



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

DEFICIENCIAS EN LA DETERMINACION DEL DAÑO DERIVADO DE
ACCIDENTES DE TRANSITO EN LAS DEMANDAS DE LA CORTE SUPERIOR DE
LIMA NORTE PERIODO 2015 - 2016

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el grado académico Maestro en Derecho Civil y Comercial

Autor

Olivera Nuñez, Edgardo Javier

Asesor

Begazo de Bedoya, Luis Hernando

(ORCID: 0000-0001-8916-5079)

Jurado

Mejía Velásquez, Gustavo Moisés

Orellana Vicuña, Rosmery Marielena

Vigil Ruiz, Vanessa Anthuanet

Lima - Perú

2021

Referencia:

Olivera, E. (2021). *Deficiencias en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de Lima Norte periodo 2015-2016* [Tesis de maestría en la Universidad Nacional Federico Villarreal].
<https://repositorio.unfv.edu.pe/handle/20.500.13084/6228>



Reconocimiento - No comercial - Sin obra derivada (CC BY-NC-ND)

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede generar obras derivadas ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

DEFICIENCIAS EN LA DETERMINACION DEL DAÑO DERIVADO DE

ACCIDENTES DE TRANSITO EN LAS DEMANDAS DE LA CORTE SUPERIOR DE

LIMA NORTE PERIODO 2015 - 2016

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar grado académico de

Maestro en Derecho Civil y Comercial

Autor:

Olivera Nuñez, Edgardo Javier

Asesor:

Begazo de Bedoya, Luis Hernando

(ORCID: 0000-0001-8916-5079)

Jurado:

Mejía Velásquez, Gustavo Moisés

Orellana Vicuña, Rosmery Marielena

Vigil Ruiz, Vanessa Anthuanet

Lima-perú

2021

Dedicatoria

La presente investigación la dedico a Dios Todopoderoso y a mis padres.

Agradecimientos

Los agradecimientos a los catedráticos de la Universidad por sus enseñanzas para mi formación profesional.

INDICE

RESUMEN.....	8
ABSTRACT	9
I. INTRODUCCIÓN	10
1.1 Planteamiento del problema.....	10
1.2 Descripción del problema.....	11
1.3 Formulación del problema	13
– Problema general	13
– Problemas específicos	13
1.4 Antecedentes	13
1.5 Justificación de la investigación	18
1.6 Limitaciones de la investigación	19
1.7 Objetivos	19
– Objetivo general.....	19
– Objetivos específicos.....	20
II. MARCO TEÓRICO	21
2.1 Marco conceptual	21
III. MÉTODO.....	44
3.1. Tipo de investigación	44
3.2. Población y muestra.....	44
3.3. Operacionalización de variables	46

3.4. Instrumentos	47
3.5. Procedimientos.....	48
3.6. Análisis de datos	48
IV. RESULTADOS.....	49
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	57
VI. CONCLUSIONES.....	59
VII. RECOMENDACIONES	63
VIII. REFERENCIAS	67
IX. ANEXOS	71
Anexo A.....	71
Anexo B	71
Anexo C	73
Anexo D.....	75
Anexo E	80
Anexo F	81

INDICE DE TABLAS

Tabla 1	38
Tabla 2	46
Tabla 3	47
Tabla 4	49
Tabla 5	50
Tabla 6	52
Tabla 7	53
Tabla 8	54
Figura 1	54
Tabla 9	55
Figura 2	55
Tabla 10	75
Tabla 11	75
Figura 3	76
Tabla 12	80
Tabla 13	80
Tabla 14	81

INDICE DE FIGURAS

Figura 1.....	54
Figura 2.....	55
Figura 3.....	76

RESUMEN

La tesis tuvo como objetivo general determinar cómo influye la Responsabilidad civil extracontractual en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016. La metodología está enmarcada en el enfoque cuantitativo, de tipo correlacional y de diseño no experimental. La muestra de estudio son 30 profesionales en derecho. El instrumento de medición fue el cuestionario. Finalmente se concluye que en relación con la hipótesis general se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.763, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05.

Palabras clave: responsabilidad civil contractual, accidentes de tránsito y daño derivado.

ABSTRACT

The general objective of the thesis was to determine how the Extracontractual Civil Liability influences in the determination of the damage derived from traffic accidents in the demands of the Superior Court of Justice of Northern Lima, period 2015 - 2016. The methodology is framed in the quantitative approach, correlational type and non-experimental design. The study sample includes 30 professionals in law. The measuring instrument was the questionnaire. Finally it is concluded that in relation to the general hypothesis has been obtained by Spearman's Rho coefficient, a value of 0.763, a significance of 0.000 that is less than the theoretical p value that is 0.05, therefore: Extracontractual civil liability it significantly influences the determination of the damage derived from traffic accidents in the demands of the Superior Court of Justice of northern Lima, period 2015 - 2016.

Keywords: contractual civil liability, traffic accidents and derived damage.

I. INTRODUCCIÓN

La presente investigación se centra el análisis de los problemas que existen en relación con la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito, con especial referencia a los casos que se vienen presentando en los Juzgados Especializado de Tránsito, Seguridad Vial y de Paz Letrado de Lima Norte. Por ende, se planteó como problema principal.

En ese sentido, se ha desarrollado los conceptos relevantes sobre los elementos de la responsabilidad civil como el daño, la teoría de la culpa, la antijuricidad, las causas de accidentes de tránsito, habiéndose analizado demandas de responsabilidad civil.

Se ha podido concluir, luego del análisis del trabajo de campo, que hay una significativa influencia de la responsabilidad civil extracontractual en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito, habiéndose corroborado las hipótesis planteadas.

Como recomendación se ha sugerido tener en cuenta al momento de formular una demanda y de resolver un conflicto de esta naturaleza, que existe una influencia significativa de la responsabilidad civil extracontractual en la determinación del daño, por lo que se debe identificar, fundamentar y acreditar los elementos de este tipo de responsabilidad.

1.1 Planteamiento del problema

Los problemas que existen en relación con la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito, con especial referencia a los casos que se vienen presentando en los Juzgados Especializado de Tránsito, Seguridad Vial y de Paz Letrado de Lima Norte.

1.2 Descripción del problema

Con la finalidad de mejorar la administración de justicia y así poder brindar un servicio más eficiente y adecuado, en los últimos años ha existido una clara tendencia dentro del sistema judicial, para especializar determinadas materias, dotándolos de órganos jurisdiccionales también especializados que contribuyan a una mejora en la justicia en determinado ámbito.

Uno de los campos que ha merecido este tratamiento especial, es el de los accidentes de tránsito, los mismos que dadas sus distintas implicancias de naturaleza administrativa, penal y civil, ha originado la creación de órganos jurisdiccionales especializados encargados tramitar y resolver casos derivados de accidentes de tránsito.

En ese sentido, en materia civil se han creado los Juzgados Especializados de Tránsito y Seguridad Vial y Juzgados de Paz Letrado de Tránsito y Seguridad Vial, que en el caso de la Corte Superior de Lima Norte y otros distritos judiciales, viene actualmente asumiendo el conocimiento de estas materias.

A pesar de que existen órganos especializados para estas materias, en el campo del daño derivado de accidentes de tránsito, la cuestión no ha servido para mejorar o impulsar esta materia debido a la existencia de distintas deficiencias, principalmente en las demandas que son presentadas ante la Corte Superior de Justicia de Lima Norte.

Una de las deficiencias más comunes que se observan es que los demandantes no diferencian adecuadamente los conceptos que conforman el daño como el daño emergente, lucro

cesante y daño moral, confundiendo tales conceptos e invocándolos indistintamente. También se invocan los conceptos de daños a la persona, daño al proyecto de vida y daños materiales, lo cual origina que la determinación del daño sea inadecuada y por ende presente deficiencias en su determinación y acreditación.

Esto trae como consecuencia que la mayor cantidad de demandas presentadas en la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, sobre daños derivados de accidentes de tránsito, sean declaradas inadmisibles preliminarmente y en un menor grado sean declaradas improcedentes.

Es más, incluso las demandas que siguen su curso y culminan en sentencia, las mismas en su mayoría son declaradas fundadas sólo en parte, debido a que las deficiencias iniciales en las demandas, relativas a la determinación y acreditación del daño, persisten hasta el estadio de la expedición de la sentencia.

En ese sentido entonces, la demanda de daños derivados de accidentes de tránsito viene presentando numerosas deficiencias las que, terminan por concretarse en una inadecuada determinación y acreditación del daño derivado de accidentes de tránsito.

Dentro de este contexto, la presente investigación buscará a partir de la descripción de la problemática, identificar los errores más comunes al momento de la postulación de las demandas de daños en casos de accidentes de tránsito, deficiencias que al continuar a lo largo del proceso indemnizatorio culminan también con sentencias donde se hace constar tales deficiencias.

1.3 Formulación del problema

– *Problema general*

¿Cómo influyen las deficiencias en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016?

– *Problemas específicos*

- ¿Existe influencia según el daño en las deficiencias de la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016?
- ¿Cómo influye las deficiencias en la determinación según la antijuricidad en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016?
- ¿Cómo influye la omisión de un deber en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016?

1.4 Antecedentes

1.4.1 Antecedentes internacionales

García y Chamón (2015) en su tesis “La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: Especial consideración al daño y a su reparación”, en su trabajo el autor parte de la importancia de la regulación de la indemnización de los daños en casos de accidentes de tránsito.

Analiza el daño causado a los bienes donde no existen normas específicas que regulen su reparación siguiendo las normas generales sobre responsabilidad civil, interpretadas por la jurisprudencia donde se establecen algunos criterios de la responsabilidad civil que se produce en esta área. En esta investigación se analiza aquellos casos donde la reparación es superior al valor de bien adoptándose un criterio de solución y la indemnización por el no uso del vehículo siniestrado.

Gamboa (2014) en su estudio “La carga de mitigar los daños en el régimen colombiano de la responsabilidad civil extracontractual”, concluye señalando que en este caso en Colombia no se ha regulado este deber de las víctimas de reducir los daños sufridos, sin embargo, se toma en cuenta algunos parámetros como la buena fe y el daño directo causado. En Colombia, además, se reposa en la víctima la necesidad de probar que el daño que ha sufrido debe ser directo y por ende susceptible de ser indemnizado, de manera que tanto la responsabilidad contractual como la extracontractual desde el punto de vista de las víctimas deben mitigar los daños causados por el hecho dañoso.

Castañeda (2015) en su estudio “La culpa como presupuesto de la responsabilidad civil en materia de accidentes de tránsito”, este trabajo hace un análisis el Análisis Económico del Derecho a partir de una serie de métodos que nos ayuden a determinar la culpa frente al daño causado. En este caso, el autor acude a la regulación de diversos pises para comparar los criterios de atribución de responsabilidad que permitan establecer criterios de previsibilidad en las decisiones judiciales al momento de resolver este tipo de aspectos, con base a conceptos y elementos jurídicos y económicos.

Gerbaudo (2011) en su estudio “Responsabilidad civil por accidentes de tránsito transfronterizos. Un panorama desde el derecho internacional privado argentino y desde el Mercosur. En este trabajo señala el autor que se producen accidentes de tránsito en el ámbito de las fronteras lo que genera ciertos vacíos para determinar la norma aplicable, debiendo recurrir al denominado Protocolo de San Luis en la materia de responsabilidad civil, y que permite otorgar algunas respuestas, aunque sigue siendo necesario una normatividad interna que regule el tema de una manera directa y ordenada.

García S. (2004) en su estudio “La responsabilidad por riesgo”, señala que en caso de la responsabilidad por riesgo, se en este caso se trataría en sí de la aplicación de la teoría del riesgo en casos de responsabilidad civil extracontractual, lo cual implica poner en tela de juicio a la función que viene cumpliendo la dogmática y la culpa dentro de la responsabilidad, así como la inclusión de la culpa en el debate de la responsabilidad civil y el criterio de imputación objetivo, cuestionándose la necesidad de la inclusión la culpa como criterio dentro de la responsabilidad civil.

1.4.2 Antecedentes nacionales

Sime (2018) en la tesis “La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima – 2017”, tuvo como objetivo general determinar en qué medida influye la responsabilidad civil extracontractual por las empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en La Corte Superior de Lima- 2107. La población está conformada por veinticuatro juzgados Especializados en lo Civil y la muestra estuvo conformada por los cuarenta y ocho especialistas de esos juzgados. Se obtuvo como resultado de 45,2% con lo cual quedó demostrando que a mayor responsabilidad civil

extracontractual menor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017 comprobándose la hipótesis planteada.

Valenzuela (2018) en su tesis “El quantum indemnizatorio en relación a los daños a la persona en los casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito en el distrito de los Olivos, 2016-2017”, en este trabajo se determinó que el daño causado a una persona en estos casos no se cumple, pese a que se puede afectar la integridad física y la vida de la víctima como consecuencia el daño causado presenta inconvenientes en relación a la cuantificación. Se cuestiona la necesidad del mayor desarrollo del artículo 1985° del Código Civil que no regula lo referente al monto a indemnizar en caso de muerte o afectación del proyecto de vida de los familiares dependientes de la víctima, quienes carecen de toda tutela y protección. Además, se señala que en este tipo de situaciones el daño causado existe una serie de elementos como la falta de educación vial la propia culpa de los peatones, la inobservancia de distintas normas de tránsito, o la negligencia o imprudencia del conductor, las deficiencias en las vías y señalización, la rapidez de la intervención de las autoridades, entre otros aspectos que generan una serie de deficiencias en la sociedad. En este trabajo se analizan las distintas deficiencias que se presentan en el ámbito de la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito y que terminan afectando a las propias víctimas ya que es sumamente difícil alegar y determinar el quantum indemnizatorio del sujeto afectado y más aun de las personas dependientes de él.

Morales (2017) en su tesis “La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing”, se establece que en estos casos es

necesario otorgar el resarcimiento del daño siempre que exista una razón suficiente para establecer la existencia de responsabilidad y como consecuencia de ello el deber de indemnizar. Aquí tiene lugar el principio respecto al cual cada uno debe hacerse cargo de sus propios daños, a no ser que haya una serie de elementos que permita atribuir la autoría y en consecuencia la indemnización correspondiente. Esto hace surgir el deber de indemnizar y con ello un juicio de imputación a los sujetos causantes del daño. Este juicio implica la evaluación de la concurrencia de los elementos de la responsabilidad civil.

Molero (2015) en su tesis “La responsabilidad extracontractual frente a las ‘víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de Cusco – 2014”, la autora desarrolla las razones más importantes que causan accidentes de tránsito en el Cusco y a partir de allí se investiga el estado de las víctimas de los mismos quienes ante este suceso pueden acudir a la vía penal o civil para obtener la reparación, optando generalmente por acudir a la vía civil. Asimismo, en este trabajo se busca realizar una comparación entre los montos reparatorios otorgados en la ámbito penal y los otorgados en el área civil.

Paucar (2013) en su tesis “Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito” el autor busca determinar los criterios jurídicos que aplican los magistrados en el Perú, para fijar el monto de la reparación civil en los distintos procesos por accidentes de tránsito. En ese sentido se busca también, el análisis de la legislación sobre responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de tránsito, se analiza la eficacia de las pólizas de seguro, y se busca proponer criterios jurídicos para determinar la indemnización en casos de accidentes de tránsito.

1.5 Justificación de la investigación

El presente trabajo se justifica porque existe una gran cantidad de casos de responsabilidad extracontractual en casos de accidentes de tránsito que se viene tramitando en el Poder Judicial peruano en especial en la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, lo que hace importante su análisis y tratamiento a un nivel alto de análisis y profundidad.

1.5.1 Justificación metodológica

Nos interesa saber el porcentaje de demandas que son rechazadas de plano o declaradas infundadas, así como las demandas que declaran infundadas o fundada en parte la demanda ello además nos aportará elementos para saber las deficiencias más comunes que se presentan en tales situaciones.

1.5.2 Justificación teórica

Desde este aspecto es necesario conocer los elementos particulares que se suscitan en el ámbito particular de la responsabilidad civil extracontractual en los supuestos de accidentes causados por vehículos automotores, profundizando en sus particularidades.

1.5.3 Justificación práctico

Al respecto, nuestro trabajo permitirá conocer las causas de las deficiencias que existen al plantearse las demandas de indemnización por responsabilidad civil extracontractual en casos de accidentes de tránsito, lo que nos permitirá, además, evaluar mecanismos de mejora de las demandas y formulación de las pretensiones que se solicitan en los distintos procesos judiciales.

1.5.4 Importancia

La importancia de nuestra investigación se da en el hecho que el tema tratado comprende una situación conflictiva que se da constantemente y de manera cotidiana, pues son los accidentes

de tránsito una de las principales causas de muerte en el país, en la generación de daños físicos y personales, así como de daños materiales.

En ese sentido, se trata de un tema de mucha actualidad y de utilidad práctica, cuyo análisis nos permitirá brindar los alcances para entender el problema, sus particularidades y en esa línea poder establecer ciertas recomendaciones que finalmente le permitirán a quienes sufren este tipo de daño derivado de accidentes de tránsito, adoptar las medidas adecuadas para la defensa de sus intereses vulnerados.

De igual forma el análisis de la responsabilidad civil extracontractual en casos de accidentes de tránsito se configura como una especial área de la responsabilidad civil donde se hace necesario un estudio adecuado y especializado que servirá para el mejor análisis y entendimiento, con la finalidad de generar mejoras para el sistema de responsabilidad civil en general.

1.6 Limitaciones de la investigación

En cuanto a las limitaciones, debemos señalar que existen limitaciones de tipo teórica, puesto que en nuestro país el tema de la responsabilidad civil en caso de accidente de tránsito se presenta como una de naturaleza especial que no ha sido lo suficientemente desarrollada.

1.7 Objetivos

– *Objetivo general*

- Determinar cómo influye las deficiencias en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

– *Objetivos específicos*

- Establecer cómo influye las deficiencias según el daño en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

- Establecer cómo influye las deficiencias en la determinación según la antijuricidad según el daño en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

- Establecer cómo influye la omisión de un deber en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 –2016.

II. MARCO TEÓRICO

2.1 Marco conceptual

2.1.1 Teorías de la responsabilidad extracontractual

2.1.1.1 Teoría del daño.

Para iniciar el análisis y el tratamiento de la responsabilidad civil, es necesario partir de una noción que constituye la base de la misma, la teoría del daño, la misma que durante su evolución ha seguido distintas variantes y concepciones influenciado además por los principios de cada sistema jurídico.

En ese sentido Molero (2015) ha señalado que la responsabilidad extracontractual representa una institución de carácter histórica cuyos principios responden a las vicisitudes de cada periodo histórico, y que van surgiendo de acuerdo a los problemas particulares, las que deben referirse a las circunstancias actuales y no a las que sustentaron su surgimiento como las instituciones romanas, debiendo responder a nuestra realidad actual (pp. 34-35).

En ese sentido, la responsabilidad tiene como función principal una de carácter económica. De esta manera, cuando una persona sufre un perjuicio generado por el daño causado, esta institución se activa para hacer responder al causante del daño en beneficio del perjudicado.

Al respecto Molero ha señalado que actualmente en la responsabilidad extracontractual lo que más interesa es que se repare adecuadamente a la víctima en forma oportuna fijándose una indemnización a cargo del causante del daño. En ese sentido, el Derecho Civil busca la reparación de la víctima, dejando de lado que otras ramas del derecho como el Derecho penal o administrativo se encargue del castigo al causante del daño (2015, p. 35)

2.1.1.2 Teoría de la culpa.

Al respecto se ha señalado que esta teoría sobre la culpa tiene lugar cuando se posicionó la mentalidad liberal ando lugar al desarrollo de la responsabilidad extracontractual que es la llamada responsabilidad civil por culpa o de carácter subjetiva. Conforme a la cual el daño debe ser atribuido al causante o autor del daño ya que este ha obrado con dolo, imprudencia o descuido (Molero, 2015, p. 36).

Conforme a esta concepción, al tratar el tema de la víctima que busca su reparación, debemos establecer un proceso de identificación al causante del daño y a partir de allí establecer el grado de diligencia realizado por este de donde se establecerá el criterio adecuado, el daño causado y la indemnización que corresponda al autor el hecho dañoso. Tales elementos a partir de la culpa a ser evaluados son la imprudencia o negligencia, se evalúa el rol de la voluntad, de la libertad individual que se exterioriza en la negligencia. Se debe determinar que el daño estuvo bajo el control del sujeto generador del daño, pues en caso de encontrarse fuera del control del sujeto autor del daño, el perjuicio económico no podrá atribuirse debiendo el daño ser soportado solo por la victima (Molero, 2015, p. 37).

2.1.1.3 Teoría subjetiva.

Bajo esta teoría se define al culpable como aquel sujeto que no ha adoptado las medidas necesarias para evitar la producción del daño. En ese caso, se avalúa si el daño no pudo ser evitado por el causante del mismo bajo un conjunto de circunstancias, en ese caso no se configuraría la responsabilidad civil al no existir la presencia del elemento subjetivo de la culpa. Al respecto se

señala que los alemanes propusieron trasladar este concepto culpa derivado de la moral a rajatabla, para analizarlo de forma subjetiva y casuística (Molero, 2015, p. 38).

2.1.1.4 Teoría de la culpa objetiva.

Al respecto debemos señalar que esta teoría se cimienta sobre el deber de fidelidad. Pero este principio trata de ser objetivado en el campo de la responsabilidad civil para establecer un criterio del hombre razonable tratando de convertirla en algo así como una “culpa objetiva”. En ese sentido, se establece que la carga de la prueba debe hacerla quien pretenda liberarse de responsabilidad, es decir se debe acreditar que el daño no se causó con culpa. Con esta situación lo que se hace es introducir una excepción a la regla de que es el que afirma los hechos el que debe probar los mismos. En contraposición de ello, en la teoría subjetiva era la víctima la que debe probar el daño que se le había causado, así como la culpa del responsable del daño en su agravio a fin de trasladar las consecuencias patrimoniales al causante del daño.

Por otro lado, con esta nueva postura, que en el fondo implicaba la inversión de la carga de la prueba, la víctima ahora solamente debe probar el daño que se le ha causado y el causante del daño, pero es el responsable o autor del daño quien debe probar que no existió culpa de su parte en la generación del daño, a fin de que pueda evitar la carga patrimonial. En ese sentido, todo presunto responsable debe probar la ausencia de culpa para liberarse de toda responsabilidad.

Otro aspecto relevante de esta teoría es que se intenta estructurar un nuevo principio denominado de responsabilidad a partir del ámbito “objetivo”. Bajo este nuevo concepto, lo que interesa son los hechos del caso sin necesidad de analizar y determinar la culpa del autor del daño

causado. De esta manera, este tipo de culpa ni siquiera debe ser invocada por el demandante ni alegada por el demandante para liberarse de responsabilidad, debe ser desvanecida por el demandado si es que no quiere liberarse de la carga patrimonial derivada del daño. Solo es necesario demostrar el daño y el autor tendrá el deber de reparación con la víctima (Molero, 2015, pp. 43-44).

2.1.1.5 Teoría del énfasis en la víctima.

Al respecto se ha señalado la necesidad desde la responsabilidad civil extracontractual de establecer y desarrollar una teoría con énfasis en la víctima ya que es el daño y su reparación la que debe ser materia de la responsabilidad civil.

En ese sentido señala Molero que esta teoría es uno de los más grandes cambios en el derecho de daño contemporáneo, donde se centró en que el objeto de esta corriente sería no la de sancionar sino el de reparar el daño causado a la víctima que es el centro de preocupación y no el causante del daño, respecto al cual cabe la sanción administrativa con las sanciones de multa o suspensión de licencia de conducir que permita aliviar a la víctima (Molero, 2015, pp. 47-48).

2.1.1.6 Teoría de la responsabilidad de la sociedad.

En esta postura se parte de señalar que el daño causado por dolo o culpa inexcusable debe ser imputado directamente al responsable y de esta forma se puede prevenir la generación mediante la prevención, de posibles daños, llevando así a establecer salvaguarda para evitar la producción de daños. Además, se establece que esos daños causados es posible que los mismos provengan de una serie de situaciones donde los accidentes se generen sin culpa de ninguna de las partes ello

debido a que la sociedad debe aprovechar toda ventaja de la tecnología que pueda ser causante de riesgos (Molero, 2015, p. 48).

De esta manera nos señala Molero (2015, p. 49) que en este tipo de situaciones se percibe que sea la sociedad en general un agente de reparación de la víctima en alguna medida. En este punto, las teorías subjetivas y objetivas toman en cuenta exclusivamente al autor del daño y a la víctima, y se refieren a la responsabilidad extracontractual como una relación interindividual dejando de lado los aspectos sociales. Bajo esta concepción la responsabilidad extracontractual independiente del criterio objetivo o subjetivo, es un conector que permite prender y apagar o prender en función al daño causado y determinar si este debe ser asumido por la víctima por el causante del daño. Pese a que gran parte de los daños derivados de accidentes de tránsito implican la intervención de la sociedad en alguna medida lo cual escapa a la relación establecida entre causante-víctima para adquirir un espacio social y colectivo.

Para tener claro el asunto se señala un ejemplo concreto. En los accidentes de tránsito consideran que el factor subjetivo, es decir la culpa, ha sido del otro conductor, y ello es además ratificado por el juez quien señala que debe atribuirse culpa a uno u otro conductor, y en caso ello no sea determinante, atribuirá una responsabilidad compartida al responsable y a la víctima. En ese sentido, cabe una alternativa donde se señala que la culpa es de un u otro o de ambos. De manera que el accidente en si es analizado como un supuesto donde es necesario hace una estadística de las fallas humanas y el azar que no se produce o tiene lugar si es que por delante colocamos al automóvil o un petacón, la teoría de la culpa bajo este concepto se concurre cuando se produce cuando ocurre en el hecho dañoso. Así en caso no haya habido daño, el culpable del

daño, del descuido o la negligencia no está en el área de la responsabilidad extracontractual, lo principal es que la responsabilidad civil no está orientado a la sanción de una falta sino a la reparación del daño (Molero, 2015, p. 50).

2.1.1.7 Teoría de la distribución social del daño.

También tenemos en esta teoría el concepto acerca del daño denominada la distribución social del daño, dentro del ámbito de la moderna teoría de la responsabilidad extracontractual, a la que se le denomina difusión contractual. En este caso se considera el daño causado por lo que también se le llama “distribución del riesgo”, expresión que puede resultar sumamente amplia y contener distintas situaciones. Referirse por ejemplo a que se trata de poner a la carga del daño causado en los que tienen más dinero, o los que tiene mayores posibilidades de pagar el daño. Se puede producir algo parecido a Robin Hood, es decir, quitarles recursos a los ricos para dárselos a los pobres, sin analizar ninguna otra consideración que la sola condición de ricos o pobres. A esto también se le denomina teoría del bolsillo grande. Otra acepción derivada de esta teoría se refiere a que los riesgos deben soportarse por quien crea el riesgo, y son ellos los que deben soportar sus consecuencias sin importar el grado de riqueza que tenga estos sujetos. Sucede un supuesto similar al de la teoría de la responsabilidad objetiva. Finalmente, una tercera postura consiste en distribuir el peso económico derivado del daño a fin de que el autor del daño no sea otra víctima del mismo hablando en términos económicos (Molero, 2015, pp. 52-53).

2.1.1.8 Teoría de la difusión del riesgo a través del sistema de precios.

Esta teoría hace referencia a la distribución social de los riesgos y toma en cuenta una base característica como es el defecto de los productos, entendiendo que sobre este objeto no existe la

culpa, nadie tiene la culpa, pero como es el fabricante quien tiene mayor vinculación y cercanía con el producto, es el que debe de diluir ese costo del daño causado o probable, a través de una distribución del precio entre todos los consumidores. De esta manera es el fabricante del producto el que debe hacer un cálculo estadístico del riesgo de los defectos que se puedan presentar en sus productos para luego incluir ese costo del riesgo en los productos mismos y es lo que se conoce como la difusión o distribución del riesgo entre todos los consumidores del producto, con lo cual se garantiza además la reparación de eventuales daños que se puedan causar con el defecto del producto (Molero, 2015, p. 55).

2.1.1.9 Teoría de la difusión del riesgo y prevención del daño

Por otro lado, tenemos la teoría de la difusión y prevención del riesgo, cuya finalidad es de carácter preventiva y reparatoria de la responsabilidad extracontractual, rol que se pretende cumplir mediante la distribución de la posibilidad de causar un daño, es decir del riesgo en todos los consumidores del producto.

Bajo esta teoría se parte de un elemento importante, que es que el costo de distribuir el daño económico del defecto o de eventuales accidentes al costo del producto que deberá ser asumido por los usuarios o consumidores. En ese sentido es el productor el que de una u otra manera resultará beneficiado con el mismo al distribuir esos costos no en el ámbito de su patrimonio, sino en el costo del producto que finalmente tendrán que pagar las eventuales víctimas o perjudicados del daño causado. Ese peso económico que se distribuye y se traslada al costo del producto o del servicio que se presta, tendrá un efecto inmediato que es el de encarecer el mismo, de manera que será a oferta y la demanda la que determine el interés o la necesidad por adquirir

un determinado bien o servicio sobre el cual existe ya asignado un costo de riesgo de daño impuesto por el productor. En el caso de accidentes de tránsito son los seguros aplicados a los vehículos los que cumplen este rol de distribución del riesgo que tiene como incentivo evitar la producción de accidentes (Molero, 2015, pp. 58-59).

2.1.1.10 Teoría del sistema y estadística.

Según esta teoría los elementos que importan para determinar la responsabilidad extracontractual tienen que ver con la vinculación de dos unidades individuales, por un lado, el causante del daño o del accidente, conforme a los criterios de la responsabilidad objetiva o subjetiva y por otro lado, la víctima. Este dúo de sujetos está mantenido por lo que se denomina la naturaleza correlativa y su carácter puede ser meramente accidental. Además, la precepción ubica a estos participantes, a estas dos unidades individuales como partes interrelacionadas en un esquema o estructura social como elementos de un grupo de relaciones entretejidas (Molero, 2015, pp. 63-64).

Por otro lado, se señala que el accidente de tránsito dentro del contexto social ofrece una serie de dificultades que incluso impiden la determinación de la existencia de víctima y responsable o causante del daño. E ese sentido, existe una ausencia en la jurisprudencia sobre la dimensión social del accidente de tránsito no existiendo una visión adecuada y completa, siendo tratados de manera aislada y sin entender que este tipo de hechos comprenden aspectos relevantes de la vida en sociedad (Molero, 2015, p. 64).

2.1.1.11 Responsabilidad civil

Velásquez (2013), Acotó que, la responsabilidad civil es una institución jurídica que se encuentra adherido al concepto de obligación, debido a la arista que todo responsable tiene una obligación, considerando oportuno la implicancia que tiene la responsabilidad en la reparación de un daño causado a otro, sin que exista una relación contractual que vincule a ambos, teniendo un campo de aplicación longitudinal inmensa que la misma responsabilidad contractual, pues va a comprender diversidad de fuentes y figuras jurídicas, que en unión logran completar la responsabilidad extracontractual como método de resarcir aquellos daños generados, (p. 11).

La existencia y la configuración de la responsabilidad civil es menester que prevalezca la acción u omisión, plasmada en la antijuridicidad, y que esta guarde algún grado de interacción con algún daño, en base a una relación de causalidad o nexo causal, este conjunto de elementos sería factible añadirle los factores de atribución que van a reconocer la justificación de la imputación del daño a un patrimonio determinado. Asimismo, indicó que este cumplimiento de la obligación de los elementos de la responsabilidad civil se debe de desempeñarse fehacientemente en ambos terrenos, tanto contractual como extracontractualmente (Yzquierdo, 2016, p. 151).

La responsabilidad civil conforme a la legislación actual y la doctrina se divide en dos clases, la contractual que surge de la consecuencia del daño causado por un incumplimiento de las cláusulas de un contrato (ruptura del acuerdo) y la extracontractual que es provocado por un daño sin la existencia de un vínculo previo. En la responsabilidad contractual prevalece la voluntad de las partes, es decir el constante ánimo de sobrellevar el compromiso celebrado entre las partes, lo que supone la intencionalidad de los sujetos para la obligación. (De Trazegnies, 2005, p. 463)

2.1.1.12 Responsabilidad civil extracontractual

La responsabilidad civil extracontractual se debe considerar básicamente el principio de la culpa, y por ello también el deber de cancelar una compensación para retribuir el daño ocasionado al incurrir en una conducta ilegal que ha causado un perjuicio a las personas, a diferencia del concepto anterior aquí no hay un contrato de por medio (De Trezegenis, 2001 citado por Sime, 2018, p. 18).

La responsabilidad civil extracontractual es aquella que se da al lesionarse un derecho a la persona sin que de manera previa exista una obligación entre el lesionado y el lesionante, lo que se entiende que no hay una relación contractual entre las partes, lo cual no lo va a exculpar de las consecuencias que deba asumir como resultado de su conducta (Torres, 2011 por Sime, 2018, p. 19).

Dentro del daño extra patrimonial podemos encontrar lo que es el daño a la persona y el daño moral donde algunos autores han manifestado que se tratan de sinónimos, así tenemos que en Francia los doctrinarios tienen una confusión, aquí se dice que cuando se refieren al daño extra patrimonial se está aludiendo al menoscabo moral y que está más ligado al aspecto de los valores, derechos y lado afectivo de las personas. (Espinoza, 2006, por Sime, 2018, p. 19).

La relación de causalidad es de suma importancia para entablar una responsabilidad civil, tenemos la concausa, la misma que se va a manifestar cuando concurren dos comportamientos en la producción del menoscabo y la fractura causal que se da cuando hay una disputa de comportamientos, donde uno de ellos aparece como el causante del detrimento, en el contexto

extracontractual tenemos que las fracturas causales son: el caso fortuito, el hecho de la víctima, la fuerza mayor y el hecho de un tercero (Abanto, 2011, p. 53)

Cuando se habla de responsabilidad civil extracontractual se alude que el daño ocasionado va hacer el resultado de la omisión de un deber jurídico de no ocasionar algún perjuicio a los demás. También manifiesta que tanto la responsabilidad civil contractual y extracontractual tienen como requisitos iguales los siguientes: el daño causado, la antijuricidad, los factores de atribución y la relación de causalidad (Taboada (2005, p. 31).

2.1.2 El daño

El daño es el efecto o consecencial de la conducta antijurídica y transgresiva, y es un elemento esencial de la responsabilidad civil. Sin daño no podemos hablar de responsabilidad, es necesario su presencia para hablar de responsabilidad civil y de allí de la obligación que es el resultado de la conducta ilícita, para que proceda la reparación o indemnización, y es precisamente esta la finalidad de la responsabilidad civil y no la de imponer una sanción, siendo el daño patrimonial o no patrimonial

(Taboada, 2003, p. 62).

El daño a la persona es aquel menoscabo físico que padece el sujeto dañado; asimismo, considera que el ser humano como creador del derecho, y el derecho ha sido creado para proteger al ser humano; resalta que se trata de una protección en la condición del ser humano de grado intangible. Por este planteamiento consideró importante la apertura de nuevas posturas que integren al derecho a la persona, considerándose en la jurisprudencia y doctrina actual, en donde

la presente norma no te limita a la interpretación taxativa, sino abre un amplio camino para nuevas aplicaciones. Entre ellos tenemos: daños psicosomáticos (daño biológico y daño a la salud o al bienestar) y también el daño al proyecto de vida (Fernández, 2015, p. 21).

El daño causado y la conducta antijurídica debe existir una relación de causa y efecto, mientras que no se complemente estos dos elementos no existirá responsabilidad civil, por la cual no se configura la obligación de indemnizar al afectado. Interpretando lo dicho aclara que el daño causado debe ser consecuencia de la conducta antijurídica del autor o de los autores; asimismo, que en el campo de la responsabilidad extracontractual se debe tener en cuenta el criterio de la causa adecuada, mientras en la responsabilidad contractual es necesario la causa inmediata y directa. (Taboada, 2013, p. 97).

Para Yzquierdo (2016), el dolo es aquella voluntad propia del agente causante del agravio o daño, donde ha tenido la intencionalidad y/o premeditación, consistiendo la existencia de la voluntad de dañar a alguien; bastará que exista conocimiento del daño por acción y omisión, coincidiendo con el artículo 1318° del Código Civil en adhesión al incumplimiento de la obligación. El dolo extracontractual reflejará adecuadamente la acción delictiva, recayendo el daño sobre las personas, (p. 280).

Espinoza (2016), manifestó que sería muy mediocre e incongruente, incluir el daño como la simple lesión de un interés protegido, el daño influye de la diversidad de las consecuencias producto de una infinidad de efectos negativos, que desprenden de la lesión de cualquier interés o derecho que esté sujeto a protección. Apremia sujetarse en dos tendencias, en la doctrina francesa

con la teoría donde distingue el daño del perjuicio y la posición italiana que distingue el daño-evento de la consecuencia. Asimismo, hace la distribución en clasificar a los daños en patrimoniales y extrapatrimoniales. (p. 299).

Según Uriburu (2009), los daños patrimoniales consisten en el deterioro, menoscabo o afectación causado por la ruptura de valores económicos que forman parte del patrimonio de la víctima, afectando sus derechos e intereses patrimoniales, esgrimiendo al daño emergente y al lucro cesante (p. 154).

El daño emergente es la pérdida que aborda los bienes y patrimonios, de propiedad quien fuera víctima, por consecuencia de un acto u omisión ilícita o como la falta de cumplimiento de un contrato, siendo representado económicamente por la proporción equitativa de la prestación. Los gastos que pueda realizar la víctima para reparar las cosas al estado anterior (Velásquez, 2013, p. 283).

El daño moral como la lesión que recae sobre bienes o intereses no susceptibles de valoración dineraria, inmersa dentro de los daños no patrimoniales. Siendo aquel menoscabo de elemento primario de la persona que atentan los derechos de la personalidad; asimismo, describen incidencias que se centran en las dimensiones psíquicas, espiritual y de la identidad de la persona, irrumpiendo con sentimientos íntimos y lazos de relación entre vinculo familiares o de carácter afectivo, así como aquellos competentes de la plenitud psicológica (López, 2010, p. 124).

Los daños por la muerte de un pariente, conforman parte de los daños reflejos, considerados como aquellos daños que se jactan de las elocuentes subjetividades del dañado, respecto a la relación jurídica de aquellos agentes que claman haber padecido algún tipo de daño de forma indirecta. (Espinoza, 2016, p. 301).

2.1.3 La antijuricidad

Se señala que este elemento de la responsabilidad civil tiene que ver con aquellas conductas o comportamientos realizados por el agente causante del daño que son contrarios a las normas del sistema jurídico, e implican la generación de daños en la persona o sus bienes, presuponiendo una mala conducta que genera la necesidad de hacerlo responsable y asumir todo efecto que se derive de sus actos. Implica la falta de respeto a la ley (Uriburu, 2009, p. 115).

Taboada (2013), señaló que, la antijuricidad es un requisito de suma importancia, porque en su espíritu desglosa el nacimiento de la obligación de indemnizar, produciendo el daño a otro mediante una acción que es amparada por el derecho, por vulnerar las normas taxativas y las transgresiones de los principios que integran el orden público o los patrones de la convivencia social que formen las buenas costumbres en el íntegro de la sociedad. Resulta claro que el comportamiento debe actuar ilícita, antijurídica o ilegítimamente en relación a los daños efectuados para el posible surgimiento del supuesto de la responsabilidad civil, en sus dos matices, contractual y extracontractual (p. 45).

La antijuridicidad es establecida y originada por la transgresión del derecho a la integridad personal y psicofísica de quien padece los actos del agresor, en este caso la víctima, así como, a

su honor, y a la buena reputación, al derecho a la paz y a la tranquilidad familiar, que involucra gozar de un entorno ecuánime en la cual se logre un desarrollo adecuado de la persona, a la libertad y a la seguridad moral, psíquica o física, ni que se encuentre sometidos a tortura ni a tratos que lo desvaloricen como humanos. (Torres, 2016, p. 372).

2.1.4 Accidente de tránsito

Decreto Legislativo N° 032-2006-MTC (2008), considera que: “El accidente según el código de tránsito del país del Perú se define como: El evento que causa daño a persona o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos” (p. 8).

Según Gispert (2001), se “debe entender por accidente, siendo que un accidente es un estado que aparece en alguna cosa, sin que sea de su esencia. Suceso que altera el orden regular de las cosas dañando a personas o cosas” (p. 10).

Para (De los Mozos & Soto, 2006, p. 430) consideró que “Los accidentes de tránsito son hoy un serio problema de salud pública mundial, por las muertes que causa y por la discapacidad que genera en ocasiones” (p. 430)

Según Juristas Editores (2013), consideró que el Código Civil en su artículo 1970° y el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, indican que la responsabilidad derivada de los accidentes de tránsito es objetiva y solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y de ser el caso, el prestador del servicio del transporte terrestre (p. 41).

Para (Fernández & Escobar, 2004, p. 76) considero que los agentes tienen conocimiento que la normales atribuye potencialmente el costo de indemnizar el daño que ocasionen con su actividad, siendo esta una de las funciones de la responsabilidad civil, la de desincentivar aquellas conductas que vienen a ser demasiado riesgosas y perjudiciales para la sociedad o incentivar a tener mayor diligencia con aquellas actividades riesgosas.

Según (De Trazegnies, 2016, p. 858) el problema se debe analizar desde la perspectiva de los fines de la responsabilidad extracontractual. La finalidad primordial del sistema de la responsabilidad extracontractual es siempre la reparación de la víctima. En otras palabras, frente a riesgos que son propiamente sociales, tenemos que enfrentar sus consecuencias con una distribución social de la reparación (p. 858).

2.1.5 Causas de accidentes de tránsito

Según (Páucar, 2013, pp. 99-100):

2.1.5.1 Factor humano.

Es la principal causa de accidentes de tránsito y puede manifestarse por:

- Conducir bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes.
- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor, tales como:
 - Adelantar a otros vehículos sin tomar las precauciones del caso.
 - Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
 - Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
 - Conducir con exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).

- Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

2.1.5.2 Factor mecánico.

Vehículo con desperfectos mecánicos por falta de mantenimiento.

2.1.5.3 Factor climatológico y otros.

- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
- Semáforo que funciona incorrectamente.

Las causas de accidentes de tránsito, además del factor humano, pueden ser las siguientes:

- Causas imputables a los vehículos: La principal causa provocada por vehículos:
 - Falta de mantenimiento preventivo
 - el aumento de vehículos en la ciudad.
- Causas imputables a los conductores: Desatención e inobservancia de las señales de tránsito, impericia, embriaguez, alteraciones psíquicas, deficiencias físicas, desafío a las normas.
- Causas imputables a los peatones: Se hacen evidentes principalmente cuando los peatones intentan cruzar la calzada y por pereza, evitan usar los puentes peatonales.
Causas imputables a los pasajeros: En este aspecto los pasajeros corren constantes

riesgos a diario, pues no tienen reparos en viajar colgados del estribo del vehículo de transporte.

- Causas imputables al ambiente: Generalmente por pistas mojadas producto de la lluvia o neblina en las carreteras.
- Causas imputables a la administración del tránsito: Deficiencias en el diseño vial, en la señalización, en el diseño de flujos vehiculares, pero también en el control a cargo de las autoridades.
- Causas imputables a las vías: Carreteras y pistas en mal estado, como también curvas cerradas o calles angostas (Páucar , 2013, p. 101).

2.1.6 Demandas por responsabilidad civil extracontractual derivadas de accidentes de tránsito, de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte

Tabla 1

Resumen expedientes-Corte superior de Justicia de Lima norte

Número de expediente	Análisis	Comentario
Exp N° 1121- 2015	En el presente proceso la de demanda se declara inadmisibles porque existe incongruencia entre su petitorio de demanda y el petitorio en su acta de conciliación y otros	Cabe precisar que la ley de conciliación N° 26872 en su inciso 5to dice... El acuerdo conciliatorio sea total o parcial, estableciendo de manera precisa los derechos, deberes u, obligaciones, ciertas expresas y exigibles; o en su caso la falta de acuerdo. Todo ello a fin de coincidir con ambos petitorios. Extrajudicial y Judicial.

Exp. 2335- 2015	En el presente proceso la demanda entre otros se declara inadmisibles porque se ha presentado con aranceles que no están acordes a su petitorio de su demanda	El cuadro de valores de los Aranceles Judiciales para el ejercicio gravable del año 2015 se aprobó mediante Resolución N° 077- 2015 –CE-PJ el mismo que contemplaba que para el petitorio solicitado el arancel correspondía al monto de S/ 57.75 (cincuenta y siete con 75/100/ soles.)
Exp. 6336-2016	La demanda cumple una serie de inconsistencias en su petición la cual ha sido observado mediante Resolución N° 01 de fecha 14 de noviembre de 2016.	Negligencia y desconocimiento del proceso por parte del Letrado al adjuntar boletas que no pertenecen al titular de la demanda, ello a dado origen que de un petitorio de S/.6000.00 (seis mil con 00/100 soles) le concedan la suma de S/1500.00 (un mil quinientos con 00/100 soles).
Exp. 2079-2016	La demanda tiene deficiencias que han sido observadas en la resolución N° 01 de fecha 02 de junio de 2016.	La empresa de transportes debe pagar un monto económico a la parte demandada por el accidente de tránsito.

2.1.7 Deficiencias advertidas en la demanda

En nuestro trabajo hemos podido advertir una serie de deficiencias en la determinación del daño en las demandas de responsabilidad civil extracontractual derivadas de accidentes de tránsito en la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, en ese sentido se ha podido advertir lo siguiente.

a) Deficiencias en la definición del petitorio

Los demandantes tienen problemas al definir en el petitorio de su demanda, el monto económico que van a solicitar, pues establecen en algunos casos un monto general sin especificar cada uno de los tipos de daño que demandan. De manera que no se identifica claramente el tipo de daño de que se trata.

b) Deficiencias en la diferenciación del tipo de daño causado: daño emergente, lucro cesante, daño moral, daño personal

En las demandas de los procesos analizados se ha podido advertir que los demandantes tienen dificultades para diferenciar adecuadamente el tipo de daño que se demanda. Se confunde conceptos de daño emergente con lucro cesante y viceversa. También no existe una clara diferenciación entre el daño patrimonial que se causa a los vehículos y el daño personal de las víctimas perjudicadas.

c) Deficiencias para consignar cada monto económico separado por cada tipo de daño

Las demandas de indemnización por daños y perjuicios derivadas de accidentes de tránsito analizadas, en su petitorio la mayoría (3) en su petitorio no consignan de individualizada cada monto económico por cada tipo de daño, solo consignan el total del petitorio.

d) Deficiencias para indicar los medios probatorios que acreditan cada tipo de daño invocado

Una de las deficiencias más comunes que se observan es que si bien se invocan en el petitorio de la demanda y en los fundamentos distintos tipos de daño como daño patrimonial, daño persona, daño moral, entre otros., la demanda no presenta los medios probatorios de cada tipo de daño que se solicita, de manera que solo se tiene el dicho unilateral de los demandantes que no se halla corroborado con ningún otro elemento probatorio.

2.2 Aspectos de responsabilidad social y medio ambiental

La responsabilidad social en la presente investigación se basa en la concientización de los usuarios de los vehículos para así poder reducir los accidentes de tránsito que es un problema real que sucede en Perú.

2.3 Marco conceptual de Responsabilidades civiles

➤ Responsabilidad civil

La responsabilidad civil conforme a la legislación actual y la doctrina se divide en dos clases, la contractual que surge de la consecuencia del daño causado por un incumplimiento de las cláusulas de un contrato (ruptura del acuerdo) y la extracontractual que es provocado por un daño sin la existencia de un vínculo previo. En la responsabilidad contractual prevalece la voluntad de las partes, es decir el constante ánimo de sobrellevar el compromiso celebrado entre las partes. (De Trazegnies, 2005, p. 463)

➤ Responsabilidad civil extracontractual

La responsabilidad civil extracontractual es aquella que se da al lesionarse un derecho a la persona sin que de manera previa exista una obligación entre el lesionado y el lesionante, lo que se entiende que no hay una relación contractual entre las partes, lo cual no lo va a exculpar de las consecuencias que deba asumir como resultado de su conducta (Torres, 2011 por Sime, 2018, p. 19).

➤ El daño

El daño causado y la conducta antijurídica debe existir una relación de causa y efecto, mientras que no se complemente estos dos elementos no existirá responsabilidad civil, por la cual no se configura la obligación de indemnizar al afectado. Interpretando lo dicho aclara que el daño

causado debe ser consecuencia de la conducta antijurídica del autor o de los autores; asimismo, que en el campo de la responsabilidad extracontractual se debe tener en cuenta el criterio de la causa adecuada. (Taboada, 2013, p. 97).

➤ **La antijuricidad**

Taboada (2013), señaló que, la antijuricidad es un requisito de suma importancia, porque en su espíritu desglosa el nacimiento de la obligación de indemnizar, produciendo el daño a otro mediante una acción que es amparada por el derecho, por vulnerar las normas taxativas y las transgresiones de los principios que integran el orden público o los patrones de la convivencia social que formen las buenas costumbres en el íntegro de la sociedad. (p. 45).

➤ **Relación causal**

La relación de causalidad “consiste en encontrar alguna razón por la cual el daño pueda ligarse con una determinada persona, de manera que se pongan a cargo de esta, haciéndola responsable, las consecuencias indemnizatorias (Diez Picazo, 1999, p. 331).

➤ **El daño moral**

El daño moral como la lesión que recae sobre bienes o intereses no susceptibles de valoración dineraria, inmersa dentro de los daños no patrimoniales (López, 2010, p. 124).

➤ **Factor de atribución**

En este caso se hace referencia a que la valoración de la culpa se hace in abstracta se hace a partir de una norma jurídica que la acoja como tal Fernández Cruz (1999, p. 55),

➤ **Accidentes de tránsito**

Decreto Legislativo N° 032-2006-MTC (2008), considera que: “El accidente según el código de tránsito del país del Perú se define como: El evento que causa daño a persona o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos” (p. 8).

➤ **Deficiencias**

Constituyen aquellos errores de forma o de fondo en que incurren las demandas formuladas ante la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, sea por falta de requisitos o pruebas, o por haber carecido de adecuada identificación, determinación y prueba del daño y sus distintas variantes.

➤ **Demanda**

Ledesma (2012) señala que la demanda es toda petición formulada por las partes al juez. Es un acto de iniciación procesal, no implica necesariamente el planteamiento de un conflicto suscitado entre dos partes y el consiguiente reclamo de una sentencia de fondo que lo dirima (pp. 897-898).

III. MÉTODO

3.1. Tipo de investigación

La tesis es de tipo correlacional, las investigaciones correlacionales generan las investigaciones explicativas, asimismo pretenden asociar conceptos, fenómenos, hechos o variables, miden las variables y su relación en términos estadísticos (Hernández & Mendoza, 2018, pp. 106-109).

La presente investigación es de diseño no experimental porque son estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos, en un estudio no experimental no se genera ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación por quien la realiza (Hernández & Mendoza, 2018, p. 175).

3.2. Población y muestra

– Población

La población de estudio son 3 jueces, 2 secretarios, 15 asistentes judiciales, y 10 abogados vinculados al tema investigado, que son un total de 30 profesionales.

La población es definida o al menos perfilado desde el planteamiento del problema, La población es un conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones, las poblaciones deben situarse de manera concreta por sus características de contenido, lugar y tiempo, así como accesibilidad (Hernández & Mendoza, 2018, pp. 196-199).

– Muestra

La muestra de estudio se considera el total de la población es decir 30 profesionales. La muestra es un subgrupo del universo o población del cual se recolectan los datos y que debe ser

representativo de esta, si se desean generalizar los resultados (Hernández & Mendoza, 2018, p. 196).

– **Muestreo**

La presente investigación es de muestreo no probabilístico o dirigida porque es un subgrupo de la población en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad sino de las características de la investigación, aquí el procedimiento no es mecánico o electrónico, ni con base en fórmulas de probabilidad, sino que depende del proceso de toma de decisiones del investigador (Hernández & Mendoza, 2018,p. 200).

➤ **Hipótesis**

– **Hipótesis general**

- Las deficiencias en la determinación en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

– **Hipótesis específicas**

- Las deficiencias en la determinación en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.
- Las deficiencias en la determinación del daño según antijuricidad influyen significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

- La omisión de un deber influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

3.3. Operacionalización de variables

3.3.1. Definición conceptual de la variable 1

➤ Definición conceptual. Responsabilidad civil extracontractual

Cuando se habla de responsabilidad civil extracontractual se alude que el daño ocasionado va hacer el resultado de la omisión de un deber jurídico de no ocasionar algún perjuicio a los demás. También manifiesta que tanto la responsabilidad civil contractual y extracontractual tienen como requisitos iguales los siguientes: el daño causado, la antijuricidad, los factores de atribución y la relación de causalidad (Taboada (2005, p. 31).

➤ Definición operacional.

La variable responsabilidad civil extracontractual se define operativamente según sus dimensiones que son el daño, la antijuricidad y la omisión de un deber.

Tabla 2

Operacionalización de la variable deficiencias de la determinación del daño

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
Daño	Daño emergente	1-6	Ordinal
	Lucro cesante		
	Daño personal		
	Daño moral		
Antijuricidad	Daño causado	7-14	
	Indemnización		
	Valores		
Omisión de un deber	Principios éticos	15-20	
	Abuso del derecho		
	El riesgo		
	La culpa		
	Riesgo creado		

3.3.2. Definición conceptual de la variable 2

– Definición conceptual. Accidentes de tránsito

Para (De los Mozos & Soto, 2006, p. 430) “Los accidentes de tránsito son hoy un serio problema de salud pública mundial, por las muertes que causa y por la discapacidad que genera en ocasiones” (p. 430)

– Definición operacional.

La variable accidentes de tránsito se define operativamente según sus dimensiones que son el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte, responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito y la reparación del daño moral a la víctima.

Tabla 3

Operacionalización de la variable accidentes de tránsito

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte	Derecho a la vida Seguridad vial Señalización vial	1-10	Ordinal
Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito	Lucro cesante Daño emergente	11-20	
La reparación del daño moral a la víctima	Daño moral Reparación de daño causado	21-25	

3.4. Instrumentos

El cuestionario es el conjunto de preguntas elaboradas acerca de una o más variables con el fin de generar datos para alcanzar los objetivos de la investigación. Además, debe ser coherente con el problema e hipótesis (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, p. 217).

Cuestionario. Consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir y en la presente investigación el cuestionario son preguntas cerradas porque son aquellas que contienen opciones de respuesta previamente delimitadas. Resultan más fáciles de codificar y analizar (Hernández & Mendoza, 2018, p. 251).

3.5. Procedimientos

Como menciona Bernal (2016):

El procedimiento principal es la estrategia de prueba de Hipótesis que inicia con plantear las hipótesis para ello se plantea la hipótesis nula y la hipótesis alternativa, y con la aplicación del software SPSS. Versión 25 se determinará el valor sig. Calculado que será contrastado con el valor sig. Teórico que es 0.05 si es menor se aceptará la hipótesis alterna (H_a), si es mayor se aceptará la hipótesis nula (H_0) (p. 189).

3.6. Análisis de datos

Las técnicas estadísticas que serán utilizadas en la investigación son:

Distribución de frecuencias. Es un conjunto de puntuaciones de una variable ordenada en sus respectivas categorías (Hernández & Mendoza, 2018, p. 328).

El coeficiente Rho de Spearman es una medida de correlación para variables en un nivel de medición ordinal (ambas), de tal modo que los individuos, casos o unidades de análisis de la muestra pueden ordenarse por rangos (jerarquías), es utilizado para relacionar estadísticamente escalas tipo Likert por aquellos investigadores que las consideren ordinales (Hernández & Mendoza, 2018, p. 367).

IV. RESULTADOS

4.1 Contraste de Hipótesis

➤ Hipótesis general

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

Las deficiencias en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito influyen en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 - 2016.

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

No existe una influencia significativa de las deficiencias en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 - 2016.

Tabla 4

Contraste hipótesis general

			Deficiencias en la determinación (Agrupada)	Accidentes de tránsito (Agrupada)
Rho de Spear man	Deficiencias en la determinación del daño (Agrupada)	Coeficiente de correlación	1,000	0,763
		Sig. (bilateral)	.	0,000
	Accidentes de tránsito (Agrupada)	N	30	30
		Coeficiente de correlación	0,763	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	30	30

Interpretación: Se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.763, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05, por lo tanto: Las deficiencias según influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

➤ **Hipótesis específica 1**

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

Las deficiencias según el daño influyen significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

Según el daño, no se presenta una influencia significativa de las deficiencias en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

Tabla 5

Contraste de la primera hipótesis específica

			El daño (Agrupada)	Accidentes de tránsito (Agrupada)
Rho de Spearman	El daño (Agrupada)	Coeficiente de correlación	1,000	,504
		Sig. (bilateral)	.	,000

	N	30	30
Accidentes de tránsito (Agrupada)	Coeficiente de correlación	,504	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	30	30

Interpretación: Se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.504, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05, por lo tanto: La Responsabilidad civil extracontractual según el daño influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

➤ **Hipótesis específica 2**

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

Las deficiencias en la determinación del daño según la antijuricidad influyen significativamente en la determinación del daño derivado en las demandas de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

Según la antijuricidad las deficiencias en la determinación del daño no influyen significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

Tabla 6*Contraste de la segunda hipótesis específica*

		La antijuricidad (Agrupada)	Accidentes de tránsito (Agrupada)
Rho de Spearman	La antijuricidad (Agrupada)	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,678 0,000 30
	Accidentes de tránsito (Agrupada)	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	1,000 . 30

Interpretación: Se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.678, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05, por lo tanto: La Responsabilidad civil extracontractual según la antijuricidad influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

➤ **Hipótesis específica 3**

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

La omisión de un deber influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

La omisión de un deber no influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

Tabla 7

Contraste de la tercera hipótesis específica

			Omisión de un deber (Agrupada)	Accidentes de tránsito (Agrupada)
Rho de Spearman	Omisión de un deber (Agrupada)	Coefficiente de correlación	1,000	0,532
		Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	30	30
	Accidentes de tránsito (Agrupada)	Coefficiente de correlación	0,532	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	30	30

Interpretación: Se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.532, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05, por lo tanto: La omisión de un deber influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

4.2 Análisis e interpretación:

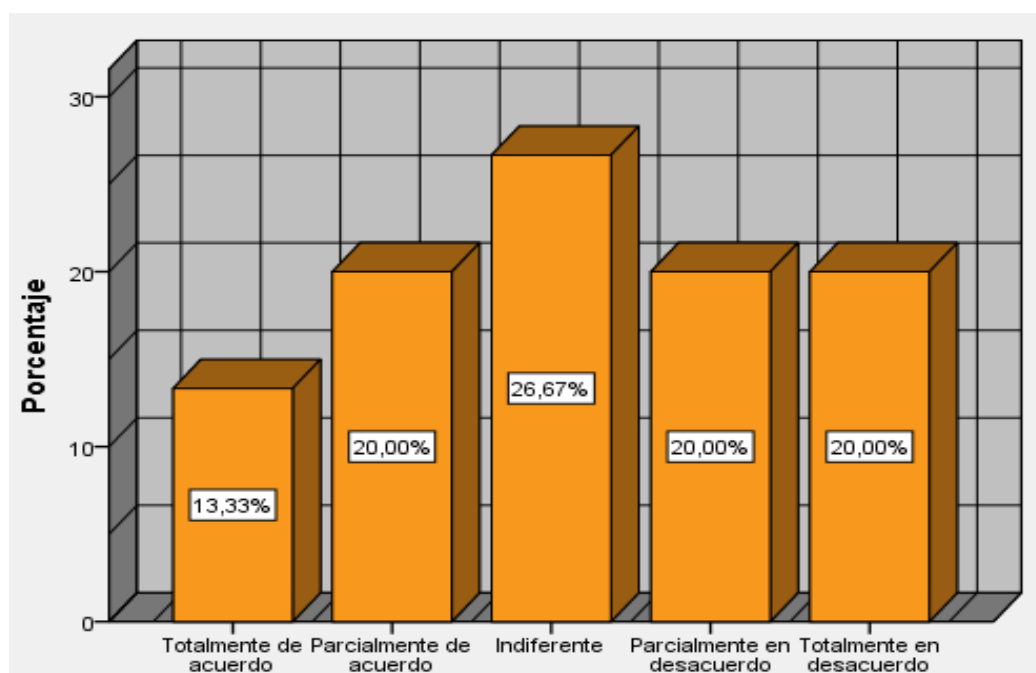
Tabla 8

Frecuencia de responsabilidad civil extracontractual

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	4	13,3
	Parcialmente de acuerdo	6	20,0
	Indiferente	8	26,7
	Parcialmente en desacuerdo	6	20,0
	Totalmente en desacuerdo	6	20,0
	Total	30	100,0

Figura 1

Gráfico sobre responsabilidad civil contractual



En el cuestionario aplicado se tomó la percepción de los profesionales en derecho, lo cual un 20 % señala estar totalmente de acuerdo que la Responsabilidad civil extracontractual influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

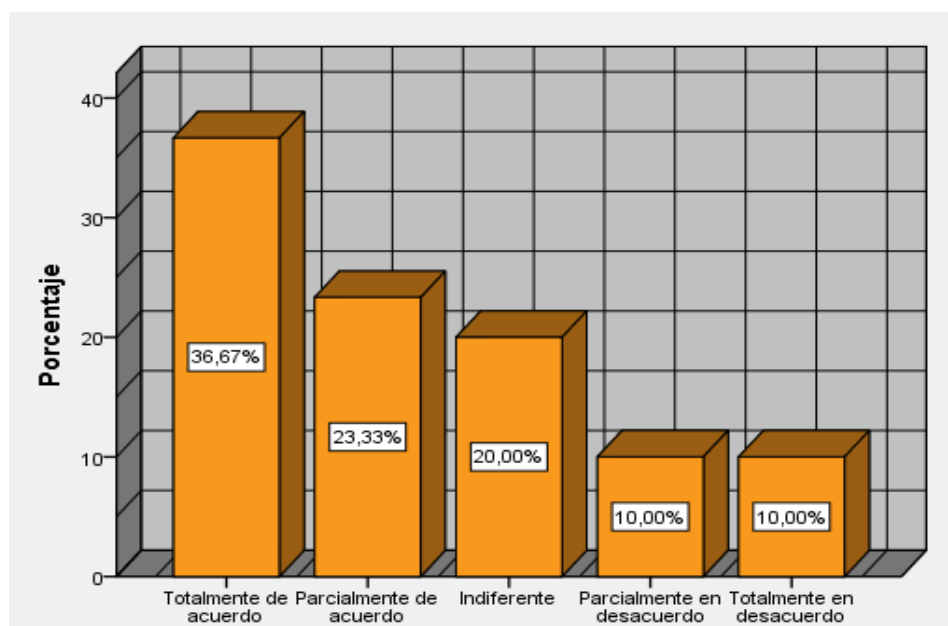
Tabla 9

Frecuencia de accidentes de tránsito

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	11	36,7
	Parcialmente de acuerdo	7	23,3
	Indiferente	6	20,0
	Parcialmente en desacuerdo	3	10,0
	Totalmente en desacuerdo	3	10,0
	Total	30	100,0

Figura 2

Grafico sobre accidentes de tránsito



En el cuestionario aplicado se tomó la percepción de los profesionales en derecho, lo cual un 36.7 % refiere estar totalmente de acuerdo que se necesita cambios en las normas de tránsito y mayor énfasis en determinar el daño real del mencionado problema.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Mediante la presente investigación se ha podido determinar que hay una influencia significativa de la responsabilidad civil extracontractual en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en la Corte Superior de Justicia de Lima Norte. Debe tenerse en cuenta que la mayoría de pretensiones derivadas de este tipo de situaciones dañosas y que repercuten en daños causados a las víctimas, son tramitadas en la vía indemnizatoria como demandas de responsabilidad civil y en particular, que son formuladas en base a la responsabilidad civil extracontractual, de manera que esta ejerce una influencia importante y trascendente en la determinación del daño que se demanda. Al respecto, los resultados obtenidos se relacionan con el trabajo de Valenzuela (2018) donde se concluyó que en casos de accidentes de tránsito el daño causado al ser humano según la regulación del artículo 1985 del Código Civil peruano, que regula la responsabilidad civil extracontractual, no establece un monto para indemnizar por los daños derivados como el daño a la persona, al cuerpo, la salud y al proyecto de vida, lo que genera una indefección de las víctimas en el tema de la reparación. En ese sentido, se resalta en este trabajo la importancia de la responsabilidad civil extracontractual en la reparación que les corresponde a las víctimas, cuyas pretensiones son tramitadas mediante demandas en la vía civil correspondiente.

De igual modo, los resultados obtenidos en nuestra investigación se relaciona con las conclusiones del trabajo de Morales (2017), donde se señala que la responsabilidad civil extracontractual constituye una institución que permite el resarcimiento del daño causado ante la configuración de las razones suficientes para la atribución de la responsabilidad civil y en consecuencia se puede exigir el deber de indemnizar a los perjudicados. Para este autor, al igual que en este trabajo la responsabilidad civil extracontractual sirve de instrumento frente al daño

causado en accidente de tránsito, por ello es que existe una influencia significativa en la determinación del daño ocasionado en estas situaciones.

VI. CONCLUSIONES

- En relación a la hipótesis general se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.763, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05, por lo tanto, se ha podido determinar que hay una influencia significativa de la responsabilidad civil extracontractual en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.
- En relación a la hipótesis específica 1, se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.504, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05, en ese sentido, se ha podido establecer que según el daño, se presenta una influencia significativa de la responsabilidad civil extracontractual en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.
- En relación a la hipótesis específica 2, se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.678, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05, por lo tanto se ha podido determinar que la antijuricidad de la responsabilidad civil extracontractual influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.
- En relación a la hipótesis específica 3, se ha obtenido por medio del coeficiente de Rho de Spearman, un valor de 0.532, una significancia de 0.000 que es menor al valor p teórico que es 0.05, por lo tanto, se ha podido establecer que la omisión de un deber influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de

tránsito en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, periodo 2015 – 2016.

- La responsabilidad civil de accidentes de tránsito al generar daños en distintos aspectos de los sujetos perjudicados, ocasiona la interposición de demandas ante la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, las mismas que viene presentando una serie de deficiencias que afectan en alguna medida a los agraviados constituidos en parte demandante.
- Las demandas presentadas ante la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, presentan deficiencias al no definir adecuadamente el petitorio demandado, al no diferenciar en el petitorio el tipo de daño que se demanda, al no consignar de manera separada cada monto económico de acuerdo a cada tipo de daño que conforma el petitorio de la demanda y por no acreditar cada daño invocado con el medio probatorio respectivo, lo cual afecta a la víctima demandante que debe soportar y padecer la desestimación, total o parcial de la demanda interpuesta.
- La formulación de una demanda sin tener en consideración la influencia significativa de la responsabilidad civil extracontractual, así como de sus elementos como la antijuricidad y el daño, generan deficiencias advertidas en la identificación, descripción y adecuada determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, causando que las víctimas de accidentes de tránsito no sean adecuadamente y oportunamente reparadas.
- En la presente investigación se ha podido evidenciar la presencia de deficiencias en la formulación de las demandas de responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito, en el sentido que los abogados no identifican claramente los

- tipos de daño invocados, tampoco determinan adecuadamente cada uno de los daños invocados como el daño patrimonial, y dentro de éste el daño emergente y el lucro cesante, el daño a la persona y dentro de éste al daño físico, daño psicológico y daño moral, existe mucha confusión no solo para señalar el tipo de daño del que se trata, sino también para determinarlo y fundamentarlo adecuadamente.
- Las deficiencias existentes en las demandas de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, en la determinación de los distintos tipos de daño derivado de la responsabilidad civil extracontractual en caso de accidentes de tránsito, tienen como efecto inmediato que la demandas sean declaradas inadmisibles o improcedentes, de acuerdo a si se trate de defectos de forma o de fondo, respectivamente; lo cual importa un retraso en la continuidad del proceso.
 - Nuestra investigación ha permitido determinar que la mayor parte de demandas planteadas ante la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, son declaradas fundadas pero solo en parte, debido a la existencia de deficiencias en la adecuada identificación del daño de que se trata, de los conceptos que se demanda, así como la adecuada determinación fáctica, jurídica y probatorio, de manera que pese a demostrarse la existencia del daño, no se prueba el quantum solicitado, de manera que las demandas son atendidas parcialmente, solo en aquellos puntos que han sido fundamentados y probados adecuadamente.
 - La formulación de una demanda con las deficiencias advertidas, básicamente en la identificación, descripción y adecuada determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, genera que las víctimas de accidentes de tránsito y las personas agraviadas con daños materiales derivados de estos

hechos, no sean adecuada y oportunamente reparadas, generándose una suerte de desprotección y falta de tutela por las deficiencias técnicas de la defensa legal.

- La víctima o agraviado, al obtener una sentencia fundada en parte, en el mejor de los casos, o infundada o improcedente en el peor de ellos, genera un estado de doble victimización, pues ya no solo ha sufrido agravio al momento de ocurrido el accidente de tránsito con la consecuentes generación de daños, sino que ahora debe soportar y padecer la desestimación, total o parcial de la demanda interpuesta, y teniendo que haber esperado el tiempo que la administración de justicia, en este caso la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, se demora en resolver.

VII. RECOMENDACIONES

- En el caso de accidentes de tránsito, se deberá tomar en cuenta en las demandas formuladas en la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, que se presenta una influencia significativa de la responsabilidad civil extracontractual en la determinación del daño que se produce en perjuicio de las víctimas, de manera que las demandas contengan una descripción adecuada de los elementos de este tipo de responsabilidad civil, como una forma de garantizar además que haya una reparación integral de los daños causados.
- Se recomienda que, a nivel judicial, al momento de la determinación del daño en las demandas por daños derivados de accidentes de tránsito, se tenga en cuenta los elementos de la responsabilidad civil extracontractual como la antijuricidad, el daño y la omisión de un deber, para que la reparación de la víctima sea completa ya adecuada.
- Debe recomendarse que, al momento de plantear las demandas de indemnización por daños y perjuicios derivada de accidentes de tránsito en la Corte Superior de Justicia de Lima Norte, se deba primero identificar adecuadamente el tipo de daño que formará parte de la misma, luego el monto individualizado de cada concepto que se quiera demandar y finalmente adjuntarse las pruebas por cada tipo de daño que se demande.
- Se debe tener en cuenta que la acreditación de la responsabilidad civil extracontractual y sus elementos como la antijuricidad y la infracción del deber, influyen significativamente en la determinación del daño por lo que, la demanda deberá tener especial cuidado en su adecuada descripción.
- Es necesaria la conformación de una instancia administrativa eficiente que recoja los hechos del accidente de tránsito con una mayor precisión técnica y elementos de juicio básicos y necesarios, puesto que de aquí parte la determinación de los hechos materia de

la demanda, así como los iniciales elementos probatorios. En ese sentido, la tarea que viene cumpliendo la Policía nacional del Perú a través de las dependencias pertinentes, carecen de la suficiente objetividad y tecnicidad propia de un instrumento donde consten con un rigor, incluso científico, las causas reales del accidente de tránsito. Ello con la finalidad de constituir una suerte de prueba anticipada, completa, técnica y suficiente para determinar los hechos de la demanda.

- La información que viene proporcionando el peritaje de daños elaborado por la Policía Nacional del Perú, está totalmente desfasado y no ayuda a determinar el daño en su real magnitud y dimensión, es más, solamente permite tener alguna noción muy limitada del daño material, no existiendo un documento similar para el caso del daño personal. En ese sentido, es necesario se adecue el formato del daño moral y se contemple información más detallada y específica, así como un presupuesto de costos de reparación y mantenimiento, gastos de atención médica, tratamiento y rehabilitación para el caso de daños personales o de gastos de sepelio para el caso de muerte accidental.
- Un tema de mayor ayuda sería, el de establecer una tabla o baremo donde se contemplen los montos indemnizatorios de acuerdo al tipo de afectación personal, así como material para el caso de accidentes de tránsito, cosa similar ya existe en las aseguradoras en el caso de daños personales, así como en el SOAT al momento de determinar el monto de la indemnización. A partir de estas experiencias se podría confeccionar una tabla que contemple montos indemnizatorios claros para casos de daños derivados de accidentes de tránsito, lo cual nos permitirá:

- a) Conocer con antelación a toda demanda judicial o reclamo extrajudicial, el valor del daño causado, o al menos, tener un monto bastante aproximado y objetivo.
 - b) Uniformidad: pues en todos los casos, salvo circunstancias especiales corroboradas, corresponderá determinado monto económico como indemnización. Lo cual se aplicará como regla general a todas las demandas que se presenten a nivel nacional.
 - c) Predictibilidad: en el sentido que los criterios de los jueces serán más uniformes en la determinación de los montos económicos a otorgar como indemnización por el daño causado.
 - d) Protección a la víctima: se brinda protección a la víctima o al agraviado ya que se tendrá a la mano una lista o baremos donde se contemplen todos los montos a otorgar por daño personal o material.
- A nivel de defensa legal, se podrían abrir acreditaciones o especializaciones en materia de responsabilidad civil extracontractual derivada de accidente de tránsito con el fin de dotar de mayores herramientas argumentativas a los abogados al momento de identificar, describir y determinar el daño demandado.

7.1 Sugerencias de la tesis

Propongo reformar el siguiente dispositivo legal:

Artículo original:

“Artículo 1985°. Contenido de la indemnización. - La indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u omisión generadora del daño, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral, debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido. El monto de la indemnización devenga intereses legales desde la fecha en que se produjo el daño”.

Propongo la siguiente modificatoria:

“Artículo 1985°. Contenido de la indemnización.- La indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u omisión generadora del daño, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral, debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido. El monto de la indemnización devenga intereses legales desde la fecha en que se produjo el daño”.

Asimismo, se deberá tener en cuenta la tabla o baremo de montos indemnizatorios que para tal efecto se fije mediante ley.

(Agregado es nuestro)

VIII. REFERENCIAS

- Abanto, J. (2011). *Diálogo con la jurisprudencia. Gaceta Jurídica*, Lima, Perú.
- Anchayhuas, S., Bonilla, A., Bolaños, V., Carranza, C., Cortez, C., Chang, G., Castillo, M., Torres, A., Espinoza, J., Gonzales, G., Morales, R., Navarrete, J., Ortega, M., Beltran, J., Roca, O., Ronquilla, J., Soria, A., Torres, M., Osterling, F., ... Paladini, M (2013). *Código Civil “Sección Sexta Responsabilidad”*. Jurista Editores.
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la investigación*. Bogota: Pearson.
- Castañeda, L. (2015). Obtenido de La Responsabilidad Civil Extracontractual en el Marco del Análisis Económico del Derecho: Un Estudio Comparado de la Regla Hand. [Tesis de Pregrado, Universidad Católica de Colombia]. Repositorio insutucional UCC <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/2608/1/La%20Responsabilidad%20Civil%20Extracontractual%20Bajo%20el%20Marco%20del%20AED%20un%20Estudio%20comparado%20de%20la%20Regla%20Hand-Leonardo%20Casta%20C3%20B1eda.pdf>
- De los Mozos, J., y Soto, C. (2006). *Responsabilidad Civil. Derecho de Daños civiles*. (2 ed.). Grijley.
- De Trazegnies, F. (2016). *La Responsabilidad extracontractual*. . Ara editores.
- De Trazegnies, F. (2005). *La Responsabilidad Civil Extracontractual*. Fondo Editorial de la PUCP.
- Decreto Supremo N° 032-2006-MTC. Decreto supremo que se aprueba la modificación el reglamento nacional de tránsito, que modifica el decreto supremo N° 033-2001-MTC y dista medidas del Reglamento Nacional de Tránsito. Cooperación. Lima: Chirre S.A. (17 de junio de 2021). https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/402249/1_0_5107.pdf?v=1571866611

- Espinoza, J. (2016). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Instituto Pacifico S.A.C.
<https://www.legales.pe/producto/2350/derecho-de-la-responsabilidad-civil>
- Fernández, C. (2015). Apuntes sobre el daño a la persona. [Tesis de Doctorado, Pontificia Universidad Católica del peru]
http://dike.pucp.edu.pe/bibliotecadeautor_carlos_fernandez_cesareo/articulos/ba_fs_4.PDF
- Fernández, C., y Escobar, R. (2004). El deber accesorio de diligencia y la responsabilidad derivada del incumplimiento en las relaciones obligatorias. Pacifico.
- Gamboa, E. (2014). *La carga de mitigar los daños en el régimen colombiano de la responsabilidad civil extracontractual*. *Derecho privado*, 51(1), 1-23.
<https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/4759530.pdf>.
- García, E., y Chamon, C. (2015). *La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: Especial consideración al daño y a su reparación*. [Tesis doctoral]. Universidad de Alicante
- García, S. (2004). *La responsabilidad por riesgo*. *Ratio Juris*, 1(1), 29-50.
<http://publicaciones.unaula.edu.co/index.php/ratiojuris/article/view/297/512>.
- Gerbaudo, G. (2011). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito transfronterizos. Un panorama desde el derecho*. *Derecho Privado*, 45(2), 1-38.
<https://www.redalyc.org/pdf/3600/360033194008.pdf>.
- Hernández, R., y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: Mc Graw Hill Interamericana.
- Hernandez, R., Fernandez, C., y Baptista, M. (2014). *Metodologia de la investigacion* (6 ed.). Mc Graw Hill education.

- López, J. (2010). *La responsabilidad civil extracontractual*. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces S.A.
- Molero, J. (2015). *La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de Cusco, 2014*. [Tesis para optar el grado de Magister en derecho], Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez.
- Morales, S. (2017). *La responsabilidad extracontractual del propietario en los casos de accidentes de tránsito en el marco de un contrato de leasing*. [Tesis de Pregrado]. Universidad De Piura.
- Páucar , A. (2013). *Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*. [Tesis para optar el Grado Académico de Magíster en Derecho con mención en Derecho Civil y Comercial]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Pazos, J. (2010). Obtenido de Hechos dañosos justificados. Código Civil Comentado: http://www.mediafire.com/download/nms6glmsddfmxmk/10._C_DIGO_CIVIL_COMENTADO-TOMO_X.pdf
- Sime, S. (2018). *La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima - 2017*. [Tesis de grado] Universidad Cesar Vallejo.
- Taboada, L. (2003). *Elementos de la responsabilidad civil*. Grijley.
- Taboada, L. (2005). *Elementos de la responsabilidad civil* (2 ed.). Grijley.
- Taboada, L. (2013). *Elementos de la responsabilidad civil* (3 ed.). Grijley E.I.R.L.
- Torres, M. (2016). *La Responsabilidad Civil en el Derecho de Familia: Daños derivados de las relaciones familiares*. Gaceta jurídica.
- Uriburu , J. (2009). *Introducción al sistema de la Responsabilidad civil peruano*. Grijley E.I.R.L.

Valenzuela, S. (2018). *El quantum indemnizatorio en relación a los daños a la persona en los casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito en el distrito de los Olivos, 2016-2017*. [Tesis de Pre grado]. Universidad Cesar Vallejo.

Velásquez, O. (2013). *Responsabilidad civil extracontractual* (2 ed.). Temis S.A.

Yzquierdo, M. (2016). *La Responsabilidad Civil extracontractual* (2 ed.). Dykinson S.L.

IX. ANEXOS

Anexo A

Ficha técnica de los instrumentos a utilizar

Nombre del instrumento: Encuesta responsabilidad civil contractual y accidentes de tránsito

Autor: Edgardo Javier Olivera Núñez

Objetivo: Determinar cómo influye la Responsabilidad extracontractual en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016.

Lugar: Corte superior de justicia de Lima norte Forma: Directa.

Duración: 30 minutos.

Descripción: Es una encuesta de aplicación individual, bajo la escala de Likert.

Anexo B

Definición de términos

Responsabilidad civil

La responsabilidad civil conforme a la legislación actual y la doctrina se divide en dos clases, la contractual que surge de la consecuencia del daño causado por un incumplimiento de las cláusulas de un contrato (ruptura del acuerdo) y la extracontractual que es provocado por un daño sin la existencia de un vínculo previo. En la responsabilidad contractual prevalece la voluntad de las partes, es decir el constante ánimo de sobrellevar el compromiso celebrado entre las partes, lo que supone la intencionalidad de los sujetos para la obligación. (De Trazegnies, 2005, p. 463)

Responsabilidad civil extracontractual

La responsabilidad civil extracontractual es aquella que se da al lesionarse un derecho a la persona sin que de manera previa exista una obligación entre el lesionado y el lesionante, lo que

se entiende que no hay una relación contractual entre las partes, lo cual no lo va a exculpar de las consecuencias que deba asumir como resultado de su conducta (Torres, 2011 por Sime, 2018, p. 19).

El daño

El daño causado y la conducta antijurídica debe existir una relación de causa y efecto, mientras que no se complemente estos dos elementos no existirá responsabilidad civil, por la cual no se configura la obligación de indemnizar al afectado. Interpretando lo dicho aclara que el daño causado debe ser consecuencia de la conducta antijurídica del autor o de los autores; asimismo, que en el campo de la responsabilidad extracontractual se debe tener en cuenta el criterio de la causa adecuada, mientras en la responsabilidad contractual es necesario la causa inmediata y directa. (Taboada, 2013, p. 97).

La antijuricidad

Taboada (2013), señaló que, la antijuricidad es un requisito de suma importancia, porque en su espíritu desglosa el nacimiento de la obligación de indemnizar, produciendo el daño a otro mediante una acción que es amparada por el derecho, por vulnerar las normas taxativas y las transgresiones de los principios que integran el orden público o los patrones de la convivencia social que formen las buenas costumbres en el íntegro de la sociedad. Resulta claro que el comportamiento debe actuar ilícita, antijurídica o ilegítimamente en relación a los daños efectuados para el posible surgimiento del supuesto de la responsabilidad civil, en sus dos matices, contractual y extracontractual (p. 45)

Anexo C

Matriz de consistencia

Deficiencias en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de Lima Norte, periodo 2015 – 2016		
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS
<p>Problema general</p> <p>¿Cómo influyen las deficiencias en la determinación del daño derivado en los accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de Lima Norte, periodo 2015-2016?</p> <p>Problemas específicos</p> <p>¿<u>Existe</u> influencia de las deficiencias según el daño en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016?</p> <p>¿Cómo influye las deficiencias según la antijuricidad en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016?</p> <p>¿Cómo influye la omisión de un deber en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016?</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Determinar cómo influyen las deficiencias en la determinación del daño derivado en los accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de Lima Norte, periodo 2015-2016.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Determinar cómo influye el daño las deficiencias en la determinación según el daño en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016.</p> <p>Establecer cómo influye según la antijuricidad las deficiencias en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016.</p> <p>Establecer cómo influye la omisión de un deber en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016.</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>Las deficiencias en la determinación del daño derivado en los accidentes de tránsito influyen en las demandas de la corte superior de Lima Norte, periodo 2015-2016.</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>Las deficiencias según el daño influyen significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016.</p> <p>Las deficiencias según la antijuricidad influyen significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016.</p> <p>La omisión de un deber influye significativamente en la determinación del daño derivado de accidentes de tránsito en las demandas de la corte superior de justicia de Lima norte, periodo 2015 – 2016.</p>

VARIABLES

Variable 1. Deficiencias en la determinación del daño

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
Daño	Daño emergente	1-6	Ordinal
	Lucro cesante		
	Daño personal		
	Daño moral		
Antijuricidad	Daño causado	7-14	
	Indemnización		
	Valores		
	Principios éticos		
Omisión de un deber	Abuso del derecho	15-20	
	El riesgo		
	La culpa		
	Riesgo creado		

Variable 2. Accidentes de tránsito

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala
El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte	Derecho a la vida	1-10	Ordinal
	Seguridad vial		
	Señalización vial		
Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito	Lucro cesante	11-20	
	Daño emergente		
La reparación del daño moral a la víctima	Daño moral	21-25	
	Reparación de daño causado		

Anexo D

Validación de Instrumentos

Validez. Es el grado en que un instrumento en verdad mide la variable que se busca medir. Se logra cuando se demuestra que el instrumento refleja el concepto abstracto a través de sus indicadores empíricos (Hernández & Mendoza, 2018, p. 229).

La validez de expertos se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable de interés, de acuerdo con expertos en el tema (Hernández & Mendoza, 2018, p. 229).

Tabla 10

Expertos de los instrumentos de la variable responsabilidad civil contractual

Experto	Dominio	Decisión
Dr. Segundo Sanchez Sotomayor	Estadístico	sí existe suficiencia
Mag. Mario Sanchez Camargo	Metodólogo	sí existe suficiencia

Tabla 11

Expertos de los instrumentos de la variable accidentes de transito

Experto	Dominio	Decisión
Dr. Segundo Sanchez Sotomayor	Estadístico	sí existe suficiencia
Mag. Mario Sanchez Camargo	metodólogo	sí existe suficiencia

Figura 3

Capturas de pantalla del certificado de validez de medición de la variable 1

66_201912050933.pdf - Adobe Acrobat Reader DC
Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Inicio Herramientas 66_201912050933... x Iniciar sesión

11 / 18 66.2% Compartir

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable 1. Determinación del daño

N°	DIMENSIONES / Ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
Dimensión: Daño.								
01	Las empresas de transporte público tienen responsabilidad civil extracontractual en el daño ocasionado al ciudadano.	X		X		X		
02	Las empresas de transporte público están produciendo un daño emergente al medio ambiente a causa de la contaminación.	X		X		X		
03	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas que se han visto afectadas por su mala acción.	X		X		X		
04	Las empresas de transporte público están causando un daño personal a la población debido a accidentes de tránsito.	X		X		X		
05	Las empresas de transporte público deben responder por el daño que están causando a las personas.	X		X		X		
06	Las empresas de transporte público deberían indemnizar a las personas que sufren accidentes de tránsito.	X		X		X		
Dimensión: Antijeridadad								
07	Las empresas de transporte público a través de sus unidades están causando daño a la sociedad.	X		X		X		
08	Las empresas de transporte público al tener sus unidades en malas condiciones están causando un daño a la sociedad.	X		X		X		
09	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas que han sido perjudicadas por su mala acción.	X		X		X		
10	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas cuyas propiedades se han visto perjudicadas sus unidades.	X		X		X		
11	Las empresas de transporte público deben responder por el daño que están causando en los accidentes.	X		X		X		
12	Las empresas de transporte deben respetar las normas establecidas por el Estado.	X		X		X		
13	Las empresas de transporte público deben actuar de manera responsable para contribuir a la reducción de accidentes de tránsito.	X		X		X		
14	Las empresas de transporte público deben trabajar de manera profesional para no causar daños a la comunidad.	X		X		X		
Dimensión: Omisión del deber								
15	Las empresas de transporte público tienen un grado de responsabilidad en relación a accidentes de tránsito al no renovar su flota de carros.	X		X		X		
16	Las empresas de transporte son responsables al no tener sus unidades en óptimas condiciones.	X		X		X		
17	Hay un riesgo de mayores accidentes de tránsito al incrementar la flota de	X		X		X		

Exportar archivo PDF

Adobe Export PDF
Convertir archivos PDF a Word o Excel Online

Seleccionar archivo PDF
66_201912050933.pdf X

Convertir a
Microsoft Word (*.docx) v

Idioma del documento:
Español Cambiar

Convertir

Crear archivo PDF v

Almacene y comparta archivos en Document Cloud
Más información

TESIS OLIVERA 2019 [Modo de compatibilidad] - Word

ES 10:29 a.m. 05/12/2019

66_201912050933.pdf - Adobe Acrobat Reader DC
Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Inicio Herramientas 66_201912050933... x Iniciar sesión

12 / 18 66.2% Compartir

18	Hay un riesgo de mayor contaminación al no usar el combustible adecuado para las unidades de transporte.	X		X		X		
19	Las empresas de transporte son responsables de ser uno de los factores de accidentes de tránsito.	X		X		X		
20	Las empresas de transporte son responsables al no cumplir con lo estipulado en las normas del estado peruano.	X		X		X		

Observaciones (preciar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador: SANJER, SOTOHAYDI, SEGUNDO R.

Especialidad del validador: ESTADÍSTICO METODOLÓGICO

20 de Marzo del 2019

S. S. S.
Firma del Experto Informante.

*Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
*Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del concepto.
*Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Exportar archivo PDF

Adobe Export PDF
Convertir archivos PDF a Word o Excel Online

Seleccionar archivo PDF
66_201912050933.pdf X

Convertir a
Microsoft Word (*.docx) v

Idioma del documento:
Español Cambiar

Convertir

Crear archivo PDF v

Almacene y comparta archivos en Document Cloud
Más información

ES 10:29 a.m. 05/12/2019

66_201912050933.pdf - Adobe Acrobat Reader DC

Inicio Herramientas 66_201912050933... x Iniciar sesión

13 / 18 66.2%

Exportar archivo PDF

Adobe Export PDF
Convertir archivos PDF a Word o Excel Online

Seleccionar archivo PDF
66_201912050933.pdf

Convertir a
Microsoft Word (*.docx)

Idioma del documento:
Español Cambiar

Convertir

Crear archivo PDF

Almacene y comparta archivos en Document Cloud
Más información

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable 2. Accidentes de tránsito

N°	DIMENSIONES / Items	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
01	Dimensión: El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte							
02	02 Cree usted que el pago de la indemnización por muerte es suficiente para resarcir el daño causado.	X		X		X		
03	03 Cree usted que las personas que son víctimas de un accidente vial, no cumplen con las señales de tránsito.			X		X		
04	04 Cree usted que la autoridad de tránsito no cumple adecuadamente su labor en un siniestro vial.	X		X		X		
05	05 Cree usted que parte de la responsabilidad en los siniestros son por poca señalización en las calles.	X		X		X		
06	06 Cree usted que los conductores incumplen con las normas de transporte público y privado.	X		X		X		
07	07 Cree usted que los conductores de los vehículos son personas no capacitadas para el manejo de un automotor.	X		X		X		
08	08 Cree usted que si se diera publicación a la normativa referente al SOAT, habría más personas que pueden hacer uso los montos indemnizatorios.	X		X		X		
09	09 Cree usted que las empresas aseguradoras, notifican a los agraviados para el cobro de las indemnizaciones.	X		X		X		
10	10 Cree usted que las empresas aseguradoras deberían de asumir mayores responsabilidades cuando no notifican a los beneficiarios para el cobro de la indemnización.	X		X		X		
11	Dimensión: Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito							
12	11 Cree usted que se debería sancionar a las demoras en el pago de la indemnización a los agraviados por una entidad sancionadora.	X		X		X		
13	12 Cree usted que las empresas aseguradoras brindan charlas informativas respecto a la ejecución del SOAT.	X		X		X		
14	13 Cree usted que debería de incrementarse las sanciones a los conductores que incurren en un siniestro vial.	X		X		X		
15	14 Cree usted que los accidentes viales son a causa del alcohol o algún estupefaciente.	X		X		X		
16	15 Cree usted que se debería de imponer mayores sanciones a los conductores que manejan en estado de ebriedad y causan un accidente vial.	X		X		X		
17	16 Cree usted que da haber mayor publicación respecto al cobro de la indemnización por causa de un siniestro vial se tendría mejor resultado para las personas que no tienen los recursos para poder curarse.	X		X		X		
18	17 Cree usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debería de brindar información respecto a los labores del fondo de compensación del SOAT.	X		X		X		
19	18 Cree usted que el fondo de compensación del SOAT debería de cubrir cierto monto indemnizatorio.	X		X		X		
20	19 Cree usted que INDECOPCI debería de poder intervenir en el impago de las indemnizaciones a los agraviados.	X		X		X		

66_201912050933.pdf - Adobe Acrobat Reader DC

Inicio Herramientas 66_201912050933... x Iniciar sesión

14 / 18 66.2%

Exportar archivo PDF

Adobe Export PDF
Convertir archivos PDF a Word o Excel Online

Seleccionar archivo PDF
66_201912050933.pdf

Convertir a
Microsoft Word (*.docx)

Idioma del documento:
Español Cambiar

Convertir

Crear archivo PDF

Almacene y comparta archivos en Document Cloud
Más información

20 Cree usted que el SOAT es una herramienta para el aseguramiento de las personas que se transportan en un vehículo automotor.

21 Dimensión: La reparación del daño moral a la víctima

21 Cree usted que el SOAT debería de cubrir la reparación civil por daño moral ante un accidente de tránsito.

22 Cree usted que el daño moral causado a las víctimas ante un accidente de tránsito, eventualmente puede ser asumido por el SOAT.

23 Cree usted que el daño moral causado a las víctimas en un accidente de tránsito, y que dicho daño asumido por el SOAT, disminuiría la carga procesal.

24 Cree usted que los accidentes vehiculares causan un daño psicológico y que los daños deberían de ser cubiertos por el SOAT.

25 Cree usted que el daño moral causado a las víctimas es irreparable.

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

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

Apellidos y nombres del juez validador: SANCHEZ SOTOMAYOR, SEGUNDO R.

Especialidad del validador: ESTADÍSTICO, METROLOGO

20 de Mayo del 201

[Firma]
Firma del Experto Informante.

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

66_201912050933.pdf - Adobe Acrobat Reader DC

Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Inicio Herramientas 66_201912050933... x Iniciar sesión

15 / 18 66.2%

Compartir

Exportar archivo PDF

Adobe Export PDF
Convertir archivos PDF a Word o Excel Online

Seleccionar archivo PDF
66_201912050933.pdf

Convertir a
Microsoft Word (*.docx)

Idioma del documento:
Español Cambiar

Convertir

Crear archivo PDF

Almace y comparta archivos en Document Cloud
Más información

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable 1. Determinación del daño

N°	DIMENSIONES / Items	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
01	Las empresas de transporte público tienen responsabilidad civil extrac contractual en el daño ocasionado al ciudadano.	X		X		X		
02	Las empresas de transporte público están produciendo un daño emergente al medio ambiente a causa de la contaminación.	X		X		X		
03	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas que se han visto afectadas por su mala acción.	X		X		X		
04	Las empresas de transporte público están causando un daño personal a la población debido a accidentes de tránsito.	X		X		X		
05	Las empresas de transporte público deben responder por el daño que están causando a las personas.	X		X		X		
06	Las empresas de transporte público deberían indemnizar a las personas que sufren accidentes de tránsito.	X		X		X		
Dimensión: Antifairicidad		Si	No	Si	No	Si	No	
07	Las empresas de transporte público a través de sus unidades están causando daño a la sociedad.	X		X		X		
08	Las empresas de transporte público al tener sus unidades en malas condiciones están causando un daño a la sociedad.	X		X		X		
09	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas que han sido perjudicadas por su mala acción.	X		X		X		
10	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas cuyas propiedades se han visto perjudicadas sus unidades.	X		X		X		
11	Las empresas de transporte público deben responder por el daño que están causando en los accidentes.	X		X		X		
12	Las empresas de transporte deben respetar las normas establecidas por el Estado.	X		X		X		
13	Las empresas de transporte público deben actuar de manera responsable para contribuir a la reducción de accidentes de tránsito.	X		X		X		
14	Las empresas de transporte público deben trabajar de manera profesional para no causar daños a la comunidad.	X		X		X		
Dimensión: Omisión del deber		Si	No	Si	No	Si	No	
15	Las empresas de transporte público tienen un grado de responsabilidad en relación a accidentes de tránsito al no renovar su flota de carros.	X		X		X		
16	Las empresas de transporte son responsables al no tener sus unidades en óptimas condiciones.	X		X		X		
17	Hay un riesgo de mayores accidentes de tránsito al incrementar la flota de	X		X		X		

ES 10:32 a.m. 05/12/2019

66_201912050933.pdf - Adobe Acrobat Reader DC

Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Inicio Herramientas 66_201912050933... x Iniciar sesión

18 / 18 66.2%

Compartir

Exportar archivo PDF

Adobe Export PDF
Convertir archivos PDF a Word o Excel Online

Seleccionar archivo PDF
66_201912050933.pdf

Convertir a
Microsoft Word (*.docx)

Idioma del documento:
Español Cambiar

Convertir

Crear archivo PDF

Almace y comparta archivos en Document Cloud
Más información

20 Considera usted que el SOAT es una herramienta para el aseguramiento de las personas que se transportan en un vehículo automotor.

21 Considera usted que el SOAT debería de cubrir la reparación civil por daño moral ante un accidente de tránsito.

22 Cree usted que el daño moral causado a las víctimas ante un accidente de tránsito, eventualmente puede ser asumido por el SOAT.

23 Cree usted que el daño moral causado a las víctimas en un accidente de tránsito, y que dicho daño asumido por el SOAT, disminuya la carga procesal.

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

25 Cree usted que el daño moral causado a las víctimas es irreparable.

Observaciones (precisar si hay suficiencia): *Hay suficiencia*

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

Apellidos y nombres del juez validador: *Sanchez Camargo Maria Delfa*

Especialidad del validador: *Victimología*

19 de 09 del 2019

[Firma]
Firma del Experto Informante.

ES 10:37 a.m. 05/12/2019

66_201912050933.pdf - Adobe Acrobat Reader DC
 Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Inicio Herramientas 66_201912050933... x

17 / 18 66.2%

Iniciar sesión Compartir

Exportar archivo PDF

Adobe Export PDF
 Convertir archivos PDF a Word o Excel Online

Seleccionar archivo PDF
 66_201912050933.pdf

Convertir a
 Microsoft Word (*.docx)

Idioma del documento:
 Español Cambiar

Convertir

Crear archivo PDF

Almacene y comparta archivos en Document Cloud
 Más información

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable 2. Accidentes de tránsito

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
01	Dimensión: El requerido de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte	X		X		X		
02	Creo usted que el pago de la indemnización por siniestro es suficiente para resarcir el daño causado.	X		X		X		
03	Creo usted que las personas que son víctimas de un accidente vial, no cumplen con las señales de tránsito.	X		X		X		
04	Creo usted que la autoridad de tránsito no cumple adecuadamente su labor en un siniestro vial.	X		X		X		
05	Considera que parte de la responsabilidad en los siniestros son por poca señalización en las calles.	X		X		X		
06	Creo usted que los conductores incumplen con las normas de transporte público y privado.	X		X		X		
07	Considera que los conductores de los vehículos son personas no capacitadas para el manejo de un automóvil.	X		X		X		
08	Creo usted que si se da publicación a la normativa referente al SOAT, habría más personas que puedan hacer uso de los mismos indumentarios.	X		X		X		
09	Ha escuchado hablar sobre el fondo de compensación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.	X		X		X		
10	Creo que las empresas aseguradoras, notifican a los agraviados para el cobro de las indemnizaciones.	X		X		X		
11	Considera que las empresas aseguradoras deberían de asumir mayores responsabilidades cuando no notifican a los beneficiarios para el cobro de la indemnización.	X		X		X		
12	Dimensión: Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito	Si	No	Si	No	Si	No	
13	Considera que se debería sancionar las demoras en el pago de la indemnización a los agraviados por una entidad sancionadora.	X		X		X		
14	Considera que las empresas aseguradoras brindan charlas informativas respecto a la ejecución del SOAT.	X		X		X		
15	Considera usted que debería de incrementarse las sanciones a los conductores que incurren en un siniestro vial.	X		X		X		
16	Considera que los accidentes viales son a causa del alcohol o algún estupefaciente.	X		X		X		
17	Creo usted que se debería de imponer mayores sanciones a los conductores que manejan en estado de ebriedad y causan un accidente vial.	X		X		X		
18	Considera que de haber mayor publicación respecto al cobro de la indemnización por causa de un siniestro vial se tendría mejor resultado para las personas que no tienen los recursos para poder curarse.	X		X		X		
19	Considera que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debería de brindar información respecto a los labores del fondo de compensación del SOAT.	X		X		X		
20	Creo usted que el fondo de compensación del SOAT debería de cubrir cierto monto indemnizatorio.	X		X		X		
21	Considera usted que INDECOP debería de poder intervenir en el manejo de las indemnizaciones a los agraviados.	X		X		X		

ES 10:37 a.m. 05/12/2019

66_201912050933.pdf - Adobe Acrobat Reader DC
 Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Inicio Herramientas 66_201912050933... x

16 / 18 66.2%

Iniciar sesión Compartir

Exportar archivo PDF

Adobe Export PDF
 Convertir archivos PDF a Word o Excel Online

Seleccionar archivo PDF
 66_201912050933.pdf

Convertir a
 Microsoft Word (*.docx)

Idioma del documento:
 Español Cambiar

Convertir

Crear archivo PDF

Almacene y comparta archivos en Document Cloud
 Más información

variables de transporte por parte de las empresas.

18	Hay un riesgo de mayor contaminación al no usar el combustible adecuado para las unidades de transporte.	X	X	X			
19	Las empresas de transporte son responsables de ser uno de los factores de accidentes de tránsito.	X	X	X			
20	Las empresas de transporte son responsables al no cumplir con lo estipulado en las normas del estado peruano.	X	X	X			

Observaciones (preciar si hay suficiencia): *Hay suficiencia*

Opinión de aplicabilidad: Aplicable No aplicable Aplicable después de corregir

Apellidos y nombres del juez validador: *Sánchez Carrasco Vilanova Rafael*

Especialidad del validador: *Psicología*

19 de 03 del 2019

[Firma]
 Firma del Experto Informante.

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

ES 10:36 a.m. 05/12/2019

Anexo E

Confiabilidad del instrumento

Confiabilidad. Es el grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes en la muestra o casos (Hernández & Mendoza, 2018, p. 229).

Tabla 12

Confiabilidad del instrumento

Intervalos	Interpretación
De 01 a 20	Poca Confiabilidad
De 21 a 40	Baja Confiabilidad
De 41 a 60	Regular Confiabilidad
De 61 a 80	Alta Confiabilidad
De 81 a 100	Excelente Confiabilidad

Tabla 13

Fiabilidad de la variable 1. Responsabilidad civil extracontractual

Alfa de Cronbach	N° de elementos
,912	20

La confiabilidad del instrumento, se obtuvo mediante el SPSS versión 25 se tiene un coeficiente de fiabilidad de 0.912, de la variable 1 responsabilidad civil contractual, según la tabla 12 se interpreta como una excelente confiabilidad.

Tabla 14*Fiabilidad de la variable 2. Accidentes de tránsito*

Alfa de Cronbach	N° de elementos
,803	25

La confiabilidad del instrumento, se obtuvo mediante el SPSS versión 25 se tiene un coeficiente de fiabilidad de 0.803, de la variable 2 accidentes de tránsito según la tabla 12 se interpreta como una excelente confiabilidad.

Anexo F*Instrumento de medición*

Lea con atención y conteste a las preguntas marcando con una “X” en un solo recuadro, teniendo en cuenta la siguiente escala de calificaciones:

Codificación				
5	4	3	2	1
Totalmente de acuerdo	Parcialment e de acuerdo	Indiferente	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

Cuestionario de la variable 1

		1	2	3	4	5
	Dimensión: Daño.					
01	Las empresas de transporte público tienen responsabilidad civil extracontractual en el daño ocasionado al ciudadano.					
02	Las empresas de transporte público están produciendo un daño emergente al medio ambiente a causa de la contaminación					
03	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas que se han visto afectadas por su mala acción.					
04	Las empresas de transporte público están causando un daño personal a la población debido a accidentes de tránsito.					
05	Las empresas de transporte público deben responder por el daño que están causando a las personas.					
06	Las empresas de transporte público deberían indemnizar a las personas que sufren accidentes de tránsito.					
	Dimensión: Antijuricidad					
07	Las empresas de transporte público a través de sus unidades están causando daño a la sociedad.					
08	Las empresas de transporte público al tener sus unidades en malas condiciones están causando un daño a la sociedad.					
09	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas que han sido perjudicados por su mala acción.					

10	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas cuyas propiedades se han visto perjudicadas sus unidades				
11	Las empresas de transporte público deben responder por el daño que están causando en los accidentes.				
12	Las empresas de transporte deben respetar las normas establecidas por el Estado				
13	Las empresas de transporte público deben actuar de manera responsable para contribuir a la reducción de accidentes de tránsito.				
14	Las empresas de transporte público deben trabajar de manera profesional para no causar daños a la comunidad.				
	Dimensión: Omisión del deber				
15	Las empresas de transporte público tienen un grado de responsabilidad en relación a accidentes de tránsito al no renovar su flota de carros.				
16	Las empresas de transporte son responsables al no tener sus unidades en óptimas condiciones.				
17	Hay un riesgo de mayores accidentes de tránsito al incrementar la flota de unidades de transporte por parte de las empresas.				
18	Hay un riesgo de mayor contaminación al no usar el combustible adecuado para las unidades de transporte.				
19	Las empresas de transporte son responsables de ser uno de los factores de accidentes de tránsito.				
20	Las empresas de transporte son responsables al no cumplir con lo estipulado en las normas del estado peruano.				

Nota. (Sime, 2018, pp. 70-72) adaptado por Olivera (2019).

Cuestionario de la variable 2

		1	2	3	4	5
	Dimensión: El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte					
01	Considera que el pago de la indemnización por muerte es suficiente para resarcir el daño causado.					
02	Cree usted que las personas que son víctimas de un accidente vial, no cumplen con las señales de tránsito.					
03	Cree usted que la autoridad de tránsito no cumple adecuadamente su labro en un siniestro vial.					
04	Considera que parte de la responsabilidad en los siniestros son por poca señalización en las calles.					
05	Cree usted que los conductores incumplen con las normas de transporte público y privado.					
06	Considera que los conductores de los vehículos son personas no capacitadas para el manejo de un automotor.					
07	Cree usted que si se diera publicación a la normativa referente al SOAT, habría más personas que puedan hacer uso los montos indemnizatorios.					
08	Ha escuchado hablar sobre el fondo de compensación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.					

09	Cree que las empresas aseguradoras, notifican a los agraviados para el cobro de las indemnizaciones.				
10	Considera que las empresas aseguradoras deberían de asumir mayores responsabilidades cuando no notifican a los beneficiarios para el cobro de la indemnización.				
	Dimensión. Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito				
11	Considera que se debería sancionar las demoras en el pago de la indemnización a los agraviados por una entidad sancionadora.				
12	Considera que las empresas aseguradoras brindan charlas informativas respecto a la ejecución del SOAT.				
13	Considera usted que debería de incrementarse las sanciones a los conductores que incurran en un siniestro vial.				
14	Considera que los accidentes viales son a causa del alcohol o algún estupefaciente.				
15	Cree usted que se debería de imponer mayores sanciones a los conductores que manejen en estado de ebriedad y causen un accidente vial.				
16	Considera que de haber mayor publicación respecto al cobro de la indemnización por causa de un siniestro vial se tendría mejor resultado para las personas que no tienen los recursos para poder curarse.				

17	Considera que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debería de brindar información respecto a las labores del fondo de compensación del SOAT.				
18	Cree usted que el fondo de compensación del SOAT debería de cubrir cierto monto indemnizatorio.				
19	Considera usted que INDECOPI debería de poder intervenir en el impago de las indemnizaciones a los agraviados.				
20	Considera usted que el SOAT es una herramienta para el aseguramiento de las personas que se transportan en un vehículo automotor.				
	Dimensión: La reparación del daño moral a la víctima				
21	Considera usted que el SOAT debería de cubrir la reparación civil por daño moral ante un accidente de tránsito.				
22	Cree usted que el daño moral causado a las víctimas ante un accidente de tránsito, eventualmente puede ser asumida por el SOAT.				
23	Cree usted que el daño moral causado a las víctimas en un accidente de tránsito, y que dicho daño asumido por el SOAT, disminuiría la carga procesal.				
24	Considera que los accidentes vehiculares causan un daño psicológico y que los daños deberían de ser cubiertos por el SOAT.				
25	Cree usted que el daño moral causado a las víctimas es irreparable.				