal. Debe ser conceptualizada desde un punto de vista literal, es decir, desde la perpetración de una conducta delictiva.

En los últimos años los Códigos Penales o Procesales Penales se han esmerado, tanto por equidad, justicia y solidaridad en "reivindicar" a las víctimas que han sufrido los daños.

En el nuestro país contamos con comisarías especiales de atención a las víctimas de violencia familiar, conocidas como comisarías de mujeres. Sin duda, estos esmeros representan una mejoría respecto a la situación de la víctima, misma que tiene que reclamar daños y perjuicios a terceros para mejorar su calidad de vida después de cualquier hecho y acceder a niveles de justicia.

Si bien es labor del Estado fortificar los derechos de las víctimas, esta labor también es de responsabilidad de otros órganos vinculados con este tema. (Imán, 2015).

1.3.2.6. La ejecución de la reparación civil.

(Cencia, 2017) El artículo 337 del Código de Procedimientos Penales regula la ejecución de la reparación civil a cargo del Juez que dicta la sentencia conforme lo establece el artículo 338 del código en mención y de acuerdo a las normas de la ejecución forzada, esto es de la forma establecida por los artículos 725 al 428 del Código Procesal Civil; la que podrá concretarse a través de una medida cautelar

previamente ejecutada o tratándose una medida propia de la ejecución de resoluciones judiciales, procediéndose a la tasación del bien, concluyendo con el respectivo remate, pago o adjudicación del ser el caso.

El Nuevo Código Procesal Penal continúa el mismo mecanismo, de acuerdo al inciso 1 del artículo 493.

En relación a perjuicios humanos y jurídicos supremos en el ámbito penal, se refiere esencialmente a la violación del derecho a la libertad, materializado en la privación indebida de la misma y que concordantemente conlleva riesgos contra la integridad y seguridad personal. (Cencia, 2017)

En materia de género, es importante recalcar que el ordenamiento jurídico del Estado se ha elaborado especialmente a partir de una óptica androcentrista y patriarcal, originando no tomar en cuenta las condiciones socioculturales o la exclusión artificial e injustificada de las mujeres en dicho ordenamiento, provocando graves perjuicios y limitaciones a los derechos de ellas.

1.3.2.7. Criterios para calcular o Cuantificar los Montos Indemnizatorios.

Gherzi (como se citó en Corahua y Romero, 2015) Los problemas se encuentran centrados en un conflicto sobre como cuantificar el daño moral, problema difícil ya que este tipo de daño es netamente incuantificable.

Se ejemplifica como puede evaluarse un daño moral, manifestada por ordenamientos jurídicos y jurisprudencias:

- Para que haya un resarcimiento bajo la figura de daño moral, no se tiene porqué tener una proporción similar a la indemnización que se le vea asignada por ejemplo el caso del daño emergente. Es así como cada daño afecta a los bienes jurídicos, más aún cuando cabe la posibilidad de presentarse únicamente el daño extrapatrimonial.
- Se evalúa la manera de no estar sujeta a cánones estrictos. En todo caso fijar como meta la búsqueda de un resarcimiento integral.

- La lesión física debe ser valorada de manera detallada para tranquilidad de los mismos familiares, así se evalúa también los intereses extrapatrimoniales comprometidos.
- Para que haya un aproximado del monto a indemnizar se tiene que basar las circunstancias particulares para la cuantificación del resarcimiento.

De los puntos aludidos anteriormente, surge una valoración por buscar los parámetros de cuantificación del daño moral, ya que no hay una exacta. La normativa nacional en materia extracontractual establece que es indemnizable el deterioro ocasionado a la víctima de un hecho delictivo como al resto de su familia.

1.3.2.8. Los costos implicados.

El accidente encierra costos diversos constituidos por el daño producido, la indemnización o compensación a pagar de ser el caso y, finalmente, todos los recursos empleados con la finalidad de tratar de reponer la situación a su estado anterior o prevenir en lo sucesivo la ocurrencia de tales accidentes.

Dentro del Análisis Económico del Derecho, Calabresi (1984) distingue tres tipos de costos vinculados a la problemática de los accidentes: costos primarios, secundarios y terciarios.

- **Costos primarios.**

Representan el número y riesgo de los accidentes causados y los costos derivados de evitarlos.

Puede decirse, entonces que el costo primario es el accidente en mismo como acontecimiento o suceso eventual materializado en la realidad y lo que eventualmente se puede sacrificar con el objeto de evitarlo.

Así, en un accidente de tránsito el costo primario viene a ser el daño provocado: el choque, la muerte, la pérdida patrimonial, etc.; pero además los costos de prevención en los que se ha incurrido al margen de que hayan sido efectivos o no como el mantenimiento adecuado de los frenos, la socialización, elaboración de reglamentos, etc.

- **Costos secundarios.**

Calabresi (1984) expresa que como consecuencia de los accidentes se producen daños, los cuales serán indemnizados o no dependiendo de las normas o principios existentes en un sistema jurídico determinado.

Este decidirá si el daño lo soporta la víctima o si debe traspasarse a otra persona o grupo, con la finalidad de indemnizar a la primera. Los costos generados a este nivel, ya sea que se opte por cualquiera de las alternativas señaladas son los denominados costos secundarios. (p. 45).

En el caso peruano, considerando la vigencia desde hace más de una década del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito (SOAT) un aspecto clave sobre la concentración de los costos secundarios es explicado por la Defensoría del Pueblo: "Los accidentes de tránsito afectan directamente a los hogares peruanos. Los daños personales, psicológicos y económicos son percibidos las familias, desde el instante en que se produce el accidente hasta las posteriores consecuencias.

El costo primario está constituido por las lesiones y daos materiales (las perdidas), mientras que el costo secundario depended de la forma en que se paguen la indemnización: si es uno (el dueño del vehículo) o varios quienes deben asumir ese costo o el seguro del vehículo.

- **Costos terciarios o administrativos.**

La existencia de los costos anteriores motiva la necesidad de asumir una postura frente a ellos, lo cual deriva en la organización de un sistema que haga frente a la problemática de los accidentes.

Los denominados "costos terciarios o administrativos" son los vinculados con la puesta en funcionamiento del sistema, cualquiera que este fuese, y reciben este nombre porque resultan de la inversión de recursos (dinero, tiempo, etc.) empleados en el diseño y funcionamiento, en este caso, de un sistema de responsabilidad civil.

Sin embargo, no solamente nos circunscribimos a los costos empleados para hacer funcionar el sistema de responsabilidad, sino también a aquellos que un sistema

administrativo ineficaz asigna a las partes. Por ejemplo, un sistema que tiende al error, aplica un costo por cada cometido por deficiencias. (Bullard, 1991, p. 4).

Ahora bien, los tipos o clases de costos administrativos dependen de cual sea el sistema de responsabilidad en el que nos encontremos. Así, en un sistema de responsabilidad subjetiva los costos administrativos pueden elevarse al tener que realizarse pruebas respecto de la existencia (o inexistencia, si existe inversión de la carga de la prueba) de dolo o culpa.

En los sistemas basados en criterios objetivos los costos administrativos pueden ser altos porque debido a las menores dificultades de probanza por no encontrarse en juego cuestiones subjetivas el número de procesos puede ser elevado. (Polinky, 1983, p. 65).

1.3.2.9. Cuantificación del Resarcimiento y Función del Juez.

En la naturaleza de la responsabilidad civil, se clasifica jurídicamente a los daños en cuantificables e inmediatamente indemnizables, ya sean daños patrimoniales o extrapatrimoniales, esta misma reparación surge de un hecho punible donde tienen que ser indemnizados todos los daños producido por un caso concreto.

Taboada (como se citó en Corahua y Romero, 2015) nos dice que los tipos de daños patrimoniales, como “Lesiones de derechos patrimoniales” nuestra doctrina lo conceptualiza como daño emergente o lucro cesante.

Por los tipos de daños causados estos son los más susceptibles a reparar ya que dependen mayormente de la víctima en función a un puesto laboral ya que si deja de hacer estas labores pierde en ambos sentidos.

Al momento de fijarse un cálculo indemnizatorio para la reparación civil, todo se plasma en la cuantificación monetaria que comprende netamente daños originados. Es preciso que en una sentencia firme haya estos tipos de puntos donde precise que debemos corresponder monetariamente. (Castro, 2016).

No sirve de nada tener la postura que debe resarcirse a la víctima para que luego un juez no determine el valor de la indemnización, estimarla simbólicamente sin que compense y en ausencia de alguna entidad, o bien, hacerlo arbitrariamente con el importe personal que se le ocurre al juzgador.

Se aprecia que en la determinación y cuantificación del daño a la persona afectada y el daño moral no es fácilmente entablar una medida de liquidación y tener evaluado el daño para dar la solución adecuada. Cabe explicar con claridad si privan los criterios objetivos o subjetivos en la evaluación del daño.

El criterio objetivo incursa en tema de daño moral y a la persona, primando interés tipo del sufrimiento normal. El subjetivo, por el contrario, atiende al afectado en base a su dolor, sensibilidad, entorno y circunstancias.

Por lo tanto, hay varios criterios que determinan la cuantía de los daños patrimoniales y extrapatrimoniales.

- La determinación de una cuantía, hace que el resarcimiento de una pretensión mas no se dé una pena ejecutoria.
- Debe determinarse una base de criterios subjetivos, para el reconocimiento del extrapatrimonial y ver la coincidencia social para deducir situaciones determinadas en base a un criterio subjetivo.
- Determinar cuáles son los placeres compensatorios, dando una proporción al sujeto lesionado o perjudicado de la indemnización propiamente dicha o un equivalente mensurable por la intranquilidad y pérdida de placer de vivir.
- La prudencia judicial delega a que el juez de una apreciación soberana a señalar una condena a reparar, la decisión sobre todas las circunstancias debe generar las consecuencias dañosas. Por ello se determina que no existen situaciones de monto puntual de la compensación.
- Cuando se habla de reparación civil automáticamente se viene a la mente un monto por indemnizar, pero nadie aun ha determinado los montos indemnizatorios y qué daños comprenden los mismos.

1.3.2.10. Instituciones Jurídicas.

1.3.2.10.1. Tipos de daños.

Existen varias clases de perjuicios, que se categorizan acorde a sus particularidades, conforme será explicado a continuación.

a) Daño moral.

De acuerdo a Pazos (como se citó en Imán, 2015, p. 94), se entiende por daño moral a aquel perjuicio ocasionado a una persona, por la trasgresión de derechos personales del ser a través de un agravio a la dignidad, honorabilidad, sosiego, integridad física, privacidad, o cualquier elemento que altere la normalidad facultativa mental o espiritual.

b) Daño emergente.

Pazos (como se citó en Imán, 2015), indica que es la pérdida del patrimonio del sujeto afectado debido al incumplimiento de un contrato o por haberse perjudicado por un acto ilícito.

c) Lucro cesante.

Pazos (como se citó en Imán, 2015), indica que este daño se presenta por la disminución en el patrimonio del dañado, sea por incumplimiento de un contrato o por un acto ilícito. Es la ganancia patrimonial neta dejada de percibir por el dañado.

d) Daño al proyecto de vida.

Pazos (como se citó en Imán, 2015) señala que es un daño cierto y continuado, que acompaña y compromete al sujeto durante todo su ser y existir. No se trata de alguna incapacidad sino de un daño cuyas consecuencias inciden en los fines vitales.

1.4. Formulación del problema.

¿Cómo mejorar la reparación civil en los daños y perjuicios en terceros?

1.5. Justificación e importancia del estudio.

La presente investigación se realiza para que la reparación civil ejercida por el seguro de SOAT que ha sido deducida por los hechos causados, deba reparar civilmente los daños ocasionados por un accidente de tránsito tanto a la víctima como a sus beneficiarios, lo que en la regulación acerca de la responsabilidad civil exime de culpabilidad ante acciones civiles o penales por el cual no tendría un nexo jurídico ante dicho hecho; por lo tanto, sería conveniente realizar una modificatoria al párrafo in fine que deduce tanto la indemnización

del SOAT como la reparación civil equitativo en monto para no generar un perjuicio al patrimonio del obligado, y así no devenga en una desnaturalización al momento de resarcir.

1.6. Hipótesis.

Si se modifica el artículo 19° del D.S. N° 024-2002-MTC, entonces se mejorará la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros.

1.7. Objetivos.

La presente tesis cuenta con los siguientes objetivos.

1.7.1. Objetivo general.

Proponer la modificatoria del Art. 19 del D.S. N° 024-2002-MTC para mejorar la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros.

1.7.2. Objetivos específicos.

Los objetivos específicos establecidos para la presente tesis son:

- Diagnosticar el estado actual de la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros.
- Identificar los factores influyentes en la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros.
- Diseñar la modificatoria del Art. 19 del D.S. N° 024-2002-MTC para mejorar los daños y perjuicios a terceros.
- Estimar los resultados que generará la implantación la modificatoria del Art. 19 del D.S. N° 024-2002-MTC en la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros.

II. MATERIAL Y MÉTODO

2.1. Tipo y diseño de investigación

2.1.1. Tipo de investigación.

Investigación aplicada que inicia con el objeto de estudiar un problema y hallar la búsqueda de información mediante el uso de metodologías necesarias para encontrar los significados de las relaciones que se crean en la mente de las personas; proceso que se da a través del entendimiento y la comprensión del investigador y la narración descriptiva para obtener un diagnóstico. Se cumplirá con realizar el análisis, definición y descripción de las variables de investigación, en cuanto a la aplicación del perjuicio desmedido en la responsabilidad civil.

2.1.2. Diseño de investigación.

Esta investigación es no experimental de corte transversal; debido a que no existe manipulación alguna de las variables, y se ha basado en el análisis de una situación jurídico-social en un periodo determinado para analizar los hechos después de su producción.

2.2. Población y muestra.

2.2.1. Población.

La población está conformada por 2474 abogados especialistas en Derecho Civil, los cuales fueron recopilados de la base de Datos del Colegio de abogados de Lambayeque.

Tabla 1

Datos de los informantes según el cargo que desempeñan.

	Nº	%
Abogados.	2474	100%
Total de informantes	2474	100%

Fuente: Trabajo realizado con el especialista.

2.2.2. Muestra.

$$\frac{Z^2 (N) (p) (q)}{Z^2 (p) (q) + e^2 (N-1)}$$

Dónde:

- n = Muestra
- (N) = 2474 “Población total”
- (p)(q) = 0.1275 “Proporción máxima que puede afectar a la muestra”
- Z = 1.96 “El 95% de confianza de nuestro estudio”
- e = 0.05 “Margen de error”

$$\Rightarrow \frac{(1.96)^2(2474) (0.1275)}{(1.96)^2 (0.1275) + (0.05)^2 (2474-1)}$$
$$\Rightarrow \frac{(3.8416) (2474) (0.1275)}{(3.8416)(0.1275) + (0.0025)(2473)} \Rightarrow \frac{1,211.775096}{(0.489804)+ 6.1825}$$
$$\Rightarrow \frac{1,211.775096}{6.672304} \Rightarrow 181.612 \Rightarrow 185$$

2.3. Variables, Operacionalización.

Variable Dependiente.

La modificatoria del Art. 19 del D.S. N° 024-2002-MTC.

Variable Independiente.

Reparación Civil.

2.3.1. Operacionalización de variables.

Tabla 2

Operacionalización de variable independiente.

Variable independiente	Definición Conceptual	Dimensión	Indicadores	Técnica de recolección de datos	Instrumentos de recolección de datos
<p>La modificatoria del Art. 19 del D.S.N° 024-2002-MTC</p>	<p>Artículo 19°. - El derecho que, según este Reglamento, corresponda a las víctimas o sus beneficiarios, no afectará al que se pueda tener, según las normas del derecho común, para cobrar indemnizaciones de los prejuicios de quien(es) sea(n) civilmente responsables del accidente.</p> <p>El pago recibido como consecuencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito no involucra afirmación ni presunción de culpabilidad que pueda tener el dueño o conductor del vehículo asegurado o prestador del servicio de transporte, ni servirá como prueba en tal sentido, en caso de ejercitarse acciones civiles o penales.</p> <p>Sin embargo, los pagos de indemnización por parte de este seguro, se deducirán de los que pudiere estar obligado el propietario o conductor del vehículo asegurado o prestador del servicio de transportes en razón de la responsabilidad civil que respecto de los mismos hechos y de las mismas personas le pueda corresponder según la norma de derecho común.</p> <p>(MTC, 2002)</p>	Preventivo	<p>Protección</p> <p>Sanción</p> <p>Pena</p>	Encuesta	Cuestionario
		Relevante	<p>Oportuno</p> <p>Proporcional</p> <p>Congruente</p>		
		Legalidad	<p>Eficaz</p> <p>Típico</p> <p>Veracidad</p>		

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 3*Operacionalización de variable dependiente.*

Variable dependiente	Definición Conceptual	Dimensión	Indicadores	Técnica de recolección de datos	Instrumentos de recolección de datos
Reparación Civil	Monto de dinero que el juez ordena pagar para compensar los daños que se han hecho en contra del demandante al finalizar un juicio. (Perú 21, 2018)	Seguridad	Efectiva	Encuesta	Cuestionario
			Directa		
			Indirecta		
		Cumplimiento de pago	Satisfactorio		
			Absoluto		
			Inmediato		
			Material		
			Resarcimiento de daño		
Resarcimiento de daño	Moral				
	Patrimonial				

Fuente: Elaboración propia.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, valides y confiabilidad

2.4.1. Técnicas.

Encuesta: Técnica utilizada para establecer tendencias sobre el objeto de estudio, mediante un grupo de preguntas dirigida a una muestra representativa de la población con la finalidad de recopilar la opinión o hechos específicos.

Análisis Documental: Investigación técnica basada en tesis, artículos, reglamentos y leyes con el fin de referir los documentos conjunta y sistemáticamente para facilitar su comprensión.

2.4.2. Instrumentos.

Cuestionario: Consta de un total de 30 interrogantes las cumplen un factor para poder probar la hipótesis de la investigación. (Ver anexo 2).

2.5. Procedimientos de análisis de datos

En función al procedimiento de datos estadísticos de la investigación, se tiene que la recolección de datos inicia desde la elaboración de la encuesta, conformada por 10 interrogantes, confirmando su confiabilidad en SPSS.

En segundo término, una vez establecida la confiabilidad, se inicia la aplicación de esto, trasladando los datos al software Microsoft Excel a SPSS, donde serán tabulados y representados en gráficos de barras, con su porcentaje obtenido y perteneciente descripción de cada uno de estos, los cuales responden a los resultados de la investigación.

2.6. Criterios éticos.

Bernal, Díaz & Padilla (2018) proponen algunos criterios éticos que deben ser empleados en toda investigación socio-jurídica. Tales criterios han sido acogidos en el desarrollo de la presente tesis:

2.6.1. Consentimiento informado.

En el caso que el trabajo investigativo involucre grupos comunitarios o personas, resulta crucial el procedimiento correspondiente de consentimiento informado de

dichos ciudadanos, que debe asegurar el involucramiento instruido y voluntario de las personas participantes a fin de salvaguardar los derechos de éstas. Éste aspecto se adecuará a las exigencias sociales y culturales, conforme a las particularidades y contexto de la población que esté involucrada en la investigación, de tal manera que resulte entendible y precisa.

Conforme a lo expuesto, en la presente investigación se solicitó el consentimiento verbal a las personas participantes en ésta tesis, quienes voluntariamente accedieron a participar de la encuesta realizada.

2.6.2. Vulnerabilidad de la población participante.

Tomándose en consideración las diferentes clases de investigación socio-jurídica, es posible hablarse de categorías respecto a las personas que participan en ésta: Damnificados de enfrentamientos bélicos o terrorismo, exmilitares, menores de edad, mujeres, ciudadanos en pobreza o extrema pobreza, migrantes, personas discapacitadas, desplazados, otras comunidades en vulnerabilidad.

Acorde a ello, se debe precisar que en la presente investigación hubo participación de profesionales del Derecho de sexo femenino entre las personas encuestadas.

2.6.3. Uso de datos personales y base de datos.

Si en la investigación jurídica resulta necesario acceder a datos de tipo personal, se exige contar con la aceptación expresa del titular de dicha información, debiendo ser anonimizado para asegurar la confidencialidad y privacidad de los sujetos y entidades que participan en tal trabajo investigativo.

Conforme a lo antes mencionado, se tiene que en la presente investigación se ha mantenido en anonimato la identidad de las personas participantes en ésta tesis.

2.6.4. Categorización del riesgo.

Los riesgos de una investigación socio-jurídica deben ser entendidos en la medida que se entienda la clase de vulnerabilidad en la que se pudiesen encontrar las personas participantes: Vulnerabilidad de tipo físico (es decir, por condiciones biológicas), cognitivo (por su grado de instrucción educativa), cultural (debido a marcadas diferencias en las tradiciones y costumbres, que hacen que una persona sea rechazada

o discriminada), deferencial (si la persona o población estudiada tiende a adherirse con facilidad al proceder de otros), distributivo (en atención a su bajo estatus económico), social (por estereotipos respaldados por la colectividad), contextual (es decir, vulnerabilidad relativa en atención a alguna particularidad) o hacia la autoridad (debido a la existencia de una relación de subordinación hacia otra persona, por lo que la revelación de la información que conoce el participante en la investigación lo pone en peligro).

En éste punto, se precisa que la presente investigación no se encuentra enmarcada en ninguno de los riesgos antes referidos, debido a que los participantes son profesionales del Derecho y por ende, se encuentran debidamente instruidos en los alcances de las facultades y obligaciones reconocidas por el ordenamiento legal vigente; siendo que además son especialistas en los temas abordados en ésta tesis.

2.7. Criterios de rigor científico.

En el desarrollo de la presente tesis, se han empleado los siguientes criterios de carácter científico-investigativo:

2.7.1. Fiabilidad.

Los resultados obtenidos al finalizar la investigación son de carácter fiable, veraz y cuentan datos de fiabilidad obtenidos del sistema SPSS.

2.7.2. Muestreo.

Se ha considerado para esta investigación la utilización de libros, revistas, estadísticas y datos producto del instrumento planteado a los expertos en derecho civil.

2.7.3. Generalización.

Esta investigación se desarrolló de manera eficaz, aplicando datos estadísticos y con la información y análisis de documentos.

III. RESULTADOS.

3.1. Resultados en tablas y figuras

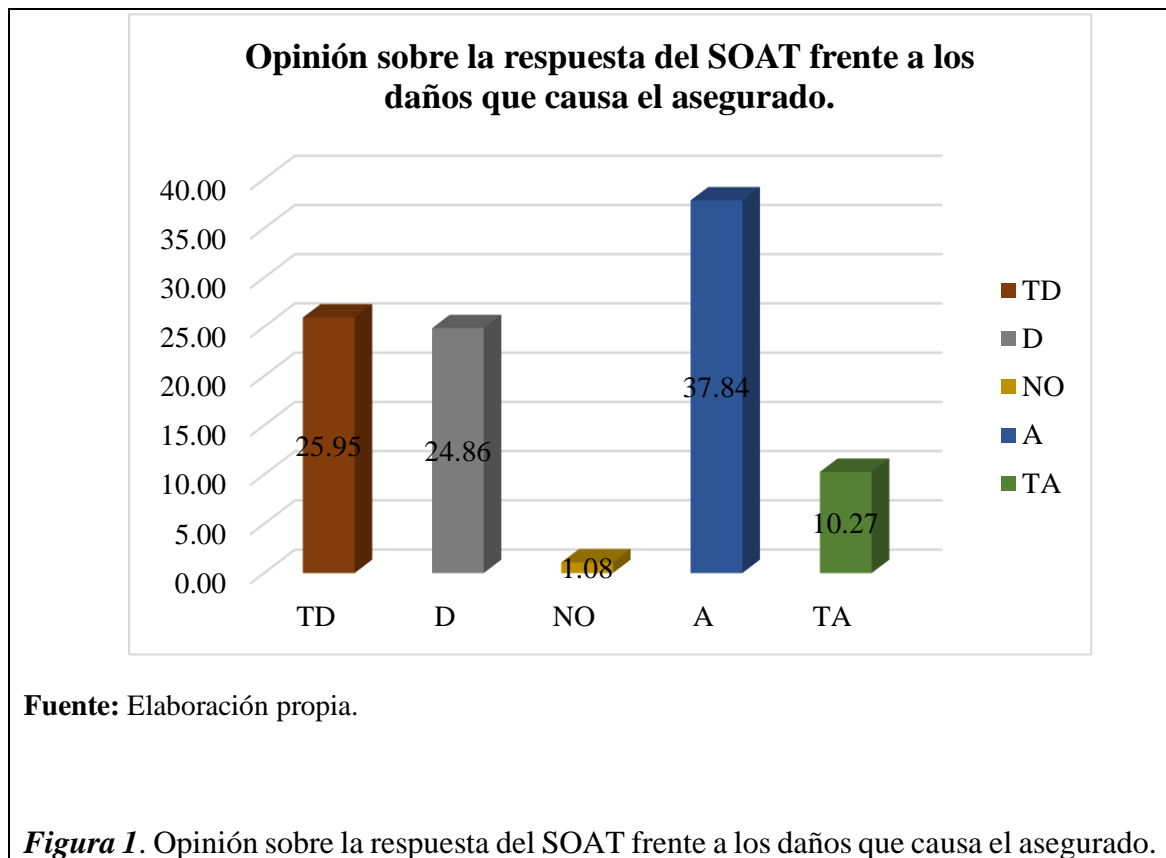
1. ¿Considera usted que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito debe responder por todos los daños que cause el asegurado?

Tabla 4

Opinión sobre la respuesta del SOAT frente a los daños que causa el asegurado.

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	48	25.95
D	46	24.86
NO	2	1.08
A	70	37.84
TA	19	10.27
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 1. Opinión sobre la respuesta del SOAT frente a los daños que causa el asegurado.

En la figura 1, respecto a la pregunta formulado los resultados fueron un 25,95% manifestaron estar totalmente desacuerdo, un 24,86% están en desacuerdo, un 1,08% ni de acuerdo ni desacuerdo, un 37,84% de acuerdo y un 10,27% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

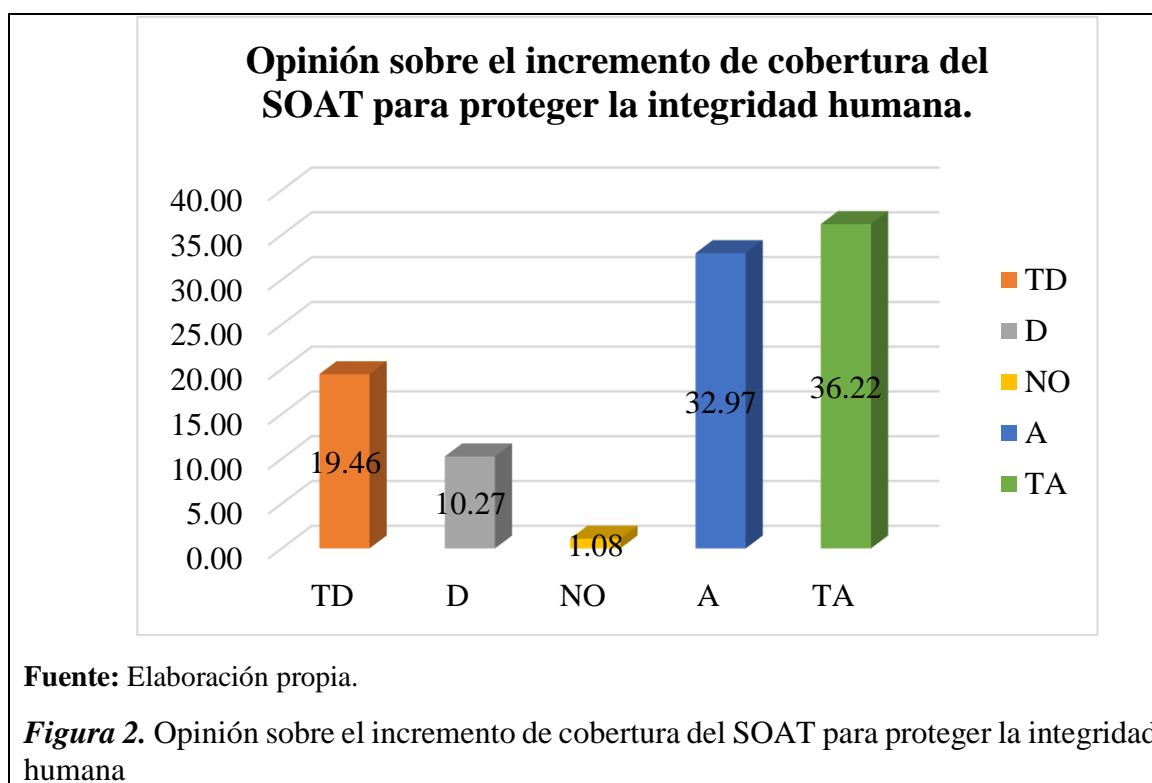
2. ¿Cree usted que debería incrementarse la cobertura del SOAT para darse una protección a la integridad humana?

Tabla 5

Opinión sobre el incremento de cobertura del SOAT para proteger la integridad humana.

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	36	19.46
D	19	10.27
NO	2	1.08
A	61	32.97
TA	67	36.22
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



En la figura 2, respecto a la pregunta formulada, se obtuvo que un 10,27% del total están en desacuerdo, un 1,08% ni de acuerdo ni desacuerdo, un 32,97% de acuerdo y un 36,22% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

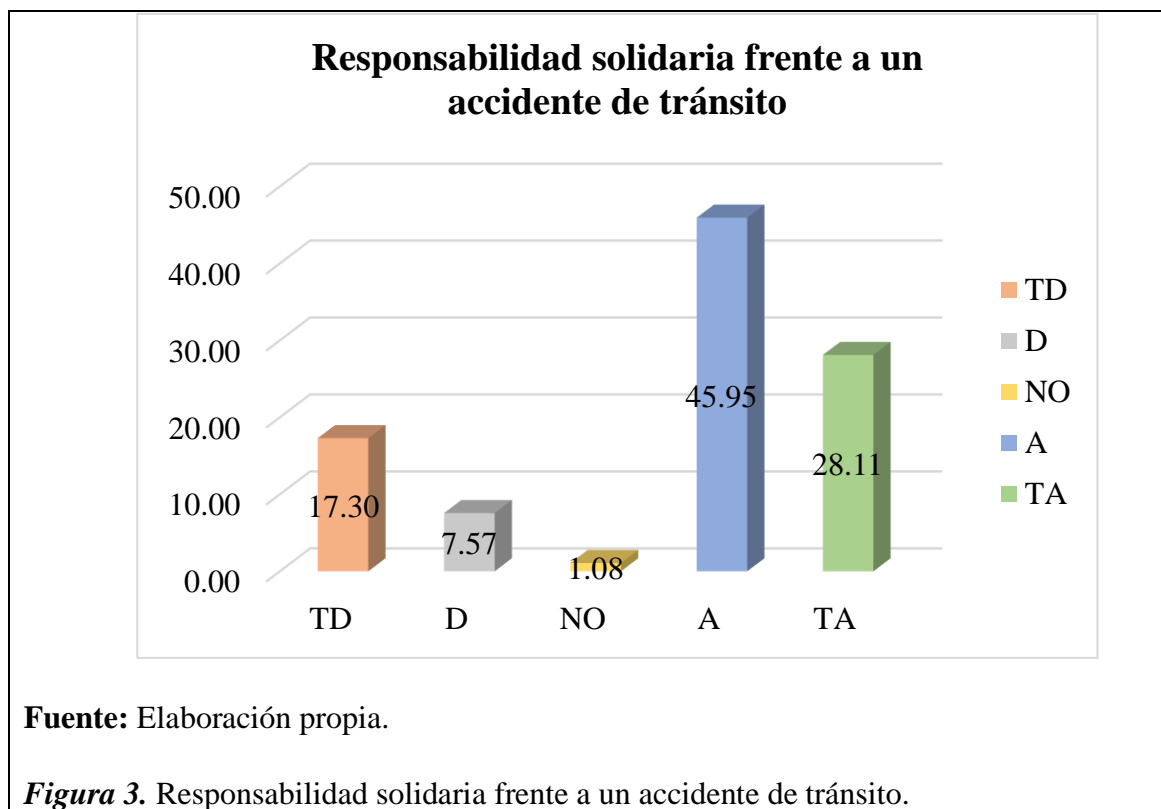
3. ¿Cree usted que frente a un accidente de tránsito resultan solidariamente responsables conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre?

Tabla 6

Responsabilidad solidaria frente a un accidente de tránsito

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	32	17.30
D	14	7.57
NO	2	1.08
A	85	45.95
TA	52	28.11
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



En la figura 3, los resultados fueron un 17,30% manifestaron estar totalmente desacuerdo, un 7,57% están en desacuerdo, un 1,08% ni de acuerdo ni desacuerdo, un 45,95% de acuerdo y un 28,11% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

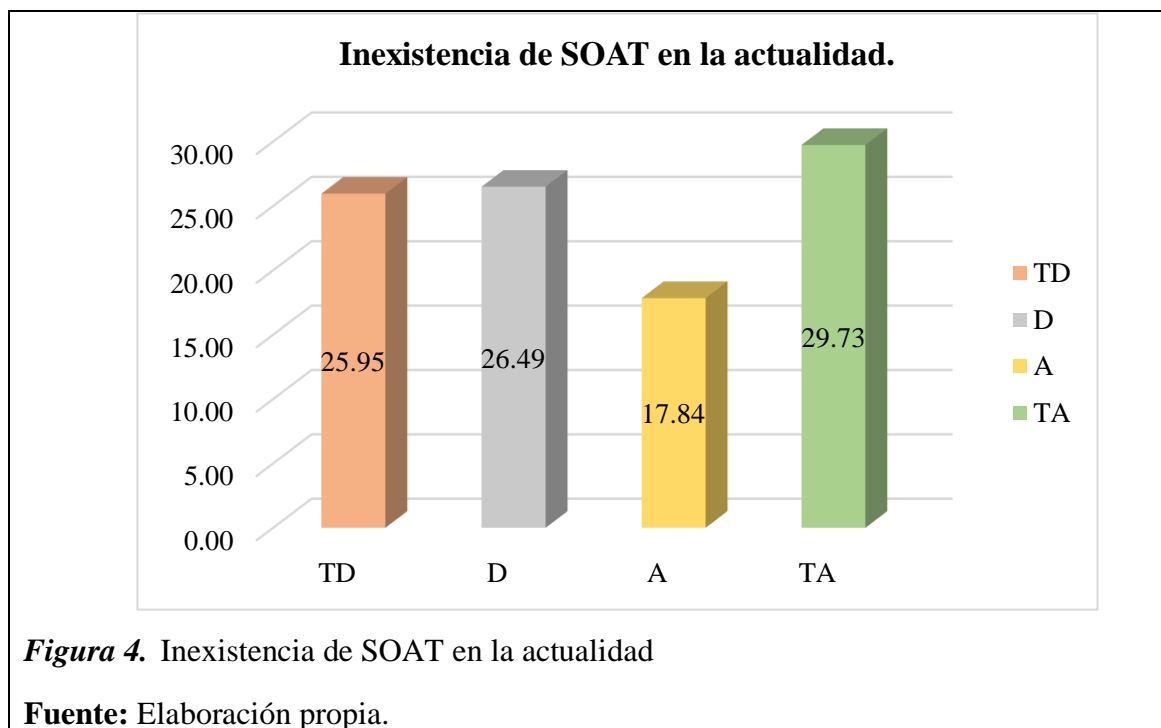
4. ¿Cree usted que a la actualidad aún existen un gran número de vehículos que no poseen SOAT?

Tabla 7

Inexistencia de SOAT en la actualidad.

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	48	25.95
D	49	26.49
A	33	17.84
TA	55	29.73
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



En la figura 4, respecto a la pregunta formulada los resultados fueron un 25,95% manifestaron estar totalmente desacuerdo, un 26,49% están en desacuerdo, un 17,84% de acuerdo y un 29,73% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

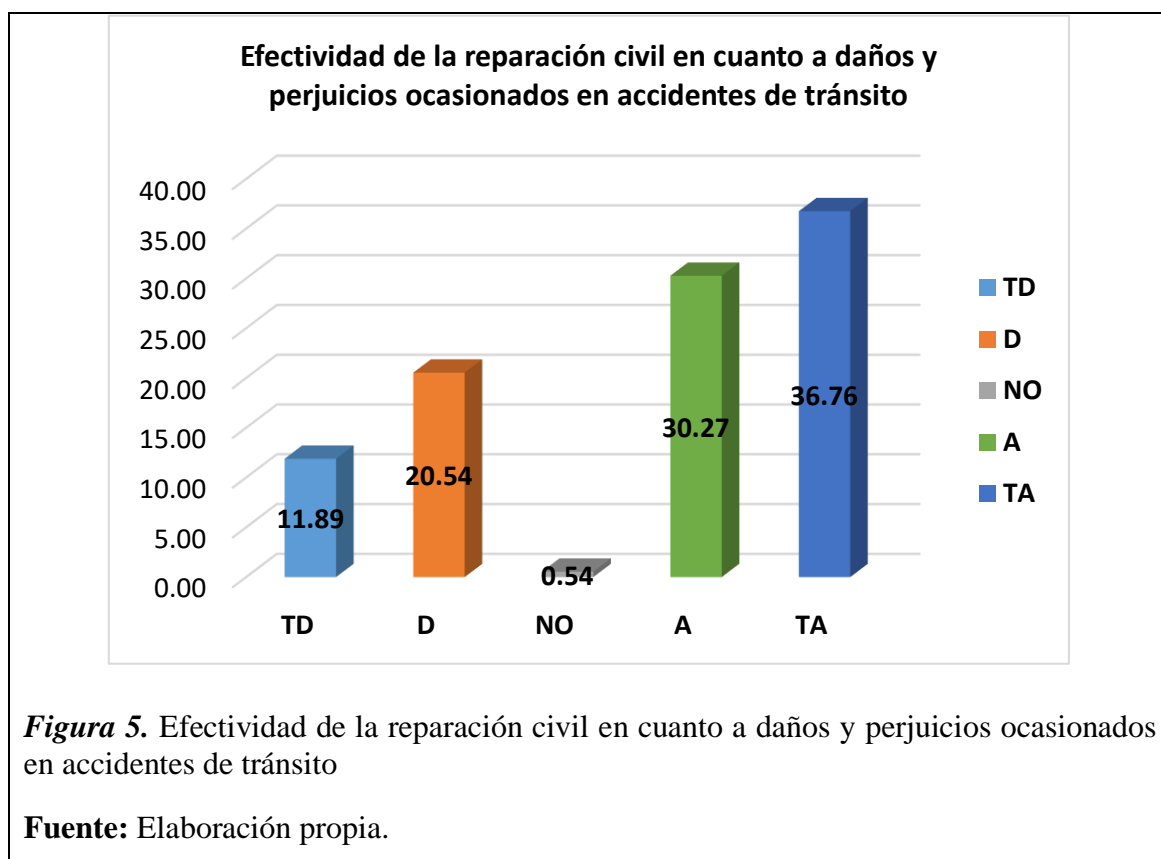
5. ¿Considera usted que resulta efectivo la reparación civil en cuanto a los daños y perjuicios ocasionados en los accidentes de tránsito?

Tabla 8

Efectividad de la reparación civil en cuanto a daños y perjuicios ocasionados en accidentes de tránsito

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	22	11.89
D	38	20.54
NO	1	0.54
A	56	30.27
TA	68	36.76
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



En la figura 5, un 11,89% manifestaron estar totalmente desacuerdo, un 20,54% están en desacuerdo, un 0,54% ni de acuerdo ni desacuerdo, un 30,27% de acuerdo y un 36,76% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

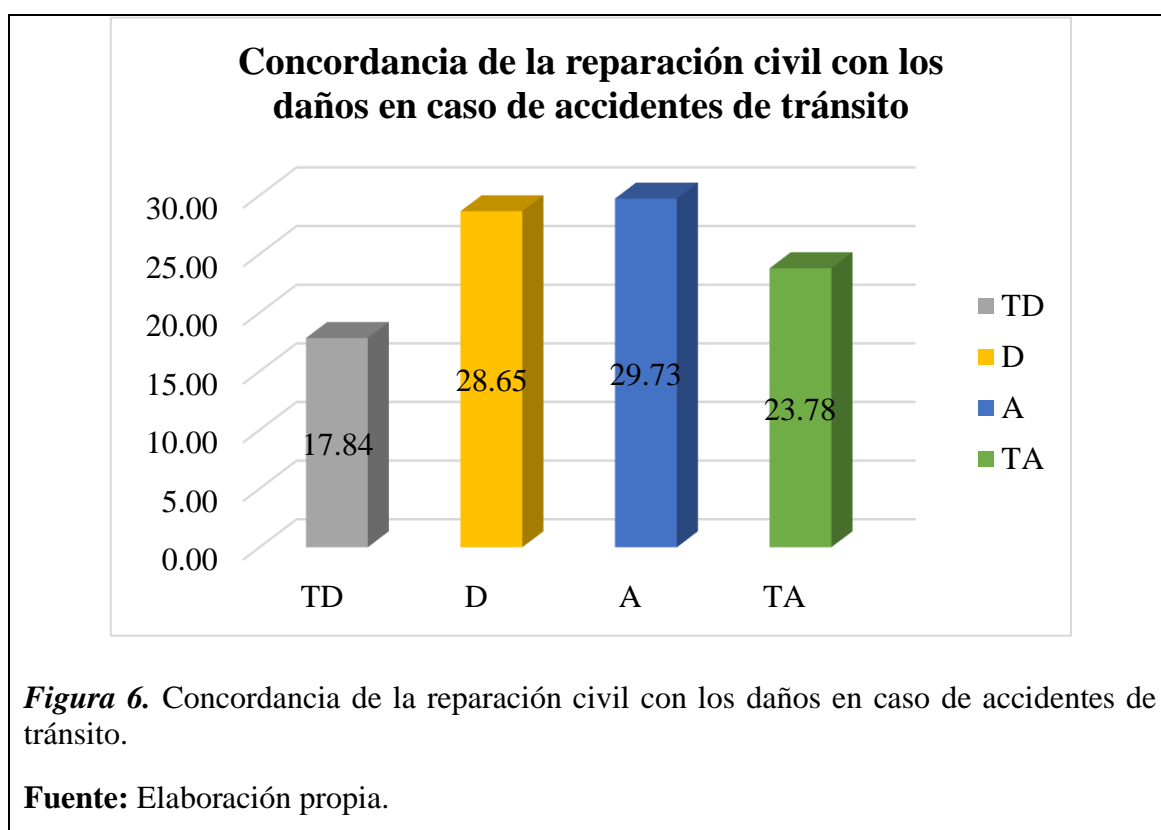
6. ¿Considera usted que las reparaciones civiles en caso de accidentes de tránsito deben ser acordes con los daños?

Tabla 9

Concordancia de la reparación civil con los daños en caso de accidentes de tránsito

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	33	17.84
D	53	28.65
A	55	29.73
TA	44	23.78
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



En la figura 6, los resultados indicaron que un 17,84% manifestaron estar totalmente desacuerdo, un 28,65% están en desacuerdo, un 29,73% de acuerdo y un 23,78% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

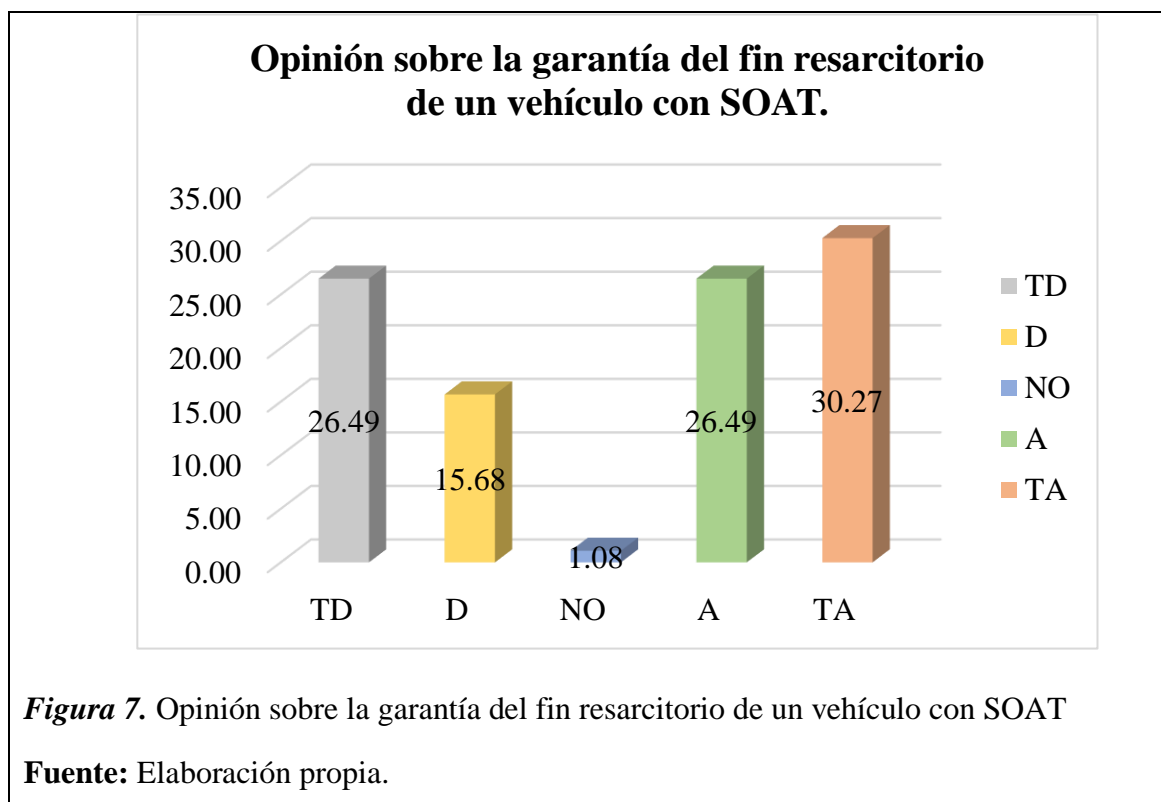
7. ¿Cree usted que un vehículo con SOAT garantice el fin resarcitorio frente a un accidente de tránsito?

Tabla 10

Opinión sobre la garantía del fin resarcitorio de un vehículo con SOAT.

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	49	26.49
D	29	15.68
NO	2	1.08
A	49	26.49
TA	56	30.27
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



Los resultados de la figura 7 indica que un 26,49% manifestaron estar totalmente desacuerdo, un 15,68% están en desacuerdo, un 1,08% ni de acuerdo ni desacuerdo, un 26,49% de acuerdo y un 30,27% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

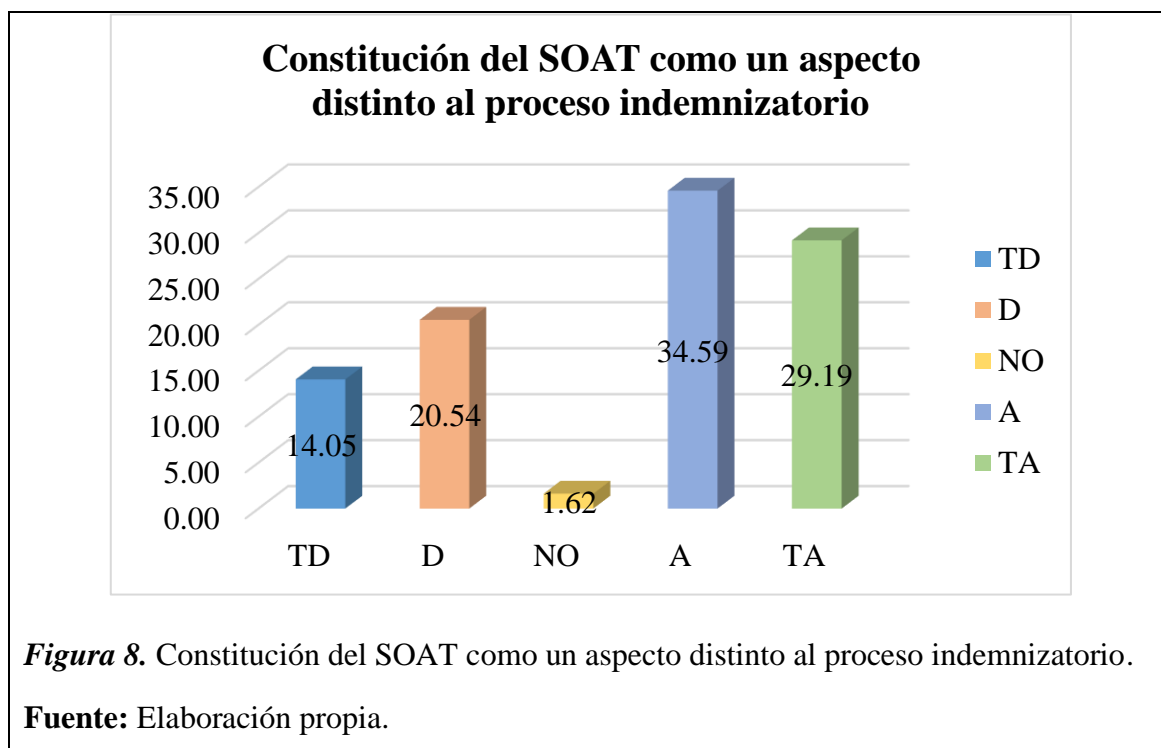
8. ¿Cree usted que el SOAT puede constituirse como un aspecto distinto al proceso indemnizatorio?

Tabla 11

Constitución del SOAT como un aspecto distinto al proceso indemnizatorio

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	26	14.05
D	38	20.54
NO	3	1.62
A	64	34.59
TA	54	29.19
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



En la figura 8, un 14,05% manifestaron estar totalmente desacuerdo, un 20,54% están en desacuerdo, un 1,62% ni de acuerdo ni desacuerdo, un 34,59% de acuerdo y un 29,19% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

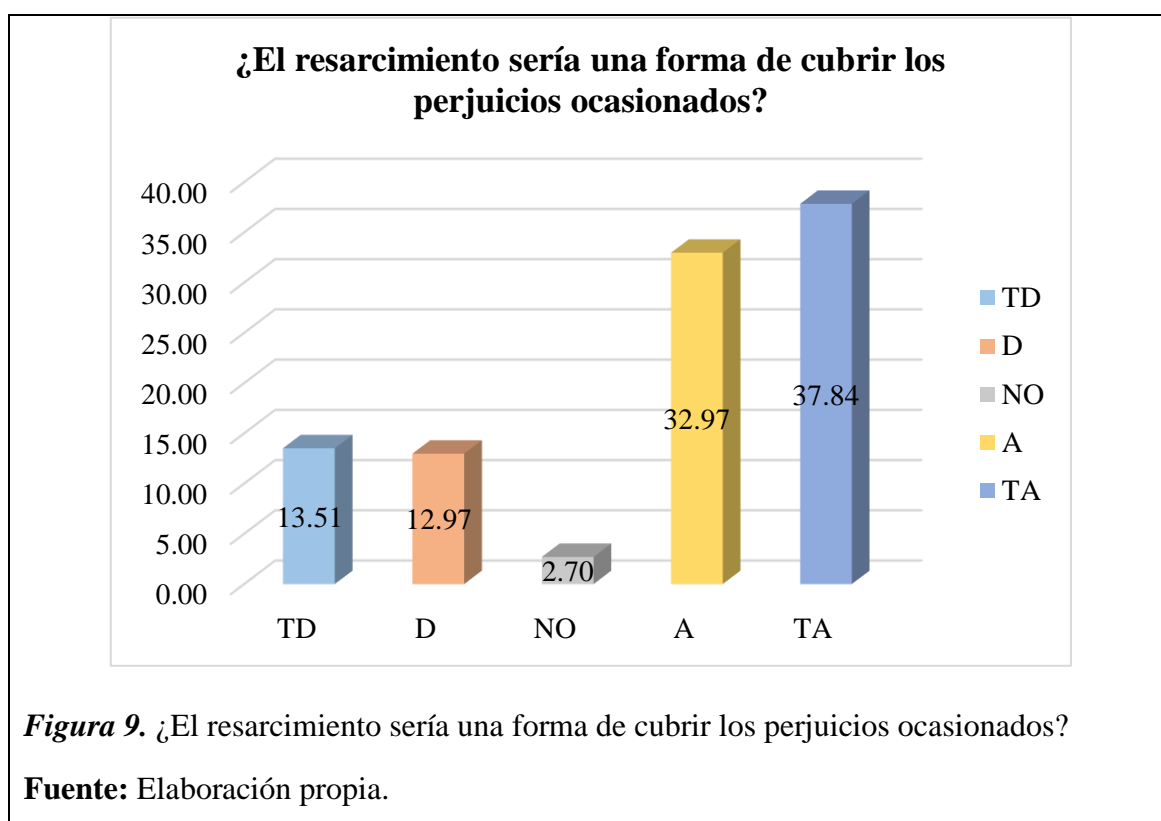
9. ¿Considera usted que resarcimiento sería una forma de cubrir los perjuicios ocasionados a la víctima?

Tabla 12

¿El resarcimiento sería una forma de cubrir los perjuicios ocasionados?

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	25	13.51
D	24	12.97
NO	5	2.70
A	61	32.97
TA	70	37.84
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.



En la figura 9 se muestra que un 13,51% manifestaron estar totalmente desacuerdo, un 12,97% están en desacuerdo, un 2,70% ni de acuerdo ni desacuerdo, un 32,97% de acuerdo y un 37,84% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

10. ¿Considera usted que el SOAT debe cubrir todos los daños materiales incluyendo el daño emergente y lucro cesante?

Tabla 13

¿Considera usted que el SOAT debe cubrir todos los daños materiales incluyendo el daño emergente y lucro cesante?

Descripción	Fi	Porcentaje
TD	29	15.68
D	33	17.84
NO	4	2.16
A	56	30.27
TA	63	34.05
Total	185	100.00

Fuente: Elaboración propia.

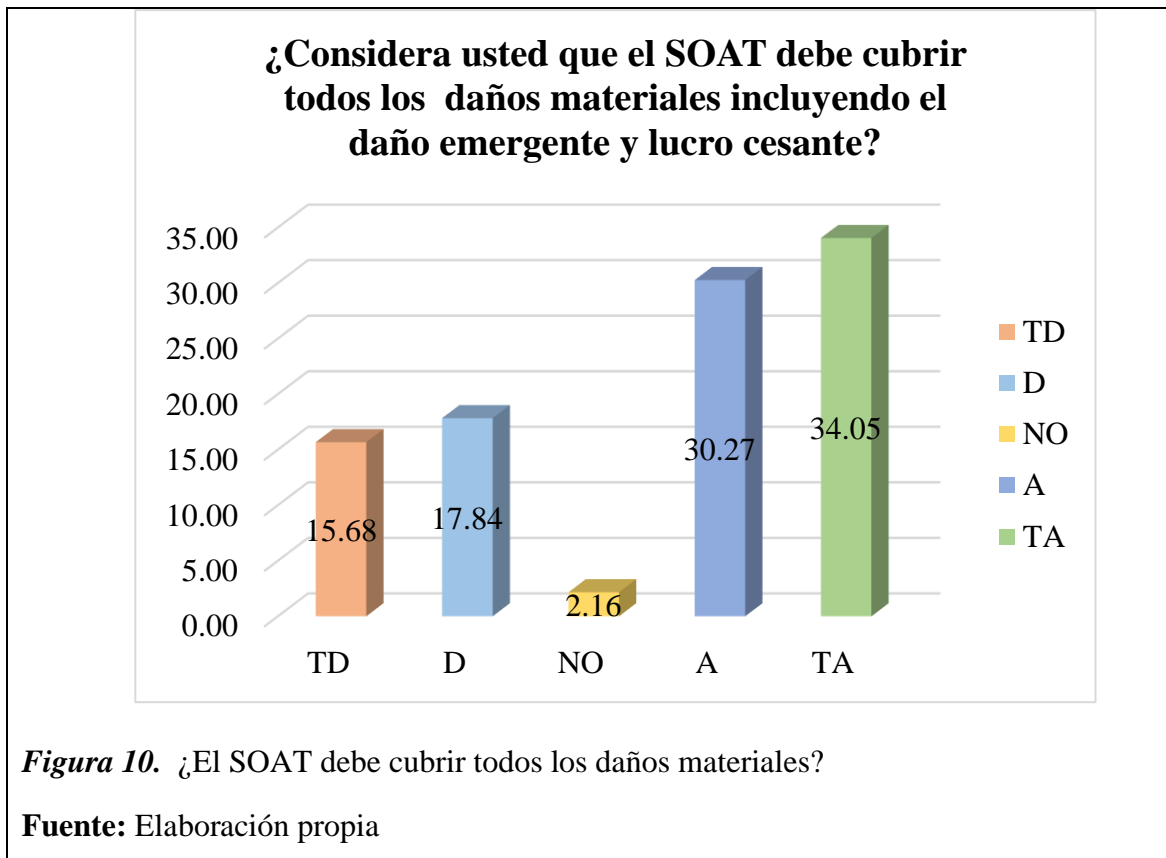


Figura 10. ¿El SOAT debe cubrir todos los daños materiales?

Fuente: Elaboración propia

En la figura 10, se muestra que un 17,84% están en desacuerdo, un 2,16% ni de acuerdo ni desacuerdo, un 30,27% de acuerdo y un 34,05% manifestaron estar totalmente de acuerdo.

3.2. Discusión de resultados

En concordancia con los resultados obtenidos en la pregunta **01, Tabla N° 01**, observamos que un **37,84%** se encuentran de acuerdo, respecto a **si se considera que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito debe responder por todos los daños que cause el asegurado**, lo cual se corrobora con lo manifestado en el artículo científico realizados por **Belmar & González (2001)**, en el que hace mención al análisis de esta cobertura obligatoria, sobre todo en vehículo motorizado que transita por el territorio nacional. El trabajo inicia basándose en de que el SOAP no proporciona el amparo necesario a las víctimas de accidentes de tránsito, sino que más bien y contrariando el espíritu del legislador, era un muy buen negocio para las aseguradoras. Con la encuesta aplicada se deduce que estos montos son autorizados para cada persona afectada por el accidente, sin existir algún límite en el número de víctimas. La cobertura del seguro está direccionada a la protección del conductor, pasajeros situados en el interior del vehículo y a terceros afectados, entre ellos, peatones heridos o pasajeros de otro vehículo no asegurado. Así mismo, **Sanabria (2005)** hace mención a un estudio acerca de la importancia de la acción civil y el resarcimiento que ésta busca, se ha evidenciado la existencia de ciertas deficiencias en la legislación actual acerca de la acción civil resarcitoria, así como también en la aplicación de dicha institución por parte de los jueces, abogados y fiscales; de acuerdo con lo mencionado por el autor en su investigación y las encuesta aplicadas concuerdan que este seguro es obligatorio para todos los dueños de vehículos automotores que transitan por la vía terrestre, establecido en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Este seguro cubre el riesgo de defunción y lesiones de todas las personas situadas en el interior y exterior del vehículo, además de los peatones que pudieran resultar afectados durante el accidente.

Respecto a los resultados obtenidos en la pregunta **14, Tabla N° 14** observamos que un **36,76%** están de acuerdo, respecto a que *si resulta efectivo la reparación civil en cuanto a los daños y perjuicios ocasionados en los accidentes de tránsito*, lo cual se corrobora con lo manifestado por **Chalco (2017)** , quien menciona que sí está determinado que los montos de la reparación civil emitidos por los jueces penales no son los más adecuado en criterios de valoración de manera objetiva del monto de la reparación civil. A través de la aplicación de la encuesta, se deduce que los costos de la reparación civil son cuantificables y concuerdan que deben ser aplicables a los agraviados por

homicidios culposos o accidentes de tránsito, también **Ceballos (2002)** concuerda al referir que la institución de responsabilidad automovilística se acompaña de un sistema de garantía a través del seguro obligatorio de daños corporales, que “socializa” las pérdidas a cargo de los tomadores o asegurados cuando estos mismos tienen la obligación de hacer un reembolso del fondo que se paga mensualmente por la persona que ha salido perjudicada los propietarios de los vehículos, es una cobertura solamente para los daños corporales físicos hasta el límite del SOAT. De acuerdo con lo mencionado por el autor en su investigación y la encuesta aplicada, se deben medir los niveles de responsabilidad por el tipo de daño que se ocasionó y así poder obtener una cuantificación justa para el agraviado.

3.3. Aporte práctico

PROYECTO DE LEY N°.....-2019

LEY QUE MODIFICA EL ART 19 DEL DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC

En ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 75° y 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presento a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL:

LEY QUE MODIFICA LEY QUE MODIFICA EL ART 19 DEL DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC

Artículo 1°. - La presente Ley tiene por objeto modificar Ley que modifica ley que modifica el artículo 19° del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, para optimizar la cuantificación del daño ocasionado por accidentes de tránsito.

Artículo 2°. - Modifíquese la Ley que establece el artículo 19° del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC con el siguiente texto:

1. Que los límites de la cuantificación sean por montos separados y no se de una deducción de los montos indemnizables ocasionados por accidentes de tránsito.
2. Al momento de que el Juez dicte sentencia firme no se de una desnaturalización al monto indemnizatorio por daños y perjuicios.
3. El plazo para dar el monto cuantificable al SOAT será el mismo que se estableció en el Decreto Supremo 024-2002-MTC, de igual manera se da el mismo caso para la indemnización por daños y perjuicios.
4. Medir el nivel de daño ocasionado ya que el SOAT no cubrirá proyecto de vida.

Artículo 3°. - La presente Ley se aplicará en todas entidades públicas o privadas de transporte que cuenten con la certificación de la autoridad competente.

EXPOSICION DE MOTIVOS

ARTICULO 19 DEL DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC, en su título primero, “regula la responsabilidad civil y los seguros obligatorios”, especialmente en su artículo 19 hace mención al pago recibido como consecuencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) dando una deducción de cómo sería la cuantificación de los daños y perjuicios ocasionados.

El presente proyecto de Ley tiene por objeto modificar el art. 19 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, respecto a la regulación de la cuantificación de los daños y perjuicios. En ese sentido lo que se busca es la desnaturalización de los montos indemnizatorios que da el actor de delito y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por esto se quiere conseguir que no exista un vínculo a la deducción de ambos montos.

El Código Penal en su título VI “**De la Reparación Civil y Consecuencias Accesorias**”, el **Capítulo I “Reparación Civil”**. En su

ARTÍCULO 92 refiere que la (reparación civil se determina conjuntamente con la pena) **ARTICULO 93 numeral 2** refiere que la “reparación comprende la indemnización de los daños y perjuicios”.

La Constitución Política del Perú en su Artículo 139 numeral 7 señala que “La indemnización, en la forma que determine la ley por los errores judiciales en los procesos penales y por la detención arbitraria, sin perjuicio de la responsabilidad que hubiere lugar”, quiere decir que la administración de justicia debe actuar con imparcialidad y actuar bajo mandato de ley, por errores judiciales en los procesos penales y por las detenciones arbitrarias sin perjuicio de la responsabilidad a que hubiere lugar.

Siendo la Constitución, el más alto nivel en normas legales, ninguna puede estar en contra de esta, por ende el cumplimiento de este artículo supone la indemnización, en la forma que determine la ley por los errores judiciales en los procesos penales, facultad o poder no tiene la persona que va a dictar sentencia, siendo en este caso el juez debe este mismo tener la visión de poder separar los montos indemnizatorios para compensar el daño causado hacia la persona afectada por delitos de accidentes de tránsito y homicidio culposo.

Evidenciando la problemática se presenta este proyecto de ley que tiene como finalidad la desnaturalización del vínculo cuantificable al seguro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) con la reparación civil por daños y perjuicios ocasionados por un accidente de tránsito. De esa manera podrá evitarse una vulneración al agraviado en función al costo cubierto por el SOAT y deslindando su responsabilidad al actor del delito, con esto quiero evidenciar que los montos deben estar separados y no juntarlos al momento que se da una sentencia firme por esto es necesario diseñar la modificatoria del Art. 19 del D.S. N° 024-2002-MTC para mejorar los daños y perjuicios a terceros,

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente propuesta no simboliza costo alguno ni representa una iniciativa de gasto; por el contrario, se incorpora de manera adecuada al presente Decreto 024-2002 MTC.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto con fundamento en EL CODIGO PENAL y con la normatividad vigente recomienda **“DETERMINAR LA MODIFICATORIA DEL ART. 19 DEL**

D.S.N ° 024-2002-MTC PARA MEJORAR LA REPARACIÓN CIVIL EN LOS DAÑOS Y PERJUICIOS A TERCEROS” en los casos de accidentes de tránsito.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Primera. - Adecuación de normas

La presente Ley se adecuará a la normatividad Nacional en un plazo no mayor de 60 días.

Primera. – Vigencia

La presente Ley entrara en vigencia al dia siguiente de su publicación.

Comuníquese al Señor Presidente de la Republica para su promulgación.

En Chiclayo, a los... días del mes de...del año dos mil diecinueve.

Chiclayo...de...del 2019

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

4.1. Conclusiones.

En la presente tesis, se arribó a las siguientes conclusiones:

- 1.** Tanto el SOAT como el actor de delito deban otorgar un monto indemnizatorio independiente que logre resarcir plenamente los daños morales, patrimoniales y al proyecto de vida de los agraviados. No existe una tabla para cuantificar el daño causado al asegurado por consecuencia de los accidentes de tránsito, los cual debería ser tomado en cuenta excepto por daño moral ya que es incuantificable.
- 2.** Si se llegara a modificar el art. 19 del Decreto Supremo N^a 024-2002 del MTC, en donde se plantea separar los montos indemnizatorios para que se den por separado podemos entender de forma clara cuanto cubriría el SOAT como el actor del delito.
- 3.** Al momento de que el Juez de una sentencia firme y con el artículo modificado puede interpretar de mejor manera la norma.
- 4.** Los resultados que generará la modificatoria del artículo 19 se manifestará en las sentencias que serán expedidas en los próximos procesos.

4.2. Recomendaciones.

En la presente tesis, se plantean las siguientes recomendaciones:

1. Recomendar al ministerio de transportes y comunicaciones emitir decretos más específicos y de ésta forma, facilitársele a los magistrados, la interpretación de las normas sobre la materia para que de éste modo, se emitan sentencias firmes de manera equitativa.
2. Que el ministerio de transportes y comunicaciones cree una ley especial para la cuantificación de los seguros por accidentes de tránsito mas no tener un solo artículo.
3. Que el estado con el apoyo del ministerio brinde capacitaciones a las empresas aseguradoras y así manifestar los nuevos decretos y modificaciones que se darán.
4. Afianzar la capacidad de deducción de los magistrados para poder tener una visión clara y precisa de lo que están cuantificando al momento de emitir una sentencia firme.
5. Pedir colaboración del ministerio de transporte para que con la ayuda de empresas de seguros dar más información sobre los artículos de los decretos que se emiten.

V. REFERENCIAS.

- Acuña, M. (2017). *Los límites de la responsabilidad del empleador en el pago de indemnización por daños y perjuicios por accidente de trabajo*. (Trabajo de segunda especialidad). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.
- Álvarez, A. (2017). *Los seguros obligatorios y voluntarios en el ámbito de los accidentes de circulación* (tesis de maestría). Universidad de Girona, Girona, España.
- Arévalo, E. (2017). *La reparación civil en el ordenamiento jurídico nacional*. Recuperado de <http://revistas.uss.edu.pe/index.php/SSIAS/article/download/678/594/>
- Ayala, V. (2017). *¿Todo va a estar bien?: Análisis de la cobertura del SOAT en los pronunciamientos del INDECOPI* (tesis de posgrado). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.
- Barrón, R. (2018). *La Reparación Civil y su Relación con los Delitos Culposos en el Distrito Judicial de Lima Norte año 2017* (tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Lima, Perú.
- Bastidas, J. & Quintero, J. (2012). *Análisis causal multinivel de accidentes de tránsito en la Ciudad De Cúcuta* (tesis). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
- Belmar, M. & González, M. (2001). *Seguro obligatorio de accidentes personales. Ley N°18.490, ¿quién es el beneficiado?* (tesis de pregrado). Universidad de Chile, Santiago, Chile.
- Bernal, D., Díaz, E. & Padilla, A. (2018). Retos éticos de la investigación sociojurídica: una revisión a partir de buenas prácticas en artículos publicados. *Estudios Socio-Jurídicos*, 20 (1), pp. 107 – 131. doi: <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/sociojuridicos/v201>
- Best Practices. (S/F). *Póliza de seguro (Insurance policy)*. Recuperado de http://bestpractices.com.py/wp-content/uploads/publicaciones/ald/gral/13-poliza_de_seguro_nnuu.pdf

- Bullard, A. (1991). Causalidad probabilística: El problema de los costos administrativos en el diseño de un sistema de responsabilidad civil, en *Ius et Veritas*. N. 03, noviembre.
- Cabrera, M. & Rocano, D. (2012). *Propuesta técnica para la disminución de los accidentes de tránsito dentro del cantón cuenca desde el punto de vista Humano-vehículo- equipamiento ambiental* (tesis). Universidad Politécnica Salesiana Sede Cuenca, Cuenca, Ecuador.
- Calabresi, G. & Hirschoff, J. (1972). Toward a test of strict liability in torts, en *The Yale Lawjournal*, vol. 81, N. 6, mayo.
- Calabresi, G. (1984). *El coste de los accidentes*. Barcelona: Ariel S.A.
- Castillo, M. (2013). *Reformas a la normativa vigente del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, aplicadas a la realidad ecuatoriana* (Tesis de pregrado). Universidad de Las Américas, Quito, Ecuador. Recuperado de <https://soat-ecuador.webnode.es/>
- Castro, E. (2016). *Calidad de sentencias de Primera y Segunda instancia sobre indemnización por daños y perjuicios, en el Expediente N° 01780-2012-0-1706-JR-la-01, del Distrito Judicial de Lambayeque – Chiclayo 2016* (tesis de pregrado). Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, Chimbote, Perú.
- Ceballos, R. (2002) *La responsabilidad civil automovilística, su aseguramiento obligatorio y voluntario: un estudio en el derecho colombiano y español* (tesis doctoral). Universidad Carlos III De Madrid, España.
- 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). Universidad Nacional de Huancavelica, Huancavelica, Perú.
- Centro de Gestión Tributaria. (2018). *Preguntas frecuentes*. Recuperado de <http://www.cgch.gob.pe/informacionTribNoTrib/multasTransito/preguntasFrecuentes.php>

- Chalco, A. (2017). *La problemática de la reparación civil en los delitos culposos por accidente de tránsito en los Juzgado de Transito y seguridad vial en la Corte Superior de Lima Norte 2014 – 2016* (tesis). Universidad César Vallejo, Lima, Perú.
- Chanduví, W. (2018). *Saberes significativos en los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015-2016* (tesis). Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Chiclayo, Perú.
- Chú, M. (2014). *Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa. Ministerio de Salud Enero a diciembre del 2010* (tesis de maestría). Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú.
- Chumacero, P. & Peralta, J. (2019). *Hábitos de sueño y somnolencia diurna En mototaxistas formales del Distrito de José Leonardo Ortiz durante el 2016* (tesis). Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Chiclayo, Perú.
- Congreso de la República del Perú. (1999). *Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Recuperado de https://www.indecopi.gob.pe/documents/20182/143803/LEY_N_27181_Ley_General_Transporte_Terrestre.pdf
- Consultora Norte. (2017). *Seguro SOAT Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito*. Recuperado de <https://www.consultoranorte.com.pe/>
- Corahua, A. & Romero, L. (2015). *Monto de la reparación civil por delito de lesiones y nivel de satisfacción de los intereses de las víctimas (Estudio Aplicado en el Juzgado Penal Unipersonal De Canchis - Sicuani en el año 2014)* (tesis de pregrado). Universidad Andina de Cusco, Cusco, Perú.
- Cruzado, C. (2017). *El Quantum Indemnizatorio del daño moral en los accidentes de tránsito: Una propuesta de uniformidad de criterios en la Legislación Peruana* (tesis de pregrado). Universidad César Vallejo, Trujillo, Perú.

- Custodio, M. (2018). *Determinación de la reparación civil para las víctimas en la sentencia penal* (tesis de maestría). Universidad Pedro Ruíz Gallo, Lambayeque, Perú.
- Duque, L. (2012). *Evaluación de las principales causas de la inoperancia de la acción de repetición en Colombia (Periodo 2005-2010)* (tesis). Universidad de Santo Tomás de Bogotá, Bogotá, Colombia.
- Edufinet. (S/F). *¿Cuáles son las características de un contrato de seguro?* Recuperado de <https://www.edufinet.com/inicio/seguros/contratos/cuales-son-las-caracteristicas-de-un-contrato-de-seguro>
- Guillermo, L. (2011). *La reparación civil en el proceso, aspectos sustantivos y procesales* (tesis de pregrado). Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo, Lambayeque, Perú.
- Ilustre Colegio de Abogados de Lambayeque. (2013). *TÍTULO I. Del colegio, principios, fines y atribuciones. Capítulo II. De los principios*. Recuperado de http://www.cal.org.pe/pdf/etica/2014/febrero/codigo_etica_del_abogado_2014.pdf
- Imán, R. (2015) *Criterios para una correcta interpretación de la reparación civil en sentencia absolutoria en el nuevo código procesal penal* (tesis de pregrado). Universidad Nacional de Piura, Piura, Perú.
- Poder Ejecutivo del Perú. (1991). *Código Penal peruano. Decreto Legislativo N° 635*. Recuperado de http://spij.minjus.gob.pe/content/publicaciones_oficiales/img/codigopenal.pdf
- Ministerio de Salud del Perú. (2007). *Directiva Administrativa N° 106-MINSA/DGSPV.01 – Directiva Administrativa para la atención de pacientes protegidos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en los establecimientos de salud del Ministerio de Salud*. Recuperado de <https://www.minsa.gob.pe/transparencia/convenios.asp?cboPeriodo=2007&cboDocumentos=2#>

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. (2002). *Decreto Supremo N° 024-2002-MTC*. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2797.pdf
- Pereira, M. (2015). *El seguro obligatorio para vehículos terrestres a combustión del Paraguay estudio del Proyecto de Ley “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) – Año 2013* (tesis de doctorado). Universidad Nacional de Asunción, San Lorenzo, Paraguay.
- Quispe, R. (2018). *La reparación civil por imprudencia del peatón* (tesis de pregrado) Universidad César Vallejo, Lima, Perú.
- Rankia. (2020). *¿Qué es el SOAT en el Perú?* Recuperado de <https://www.rankia.pe/blog/mejores-seguros-vida-salud-viaje-auto/4183878-que-soat-peru>
- RPP Noticias. (2018). *Los accidentes de tránsito, un problema de salud pública*. Recuperado de <https://rpp.pe/vital/salud/los-accidentes-de-transito-un-problema-de-salud-publica-noticia-1097639>
- Sanabria, R. (2005). *Análisis y propuesta de la acción civil resarcitoria en Costa Rica* (tesis de doctorado). Universidad Estatal a Distancia, San José, Costa Rica.
- Semanario El Búho. (2020). *Mueren 250 personas al mes, víctimas de accidentes de tránsito en el país*. Recuperado de <https://elbuho.pe/2020/02/mueren-250-personas-al-mes-victimas-de-accidentes-de-transito-en-el-pais/>
- Stiglitz & Echevesti. (1992). *Responsabilidad civil*. Buenos Aires: Hammurabi S.R.L.
- Superintendencia de Valores y Seguros de Chile. (2020). *Pólizas de Seguros*. Recuperado de <http://www.svs.cl/educa/600/w3-printer-1085.html#:~:text=Caracter%C3%ADsticas,generales%20y%20las%20condiciones%20particulares.>
- Tintaya, C. (2015). *Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito Distrito Judicial Puno 2013-2014* (tesis). Universidad Andina “Néstor Cáceres Velásquez”, Juliaca, Puno, Perú.

- Tiravanti, S. (2015). *La necesidad de establecer criterios para cuantificar la reparación civil en los delitos contra la administración pública en la modalidad de peculado de uso suscitado en la municipalidad provincial de Chiclayo período 2014* (tesis de pregrado). Universidad Señor de Sipán, Pimentel, Chiclayo, Perú.
- 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). Universidad de Piura, Piura, Perú.
- Villacorta, M. (2015). *Limitaciones en la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito en la Policía Nacional del Perú* (tesis de maestría). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.
- Yactayo, Y. (2015). *Centro integral de capacitación y formación de conductores vehiculares, para impulsar una cultura de tránsito en la Ciudad de Tacna* (tesis de pregrado). Universidad Jorge Basadre Grohmann, Tacna, Perú.

VI. ANEXOS.

TÍTULO	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA
DETERMINAR LA MODIFICATORIA DEL ART. 19 DEL D.S.N° 024-2002-MTC PARA MEJORAR LA REPARACIÓN CIVIL EN LOS DAÑOS Y PERJUICIOS A TERCEROS	¿Cómo mejorar la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros?	GENERAL: proponer la modificatoria del Art. 19 del D.S.N° 024-2002-MTC para mejorar la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros	la modificatoria del Art. 19 del D.S.N° 024-2002-MTC mejoraría la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros	Independiente: LA MODIFICATORIA DEL ART. 19 DEL D.S.N° 024-2002-MTC	<i>preventivo</i>	Tipo de investigación.-	Población.
		ESPECÍFICOS: 1.-Diagnosticar el estado actual de la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros			<i>relevante</i>	Aplicada	
		2.-Identificar los factores influyentes en la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros			<i>legalidad</i>		
		3.-Diseñar la modificatoria del Art. 19 del D.S.N° 024-2002-MTC para mejorar los daños y perjuicios a terceros		<i>seguridad</i>	Diseño de investigación.-	Muestra.	
4.-Estimar los resultados que generará la implantación la modificatoria del Art. 19 del D.S.N° 024-2002-MTC en la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros	Dependiente: LA REPARACIÓN CIVIL	<i>cumplimiento de pago</i>	No experimental	Unidad de Estudio.			
		<i>resarcimiento de daño</i>					

Anexo 2. ENCUESTA.



DETERMINAR LA MODIFICATORIA DEL ART. 19 DEL D.S.N ° 024-2002-MTC PARA MEJORAR LA REPARACIÓN CIVIL EN LOS DAÑOS Y PERJUICIOS A TERCEROS

Mediante esta técnica de recopilación de datos se podrá obtener la información que posteriormente será analizada e incorporada al trabajo de investigación que permitirá contrastar la variable dependiente con la independiente, los datos recogidos serán sometidos a presiones porcentuales para ser presentados como averiguaciones en forma de cuadro.

TD: Totalmente en desacuerdo. D: Desacuerdo. NA/ND: Ni de acuerdo, ni en desacuerdo. A: De acuerdo. TA: Totalmente de acuerdo.

N°	PREGUNTAS	TD	D	NA/ND	A	TA
1	¿Considera usted que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito debe responder por todos los daños que cause el asegurado?					
2	¿Considera usted que el SOAT cubre los daños que se produzcan a las personas ocupantes del automóvil, como a los terceros no ocupantes, y, en caso de muerte a sus beneficiarios?					
3	¿Considera usted que adicional al SOAT, el propietario del vehículo puede contratar adicionalmente una póliza de seguros por daños materiales y personales no cubiertos por el SOAT?					
4	¿Cree usted que el pago recibido como consecuencia del SOAT no implica reconocimiento ni presunción de culpabilidad del propietario o conductor del vehículo					

	asegurado o prestador del servicio de transporte?					
5	¿Considera usted que de no contarse con SOAT o de no contarse vigente se debe inhabilitar al vehículo automotor para transitar por cualquier vía pública terrestre del país?					
6	¿Considera usted que el SOAT tiene un pago automático y una consideración causada por accidentes o responsabilidad alguna?					
7	¿Considera usted que los pagos hechos por el SOAT se debe tener en cuenta como un medio de prueba en caso de ejercitarse acciones penales o civiles?					
8	¿Cree usted que debería incrementarse la cobertura del SOAT para darse una protección a la integridad humana?					
9	¿Cree usted que frente a un accidente de tránsito resultan solidariamente responsables conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre?					
10	¿Cree usted que existen exclusiones de indemnizaciones por accidentes por parte del SOAT?					
11	¿Considera usted que el SOAT debe asumir indemnizaciones ocasionados por competencias de vehículos motorizados a los ocurridos fuera del territorio nacional y en lugares no abiertos al tránsito público?					
12	¿Cree usted que a la actualidad aún existen un gran número de vehículos que no poseen SOAT?					

13	¿Cree usted que el SOAT no cubre los daños materiales?					
14	¿Considera usted que resulta efectivo la reparación civil en cuanto a los daños y perjuicios ocasionados en los accidentes de tránsito?					
15	Considera usted que los beneficiarios también tengan derecho a reclamar beneficios que derivan del SOAT?					
16	¿Cree usted que el factor atribución de culpa es determinante para el monto indemnizatorio?					
17	¿Considera usted que las reparaciones civiles en caso de accidentes de tránsito deben ser acordes con los daños?					
18	¿Considera usted que el SOAT responde por todos los daños tanto materiales como daños a las personas?					
19	¿Cree usted que el SOAT resulta suficiente para la indemnización de los daños ocasionados?					
20	¿Cree usted que un vehículo con SOAT garantice el fin resarcitorio frente a un accidente de tránsito?					
21	¿Cree usted que el SOAT puede constituirse como un aspecto distinto al proceso indemnizatorio?					
22	¿Considera usted que el pago de los gastos e indemnizaciones del SOAT se realizan sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastando la sola demostración del accidente?					

23	¿Considera usted que resarcimiento sería una forma de cubrir los perjuicios ocasionado a la víctima?					
24	¿Cree usted que el SOAT debe cubrir todos los gastos que se derivan de un accidente o solo hasta un porcentaje considerado?					
25	¿Considera usted que el SOAT debe cubrir todos los daños materiales incluyendo el daño emergente y lucro cesante?					
26	¿Cree usted que el aspecto subjetivo de una persona debe ser tomado en cuenta en el resarcimiento por accidente de tránsito?					
27	¿Cree usted que el juzgador al momento de pedir indemnización por daños causados a consecuencia de muerte por accidente de tránsito debe tomar el monto de SOAT, como parte de la reparación civil?					
28	¿Considera usted que el resarcimiento debe alcanzar tanto a los familiares descendientes y ascendientes como a los de línea colateral?					
29	¿Considera usted que el SOAT, debe implementar mejor su normativa en relación al pago indemnizatorio?					
30	¿Cree usted que exista una tabla de cuantificación de daños?					