

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN
ESCUELA DE POSGRADO
DERECHO CIVIL Y COMERCIAL



LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA RESPONSABILIDAD
CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL DISTRITO DE
CALLERÍA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: DERECHO CIVIL

TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE MAESTRO EN DERECHO
CIVIL Y COMERCIAL

TESISTA: PEÑA IPANAQUE VICTOR RAUL

ASESOR: DR. AYRA APAC NILTON CESAR

PUCALLPA – PERÚ

2023

DEDICATORIA

A Dios por su bondad y misericordia para este humilde servidor.

A mis padres que me inculcaron los valores que toda persona de bien debe practicar.

A mi esposa con quien siempre estaré en deuda por su invaluable apoyo

A mis tres hijos a quienes espero servir de ejemplo y superación en sus vidas.

AGRADECIMIENTO

A mi asesor de tesis

RESUMEN

El objetivo principal del presente trabajo ha sido, analizar de qué manera las lesiones irreversibles o muerte por accidentes de tránsito se producen debido a la carencia de educación vial y pérdida de valores relacionándose con la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria, en sus especificaciones; reflejar las causas principales de los accidentes de tránsito, determinar la relación; hecho, siniestro o incidente vial, conocer de qué manera los daños causados por un accidente vial o siniestro automovilístico, siniestro o incidente vial, incide en la responsabilidad civil extracontractual, **Metodología:** Se ha realizado un estudio descriptivo correlacional, explicativo, muestra compuesta por 90 personas entre: Magistrados, Fiscales, Docentes Universitarios y Abogados en ejercicio. En la recolección de datos se utilizó el cuestionario. En el análisis inferencial se utilizó la Prueba Chi Cuadrada. **Resultados:** a) El estadístico asociado a Chi-Cuadrada de Pearson es $p = 0,031$ es decir, es menor al valor $0,05$, por lo tanto, se acepta la hipótesis planteada - Los accidentes de tránsito se relacionan de manera positiva alta con la responsabilidad civil extracontractual, b) Chi-Cuadrada de Pearson es $p = 0,039$, es decir, es menor al valor $0,05$, por lo tanto, se acepta la hipótesis planteada, existe una relación significativa alta entre el accidente vial y la responsabilidad civil extracontractual, c) Se puede observar claramente que el estadístico asociado a Chi-Cuadrada de Pearson es $p = 0,037$, es decir, es menor al valor $0,05$, por lo tanto, se acepta la hipótesis planteada, Que el hecho, siniestro o incidente vial se relaciona significativamente con la responsabilidad civil extracontractual, d) Se observó que el estadístico asociado a Chi-Cuadrada de Pearson es $p = 0,025$, es decir, es menor al valor $0,05$, por lo tanto, se acepta la hipótesis planteada, Los daños causados se relaciona significativamente en la responsabilidad civil extracontractual. **Conclusión:** En general, los propietarios de vehículos, víctimas agraviadas, policías de tránsito, los jueces civiles y los jueces de paz letrados, manifestaron respuestas positivas frente al estudio tratado.

Palabras clave: Accidentes de tránsito y la responsabilidad civil extracontractual.

ABSTRACT

The main objective of this work has been to analyze how irreversible injuries or death due to traffic accidents occur due to the lack of driver education and loss of values, relating to non-contractual civil liability in the Calleria District, in its specifications. ; reflect the main causes of traffic accidents, determine the relationship; fact, accident or road incident, to know how the damages caused by a road accident or car accident, accident or road incident, affects non-contractual civil liability, Methodology: descriptive correlational study, explanatory, sample composed of 140 people among: Magistrates , Prosecutors, University Professors and Practicing Lawyers. The questionnaire was used for data collection. In the inferential analysis, the Chi Square Test was used. Results: a) The statistic associated with Pearson's Chi-Square is $p = 0.031$, that is, it is less than the value 0.05, therefore, the proposed hypothesis is accepted - Traffic accidents are highly positively related to non-contractual civil liability, b) Pearson's Chi-Square is $p = 0.039$, that is, it is less than the value 0.05, therefore, the proposed hypothesis is accepted, The road accident or car accident generates non-contractual civil liability, c) It can be clearly seen that the statistic associated with Pearson's Chi-Square is $p = 0.037$, that is, it is less than the value 0.05, therefore, the proposed hypothesis is accepted. The fact, accident or road incident is It is significantly related to non-contractual civil liability, d) It was observed that the statistic associated with Pearson's Chi-Square is $p = 0.025$, that is, it is less than the value 0.05, therefore, the proposed hypothesis is accepted, The damages caused by a road accident or car accident, sinister or road incident, have a significant impact on non-contractual civil liability. Conclusion: In general, vehicle owners, injured victims, traffic police, civil judges and justices of the peace, expressed positive responses to the study discussed.

Keywords:

Traffic accidents and non-contractual civil liability

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
RESUMEN.....	iv
ABSTRACT.....	v
ÍNDICE	vi
ÍNDICE DE TABLAS	viii
INTRODUCCIÓN	x
CAPITULO I: ASPECTOS BÁSICOS DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	14
1.1. Fundamentación del problema	14
1.2. Justificación e importancia de la investigación.....	18
1.3. Viabilidad de la investigación.....	19
1.4. Formulación del problema	19
1.4.1. Problema general	19
1.4.2. Problema específico.....	20
1.5. Formulación de objetivos.....	20
1.5.1. Objetivo general.....	20
1.5.2. Objetivos específicos	20
CAPITULO II: SISTEMA DE HIPÓTESIS.....	21
2.1. Formulación de las hipótesis.....	21
2.1.1. Hipótesis general.....	21
2.1.2. Hipótesis específicas	21
2.2. Operacionalización de variables	23
2.3. Definición operacional de las variables	24
CAPITULO III: MARCO TEÓRICO.....	25
3.1. Antecedentes de la investigación	25
3.2. Bases teóricas	28
3.3. Bases conceptuales.....	40
CAPITULO IV: METODOLOGÍA.....	57
4.1. Ámbito de estudio	57
4.2. Tipo y nivel de investigación	57

4.3. Población y muestra	58
4.4. Diseño de investigación	60
4.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	60
4.6. Técnica para el procesamiento y análisis de datos.....	62
4.7. Aspectos éticos.....	62
CAPITULO V: RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	63
5.1. Análisis descriptivo.....	63
5.2. Análisis inferencial y contrastación de hipótesis	71
5.3. Discusión de resultados.....	73
5.4. Aporte de la investigación.....	75
CONCLUSIONES	77
RECOMENDACIONES	78
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	79
ANEXOS	84

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Operacionalización de variables	23
Tabla 2 V1. Accidente de tránsito.....	63
Tabla 3 D1.V1. Accidente vial.....	64
Tabla 4 D2.V1. El hecho, siniestro o incidente.....	65
Tabla 5 D3.V1. Daños causados	66
Tabla 6 V2. Responsabilidad civil extracontractual	67
Tabla 7 D1 V2. Responsabilidad subjetiva o teoría de culpa	68
Tabla 8 D2 V2. Responsabilidad objetiva mediana o media	69
Tabla 9 D3 V2. Ruptura del nexo causal	70
Tabla 10 Prueba de hipótesis general.....	71
Tabla 11 Prueba de hipótesis específica 1.....	72
Tabla 12 Prueba de hipótesis específica 2.....	72
Tabla 13 Prueba de hipótesis específica 3.....	73

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Accidente de tránsito	63
Figura 2: Accidente vial	64
Figura 3: El hecho, siniestro o incidente	65
Figura 4: Daños causados.....	66
Figura 5: Responsabilidad civil extracontractual.....	67
Figura 6: Responsabilidad subjetiva o teoría de culpa.....	68
Figura 7: Responsabilidad objetiva mediana o media.....	69
Figura 8: Ruptura del nexo causal.....	70

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito son eventos, imprevistos que traen como consecuencia, la muerte e incapacidad de los conductores y pasajeros, así como los daños a los vehículos que colisionan entre sí, trayendo como consecuencia que tanto víctimas como los responsables sean sometidos a un proceso de orden administrativo y posteriormente a un proceso judicial, de ser el caso, o en su defecto a transigir evitando el conflicto, penal y civil; debido a que los accidentes en nuestra legislación nacional son considerados como delitos culposos.

El delito culposo, en los accidentes de tránsito, se califican de culposos en su figura básica, y agravada atendiendo a las formas y circunstancias en que se realiza el hecho; según lo establece el artículo 124 del Código Penal, en su párrafo tres, nos dice: “la pena será no menor de uno ni mayor de tres años, si el delito resulta de la inobservancia de las reglas de profesión, ocupación o industria y no menor de cuatro años, cuando las víctimas sean varias”.

La pena privativa de la libertad puede ser no menor de cuatro años ni mayor de seis años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 inc. 4), 6) y 7), si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado, (...) estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.05 gramos de litro, en caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

Como consecuencia del resultado de la conducta culposa prohibida de no causar daño al bien jurídico del cuerpo y salud del agraviado, exige el ordenamiento, el pago de la reparación civil, según la gravedad del hecho, en donde se contempla el daño físico de la persona y el daño material del bien afectado con el evento delictivo.

La responsabilidad civil extracontractual se plantea desde el enfoque de conocer que los accidentes de tránsito; según la Organización Mundial de la salud, que considera desde 1974, que los accidentes de tránsito: “como un problema de salud pública”, problema que se ha venido agravando con el tiempo. Las tendencias indican un lamentable salto cuantitativo: mientras que en 1998 los accidentes de tránsito representaban la novena causa de morbilidad y mortalidad, para el 2020 se estima que ascenderá hasta el tercer lugar (OMS, 2004).

Según Molero Cazani, (2015), en su tesis “La responsabilidad extracontractual frente a las Víctimas en Accidentes de tránsito en La Provincia de Cusco – 2014” nos enseña; “Los accidentes de tránsito constituyen un serio problema económico social y jurídico, es la primera causa de decesos de las personas. las causas pueden distinguirse las siguientes: Ebriedad, imprudencia temeraria, propietarios y conductores irresponsables, vehículos en pésimo estado y descuidos criminales. Las víctimas pueden ser los pasajeros del vehículo, el conductor y sus auxiliares (ayudante), los peatones y demás personas.

Abanto, (2014) citando a De Trazegnies define al accidente de tránsito como: “un daño estadístico e inevitable, el mismo que es consecuencia de la vida en común, lo cual le da un ingrediente social. A su vez, el azar interviene al momento de la individualización de las personas que se ven involucradas en el accidente” (Valenzuela p. 125.)

Vega Meré, lo define como: “Todo hecho que produce daños a personas o a cosas, con un automotor, aunque no se encuentre en circulación” (Mesinas Montero), lo define como: “un evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daños materiales y/o personales, pudiendo ser las personas afectadas tanto ocupantes como terceros no ocupantes del vehículo mencionado”.

Los accidentes de tránsito, están teorizadas bajo cuatro paradigmas, entre ellas; **Primer paradigma (1900-1925/35)**, Tabasso, (2019) Según la visión preconizada por este paradigma, el “Dominio de los vehículos motorizados” constituía la cuestión medular de la seguridad vial; consecuentemente, su objetivo era controlar el uso de los automotores en sí mismos del mismo modo que se hacía anteriormente con los carruajes tirados por animales. **Segundo paradigma (1925/35-1965/70)**, el problema fundamental de este paradigma se centró en el “Control de las situaciones de tránsito” desplazando así la mirada desde los vehículos hacia sus conductores, tratando de comprender especialmente porqué estos cometen errores, lo que se convirtió en el objetivo principal de las investigaciones sobre seguridad vial.

A diferencia de la etapa anterior, en esta se realizaron estudios sistemáticos en los cuales participaron múltiples disciplinas científicas desde sus propios campos de conocimiento (p. ej. ingeniería/s, medicina, psicología, sociología, etc.). En este sentido durante la época tuvo gran influencia la Teoría de la Propensión a los Siniestros que dio lugar al sistema de licencia de puntos (el primero en 1947 en Connecticut, EUA) y a las técnicas para corregir a los conductores problemáticos desarrolladas por la corriente teórica estadounidense denominada “Driver Improvement” (mejora del conductor). **Tercer paradigma (1965/70-1980/85)**.

El problema nuclear de este paradigma consistió en el “Manejo (gestión) del sistema de tránsito” entendido este como la circulación terrestre peatonal-vehicular, para lo cual se consideró prioritaria la remoción de los riesgos del sistema, especialmente los de lesión de los partícipes. **Cuarto paradigma (1980/85...)**. El blanco enfocado por este paradigma es la “Gestión del sistema de transporte”, es decir, como manejar el transporte considerado integralmente como un sistema global complejo comprensivo de todos los modos de movilidad y transportación.

La responsabilidad civil, consiste en determinar por qué y cómo un sujeto de derecho, puede ser obligado a reparar un daño causado a un tercero. La

prueba del daño sufrido por la víctima es ciertamente indispensable, pero la causa de la obligación reside primeramente en un análisis del comportamiento culpable del responsable, o en tomar en cuenta su situación objetiva como creador de riesgo por otros.

CAPITULO I: ASPECTOS BÁSICOS DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Fundamentación del problema

Históricamente los accidentes en el mundo se registraban en la edificación de grandes construcciones trayendo consigo la mutilación de partes del cuerpo de estas personas que se dedicaban a este rubro, y que en muchos casos estos accidentes llevaron a la muerte.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) (1974), Molero considera: “a los accidentes de tránsito como un problema de salud pública, problema que se ha venido agravando con el tiempo. Las tendencias indican un lamentable salto cuantitativo: mientras que en 1998 los accidentes de tránsito representaban la novena causa de morbilidad y mortalidad, para el 2020 se estima que ascenderá hasta el tercer lugar (OMS, 2004)”.

El informe de la OMS (2004), nos indica que: “de los 178 países considerados en el estudio, el Perú ocupa el primer lugar en porcentaje de peatones muertos del total de muertos en accidentes de tránsito (78%). Como contraste, en Chile, donde consideran que el problema es bastante serio, el porcentaje es de 40%; preocupación que es válida si consideramos que en Portugal es 16.1%, en España es 15%, en Francia es 12% y en Bélgica 9.7%.

Noticias, En lo que va del presente año suman 771 las personas que han muerto a causa de accidentes de tránsito ocurridos en las carreteras del país, producto mayormente de fallas humanas, informó el parlamentario andino Mario Zúñiga Martínez.

“Todos los días despertamos con trágicas noticias de muertes por accidentes de tránsito. Las estadísticas de la Policía Nacional del Perú señalan que entre enero y octubre del presente año han dejado de existir 746 personas en las

carreteras de todo el país, cifra que en los pocos días de noviembre se ha elevado a 771 “, sostuvo el legislador.

En el marco de las actividades por el Día Nacional de la Seguridad Vial, el Consejo Regional de Seguridad Vial (CORESEVI- Ucayali), en conferencia de prensa anunció que el viernes 19 harán una marcha de sensibilización e invitan a la población a participar.

Diario Impetu, (2018) Los accidentes de tránsito representan un problema de salud pública a nivel regional, ocasionan en muchos casos lesiones irreversibles y hasta pérdidas humanas. Siendo la educación vial fundamental para rescatar los valores y la formación de una cultura vial.

Diario Impetu, (2018) En el año 2016 el parque vehicular en Ucayali fue de 188 mil 800 vehículos (mayores y menores). Según la Estadística de siniestralidad Ucayali, fuente: EMG-PNP/ DIRPEP-División de Estadística UP y elaborado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Diario Impetu, (2018) En el año 2017 se registraron en Ucayali 450 accidentes de tránsito, dejando un saldo de 336 heridos y 21 fallecidos. Causas principales: 317 por mala conducta del conductor (manejar en exceso de velocidad, estado etílico y no respetar las señales de tránsito). Por causa de la imprudencia del peatón se registraron 19 accidentes. Cabe precisar que la mayoría de estos accidentes fueron ocasionados por vehículos menores: 217 accidentes de motocicletas y 193 de motocarros; el resto vehículos mayores.

Cuando ocurren estos accidentes indudablemente que existe una responsabilidad penal, en donde el conductor es el sujeto activo del delito, y las víctimas el sujeto pasivo, observándose que esta conducta está prohibida en nuestro ordenamiento penal, y atendiendo a las circunstancias como ocurre, se regulan la pena, al conductor también le asiste una responsabilidad administrativa; el cual implica la sanción de inhabilitarse para que el autor no conduzca el vehículo ordenándose reaprender el manejo de vehículo, en el ámbito civil, la sanción es una sanción de carácter resarcitoria, en la cual el

responsable del accidente tendrá que reparar el daño en forma pecuniaria, observando la regulación del daño material, bajo la figura de la responsabilidad civil extracontractual.

La demanda de reparación civil por accidente de tránsito, en cuanto a la competencia del juez que debe conocer el mismo, se sustenta en el TUO de la Ley Orgánica del Poder Judicial, el mismo que en su artículo 57° establece: “Los Juzgados de Paz letrado conocen: En materia civil. De las acciones derivadas de actos o contratos civiles o comerciales, inclusive las acciones interdictales, posesorias o de propiedad de bienes muebles o inmuebles, siempre que estén dentro de la cuantía señalada por el Consejo Ejecutivo del Poder Judicial: (...) 6. De Los asuntos relativos a indemnizaciones derivadas de accidentes de tránsito, siempre que estén dentro de la cuantía que establece el Consejo Ejecutivo del Poder Ejecutivo”.

De esta manera en materia de indemnización el Juez de Paz Letrado es competente siempre y cuando la acción se derive de un accidente de tránsito, pues, de lo contrario, si la voluntad del legislador hubiese sido que el Juez de Paz Letrado conozca pretensiones sobre indemnización sin importar que estas sean contractuales o extracontractuales, pues no se hubiera dado el trabajo de especificar: “derivadas de accidentes de tránsito”. Además, se sustentan en el Primer Encuentro de Jueces de Paz Letrado del Distrito Judicial de Junín realizado el 03 de junio del 2013, llegando a la conclusión que los Jueces de Paz Letrados no deben conocer los procesos de indemnización por responsabilidad extracontractual derivadas de otras causas.

En el distrito de Calleria, han ocurrido muchos accidentes de tránsito ocasionados por vehículos mayores y menores,, llámese; automóviles , camionetas, camiones entre otros, y menores llámese, motos lineales, motocarros, furgonetas, cuatrimotor, etc.; que en muchos de los casos quedan impunes bajo el contexto de que el daño que estos causan, siendo graves incluso llegan a causar muertes, y dadas las circunstancias el agraviado en este caso no recurre a la vía civil sino que se conforma en el peor de lo casos con la

indemnización administrativa, como son el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, olvidando que por cierto la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en su Artículo 29.- De la responsabilidad civil; la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, los prestadores del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

En muchos de los casos que se ha analizado se ha observado directamente de la realidad, que los familiares de los agraviados, han recibido una indemnización, por las lesiones o la muerte de sus familiares, pactado bajo una transacción extra judicial que no corresponde a la gravedad que el caso amerita, y esto se debe a que en el ordenamiento civil no existe una regulación expresa del quantum indemnizable, por las lesiones o la muerte, de la víctima de un accidente de tránsito, siendo que en los juzgado civiles, a raíz del pago de la indemnización del Soat, el juzgado civil y paz letrado, disminuyen prudencialmente el monto indemnizatorio, para el caso del juzgado penal, cuando fija el pago de la reparación civil, es ínfima y menor que en la vía civil.

El Distrito de Callería, no es ajeno a la realidad problemática internacional, nacional con respecto a los accidentes de tránsito y sobre todo del distrito de Calleria, en donde se encuentran tanto la mayoría de los juzgados de paz letrados de la Provincia de Coronel Portillo, así como los Juzgados Civiles, las fiscalías y los Juzgados penales, quienes finalmente son los que resuelven, los pleitos judiciales generados a consecuencia de los accidentes de tránsito, que son registrados como delitos culposos y/o dolosos.

A raíz de los párrafos expuestos en los párrafos precedentes, emerge la interrogante, ¿qué relación existe entre los accidentes de tránsito y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria?, pretendiendo conocer por cierto si esta es de carácter significativa, los accidentes de tránsito de tránsito ya sean del orden culposo o doloso, generan una responsabilidad

civil extracontractual, que debe tener por finalidad no solo curar las heridas de las víctimas, que en mucho de los casos son nimias cantidades que cubren una parte de las curaciones y operaciones médicas, y en el caso de las muertes de las víctimas estas no corresponden al daño que se causa con la extinción de la vida, que tanto integridad del cuerpo y la vida misma son un derecho constitucional por lo que amerita con la prosecución del presente trabajo de investigación.

1.2. Justificación e importancia de la investigación

1.2.1. Justificación

El propósito del presente estudio fue de obedecer a la profundización de las variables en su proceso ontológico que permita revalorizar la salud e integridad física de la persona humana que es expuesta a los accidentes de tránsito; que, causando lesiones leves y graves con consecuente de muertes, se constituyen en un problema de salud pública considerada como una epidemia que involucra a la sociedad en su conjunto.

Las causas de los accidentes de tránsito pueden ser únicas y variados, todas ellas trae consigo una responsabilidad de carácter civil, sin calificarse de que si estas sean contractuales o extracontractuales, puesto que estas tienen como resultado final un daño a la persona o en otros casos a los bienes patrimoniales, en donde se deben observar factores de atribución que incluso involucran a la víctima como el responsable del accidente, empero atendiendo a los diversos criterios doctrinarios, jurisprudenciales, legalistas, el daño debe ser resarcida en forma pecuniaria o material, lo que importa en este caso es conocer los límites no contemplados para establecerse la responsabilidad extracontractual en el presente estudio.

1.2.2. Importancia

El ordenamiento sustantivo Civil en la Legislación Peruana tiene serias limitaciones que impiden establecer con gran criterio que los accidentes de

tránsito generan una responsabilidad civil, que se tramita en los Juzgados de Paz Letrado sin tener en consideración la gravedad de las lesiones, la gravedad de los daños, independientemente del establecimiento de la responsabilidad penal que trae como sanción accesoria el pago de la indemnización por daños y perjuicios sin una evaluación minuciosa, está se constituye en referenciar que muchos de los casos ha impedido que se exija suma mayor en la vía civil correspondiente, en donde incluso se contabilizan el pago de seguros obligatorios que todos los casos no cubriría los daños reales, permitiendo que el presente estudio nos obligue a tener un razonamiento crítico de la institución jurídica, de la indemnización civil por daños y perjuicios en los casos de accidente de tránsito.

1.3. Viabilidad de la investigación

Los accidentes de tránsito, son las causas de muertes y discapacidades en el mundo, sumado al hecho de que estas crean un nuevo fenómeno social, como el desamparo familiar en que quedan los familiares de la víctimas, de allí, que se exige que la responsabilidad civil extracontractual tenga un trato diferenciado en la esfera del derecho administrativo en cuanto a la norma que regula la exigencia de los vehículos de contar con un seguro obligatorio de accidente de tránsito, pues la indemnización regulada en el código civil, no está muy clara en forma que se debe atender el problema indemnizatorio, por responsabilidad civil extracontractual.

1.4. Formulación del problema

1.4.1. Problema general

¿De qué manera los accidentes de tránsito que representan un problema de salud pública se relacionan con la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria?

1.4.2. Problema específico

- a. ¿Por qué el accidente vial genera la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Callería?
- b. ¿Por qué un hecho, siniestro o incidente que se vienen proliferando se relacionan con la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria?
- c. ¿En qué medida los daños causados por el accidente tránsito, inciden en la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria?

1.5. Formulación de objetivos

1.5.1. Objetivo general

Analizar las lesiones irreversibles o muerte por accidentes de tránsito debido a la carencia de educación vial y pérdida de valores se relacionan con la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.

1.5.2. Objetivos específicos

- a) Reflejar las causas principales del accidente vial y la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.
- b) Determinar la relación que existe entre un hecho, siniestro o incidente y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.
- c) Conocer de qué manera los daños causados por un accidente vial, incide en la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.

CAPITULO II: SISTEMA DE HIPÓTESIS

2.1. Formulación de las hipótesis

Una hipótesis es una respuesta imaginativa, surge siempre como una inferencia más o menos probable de casos o fenómenos insuficientes conocidos, formulada a modo de una proposición, explicativa, descriptiva o explicativa – descriptiva, resuelve o da solución tentativa al problema científico; que relaciona dos o más variables de investigación [(Kerlinger, 1988:18, citado en Ñaupas, Mejía, Novoa & Villagómez 2014, p. 177)].


El estudio descubre las situaciones de consistencias de las hipótesis sintácticas y semánticamente formuladas, propuestas con claridad, precisión, no son ambiguas, fundadas en teorías científicas, de hechos y procesos contrastados mediante instrumentos, de fácil observación, que permitió al investigador confirmarlas en las conclusiones.

2.1.1. Hipótesis general


Hi Los accidentes de tránsito que representan un problema de salud pública se relacionan significativamente con la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.

HO Los accidentes de tránsito que representan un problema de salud pública no se relacionan de manera significativamente con la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.


2.1.2. Hipótesis específicas

 **Hi** El accidente vial genera la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.

HO El accidente vial no genera la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.

 **Hi** El hecho, siniestro o incidente se relaciona significativamente con la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.

HO El hecho, siniestro o incidente no se relaciona significativamente con la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.

 **Hi** Los daños causados por un accidente vial, inciden significativamente en la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.

HO Los daños causados por un accidente vial, no inciden en la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.

2.2. Operacionalización de variables

Tabla 1: Operacionalización de variables

Variable	Dimensión	Indicador
Independiente Accidentes de Tránsito	-Accidente vial	-Velocidad permitida -Velocidad no permitida - Inobservancia a las reglas de tránsito - Imprudencia peatonal
	-El hecho, siniestro o incidente	-Hecho imprevisto -Desperfecto mecánico -Vías en mal estado - Pérdida situacional del conductor
	-Daños causados	- Pérdida de vidas humanas - Lesiones graves permanente - Destrucción del vehículo - Desamparo familiar
Dependiente Responsabilidad civil extra contractual	-Responsabilidad subjetiva o teoría de culpa	-Dolosa - Culposa -Resarcimiento específico restablecer el bien en su estado natural -Resarcimiento en dinero
	-Responsabilidad objetiva mediana o media	-Antijuricidad de la conducta -El daño causado -Relación de causalidad entre el hecho generador y el daño producido -Los factores de atribución
	Ruptura del nexo causal	-Ruptura del nexo -Caso fortuito o fuerza mayor -Hecho determinante de tercero -Imprudencia de quien padece el daño

2.3. Definición operacional de las variables

2.3.1. Accidente de tránsito:

El accidente de tránsito es definido como un grave problema de salud pública que trae consigo lesiones graves y muertes, el cual se comprende, como: accidente vial, hecho siniestro o incidente, y daños causados. (OMS)

2.3.2. Responsabilidad civil extra contractual

Aspecto fundamental de indemnizar daños producidas por una obligación voluntaria más conocida como una obligación civil contractual y la obligación involuntaria el cual se produce sin relación jurídica entre las partes, es una obligación civil extracontractual, conformada por las dimensiones o subcaracterísticas de la variable; responsabilidad subjetiva o teoría de culpa, responsabilidad objetiva mediana o media, y deber jurídico de no dañar a otro. (Espinoza, 2019, p.213)

CAPITULO III: MARCO TEÓRICO

3.1. Antecedentes de la investigación



Internacionales

Trujillo et al (2018) *“Lesiones por accidentes de tránsito en una institución de salud en el municipio de Pereira entre los años 2014-2017”* Artículo científico, describen de como las lesiones producidas en un accidente de tránsito, debido a su gravedad causan la muerte de las víctimas se constituye en un problema de salud pública los mismos que son de nivel alarmante en Colombia.

Castillo, G. J. (2017) *“Creación del reglamento para la aplicación de la ley para el fortalecimiento de la seguridad vial”*, tesis de pregrado abogado y notaria, concluyen: En el presente trabajo de tesis, se analizó el problema y las consecuencias de la conducción de vehículos automotores por pilotos ebrios, de transporte colectivo de pasajeros y de carga; y la urgente necesidad de crear el reglamento para aplicación de la Ley Para el Fortalecimiento de Seguridad Vial, ante la elevada cantidad de personas que resultan lesionadas y fallecidas de tales acciones ilícitas.

Herrera, L. F. (2017) *“la proporcionalidad en las penas de los delitos contra la vida y la integridad física en los hechos de tránsito ocasionados por conductores bajo la influencia del alcohol”*, tesis de grado en ciencias jurídicas y sociales, conceptualiza: Un accidente de tránsito es evento no premeditado en que se ocasionan muertes, lesiones o daños a la propiedad en la vía pública, dichos accidentes cuentan con etapas, momentos en los cuales son de vital importancia factores como la concentración, la percepción y la decisión; momentos en los cuales se define la magnitud del accidente y en muchas ocasiones pueden ser evitados ulteriores daños.

Garcia, E. (2016) *“La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: Especial consideración al daño y su reparación”* Tesis

Doctoral, concluye; “El sistema de responsabilidad civil en el ámbito de la circulación de vehículos a motor cuando se producen daños en las personas es el de responsabilidad objetiva o por riesgo atenuada en la medida en que admite dos causas de exoneración cuando interfieren en la relación de causalidad: la culpa exclusiva del perjudicado o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Incluso, según doctrina jurisprudencial reciente, este mismo sistema de responsabilidad objetiva se aplica cuando se produce una colisión recíproca de vehículos y se ignora cuál ha sido el causante del siniestro dando lugar a la doctrina de las condenas cruzadas.

Badillo, J. A. (2015) “*La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro*”, Tesis doctoral, concluye: La responsabilidad civil estaba impregnada por la idea de la culpa, como criterio atributivo de imputación, tal como dispone el artículo 1902 del CC. Se buscaba el reproche del causante del daño, quedando en segundo plano la atención a las víctimas de hechos dañosos.

Hurtado K. L. & Hernandez, J. S., 2015) “*El seguro de responsabilidad civil extracontractual como garantía de reparación a las víctimas en delitos culposos derivados de accidentes de tránsito*” Tesis de pos grado, concluyen. El seguro de responsabilidad civil extracontractual en materia de accidentes de tránsito se constituye en la garantía necesaria para mantener indemne el patrimonio del infractor tomador asegurado, y satisfacer en el desarrollo del proceso penal el derecho a la reparación, en tanto derecho de naturaleza patrimonial iusfundamental.

Fierro, J.V. (2015) “*Establecer en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y su reglamento, reformas con la finalidad de dar solución a las imprecisiones y vacíos jurídicos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, respecto a los bienes materiales de terceros*” Tesis de pregrado, concluyen: Es así cuando se da un accidente de tránsito, y al no haber un seguro que cubra los daños materiales, causa un grave conflicto económico a las personas afectadas por el accidente de tránsito, siendo este un

seguro que cubra una responsabilidad civil que ocasione el accidente de tránsito, lo que ocasione que terceros perjudicados por tal accidente están desprotegidos, al no poder reclamar inmediatamente la indemnización ni pago por los daños que se les produjeron, generando así inseguridad jurídica, que en esta investigación se plantea alternativas para solucionar la problemática planteada.



Nacionales

Castro, G. E., (2017) *“Responsabilidad de la empresa derivada de accidentes de tránsito con daños personales”*, tesis de maestría; entre sus otras conclusiones, enfatiza: La responsabilidad de los accidentes de tránsito es objetiva, por creación del riesgo, con la utilización de un vehículo automotor. (p. 35)

Molero, J. N. (2015) *“La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en La Provincia de Cusco – 2014”* Concluye: “Los accidentes de tránsito constituyen un serio problema económico social y jurídico. El número de muertos aumenta cada año en la región sobre todo en la provincia de Cusco. En la primera causa de decesos de las personas. Las causas pueden distinguirse las siguientes: Ebriedad, imprudencia temeraria, propietarios y conductores irresponsables, vehículos en pésimo estado y descuidos criminales. Las víctimas pueden ser los pasajeros del vehículo, el conductor y sus auxiliares (ayudante), los peatones y demás personas. En todos ellos se afecta personas de todas las edades y condiciones sociales, causándose daños tanto patrimoniales como extra-patrimoniales. El monto de las reparaciones civiles es irrisorio; el SOAT (Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito), es solo un mecanismo que cobertura en forma inmediata a las víctimas”.

Tintaya C. G. (2015) *“Criterios Jurídicos para la determinación de La Responsabilidad Civil en los accidentes de tránsito Distrito Judicial Puno 2013-2014”*: Concluye “Los jueces de nuestro país (entre los que me incluyo),

no tienen un criterio claro y justo, al fijar el monto de la reparación civil a favor de los agraviados, particularmente los que resultan de los accidentes de tránsito. Estos eventos, con lamentables consecuencias, están alcanzando niveles alarmantes en nuestro país, con tasas cada vez más altas de fallecimientos o lesiones graves.

Nieves C. J. (2016) *“La reparación civil en los delitos culposos ocasionados a las víctimas ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito”* tesis de maestría- Concluye: Los jueces penales no observan criterios de valoración de manera objetiva el monto de la reparación civil no garantiza un resarcimiento proporcional al daño ocasionado a las víctimas en los delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito. El factor del subjetivismo influye a que los magistrados no determinen en forma objetiva la reparación civil de acuerdo al daño ocasionado.



Local

Tominaga, T. & Scharff, L. (2016) *“Factores asociados a víctimas fatales de accidentes de tránsito en la región de Ucayali entre el 2013 y 2016”*, tesis de pregrado. Médico Cirujano; estudio descriptivo retrospectivo con datos del sistema Forenses y del Archivo del Instituto de Medicina Legal División II Pucallpa concluyen: Los accidentes de tránsito son un problema social y de salud pública mundial que dejan lesionados susceptibles de sufrir discapacidad, daño psicológico o muerte, lo cual representa alto costo económico.

3.2. Bases teóricas

Fundamentos epistémicos de responsabilidad civil extracontractual

Teoría de la opción o del concurso de acciones

Perez, (2011) Sostiene: *“La víctima puede optar entre el régimen resarcitorio que desee y más le convenga, ya que ambas acciones, la contractual y la extracontractual corresponden a pretensiones distintas e*

independientes entre sí y la víctima tiene la posibilidad de elegir la que más convenga a sus intereses, sin que pueda, una vez interpuesta la acción, cambiar la calificación jurídica de ésta. Sin embargo, no habrá cosa juzgada al respecto”. Según Hidalgo, p. 599.) Esta tesis ha sido acogida por la jurisprudencia española en algunos casos de responsabilidad médica. Sin embargo, es criticada en dos aspectos por En primer término, (Diez-Picazo) sostiene que antes de recurrir a los deberes generales de comportamiento se deben analizar las reglas de conducta que deberían emanar de la relación obligatoria entre las partes; y por otro lado esta teoría no tiene razón de ser en aquellos casos en que existen normas específicas de distribución de los riesgos, (p, 26.)

Teoría de absorción o incompatibilidad

Perez, (2011) *“Esta teoría plantea que es imposible para el solicitante escoger entre un régimen u otro y por tanto se debe pedir la reparación del daño conforme a las reglas de la responsabilidad contractual, cuando los daños se han producido en esta esfera. Por tanto, responsabilidad contractual y extracontractual son incompatibles entre sí y en el evento de ocurrir una superposición respecto del hecho, se debe recurrir a la vía resarcitoria convencional”.* El hecho que sirve de sustento a esta teoría se basa en que ambas responsabilidades están sujetas a pretensiones diferentes, cada una con su ámbito de aplicación específico y por lo tanto no procede la opción de elegir entre un ordenamiento u otro. Más bien cabe conducir la pretensión a la esfera a la que pertenece, de manera que la existencia de un contrato desecha la posibilidad de elegir como vía resarcitoria a las normas que se amparan en la responsabilidad aquiliana. (extracontractual)

De esta manera cuando se invoca la responsabilidad contractual se hace porque se ha violado un deber que nace de un acuerdo de voluntades; en cambio en la responsabilidad no convencional se infringe el deber general de no dañar a otro.

Teoría del concurso de normas

Perez, (2011), La teoría del concurso de normas: tiene su fuente en el derecho alemán y sostiene que ante casos que queden comprendidos en las llamadas zonas fronterizas serán los tribunales en virtud del principio *iura novit curia*, los que en definitiva calificarán jurídicamente los hechos ya sea por la vía contractual o la extracontractual, sin que la calificación hecha por la víctima les sea obligatoria (Domínguez, Carmen, p. 606). De esta manera estamos ante un concurso de normas que sirven de fundamento a una única pretensión que es la reparación del daño. La justificación de esta teoría se sustenta en argumentos de corte procesal en el sentido que la causa de pedir está dada por la relación fáctica en que se funda la acción y no por su fundamentación jurídica. De esta forma entonces el tribunal puede cambiar la calificación jurídica que la víctima ha escogido y no por ello habrá incongruencia en la causa de pedir (Domínguez, Carmen, p. 608)

Situación del fenómeno de investigación

Guillermo, (1972), Si, como precisaba Frost, la epidemiología es el estudio de las enfermedades como fenómeno colectivo, y los accidentes en general y los del tránsito en particular ocasionan en el hombre numerosos traumatismos, es pertinente aplicar el método epidemiológico al estudio de los accidentes. Ello se justifica tanto más cuanto que se sabe, aunque no por el público en general, ni por muchos médicos, que las defunciones e incapacidades causadas por los accidentes son mayores que las que puedan atribuirse a cualquier entidad nosológica aislada, por ejemplo, el cáncer.

Naveira, (2004; 3-4) nos refiere: *“No cabe duda que la responsabilidad civil extracontractual se configura como uno de los sectores del Derecho Civil que más producción científica ha generado a lo largo de los siglos, porque, pese a ser un legado que ha llegado hasta nuestros días desde su inicial formulación en el Derecho romano, lejos de considerarse agotado en los términos de su inicial formulación, ha experimentado continuas y profundas*

evoluciones, que la han situado en el punto de mira del análisis doctrinal y jurisprudencial llevado a cabo en los distintos momentos históricos”. (p. 3- 4)

Tales evoluciones fueron determinantes de cambios o transformaciones en el seno de los distintos presupuestos de la institución, entre ellos, el daño del presupuesto, el cual se configura, no como un presupuesto más de la responsabilidad civil, sino como su presupuesto central, como "la constante vital del sistema ", en otras palabras, como "el elemento esencial que ha de estar presente en todo caso, para que, la acción u omisión, culpable o negligente, origine la obligación de resarcir" (Vicente Domingo, 1994, p. 29).

En concreto, se puede entender que las evoluciones más relevantes experimentadas por la responsabilidad civil extracontractual en lo que al elemento daño se refiere tuvieron lugar a lo largo de los siglos XIX y XX y pueden resumirse en las siguientes: - En primer lugar, con la Revolución industrial, que determina el inicio de la mecanización y tecnificación de los procesos productivos, tiene lugar una multiplicación del número de daños producidos, así como una agravación de los mismos, fenómenos éstos que, debido a los constantes avances tecnológicos en los más diversos ámbitos de la actividad humana, siguen manifestándose todavía en la actualidad (Jourdain, 1992, p. 10 y Medina, 2003, pág. 39)

Un segundo factor de la transformación del presupuesto daño viene dado por el hecho de que, a medida que aumentan las actividades peligrosas, los individuos dejan de resignarse ante el daño sufrido, dejan de creer en la concepción del daño como acto de Dios (Medina, 2003; p. 39), para emprender la búsqueda de un culpable que se haga cargo del daño producido (Domingo, p. 220-221). Aumentan, en definitiva, las reclamaciones que pretenden la reparación de daños. De este modo, se llega a una situación en la que "(...) en todas las sociedades desarrolladas (...) toda frustración personal se convierte en daño en busca de un culpable"

Y, finalmente, el aumento del aseguramiento de la responsabilidad civil contribuye a inducir a los perjudicados a reclamar la reparación de los daños padecidos bajo la excusa de que no lo hacen directamente contra el causante del daño, sino contra su aseguradora. De este modo, "los prejuicios ideológicos del perjudicado y la mala conciencia por litigar desaparecen, y se despersonaliza al causante a través de la llamada socialización de la responsabilidad civil "(Jourdain, 1992, p. 10).

Derecho comparado

Accidente de tránsito en:

España Los motociclistas y los conductores de ciclomotores se encuentran entre los usuarios de la vía más vulnerables en caso de accidente. La menor reducción de la mortalidad entre los motociclistas en comparación con la reducción de la mortalidad observada con otro tipo de vehículos requiere una investigación sobre las circunstancias que contribuyen a este tipo de accidentes y su alta gravedad.

Además, se han encontrado diferencias significativas en todas las variables estudiadas en función del sexo del conductor, lo que indica un perfil diferente de los conductores implicados en un accidente, lo que indica la necesidad de diseñar medidas de precaución especiales para cada tipo de vehículo en función de sus especificaciones. características relacionadas con su accidente. (Hidalgo & Sospedra, 2019)

Brasil los estudios plantean que la mayor mortalidad en la vía la poseen los individuos del sexo masculino, que son a su vez los que presentan mayores conductas de riesgo. Los accidentes de motocicleta y peatón son mencionados en la mayor parte de las investigaciones relacionadas con el tema, que expresan que estos son más frecuentes en áreas del nordeste del país, en autopistas, y se presentan mayormente en las noches los fines de semana. (Martinto et Al, 2022, s/p)

El comportamiento de las personas en la vía tiene un notable impacto sobre los niveles de accidentalidad. Las principales conductas que favorecen la ocurrencia de este tipo de accidentes en Brasil son: No uso del cinturón de seguridad, manejar con exceso de velocidad, uso del celular, consumo de bebidas alcohólicas, algunos estudios muestran cómo estas conductas son más frecuentes en personas jóvenes y solteras. (Martinto et Al, 2022, s/p)

Argentina En el sistema del tránsito, el medio físico constituye uno de los elementos fundamentales a la hora de determinar los factores de riesgos que entran en juego durante la movilidad cotidiana de la población. Diversos estudios revelan cómo influyen las condiciones materiales de la vía pública en el comportamiento de los sujetos y en la generación de accidentes de tránsito. Estas condiciones se relacionan con la densidad del alumbrado público vial, el diseño de las vías, la presencia de cruces peatonales, entre otras.

Sin embargo, en muchas ciudades argentinas todavía no se ha estudiado si las condiciones del entorno influyen de manera positiva o negativa en la ocurrencia de accidentes de tránsito.

En la actualidad, diversos sistemas de información geográfica (SIG) aplicados a las investigaciones en salud con perspectiva espacial o territorial se utilizan para el estudio de los accidentes de tránsito. En Argentina, algunos estudios han utilizado estos sistemas y demuestran su utilidad para explorar patrones de accidentes o para identificar zonas de mayor riesgo. (Chaparro, et al. 2018, s/p)

Ecuador los accidentes de tránsito son considerados la sexta causa de muerte. De acuerdo con los datos de la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador, en 2018, en lo que respecta a las causas de los accidentes de tránsito, el 63 % se debe a la falta de atención de los conductores (por imprudencia o inobservancia a las señales de tránsito). (Castillo, et al. 2020,s/p)

2.2.1. Concepto accidentes de tránsito

Teorías del accidente de tránsito

Tabasso, (2019), Durante el siglo XX el pensamiento sobre la seguridad vial evolucionó siguiendo cuatro paradigmas propios, es decir cuatro concepciones generales de la misma, de sus problemas y de sus soluciones. De cada forma de enfocar, percibir y pensar el fenómeno resultaron distintas metodologías de investigación, varios modelos de causación y de prevención y ciertas contramedidas específicas. Sobre este tema la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico –OCDE publicó en 1997 un documento cuya síntesis se expone a continuación por su importancia para entender el desarrollo del pensamiento sobre la seguridad vial y como se llegó a las concepciones actuales.

Primer paradigma (1900-1925/35)

Tabasso, (2019) Según la visión preconizada por este paradigma, el “Dominio de los vehículos motorizados” constituía la cuestión medular de la seguridad vial; consecuentemente, su objetivo era controlar el uso de los automotores en sí mismos del mismo modo que se hacía anteriormente con los carruajes tirados por animales. Por tanto, el concepto y las contramedidas de seguridad estuvieron basados principalmente en la experiencia acumulada en el empleo de ingenios de tracción a sangre. Empero, durante el periodo no hubo verdadera investigación científica, sino una descripción de lo que ocurría en la realidad a través del estudio estadístico de los datos de siniestros viales. En la práctica esta visión dio lugar a un conjunto de ajustes del vehículo y del conductor; los esfuerzos por la seguridad se enfocaron en el “qué” componentes mecánicos necesitaban ser regulados con contramedidas en el corto plazo y “cuales” regulaciones se necesitaban desarrollar en el largo plazo.

Segundo paradigma (1925/35-1965/70)

Tabasso, (2019) El problema fundamental de este paradigma se centró en el “Control de las situaciones de tránsito” desplazando así la mirada desde

los vehículos hacia sus conductores, tratando de comprender especialmente porqué estos cometen errores, lo que se convirtió en el objetivo principal de las investigaciones sobre seguridad vial. A diferencia de la etapa anterior, en esta se realizaron estudios sistemáticos en los cuales participaron múltiples disciplinas científicas desde sus propios campos de conocimiento (p. ej. ingeniería/s, medicina, psicología, sociología, etc.).

Consecuentemente, las contramedidas de seguridad se generaron basándose en descripciones del problema desde los diversos componentes del sistema: el vehículo, el conductor, la infraestructura vial y el ambiente. Un avance particularmente importante de esta época fue el surgimiento del concepto de “Factores Humanos”, entendido como la contribución de la naturaleza humana en el desarrollo de una disfunción o fallo técnico en el manejo de las máquinas en general y de los vehículos en particular.

En este sentido durante la época tuvo gran influencia la Teoría de la Propensión a los Siniestros que dio lugar al sistema de licencia de puntos (el primero en 1947 en Connecticut, EUA) y a las técnicas para corregir a los conductores problemáticos desarrolladas por la corriente teórica estadounidense denominada “Driver Improvement”. Como fruto de este paradigma, también se formuló la famosa estrategia de prevención de las “3E” (por su sigla en inglés: Engineering, Education, Enforcement) que Arias Paz tradujo como “Frente de las tres I” por “Ingeniería, Instrucción e Inspección”, popularizada en Latinoamérica por el ingeniero mexicano Rafael Cal y Mayor mediante la metáfora del “Templo de la Seguridad Vial” sustentado por tres columnas: “Aplicación de la ley, Educación e Ingeniería”. Asimismo, en este periodo surgió, en el campo de la siniestralidad laboral, la primera concepción general sistemática explicativa de la causación de los siniestros: el modelo de Heinrich llamado del Efecto dominó que constituyó el origen de la prolífica familia de los modelos secuenciales que se expondrán más abajo.

Tercer paradigma (1965/70-1980/85)

Tabasso, (2019), El problema nuclear de este paradigma consistió en el “Manejo (gestión) del sistema de tránsito” entendido este como la circulación terrestre peatonal-vehicular, para lo cual se consideró prioritaria la remoción de los riesgos del sistema, especialmente los de lesión de los partícipes. Dado que en los periodos previos se había concebido una gran cantidad de conceptos y contramedidas enfocados al vehículo y a los errores del conductor, en este la principal cuestión radicó en como priorizar entre los mismos, lo que llevó a desarrollar la prevención mediante proyectos específicos en el contexto de un manejo sistemático de la seguridad vial. Entre otras consecuencias destacables del sólido enfoque científico propio de este paradigma se cuentan el desarrollo de modelos matemáticos para la predicción de los siniestros viales y el cálculo de las ratios Costo/Beneficio y Costo/Eficacia de las medidas preventivas.

Cuarto paradigma (1980/85)

Tabasso, (2019), El blanco enfocado por este paradigma es la “Gestión del sistema de transporte”, es decir, como manejar el transporte considerado integralmente como un sistema global complejo comprensivo de todos los modos de movilidad y transportación. El concepto de prevención en este periodo es, no solo reducir el riesgo de lesión sino, y, sobre todo, minimizar proactivamente la exposición al mismo; por ende, las contramedidas de prevención apuntan a como dirigir el sistema a menores niveles, formas y modos de riesgo.

Puede verse que con cada paradigma el alcance de la seguridad se fue extendiendo, pero los primeros no fueron completamente reemplazados por los últimos porque estos fueron construidos con aquellos.

El proceso de aprendizaje evolucionó en el enfoque de la prevención de siniestros transitando desde el problema de la identificación de las causas y la generación de contramedidas a la priorización de estas. Obviamente, también los modelos de causación fueron correlativos a la visión de cada paradigma. El

primero y el segundo, con sus focos puestos en la mecánica del vehículo y en los errores del conductor dieron lugar a los modelos secuenciales. En la época del tercer paradigma, cuando el alcance de la prevención se extendió considerando el tránsito como una organización compleja, surgieron los modelos epidemiológicos y en el periodo del cuarto, el alcance volvió a extenderse tratando de alcanzar la totalidad del transporte entendido como un sistema socio técnico global.

Igual que muchos países, en Colombia se ha desarrollado una clara lid entre los principios del positivismo y los del realismo jurídico en esta materia, que varían según el nivel de prioridad que conceden a la ley y a la jurisprudencia. Esta tensión, presente a nivel doctrinario, no se vislumbra claramente en la legislación vigente, pero su estudio es importante en la medida en que surge como un trasfondo que aclara el origen de muchas de las normas vigentes en nuestro país. Tal como lo reconoce la epistemología jurídica, la constante dicotomía entre el ser y el deber ser, entre la moral (orden estático) y el derecho (orden dinámico).

Delitos culposos

Toscano (2019) Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito.

Sin embargo y aunque no me detendré a analizar la polémica que existe al respecto, cabe dejar mencionado que algunos tratadistas como Beristaín considera la existencia de un dolo de peligro en la conducción temeraria de vehículos; criterio que evidentemente invita a reflexión pues en nuestra sociedad es muy común observar la presencia de criminales en potencia que se hallan frente a un volante. Este pensamiento es necesario que se lo incorpore en nuestra legislación, pues hechos como la muerte causada por un conductor en estado de embriaguez, no puede seguirse considerando como delitos culposos.

Por otro lado, debo mencionar que algunos accidentes de tránsito a más de su condición "natural", llamémoslo así, de ser eventuales y no queridos, son imposibles de prever por irresistibles.

Caso fortuito o fuerza mayor

Toscano (2019) No está por demás indicar que, la fuerza mayor y el caso fortuito deben ser probados dentro del juicio para que el juez pueda eximir de responsabilidad al indiciado, prueba que evidentemente deberá esgrimirla quien alega el caso fortuito o la fuerza mayor y quien en su conducción (lícita por cierto) debe haber observado la suficiente diligencia, cuidado, responsabilidad, observancia de la ley, normas reglamentarias de tránsito para que, producido el accidente y alegadas tales circunstancias, pueda operar la eximencia de responsabilidad; de lo contrario. ésta no puede considerarse a la hora del juzgamiento.

Elementos

Toscano (2019), Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

- 1.- Es un suceso eventual;
- 2.- Debe ser sin intención, pero con culpa;
- 3.- Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;
- 4.- Se produce en la vía;
- 5.- Participan seres humanos.

Relación entre lo humano y lo material

Toscano (2019) Para una mayor comprensión, diremos que el accidente de tránsito es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte; aquí, por tanto, encontramos una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el

primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.

Hasta aquí la conceptualización jurídica del accidente de tránsito; ya desde el punto de vista social, éste constituye una lacra que destruye, que mina a un País, que limita el desarrollo de las personas, que no les permite su participación activa o que definitivamente les impide seguir brindando su contingente.

Factor principal de muerte

Toscano (2019), Según dicen algunos estudios: los accidentes de tránsito se están constituyendo en el factor principal de muerte llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras.

"En el mundo más de 300.000 individuos mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan más de 10% de todas las causas hospitalarias".

Eliminar las causas que lo provocan

Toscano (2019), Sin ser ilusorios, los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; sin embargo, no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la Ley probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad, así como el cambio, la inercia, etc. De tal manera que no cabe pensar, y, por el contrario, es necesario desterrar de las mentes la idea de la existencia del destino o de la mala suerte; los accidentes son el resultado de situaciones coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos inexorablemente, pero ante la que hay que prevenirnos y garantizar seguridades como desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia las han ido venciendo.

3.3. Bases conceptuales

Abanto, (2014) citando a De Trazegnies define al accidente de tránsito como: “un daño estadístico e inevitable, el mismo que es consecuencia de la vida en común, lo cual le da un ingrediente social. A su vez, el azar interviene al momento de la individualización de las personas que se ven involucradas en el accidente” (Valenzuela p. 125.)

Vega (2018), lo define como: “Todo hecho que produce daños a personas o a cosas, con un automotor, aunque no se encuentre en circulación” (Mesinas Montero), lo define como: “un evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daños materiales y/o personales, pudiendo ser las personas afectadas tanto ocupantes como terceros no ocupantes del vehículo mencionado”

Conceptos normativos

El TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por D.S. N° 024-2002-MTC señala que el accidente de tránsito es un: “Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta”. El TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por D.S. N° 016-2009-MTC, señala que el accidente es un: “Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”.

Definición

Según el diccionario de la Real Academia Española es (2019) “Cualidad o estado que aparece en algo, sin que sea parte de su esencia o

naturaleza”; “suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”; “suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas”; “indisposición o enfermedad que sobreviene repentinamente y priva de sentido, de movimiento o de ambas cosas”; “pasión o movimiento del ánimo”; “irregularidad del terreno con elevación o depresión bruscas, quiebras, fragosidad, etc”; “síntoma grave que se presenta inopinadamente durante una enfermedad, sin ser de los que la caracterizan”. (Diccionario, 2019),

En el campo de la Música: “Cada uno de los tres signos, el sostenido, el bemol y el becuadro, con que se altera la tonalidad de un sonido”.

En el área de la Gramática:” En la gramática tradicional, modificación flexiva que experimentan las palabras variables para expresar valores de alguna categoría gramatical, como el género, el número, la persona o el tiempo”.

En Religión: “Figura, color, sabor y olor que en la eucaristía quedan del pan y del vino después de la consagración”.

En el campo de los Seguros: “Lesión corporal o enfermedad que sufre el trabajador con ocasión o a consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena”.

En Geografía: “Es una unidad geomorfológica que se clasifica por características tales como elevación, pendiente, orientación, estratificación, formación rocosa y tipo de suelo. Ejemplos de accidentes geográficos son los montes, acantilados, valles, etc”.

Toscano (2019) En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

"Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas, pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y

ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agente de tránsito".

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto en acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí, por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

- **Accidentes de tránsito**, es aquel que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tránsito de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores, y el atropello por ellos a los peatones.

- **Accidente vial o siniestro automovilístico** es un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades. Especialmente es aquel suceso en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera repentina ocasionada por un agente externo involuntario. El perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a factores externos e imprevistos que contribuyen la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un como pueden ser fallos mecánicos repentinos, condiciones ambientales desfavorables (sismos o cambios climáticos bruscos y repentinos) y cruce de animales durante el tráfico o incluso la caída de un árbol por fuertes vientos en la calle o carretera. (Wikipedia, 2019)

- **Un hecho, siniestro o incidente vial** es aquella colisión entre uno o más sectores de la vialidad (peatones, ciclistas, automóviles, autobuses, camiones, tractores) en el cual si hay víctimas (tanto con lesiones leves o

graves) se redefine como agresión vial, si se da con daños materiales se le dice “daños de tráfico”. Estos no son aleatorios ni imprevisibles, y usualmente están acompañados por corresponsabilidades, como puede ser falta de señalización adecuada, carencia de iluminación en las calles o la mala construcción de una avenida, falta de planeación o la ejecución de proyectos mal planeados, carencia de responsabilidad al manejar (conducir en estado de ebriedad, utilizar el celular mientras se maneja o conducir a exceso de velocidad). (Wikipedia, 2019)

Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley del Transito (D.S. N° 016 – 2009 – MTC) en su artículo 2° establece las definiciones que deben entenderse en los términos siguientes:

Accidente: Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos.

Acera: Parte de la vía, destinada al uso de peatones (Vereda).

Adelantar: Maniobra mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro que lo antecede, utilizando el carril de la izquierda a su posición, salvo excepciones.

Alcoholemia: Examen o prueba para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona. (Dosaje etílico).

Área de estacionamiento: Lugar destinado para el estacionamiento de vehículos.

Autopista: Carretera de tránsito rápido sin intersecciones y con control total de accesos.

Berma: Parte de una carretera o camino contigua a la calzada, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención de vehículos en emergencia y circulación de peatones (Banquina).

Calzada: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.

Camino: Vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones, y animales.

Caravana: Conjunto de vehículos que circulan en fila por la calzada (Convoy).

Carretera: Vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.

Ciclomotor: Vehículo de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Conductor: Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

Cruce a nivel: Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (Paso a nivel).

Cuneta: Zanja al lado del camino o carretera destinada a recibir aguas pluviales.

Demarcación: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones.

Depósito Municipal de Vehículos (DMV): Local autorizado para el internamiento de vehículos, provisto de equipamiento y seguridad de acuerdo con las normas legales vigentes.

Derecho de paso: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha en precedencia a otro peatón o vehículo.

Detención: Inmovilización del vehículo por emergencia, por impedimento de circulación o para cumplir una disposición reglamentaria.

Detenerse: Paralización breve de un vehículo para ascender o descender pasajeros o alzar o bajar cosas, sólo mientras dure la maniobra.

Estacionar: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas. Internamiento: Ingreso de un vehículo al DMV, dispuesto por la Autoridad competente.

Intersección: Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

Isla: Área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

Licencia de conducir: Documento otorgado por la Autoridad competente a una persona autorizándola para conducir un tipo de vehículo.

Línea de parada: Línea transversal marcada en la calzada antes de la intersección que indica al conductor el límite para detener el vehículo acatando la señal correspondiente (Línea de detención).

Maquinaria especial: Vehículo automotor cuya finalidad no es el transporte de personas o carga y que utiliza ocasionalmente la vía pública. Marca: Señal colocada o pintada sobre el pavimento o en elementos adyacentes al mismo, consistente en líneas, dibujos, colores, palabras o símbolos (Señal horizontal).

Motocicleta: Vehículo de dos ruedas, con o sin side-car, provisto de un motor de propulsión.

Paso a nivel: Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (Cruce a nivel).

Paso peatonal: Parte de la calzada destinada para el cruce de peatones. (Crucero peatonal).

Peatón: Persona que circula caminando por una vía pública.

Peso Bruto: Peso propio del vehículo más la carga y ocupantes.

Preferencia de paso: Prerrogativa de un peatón o conductor de vehículo para proseguir su marcha.

Remoción: Cambio de ubicación de un vehículo, dispuesto por la Autoridad competente.

Remolcador: Vehículo automotor diseñado para remolcar un semi-remolque mediante un sistema de acople, no transportando carga por sí, a excepción del peso transmitido por el semi-remolque (Tracto camión).

Remolque: Vehículo sin motor diseñado para ser halado por un camión u otro vehículo motorizado, de tal forma que ninguna parte de su peso descansa sobre el vehículo remolcador.

Retención de la Licencia de Conducir: Incautación temporal del documento, dispuesta por la Autoridad competente.

Retención: Inmovilización de un vehículo, dispuesto por la Autoridad competente.

Semáforo: Dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde.

Semi-remolque: Vehículo sin motor y sin eje delantero, que se apoya en el remolcador transmitiéndole parte de su peso.

Señal de Tránsito: Dispositivo, signo o demarcación colocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.

Sobrepasar: Maniobra mediante la cual un vehículo adelanta a otro que transita por distinto carril.

Tránsito: Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación). Vehículo: Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

Vehículo automotor: Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Vehículo automotor menor: Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bicimoto, motoneta, motocicleta, mototaxi, triciclo motorizado y similares).

Vehículo combinado: Combinación de dos o más vehículos, siendo el primero un vehículo automotor y los demás remolcados. Vehículo de Bomberos: Vehículo de emergencia perteneciente al Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.

Vehículo especial: Vehículo utilizado para el transporte de personas o de carga que excede el peso y medidas permisibles previstos en la reglamentación vigente.

Vehículo de emergencia: Vehículo utilizado para prestar servicio de auxilio en forma inmediata conforme a ley.

Vehículo oficial: Vehículo asignado a autoridades, los de su comitiva y los encargados de su protección y seguridad, conforme a Ley.

Vehículo Policial: Vehículo de emergencia perteneciente a la Policía Nacional del Perú.

Vía: Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.

Vía de acceso restringido: Vía en que los vehículos y las personas solo tienen oportunidad a ingresar o salir de ella, por los lugares y bajo las condiciones fijadas por la Autoridad competente.

Vía Privada: Vía destinada al uso particular.

Vía Pública: Vía de uso público, sobre la cual la Autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones.

Vía urbana: Vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y peatones y eventualmente de animales (Calle).

Zona comercial: Parte de la ciudad calificada por Autoridad municipal competente, destinada para la ubicación de inmuebles para fines comerciales.

Zona de hospital: Zona situada frente a un Centro de Salud, que se extiende cincuenta metros a los lados de los lugares de acceso al local.

Zona de seguridad: Área dentro de la vía, especialmente señalizada para refugio exclusivo de los peatones (Isla de refugio).

Zona escolar: Zona situada frente a un Centro Educacional, que se extiende cincuenta (50) metros a los lados de los lugares de acceso al local. Zona residencial: Parte de la ciudad calificada por Autoridad municipal competente destinada para la ubicación de viviendas o residencias.

Zona rígida: Área de la vía en la que se prohíbe el estacionamiento de vehículos las 24 horas del día. TITU

- **Responsabilidad civil extracontractual.** Es aquella que se deriva del hecho de haberse producido un daño ajeno a toda vinculación convencional, por culpa o dolo que no configuren una infracción penalmente sancionable.

Conviene, sin embargo, advertir que la responsabilidad extracontractual de una persona puede estar ocasionada, no en hechos u omisiones propias, si no en hechos ajenos.

- **Lesiones daño o detrimento corporal causado por una herida, golpe o enfermedad** que castiga a quien lo cause, este daño puede producirse de manera voluntaria e involuntaria (doloso y culposo) algún el caso. En general las lesiones se clasifican con arreglo a su menor o mayor duración en leves, graves y gravísimos.
- **Indemnización.** Resarcimiento de un daño o perjuicio en lo civil quien por su culpa negligencia causa un daño a otro está obligado a reparar el perjuicio causado, y aun no existiendo ni culpa ni negligencia, cuando conforme a la ley se tiene que responder por los daños causados por otras personas tenidas a su cargo o bajo su dependencia, o por el simple hecho de las cosas de las que es propietario o guardador.

Asimismo, el perjuicio causado por el incumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o extracontractuales se resuelve por el resarcimiento económico.

3.3.1. Concepto de responsabilidad civil extracontractual

Noción de responsabilidad Civil

La conducta de los individuos se traduce en actos unilaterales y bilaterales. Los actos unilaterales que alteran la realidad pueden ser favorable al interés individual o colectivo o puede ser contrario.

Alsina, señala que "cuando la alteración favorece las ansias ajenas y proporciona satisfacciones a los demás o bien se traduce en ventajas para otros, el autor de aquella puede aspirar a una recompensa o retribución benéfica de quien recibe la utilidad", el mismo autor señala además, que "cuando la alteración ocasionada por acto unilateral constituye la violación de un deber moral o jurídico y menoscabándose el interés ajeno se invade la órbita de actuación de otro, se produce en el sujeto pasivo del acto una reacción

desfavorable que se traduce en una insatisfacción. El autor de la alteración no puede aspirar en este caso a una recompensa; al contrario, se halla frente a la víctima en actitud de dar respuesta a la perentoria exigencia de ésta"; es decir, en este caso estamos frente a una responsabilidad civil extracontractual.

Según López, hace un planteamiento de responsabilidad civil que nos parece acertado, señalando que se compone de tres presupuestos: a) un acto de un individuo b) un deber c) una infracción; y agrega "cuando su acto no se ajusta a su deber el individuo incurre en responsabilidad". Por otra parte, suele hablarse de responsabilidad, cuando se engendra un vínculo frente a un tercero, que ha sido víctima del evento dañoso; es decir cuando la alteración de las circunstancias se produce por acto bilateral o dicho de otro modo, por una conducta común concurrente a ese resultado, donde las partes regulan todos los efectos del acto celebrado, de tal manera que los beneficios y las cargas han sido perfectamente atribuidos por la libre determinación de aquellos. De este modo, importa el deber de cumplir de buena fe lo convenido, dando satisfacción a la confiada expectativa de cada parte, lo que se llama responsabilidad contractual. En conclusión, la responsabilidad civil comporta siempre un deber de dar cuenta a otro del daño que se ha causado. (Como se citó en Camacho, 2009)

Sistemas de responsabilidad civil

Según Coca , (2021) La responsabilidad civil, consiste en determinar por qué y cómo un sujeto de derecho, puede ser obligado a reparar un daño causado a un tercero. La prueba del daño sufrido por la víctima es ciertamente indispensable, pero la causa de la obligación reside primeramente en un análisis del comportamiento culpable del responsable, o en tomar en cuenta su situación objetiva como creador de riesgo por otros. De este modo, existen dos sistemas de responsabilidad civil, tanto en la doctrina universal, en la legislación comparada como en nuestro Código Civil Peruano: La responsabilidad subjetiva, que se construye sobre la noción de culpa del autor y la responsabilidad objetiva, que se construye sobre la noción de riesgo creado.

Hablamos de responsabilidad subjetiva, cuando nos encontramos frente a hipótesis en que la obligación de resarcir se funda en el actuar voluntario del sujeto que ha obrado con culpa, en sentido amplio, que comprende tanto la negligencia o imprudencia, como el dolo; es decir el ánimo deliberado de causar daño a la víctima. "Deben aquí presentarse todos los requisitos que la doctrina clásica exige para que haya responsabilidad, a saber:

- 1) obrar humano voluntario
- 2) antijuricidad del obrar
- 3) Resultado dañoso y
- 4) vínculo de causalidad entre la consecuencia dañosa y el obrar humano".

En el Código Civil Peruano el sistema subjetivo de responsabilidad se encuentra regulado en el artículo 1969°, cuyo texto señala lo siguiente:

"Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo de falta de dolo o culpa corresponde a su autor".

El sistema objetivo de responsabilidad civil está construido sobre la base de la noción de riesgo creado; es decir, en este sistema se hace una abstracción total de la culpa y debe acreditarse el daño causado, la relación de causalidad y que se ha tratado de un daño producido mediante un bien o una actividad que supone un riesgo adicional al ordinario y que por ello merecen la calificación de riesgosas o peligrosas. En este sistema "la ausencia de culpa no sirve como mecanismo liberador de responsabilidad civil, adquiriendo por el contrario importancia fundamental la noción de causa ajena o fractura causal"; tal como está previsto en el artículo 1970 del Código Civil que señala "Aquel que, mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de un actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo."

Requisitos generales de la responsabilidad civil

Conforme se ha señalado anteriormente existen dos ámbitos de responsabilidad civil: aquella que es producto del incumplimiento de un deber jurídico genérico (responsabilidad extracontractual) y aquella que es producto

del incumplimiento de un deber jurídico específico de carácter contractual (responsabilidad contractual); estos dos ámbitos tienen distinto régimen normativo, sin embargo ambos buscan resolver conflictos entre particulares como consecuencia de la producción de daños y como tales tienen elementos comunes que integran la responsabilidad civil:

- a.- Antijuricidad
- b.- Daño
- c.- Relación de causalidad
- d.- Factores de atribución

La antijuricidad

Noción de antijuricidad

La antijuricidad no cabe duda que constituye un elemento fundamental de la responsabilidad civil, no obstante que nuestro ordenamiento jurídico; artículos 1969 y 1970 del Código Civil, no menciona del modo alguno que deba tratarse de un daño ilícito o antijurídico, limitándose a señalar ambas normas que cuando se cause un daño a otro por dolo o culpa, mediante una actividad riesgosa o peligrosa, respectivamente, existirá para el autor la obligación de indemnizar a la víctima.

El artículo 1971 en su primer inciso, señala que no hay responsabilidad civil en el ejercicio regular de un derecho, donde hace referencia implícita al concepto de antijuricidad al señalar que cuando se actúa en el ámbito del ejercicio regular de un derecho a pesar de que se pueda causar daño, el mismo será considerado como una actividad lícita ajustada a derecho y por tanto permitido por el ordenamiento jurídico. La doctrina considera que en el ámbito de la responsabilidad civil, no rige el criterio de la tipicidad en materia de conductas que pueden causar daños y dar lugar a la obligación legal de indemnizar; pues "una conducta es antijurídica no sólo cuando contraviene una norma prohibitiva, sino también cuando la conducta viola el sistema jurídico en su totalidad, en el sentido de afectar los valores jurídicos o principios sobre

los cuales ha sido construido el sistema jurídico (Taboada, 2003, p. 100) lo que ha llevado a determinar dos clases de antijuricidad:

a. Antijuricidad típica, esto es, específicamente prevista por la norma jurídica, la misma que puede ser expresa o tácita.

b. Antijuricidad atípica, aquella que está prevista genéricamente por el ordenamiento jurídico.

La antijuricidad en la responsabilidad contractual

La antijuricidad en el ámbito de la responsabilidad contractual, está siempre presente como requisito fundamental del sistema; se trata siempre de una antijuricidad típica, que puede consistir en:

- a) incumplimiento total
- b) cumplimiento parcial
- c) cumplimiento defectuoso o tardío; supuestos que están taxativamente establecidos en el Código Civil, referente a la inejecución de obligaciones.

En tal virtud, queda claro que se puede hablar de responsabilidad contractual u obligacional, para algunos autores cuando el deudor cause daño al acreedor como consecuencia del incumplimiento absoluto (total, parcial, defectuoso) e incumplimiento relativo (tardío o moroso) de la prestación a su cargo, en la medida que tal incumplimiento se le sea imputable por dolo, culpa grave o culpa leve.

✓ **La antijuricidad en la responsabilidad extracontractual**

La antijuricidad en lo que respecta a la responsabilidad extracontractual, adquiere suma importancia, por cuanto va a permitir establecer con claridad, cuando existe responsabilidad civil y cuando no existe una conducta prohibida expresa o tácitamente por una norma jurídica. El ordenamiento jurídico peruano de manera indirecta consagra un concepto genérico de antijuricidad o ilicitud, aplicable por cierto a la responsabilidad extracontractual, previsto en los artículos 1969 y 1970, concordante con el artículo 1971 inciso i o del

Código Civil, de ahí que se señala que "no solo se debe hablar de responsabilidad extracontractual cuando se haya causado un daño mediante conductas prohibidas por normas jurídicas específicas, con contenido penal o sin él, sino también en todos los demás casos en los cuales la conducta, cuando no esté prevista específicamente en una norma jurídica, por sí misma sea contraria al derecho o antijurídica por contravenir el orden público o las buenas costumbres o una o varias normas imperativas o el criterio social predominante".

De este modo la antijuricidad puede ser resultado inclusive de un comportamiento que sea considerado por la conducta social como no permitido por cuanto "la responsabilidad civil se aplica a la conducta de los hombres en su vida de relación en una determinada sociedad y que la sociedad al igual que su sistema jurídico, establece también patrones de conducta, las cuales no se agotan en las buenas costumbres".

✓ **La responsabilidad civil doctrinaria**

A través de la doctrina ha tenido diferentes tendencias entre ellas se destacan:

- a) La determinación del culpable (dolo o culpa).
- b) La reparación de la víctima.
- c) Entre la culpa y el caso fortuito.
- d) Daños donde no parece haber culpa y muchas veces no se puede determinar a un causante. Este es el campo de los accidentes. (Abanto, 2014, p.52)

✓ **La responsabilidad objetiva como Teoría de riesgo**

Según Rafael Villegas refiere que la teoría de riesgo es usada como la responsabilidad objetiva, que tuvo la finalidad señalar que la persona que realiza el acto de daños o atenta contra la vida de una persona tiene el deber resarcir aun sabiendo que no tenía la voluntad de hacerlo es decir sin la acción de dolo. (Como se citó en Marmolejo, 2020, s/p)

Asimismo el informe jurisprudencia de una ejecutoria suprema indica de la responsabilidad objetiva: "Los progresos materiales han traído como

contrapartida el crecimiento de los riesgos que deben sufrir las personas y sus bienes, dando lugar a la doctrina de la responsabilidad por cosas riesgosas o actividades, en cuyo caso no es necesario determinar la culpa o el dolo del agente, el que responde solo por daños causados por cosas o actividades que se consideran como tales (...) la teoría del riesgo se funda en el principio; *qui sentit commodum sentire debet et incommodum*: “El que aprovecha de los medios que han causado un daño y obtiene sus ventajas, es de equidad que también sufra las consecuencias de tales daños”. No será justo que uno se lleve los beneficios y otro los daños”. (Abanto, 2014, p.53)

El Código Civil en su artículo 1970 dispone la responsabilidad objetiva como supuesto:

“Artículo 1970.- Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”.

De acuerdo a la ejecutoria suprema, tenemos que un vehículo es un riesgo permitido y lo reconocen como tal: “Debe tenerse presente que el vehículo como tal constituye un bien riesgoso o peligroso y su conducción una actividad que tiene las mismas características, lo que conlleva a la obligación de parte del conductor a reparar el daño causado”.

Queda establecido que el transporte en vehículo motorizado es una actividad peligrosa. “Por el solo hecho de haberse encontrado el vehículo automotor en movimiento o en su uso ordinario, constituye este un peligro potencial; es criterio aceptado y reconocido uniformemente tanto por la doctrina como por la jurisprudencia, que se entiende por actividades peligrosas aquellas realizadas por medio de transporte”.

Ley N° 27181 Responsabilidad civil en la ley general de transporte y tránsito terrestre

Al respecto la norma especial establece lo siguiente:

“Artículo 29.- De la responsabilidad civil La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de

conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, los prestadores del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”.

“Que, en este orden de ideas las diferencias se resuelven, no atendiendo a la culpa o dolo del conductor, como lo señala el recurrente, sino, que debe aplicarse el artículo 29 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, concordante con el artículo 1970 del Código Civil; en virtud a que los hechos sucedieron como consecuencia de haberse puesto en actividad dos vehículos automotores, el transporte terrestre y el camión volquete, que al ser puestos en marcha constituyen bienes riesgosos y en tal caso, los resultados se miden objetivamente por el daño causado, independientemente de la conducta de la víctima, cuya concurrencia en la producción del daño solo sirve para graduar equitativamente el monto reparador tal como lo establece el artículo 1973 del Código Civil, normativa que ha sido tenida en cuenta por las instancias de mérito para la reducción del monto indemnizatorio”.

Nexo causal como fractura en la indemnización por daños y perjuicios

Al respecto el Código Civil 1972, para la aplicación del artículo 1970 refiere: El responsable no tiene obligación a reparar el daño, cuando está fue a consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, de hecho, determinante de tercero o de la imprudencia de quien padece el daño. De esto la Corte Suprema considera: “(...) el caso fortuito debe entenderse como un acontecimiento extraordinario, imprevisible e irresistible producido por el hombre y para calificarlo como tal se trata de un hecho que no puede preverse, o que previsto no puede evitarse, no debiendo ser una previsibilidad exacta y precisa sino por el contrario conocida por el hombre común para el caso concreto” (...) no se puede calificar el desperfecto de la motonave como un caso fortuito, extraordinario, imprevisible e irresistible”.

✓ **Dos o más causas (Concausa)**

“Si la imprudencia solo hubiere concurrido en la producción del daño, la indemnización será reducida por el juez, según las circunstancias”. (Código Civil art. 1973)

La imprudencia de la víctima, está considerada en el artículo 276 del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por D.S. N° 076-2009-MTC prescribiendo: “Peatón goza del beneficio de la duda y de presunciones a su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las normas de tránsito, como cruzar la calzada en lugar prohibido; pasar por delante de un vehículo detenido, parado o estacionado habiendo tránsito libre en la vía respectiva; transitar bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes; cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada; bajar o ingresar repentinamente a la calzada para intentar detener un vehículo; o subir o bajar de un vehículo en movimiento y por el lado izquierdo”.

✓ **Presunciones**

Asimismo, al momento de resolver los procesos derivados de accidentes de tránsito debe tenerse presente las siguientes presunciones establecidas por la norma glosada:

a) La persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas del tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan (artículo 271).

b) Se presume responsable de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecidas en el presente reglamento (artículo 272).

c) Se presume responsable de un accidente al conductor que carezca de prioridad de paso o que cometió una infracción relacionada con la producción del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder a otro conductor, que, aun respetando las disposiciones, pero pudiendo evitar el accidente, no lo hizo (artículo 273).

d) En los accidentes de tránsito en que se produzcan daños personales y/o materiales, el o los participantes están obligados a solicitar de inmediato la intervención de la Autoridad Policial e informar sobre lo ocurrido. Se presume la culpabilidad del o de los que no lo hagan y abandonen el lugar del accidente (artículo 274).

Responsabilidad legítima pasiva solidaria de los aseguradores

Según la Ley N° 27181 en su artículo 29 establece la responsabilidad, solidaria entre el conductor, el propietario y el prestador del servicio de transporte terrestre.

La corte suprema aplicando el artículo 1987 del Código Civil establece sobre la responsabilidad asegurador: “(...) Si bien la acción indemnizatoria puede ser dirigida contra el asegurador por el daño, quien responderá solidariamente con el responsable directo de este, según el artículo 1987 del Código Civil, sin embargo, dicha responsabilidad, en el caso de la compañía aseguradora, se halla limitada al monto máximo de cobertura otorgado al riesgo pactado en el contrato de seguro de acuerdo con lo que prescribe el artículo 325 de la Ley N° 26702 Ley General del Sistema Financiero y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros; que señala que “las empresas de seguros se encuentran prohibidas de pagar indemnizaciones en monto que excedan lo pactado” (...) Que, además, debe tenerse en cuenta que la obligación de su representada emana del contrato de Póliza número (...), y según lo dispone el numeral 386 del Código de Comercio “El contrato de seguro se regirá por los pactos lícitos consignados en cada póliza o documento (...)”, por lo que en virtud a ello, solo pueden pagar la indemnización hasta el límite establecido en la cobertura del seguro, que para el caso de autos es hasta 3.6 UIT, monto que debe ser abonado en moneda nacional de acuerdo con el tipo de cambio al día de pago, entendiéndose que este monto integra en definitiva la suma de Treinta y seis Mil Quinientos Dólares Americanos, señalado por la Sala Superior”.

Las aseguradoras en la práctica:

- a) Responden hasta el límite de su póliza.
- b) A veces el siniestro no está cubierto porque los asegurados no estaban al día en los pagos de su póliza.
- c) No cubren el siniestro cuando el asegurado actúa con imprudencia temeraria.
- d) No cubren el siniestro si el asegurado no lo reporta dentro de las 24 horas.
- e) Los contratos de seguros contienen un pacto que prohíbe transigir al asegurado con la víctima, sin intervención de la aseguradora.

CAPITULO IV: METODOLOGÍA

4.1. Ámbito de estudio

La investigación fue delimitada dentro del espacio geográfico del distrito de Callería, tomando como unidades de análisis la sede la comisaría del distrito de Calleria, juzgados de paz letrados y juzgados civiles, de la Provincia de Coronel Portillo, Departamento de Ucayali, Región Ucayali.

4.1.1. Ubicación en el tiempo

El presente trabajo fue ejecutado en todo el periodo que correspondió al año correspondiente.

4.2. Tipo y nivel de investigación

El tipo de investigación fue básica, en tanto se buscó conocer el tema en estudio, y en igual sentido se buscó mejorar la realidad de los accidentes de tránsito y la indemnización extracontractual para resolver el problema planteado, de esto Sánchez (2019) nos refiere: Una investigación ser de tipo básico, si buscamos conocer algo y aplicado se pretendemos mejorar la realidad (Sánchez, 2019, p. 130).

Continua Sánchez (2019), “La investigación es básica y la aplicada se complementan en un continuo proceso que inicia con la adquisición del conocimiento y continua con la modificación de la realidad” (p.130).

Es de nivel; descriptivo, de relación correlacional, en tanto permitió al investigador establecer un grado de relación que alcanzaron las variables en la evolución de la investigación, por la observación realizada permitió describir la caracterización del objeto en su funcionamiento interno y en su entorno, conocimiento a profundidad el objeto que se estudió. (Sánchez, 2019, p.135)

4.3. Población y muestra

4.3.1. Población

Es el conjunto de elementos que tienden a ser analizadas, es decir es el número de individuos en relación con la investigación, el objeto de medición para obtener resultado mediante el instrumento utilizado. (Sanchez, 2019, p.160)

Para Hernández et al, (2014) “población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones. Para el método cuantitativo, las poblaciones deben situarse claramente en torno a sus características de contenido, de lugar y en el tiempo”.

Para el presente trabajo; la población estuvo conformada por 30 propietarios de vehículos, que causaron accidentes de tránsito y 30, víctimas agraviados de estos accidentes de tránsito, y 20 policías que participaron en las investigaciones de los accidentes, así como 05 jueces civiles y 05 jueces de paz letrados.

4.3.2. Muestra

Nos indica Sánchez (2020) que la muestra es una parte de la población que la representa, al ser la muestra de un tamaño pequeño, facilita realizar estudios y cálculos que serán aplicable a toda la población. La finalidad de la muestra es poder hacer estudios con una porción pequeña de la población obteniendo resultados como si trabajáramos con toda la población. (p.66)

Es un subconjunto o parte del universo o población, seleccionado por métodos diversos, pero siempre teniendo en cuenta la representatividad del universo (Ñaupás, et al, 2013, p. 246).

4.3.3. Descripción de la población

En el presente trabajo; la población estuvo conformada por 30 propietarios de vehículos, que causaron accidentes de tránsito, 30 víctimas agraviados de estos accidentes de tránsito, 20 policías que participaron en las investigaciones de los accidentes, así como 05 jueces civiles y 05 jueces de paz letrados.

4.3.4. Muestra y método de muestreo

La muestra fue la no probabilística de tipo intencional, teniendo la población la cantidad pequeña que la muestra será la misma que está compuesta por; 30 propietarios de vehículos, que causaron accidentes de tránsito y 30, víctimas agraviados de estos accidentes de tránsito, y 20 policías que participaron en las investigaciones de los accidentes, así como 05 jueces civiles y 05 jueces de paz letrados. Total, muestra 90 personas.

4.3.5. Criterio de inclusión y exclusión

4.3.5.1. Inclusión

Atendiendo a las variables en estudio, en tanto por su grado de abstracción son teóricas, no fáciles de observarse en forma directa sino se definen siendo las partes responsables y las víctimas quienes soportan la carga, se han incluido a los mismos.

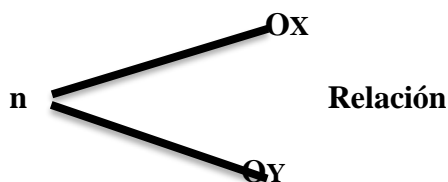
4.3.5.2. Exclusión

Se excluyó de la población de estudio a los abogados que patrocinan los casos sobre la indemnización por accidentes de tránsito, en tanto no respondieron a las encuestas y no se encuentran en la observación del estudio.

4.4. Diseño de investigación

La investigación es de diseño descriptivo relacional y correlacional explicativo, como se considera en el siguiente gráfico:

El esquema es el siguiente:



Dónde:

n = Muestra en estudio

X = Variable independiente

y = Variable dependiente

r = La relación probable entre las variables

4.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se usó las siguientes técnicas e instrumentos:

4.5.1. Técnicas

a) El Fichaje. Se utilizó el fichaje para recoger información de las fuentes primarias y secundarias para el desarrollo del marco teórico.

b) La Observación. Para registrar todos los datos se utilizó la debida observación tomando en cuenta todo relacionadas a las variables en estudio.

c) Presentación de datos. Se empleó cuadros estadísticos en los que se consolidaron los resultados de la lista de cotejo aplicada a los alumnos de la muestra. Los resultados son representados en gráficos estadísticos (gráficos de barras).

d) Análisis e interpretación de datos. Se realizó mediante la lectura de frecuencias simples y porcentuales, así como el promedio aritmético en los cuadros estadísticos y el análisis inferencial mediante la prueba Chi cuadrada.

4.5.2. Instrumentos

Se aplicó el instrumento del cuestionario, proveniente de la técnica de la encuesta, la misma que previamente fueron validados por jueces expertos.

Cuestionario

Mediante el cuestionario de preguntas se obtuvo datos en base a la muestra en estudio considerada lo cual estuvo constituida por 10 cuestiones, con respecto a la problemática, sujetas a medición, las mismas que deberán ser respondidas por las muestras teniendo en cuenta tres alternativas Casi nunca, A veces, casi siempre.

Por consiguiente, se encontró la como concordancia el método de coeficiente de las variables, como se detalla en la siguiente:

Cuadro 01. Relación de las respuestas de los jueces (EXPERTOS)

1. Dr. Orison Valera Dávila
2. Dr. Joel Santillán Tuesta
3. Dr. Janet Yvone Castagne Vázquez
4. Dr. Carlos Máximo Gonzales Añorga.
5. Dr. Jorge Washintong Vela Alvarado.

4.5.2.1. Validación de instrumentos en la recolección de los datos

Es un tipo de validación que consiste en la apreciación de por lo menos dos personas conocedoras de la metodología de la investigación y del tema que se investiga, que califican el instrumento de acuerdo a los criterios que se establecen en un cuadro de calificación del instrumento de medición. (Sánchez, 2019, p.186)

Cualquier herramienta de recopilación de datos debe resumir dos requisitos básicos: validez y confiabilidad. Cuando se justifica, se determina una descripción general de la representación del contenido, se determina el contraste de los indicadores con los elementos (preguntas) que miden las variables correspondientes.

4.5.2.2. Confiabilidad de instrumentos en la recolección de datos

Un instrumento se califica de acuerdo a su grado cuando produce un resultado consistentes y coherentes. Es decir, su aplicación repetida al mismo sujeto u objeto produce resultados iguales. (Kerlinger, 2002)

Un instrumento es confiable cuando las mediciones hechas no varían significativamente, ni en el tiempo, ni por la aplicación de diferentes personas. Así por ejemplo si un test de inteligencia se aplica hoy y arroja determinados resultados y el mes entrante se aplica el mismo instrumento a las mismas personas, en situaciones similares; y arroja resultados diferentes, ello significaría que el instrumento no es confiable. (Ñaupas, et al. 2014, p.216)

4.6. Técnica para el procesamiento y análisis de datos

En esta investigación se utilizó las técnicas siguientes:

- El cuestionario.
- Actividades desarrolladas evaluadas.
- Las estadísticas verificadas en sus fichas técnicas.
- La técnica del fichaje, en el análisis bibliográfico y documental.
- Procesador Statistical Package of social Sciencies.

4.7. Aspectos éticos

En esta investigación no experimental, se respetó los principios básicos éticos: Respeto a las personas, búsqueda del bien, justicia, búsqueda del bien, lograr los máximos beneficios y de reducir al mínimo el daño y la equivocación y el consentimiento informado. (Ver anexo 2)

CAPITULO V: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1. Análisis descriptivo

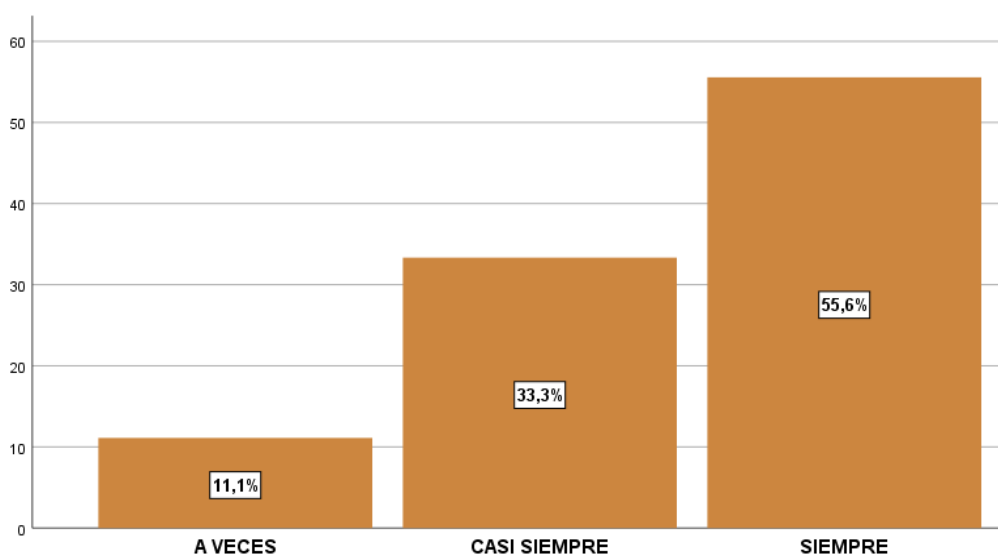
Tabla 2

V1. Accidente de tránsito

Escala de Likert	Frecuencia	Porcentaje %
A VECES	10	11,1
CASI SIEMPRE	30	33,3
SIEMPRE	50	55,6
Total	90	100,0

Fuente: encuesta del investigador

Figura 1: *Accidente de tránsito*



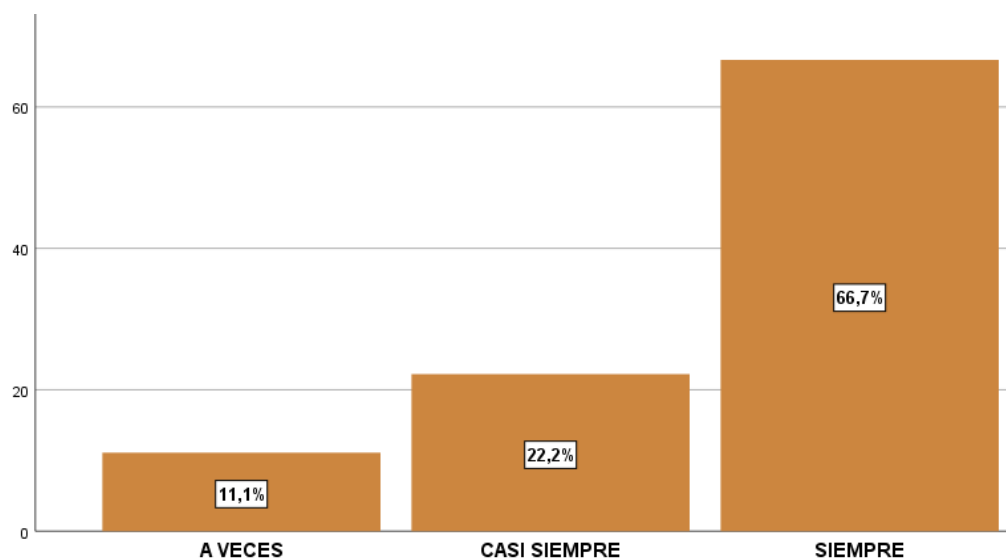
Interpretación parcial: En la tabla y figura presentada se tiene que de los 90 encuestados el 55,6 % consideran que siempre los accidentes de tránsito es un problema de salud pública, asimismo el 33,3% preciso que casi siempre, y finalmente el 11,1% manifestó que a veces.

Tabla 3

D1.V1. Accidente vial

	f	%
A VECES	10	11,1
CASI SIEMPRE	20	22,2
SIEMPRE	60	66,7
Total	90	100,0

Fuente: Encuestas del investigador

Figura 2: *Accidente vial*

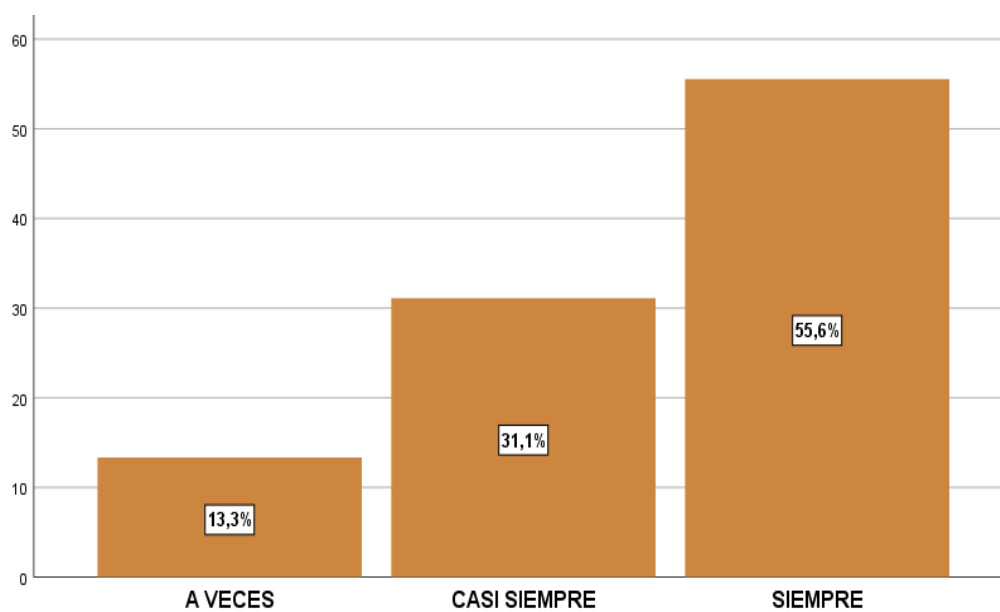
Interpretación parcial: Como se puede apreciar en la tabla y figura del total de los encuestados, el 66,7% responde que siempre el accidente vial se genera por el incumplimiento de las reglas de tránsito, un 22,2% manifestó que casi siempre, y un 11,1% acotó que a veces.

Tabla 4

D2.V1. El hecho, siniestro o incidente

	f	%
A VECES	12	13,3
CASI SIEMPRE	28	31.1
SIEMPRE	50	55.6
Total	90	100.0

Fuente: encuesta del investigador

Figura 3: *El hecho, siniestro o incidente*

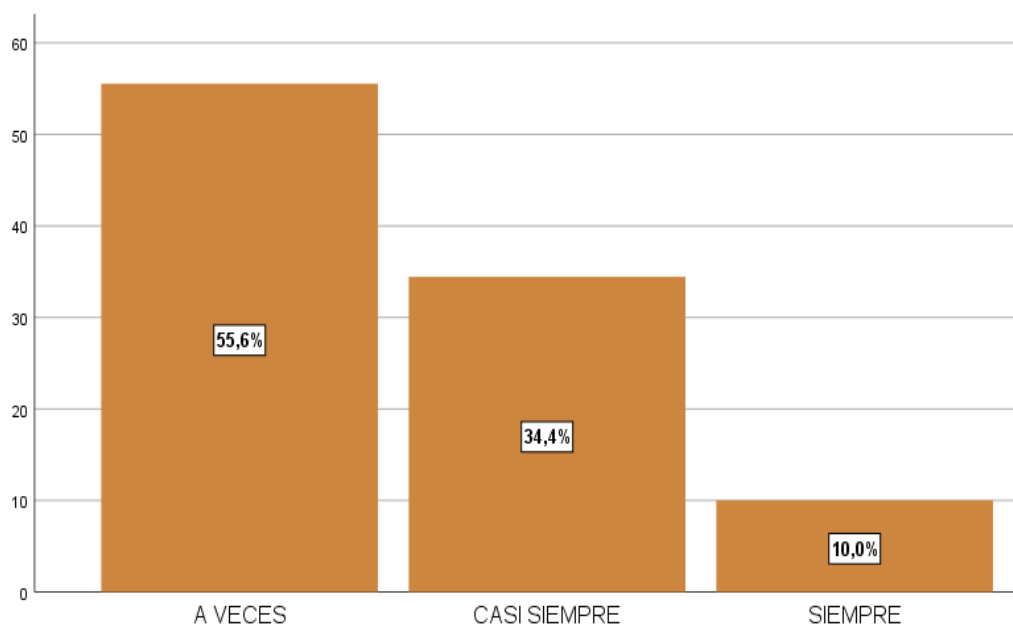
Interpretación parcial: De la tabla y figura se desprende que el 55,6 % establece que siempre el hecho, siniestro o incidente se da por factores ajenos a la persona, así también el 31.1% indica que esto sucede casi siempre, y un 13,3% respondió que a veces; del total de personas encuestadas.

Tabla 5

D3.V1. Daños causados

	f	%
A VECES	50	55.6
CASI SIEMPRE	31	34.4
SIEMPRE	9	10.0
Total	90	100.0

Fuente: encuesta del investigador

Figura 4: *Daños causados*

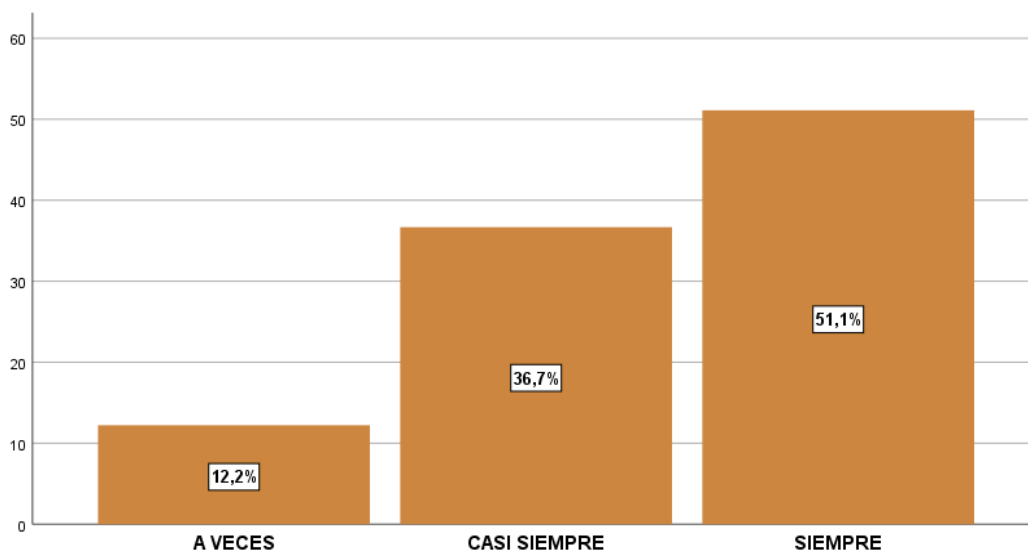
Interpretación parcial: La siguiente tabla y figura presenta del total de encuestados que el 55,6% refieren que a veces los daños causados en los accidentes de tránsito generan desamparo familiar y pérdida de bienes vehiculares, un 34,4% manifestó que casi siempre, finalmente 10,0% considera que siempre.

Tabla 6

V2. Responsabilidad civil extracontractual

	f	%
A VECES	11	12.2
CASI SIEMPRE	33	36.7
SIEMPRE	46	51,1
Total	90	100.0

Fuente: encuesta del investigador

Figura 5: Responsabilidad civil extracontractual

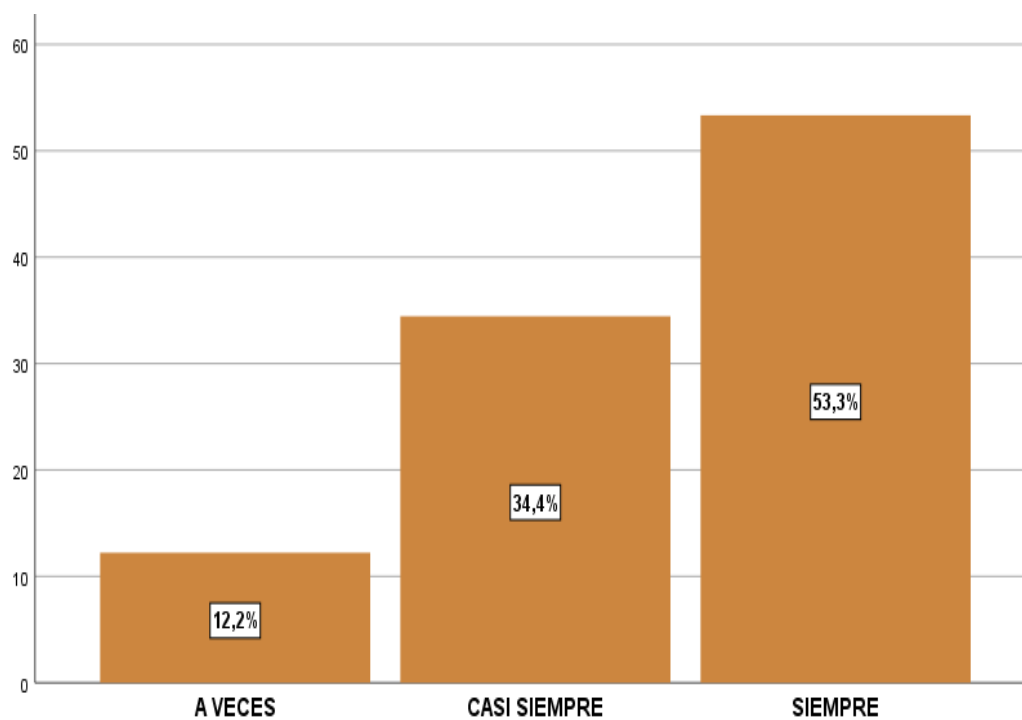
Interpretación parcial: En la tabla y figura presentada indican, que del total de encuestados el 51,1% respondió que siempre la responsabilidad civil extracontractual es generada por los accidentes de tránsito, un 36,7% manifestó que casi siempre y el 12,2% consideró que a veces.

Tabla 7

D1 V2. Responsabilidad subjetiva o teoría de culpa

	f	%
A VECES	11	12.2
CASI SIEMPRE	31	34.4
SIEMPRE	48	53,3
Total	90	100.0

Fuente: encuesta del investigador

Figura 6: Responsabilidad subjetiva o teoría de culpa

Interpretación parcial: Del total de encuestados, las tabla y figura a la vista, el 53,3% indican que siempre, en relación a la responsabilidad subjetiva, esta puede ser considerada tanto dolosa o culposa, generando un resarcimiento económico, el 34,4% manifestó que casi siempre y el 12,2% respondió que a veces.

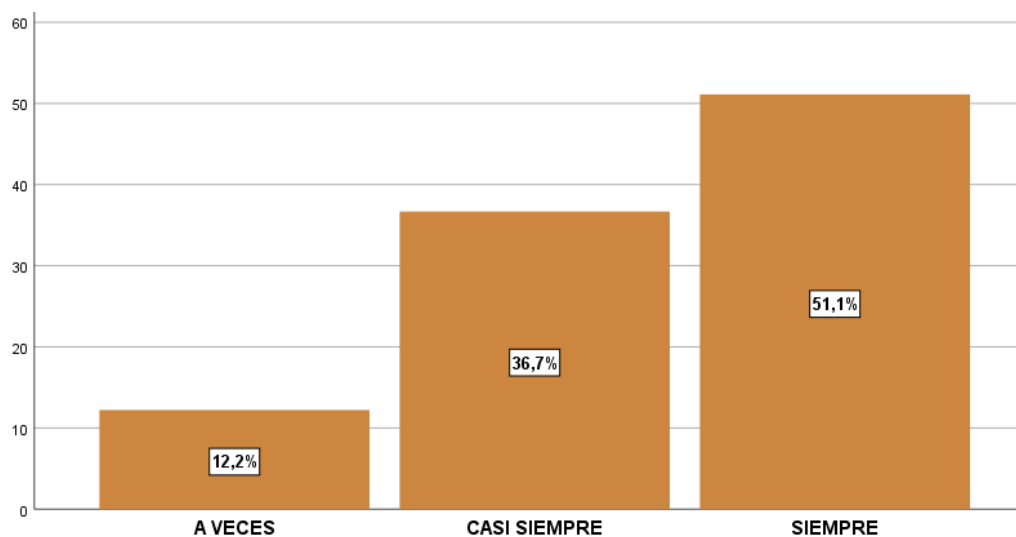
Tabla 8

D2 V2. Responsabilidad objetiva mediana o media

	f	%
A VECES	11	12,2
CASI SIEMPRE	33	36,7
SIEMPRE	46	51,1
Total	90	100,0

Fuente: encuesta del investigador

Figura 7: Responsabilidad objetiva mediana o media



Interpretación parcial: La tabla y figura muestra, del total de encuestados que el 51,1% establecen que siempre la responsabilidad objetiva mediana o media es de cumplimiento obligatorio jurídico generado por el accidente de tránsito, un 36,7% contestó que casi siempre, y el 12,2% consideró que a veces.

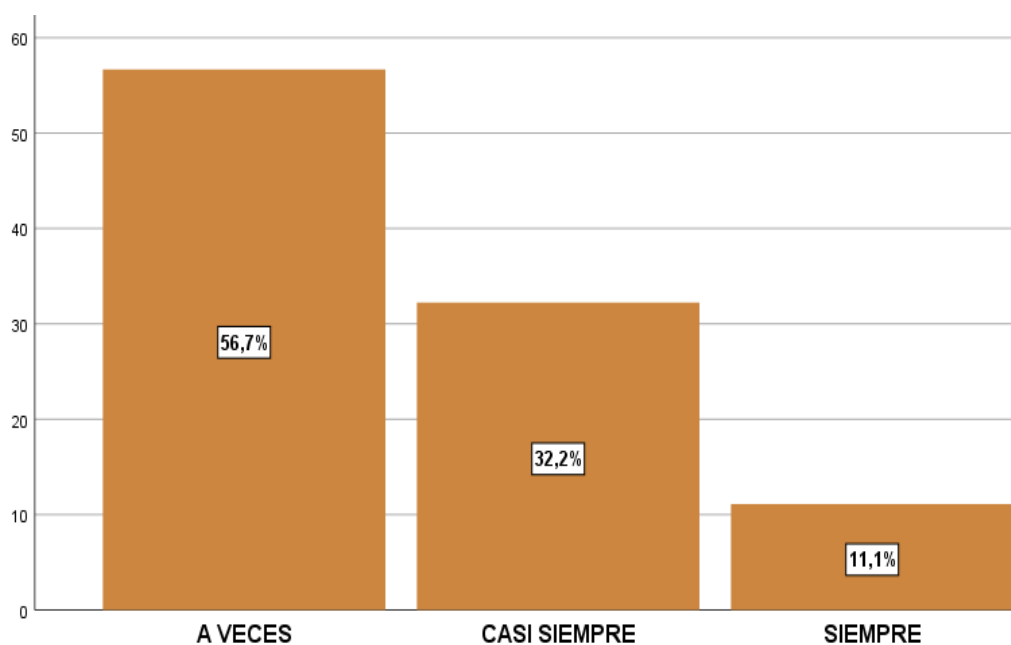
Tabla 9

D3 V2. Ruptura del nexo causal

	f	%
A VECES	51	56,7
CASI SIEMPRE	29	32,2
SIEMPRE	10	11,1
Total	90	100.0

Fuente: encuesta del investigador

Figura 8: Ruptura del nexo causal



Interpretación parcial: Del total de encuestados con respecto a la tabla y figura, se precisa que la ruptura del nexo causal es generada por hechos fortuitos y por imprudencia del afectado, en el cual un 56,7% indicó que a veces, así mismo el 32,2% manifestó casi siempre y el 11,1% respondió que siempre.

5.2. Análisis inferencial y contrastación de hipótesis

La hipótesis de esta investigación está fundamentada al estudio de Rho de Spearman de correlación explicativo entre dos variables cuantitativas, de igual forma se adaptó un nivel de significancia de 0.05, para conocer las respuestas a nuestra hipótesis y concluir en la aceptación o rechazo de las hipótesis, para el cual se utilizó el Software SPSS 25.0, conforme al valor “p” producido.

Teniendo en cuenta que: Si el resultado estimado (“p”) es menor al valor del nivel de significancia de 0.05, se aprueba la hipótesis planteada y se rechaza la hipótesis nula. Y todo lo contrario, si el valor producido “p” es mayor que el nivel significancia 0.05, se acepta la hipótesis nula y no se admite la hipótesis alterna o planteada.

Tabla 10

Prueba de hipótesis general

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	Df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	309,997 ^a	30	,031
Razón de verosimilitud	233,553	30	,010
Asociación lineal por lineal	83,339	1	,451
N de casos válidos	90		

a. 38 casillas (90,5%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,04.

El resultado que muestra la tabla nos indica el estadístico asociado a Chi-Cuadrada de Pearson es $p = 0,031$, es decir es menor al valor de la significancia de 0,05 por lo tanto, se acepta la hipótesis planteada y que nos genera como resultado que existe relación significativa alta entre el accidente de tránsito y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Callería.

Tabla 11

Prueba de hipótesis específica 1

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	Df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	123,598 ^a	10	,039
Razón de verosimilitud	104,681	10	,015
Asociación lineal por lineal	58,186	1	,398
N de casos válidos	90		

a. 12 casillas (66,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,22.

Se observa de la hipótesis específica entre la dimensión y la variable que el estadístico asociado a Chi-Cuadrada de Pearson (significación asintótica) es $p = 0,039$, es decir, es menor al valor 0,05 (nivel de significancia) por consiguiente, se acepta la hipótesis alterna, obteniéndose una correlación significativa alta entre el accidente vial y la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Callería.

Tabla 12

Prueba de hipótesis específica 2

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	Df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	160,665 ^a	10	,037
Razón de verosimilitud	148,991	10	,018
Asociación lineal por lineal	75,618	1	,425
N de casos válidos	90		

a. 12 casillas (66,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,27.

Se observa la hipótesis específica entre la dimensión y la variable que el estadístico asociado a Chi-Cuadrada de Pearson (significación asintótica) es $p = 0,037$, es decir, es menor al valor 0,05 (nivel de significancia) por consiguiente, se acepta la hipótesis alterna, obteniéndose: Que el hecho, siniestro o incidente vial se relaciona significativamente con la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Callería.

Tabla 13

Prueba de hipótesis específica 3

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	Df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	164,356 ^a	10	,025
Razón de verosimilitud	154,063	10	,012
Asociación lineal por lineal	65,257	1	,358
N de casos válidos	90		

a. 12 casillas (66,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,20.

Observamos que el estadístico asociado a Chi-Cuadrada de Pearson (significación asintótica) es $p = 0,025$, es decir, es menor al valor 0,05 (nivel de significancia) por lo que se acepta la hipótesis alterna, siendo el resultado la relación significativa alta entre los daños causados y la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.

5.3. Discusión de resultados

De la contratación de los resultados obtenidos se ha podido comprobar que los accidentes de tránsito que representan un problema de salud pública se relacionan significativamente con la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria. Estos resultados guardan correspondencia con el estudio de Trujillo et al (2018) que indican: Los accidentes de tránsito vehicular es considerado un problema de salud pública debido a su alta mortalidad.

En igual sentido guardan correspondencia con Castillo, (2017) quién refiere: Que urge crear el reglamento para aplicación de la Ley Para el Fortalecimiento de Seguridad Vial, ante la elevada cantidad de personas que resultan lesionadas y fallecidas de tales acciones ilícitas. Tal como conceptualiza Herrera, (2017), un accidente de tránsito es un evento no premeditado en que se ocasionan muertes, lesiones o daños a la propiedad en la vía pública, dichos accidentes cuentan con etapas, momentos en los cuales son de vital importancia factores como la concentración, la

percepción y la decisión; en los cuales se define la magnitud del accidente y en muchas ocasiones pueden ser evitados ulteriores daños.

Similar correspondencia a quedado establecido con el trabajo de Badillo, (2015) concluye: La responsabilidad civil estaba impregnada por la idea de la culpa, como criterio atributivo de imputación, tal como dispone el artículo 1902 del CC. Se buscaba el reproche del causante del daño, quedando en segundo plano la atención a las víctimas de hechos dañosos.

En el orden de establecer correspondencia de resultados con el presente estudio nos encontramos con Castro, (2017) Quién refiere: la responsabilidad de los accidentes de tránsito es objetiva, por creación del riesgo, con la utilización de un vehículo automotor. (p. 35)

Similar postura al resultado del presente estudio con respecto a la responsabilidad civil, nos encontramos a Tintaya, (2015) Qué personalizando el problema expresa: “Los jueces de nuestro país (entre los que me incluyo), no tienen un criterio claro y justo, al fijar el monto de la reparación civil a favor de los agraviados, particularmente los que resultan de los accidentes de tránsito. Estos eventos, con lamentables consecuencias, están alcanzando niveles alarmantes en nuestro país, con tasas cada vez más altas de fallecimientos o lesiones graves.

No está demás mencionar los resultados del estudios de Tominaga, & Scharff, (2016), quienes aseveran que los accidentes de tránsito son un problema social y de salud pública mundial que dejan lesionados susceptibles de sufrir discapacidad, daño psicológico o muerte, lo cual representa alto costo económico.

Teóricamente debemos entender que los accidentes de tránsito son una epidemia, así como lo mencionan los autores (Valdés, et al. 1996) Los accidentes son considerados como una epidemia que alcanza al mundo entero y la han llamado "la epidemia del siglo XX". La OMS define un accidente como un "acontecimiento fortuito, generalmente desgraciado o dañino, independientemente de la voluntad humana, provocado por una fuerza exterior que actúa rápidamente y que se manifiesta

por la aparición de lesiones orgánicas o trastornos mentales"; aunque en realidad el concepto de accidente es científicamente impreciso, lo que no es difícil de entender, sí conocemos la multiplicidad de causas, circunstancias y efectos que envuelven la ocurrencia de un accidente.

Con respecto a la responsabilidad extracontractual se tiene que está ha ocupado un lugar privilegiado en la literatura del análisis económico del derecho (Law and Economics). Citado en (Maqueo, 2020).

De hecho, esto se encuentra desde los orígenes del llamado “nuevo” análisis económico jurídico, para distinguirlo del análisis jurídico desde una perspectiva económica, que regula explícitamente el funcionamiento de los mercados. Básicamente, el objeto de análisis de esta disciplina es el efecto de diversas normas de responsabilidad por causar daño (objetivo o subjetivo) sobre la actuación de los potenciales agentes causantes, así como la probabilidad de víctimas de daños accidentales. (Maqueo, 2020)

5.4. Aporte de la investigación

Constituye aporte al presente estudio, el análisis de correspondencia que debe existir en el momento de resolver los conflictos jurídicos que generan los accidentes de tránsito y la responsabilidad extracontractual civil, debe sostenerse en la teoría jurídica analítica de Hart, (1907-1992), que permite desglosar las variables en dimensiones y estas a su vez en indicadores que permiten calificarlas tal y conforme debe aplicarse el derecho.

La teoría antes indicada concuerda con la teoría de (Hans Kelsen, 2002, que se enfoca en el positivismo jurídico cuya esencia radica en que toda norma debe ser aplicado bajo el contexto del estudio de la norma sin interferencia alguna de otros, “liberando a la ciencia jurídica de todos los elementos extraños que no pertenecen al derecho”, de donde nace la especial importancia al análisis de las variables en estudio.

1. Analizándose rigurosamente qué los accidentes de tránsito se relacionan significativamente con la responsabilidad civil extracontractual, entonces deberíamos, exigir que las sanciones de orden jurídico penales o civiles, se apliquen en función a las modalidades cometidas; atendiendo a las dimensiones con que se describen cada evento del accidente de tránsito.
2. De establecerse que la relación que existe entre accidente vial o siniestro automovilístico y la responsabilidad civil extracontractual es significativa alta deberíamos, aplicar nuevas teorías en sus diferentes paradigmas, que debe evaluarse para contrarrestar, la proliferación de estos accidentes.
3. Se llega a determinar la relación que existe entre un hecho, siniestro o incidente vial y la responsabilidad civil extracontractual, es media en tanto no todos los accidentes de tránsito atienden al llamado de reparar el daño causado en su real dimensión.
4. Conocer de qué manera los daños causados por un accidente vial o siniestro automovilístico, siniestro o incidente vial, incide en la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.

CONCLUSIONES

- Los accidentes de tránsito representan un problema de salud pública se relacionan con la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.
- El accidente vial genera la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.
- Del análisis realizado se ha podido verificar que, de cada diez casos, nueve se ha solucionado vía medidas alternativas de solución de conflictos; en este caso la transacción extrajudicial, y un solo caso es sometido a un proceso judicial, esto quiere decir que del 100% de los casos, el 10% terminan en procesos judiciales, y el otro porcentaje terminan por acuerdo de las partes.

RECOMENDACIONES

Primera. - Modificar el artículo 1970 del código civil, en el sentido que exprese que la reparación debe ser total a favor de las víctimas.

Segunda. – Implementar las medidas de seguridad para prevenir los accidentes de tránsito, incrementado la cobertura del seguro obligatorio, de los casos no cubren completamente los daños ocasionados a las víctimas.

Tercera. - Eliminar el AFOCAT porque es un seguro que no cubre ni en un 50% los daños que ocasionan los accidentes de tránsito.

Cuarta. - Específicamente en la ciudad de Pucallpa, distrito de Calleria, zonificar el tránsito de vehículos menos que realizan transporte público en tres zonas:

- a) Yarinacocha
- b) Manantay
- c) El cercado hasta la Av. Sáenz Peña

A fin de evitar la congestión innecesaria de vehículos en el centro de la ciudad, permitiendo de esta manera que los vehículos mayores, autos, camionetas, etc., tengan espacio donde estacionar, ya que en la actualidad los sitios de estacionamiento están ocupados por motos lineales y motokar. De esta manera mejoraría no solo el tránsito, sino se evitaría un gran número de accidentes por la congestión vehicular. Además, el empadronamiento permitiría un mejor control de los vehículos menores ya que muchos accidentes quedan impunes pues los choferes huyen irresponsablemente luego de cometer estos delitos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abanto, J. (2014). La responsabilidad civil por accidentes. En G. Juridica, *Dialogo con la jurisprudencia* (pág. 125). Lima: Gaceta Juridica.
- Badillo Arias, J. A. (2015). *La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro*. Getafe: Universidad Carlos III de Madrid. Obtenido de https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/21597/Jose_Bardillo_tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Camacho V, J. J. (2009). *La responsabilidad civil por daño genético en la transmisión natural de la vida*. Cajamarca: Universidad Alas Peruanas. Obtenido de [https://books.google.com.pe/books?id=LzKbDwAAQBAJ&pg=PT534&lpg=PT534&dq=L%C3%B3pez+Olaciregui,+hace+un+planteamiento+de+responsabilidad+civil+que+nos+parece+acertado,+se%3B1alando+que+se+compone+de+tres+presupuestos:+a\)+un+acto+de+un+individuo+b\)+un+deb](https://books.google.com.pe/books?id=LzKbDwAAQBAJ&pg=PT534&lpg=PT534&dq=L%C3%B3pez+Olaciregui,+hace+un+planteamiento+de+responsabilidad+civil+que+nos+parece+acertado,+se%3B1alando+que+se+compone+de+tres+presupuestos:+a)+un+acto+de+un+individuo+b)+un+deb)
- Castillo , D., Coral, C., & Salazar M, Y. (01 de 2020). Modelización Econométrica de los Accidentes de Tránsito en el Ecuador. *Scielo Politécnica*. Obtenido de http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?pid=S1390-01292020000500021&script=sci_arttext
- Castro, G. (2017). *Responsabilidad de la empresa derivada de accidentes de tránsito con daños personales*. Lima: Universidad de Lima. Obtenido de https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/8663/Castro_Huayna_Gonzalo_Enrique.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Chaparro, M., Hernández V, A., & Parras, A. (Junio de 2018). Análisis espacial y del entorno físico de accidentes de tránsito en la ciudad de Resistencia, Chaco, Argentina. *Salud / Scielo*. Obtenido de <https://www.scielosp.org/article/scol/2018.v14n1/139-151/es/>
- Coca G, S. J. (01 de 06 de 2021). *Pasión por el Derecho*. Obtenido de ¿Qué es la responsabilidad civil contractual y extracontractual? Bien explicado: <https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-contractual-extracontractual-derecho-civil/>

- Espinoza E, J. (2019). *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito*. (P. Editores, Ed.) Peú: Instituto Pacífico.
- Fierro, J. (2015). *Establecer en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y su reglamento, reformas con la finalidad de dar solución a las imprecisiones y vacíos jurídicos del seguro obligatorio de accidentes de tráns, resp. a los bienes mat. ter.* Loja - Ecuador: Universidad Nacional de Loja. Obtenido de <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/8965/1/JOS%C3%89%20VLADIMIR%20FIERRO%20FIERRO.pdf>
- Garcia Chamon, E. (2016). *La responsabilidad civil en la circulacion de vehiculos a motor: Especial consideracion al daño y su reparacion*. Alicante.
- Gerbaudo, G. (2011). Responsabilidad civil por accidentes de tránsito transfronterizos. Un panorama desde el derecho internacional privado argentino y desde el Mercosur. *Revista de Derecho privado N° 45*, 1-38.
- Hernández CH, G. (30 de 03 de 2020). *Noción y alcance de la relación causal o causalidad en la responsabilidad civil*. Obtenido de Pólemos: <https://polemos.pe/nocion-y-alcance-de-la-relacion-causal-o-causalidad-en-la-responsabilidad-civil/>
- Hernández S, Fernández C, & Baptista L. (2014). *Metodología de la investigación*. Mexico: Mcgraw-Hill/Interamericana. Editores.
- Herrera Del Vecchio. (2017). *"la proporcionalidad en las penas de los delitos contra la vida y la integridad física en los hechos de tránsito ocasionados por conductores bajo la influencia del alcohol"*. Guatemala: Universidad Rafael Landívar. Obtenido de <http://recursosbiblio.url.edu.gt/tesiseortiz/2018/07/01/Herrera-Luis.pdf>
- Hidalgo F, S., & Sospedra B, M. J. (2019). Factores asociados a los accidentes de motocicleta en Barcelona, España. *Scielo*. Obtenido de http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?pid=S1688-42212019000200265&script=sci_arttext
- Hurtado Areiza, K. L. & Hernandez Ramirez, J. S. (2015). *El seguro de responsabilidad civil extracontractual como garantía de reparación a las víctimas en delitos culposos derivados de accidentes de tránsito*. Bogota:

- Universidad Militar Nueva Granada. Recuperado el 20 de mayo de 2020, de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/6996/TRABAJO%20DE%20ESPECIALIZACION%20JAMER%20H-KRISTRAM%20H..pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Impetu. (18 de octubre de 2018). Noticias locales - Conductores y peatones deben tomar conciencia. *Motos y mocarros son los que causan mas accidentes de transito*. Pucallpa, Coronel Portillo, Ucayali: Impetu.
- INEC. (2015). *Concepto y definiciones*. Obtenido de [inec.gob: https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf](https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf)
- Marmolejo C, M. Á. (2020). De la teoría del riesgo creado a la teoría del riesgo regulado en materia de hidrocarburos. *Scielo*. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0041-86332019000100107#:~:text=Por%20su%20parte%2C%20el%20autor,aun%20cuando%20haya%20actuado%20I%C3%ADcitamente.
- Martino G, M. T., Soares B, A. C., & Silva F, G. (30 de Marzo de 2022). Los accidentes de tránsito en Brasil en el período 2000 – 2019. *Revista de Información científica para la Dirección en Salud. INFODIR*. Obtenido de <http://portal.amelica.org/ameli/journal/445/4453737003/movil/>
- Melendreras, R. (2012). *La educacion Vial como medio para otorgar y garantizar la seguridad vial de los vecinos de la ciudad de Guatemala*. Guatemala.
- Molero, J. (2015). *La responsabilidad extracontractual frente a las victimas en accidentes de transito en la Provincia de Cusco 2014*. Julia.
- Naveira. (2004). *El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*. La Coruña: Universidade da Coruña facultade de Dereito Departamento de dereito Privado .
- Nieves, C. (2016). *La reparacion civil en los delitos culposos ocasionados a las víctimas ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito*. Lima.
- Noticias, A. A. (06 de Noviembre de 2018). [Https://.andina.pe/agencia](https://.andina.pe/agencia). Obtenido de [Https://.andina.pe/agencia](https://.andina.pe/agencia): [Https://.andina.pe/agencia](https://.andina.pe/agencia)
- Núñez, E. D. (2007). El Daño y la Responsabilidad Civil del Accidente de Transito. *Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas*, 51-92. Obtenido de

http://www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/RFCJPUC/2007/RFCJPUC_2007_51-92.pdf

- Ñaupas , H., Mejía, E., Novoa, E., & Villagomez, A. (2014). *Metodología de la investigación* (Vol. 4). Colombia: U-transversiones.
- OMS. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Obtenido de Organizació mundial de la salud.:
http://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/829_MINSA1412.pdf
- Parra. (08 de 06 de 2017). (<https://www.milenio.com/politica/la-responsabilidad-civil-en-accidentes-de-transito>) . Obtenido de (<https://www.milenio.com/politica/la-responsabilidad-civil-en-accidentes-de-transito>) : <https://www.milenio.com>
- Perez. (08 de 09 de 2011). <Http://www.ubo.cl/icsyc/wp-content/uploads/2011/09/8-Perez>. Obtenido de <Http://www.ubo.cl/icsyc/wp-content/uploads/2011/09/8-Perez>: <Http://www.ubo>
- Sánchez E, F. C. (2020). *Estadística para tesis y uso del SPSS*. Arequipa: Centrum Legalis.
- Sánchez Espejo, F. G. (2019). *guia de Tesis y Proyecto de investigación* . Arequipa: Centrum Legalis.
- Seminarios, G. (recuperado 28-03-19 de BOLETIN DE LA OFICINA SANITARIA PANAMERICANA . Julio 1973 de 1972). Seminarios Latinoamericanos sobre Accidentes de Tránsito,. Aguas Calientes - Mexico,, Mexico, Mexico.
- Tabasso. (11 de marzo de 2019). Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad. *Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad*, 1-74. Pucallpa, Coronel Portillo, Peru: Portal del Instituto Vial Iberoamericano IVIA-
Internet:www.institutoivia.com/doc/tabasso .
- Taboada. (2003). *Elementos de la responsabilidad civil*. Lima: Editorial Juridica Grijley.
- Tintaya, C. (2015). *Criterios Jurídicos para la Determinación de la Responsabilidad Civil en los accidentes de Tránsito Distrito Judicial Puno 2013-2014*. Puno.
- Tominaga Garcia, T. & Scharff Guevara, L. (2016). *Factores asociados a víctimas fatales de accidentes de tránsito en la región de Ucayali entre el 2013 y el*

2016. Pucallpa: Universidad Nacional de Ucayali. Obtenido de
<https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/3040551>

Trujillo Trejos, I. , Gutiérrez Calderón, E. S., Giraldo Castañeda, E., Grisales

Giraldo, G.A., & AgudeloSuárez, A.A. (2019). Lesiones por accidentes de tránsito en una institución de salud en el municipio de Pereira entre los años 2014-2017. *Universidad y Salud*, 1-11. Obtenido de

<http://www.scielo.org.co/pdf/reus/v21n1/2389-7066-reus-21-01-8.pdf>

Valdés P, E., Ferer L, N., & Ferrer L, A. (1996). Accidentes en los niños: un problema de salud actual. Revisión bibliográfica. *Scielo*. Obtenido de

http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-21251996000300012

Vega , M. (2018). *Accidente de transito*. Obtenido de Definición.

Wikipedia. (18 de marzo de 2019). *Wikipediaes.wikipedia.org/wiki*. Obtenido de

Wikipedia la enciclopedia libre: <https://es.wikipedia.org>

ANEXOS

ANEXO 01

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: Accidentes de tránsito y la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Callería.

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	OPERACIONALIZACION DE VARIABLES					
			VARIABLE INDEPENDIENTE			VARIABLE DEPENDIENTE		
			VARIABLE	DIMENSION DE LA VARIABLE	INDICADOR	VARIABLE DEPENDIENTE	DIMENSION DE LA VARIABLE	INDICADOR
<p>GENERAL</p> <p>¿Qué relación existe entre los accidentes de tránsito y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Callería?</p> <p>ESPECIFICO</p> <p>1 ¿Qué, relación existe entre accidente vial o siniestro automovilístico y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Callería?</p>	<p>GENERAL</p> <p>Determinar la existencia de una posible relación significativa entre los accidentes de tránsito y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Callería.</p> <p>ESPECIFICO</p> <p>1.Determinar la relación que existe entre accidente vial o siniestro automovilístico y la responsabilidad civil</p>	<p>GENERAL</p> <p>Los accidentes de tránsito que representan un problema de salud pública se relacionan significativamente con la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Callería.</p> <p>ESPECIFICO</p> <p>1. Existe relación entre accidente vial o siniestro automovilístico y la responsabilidad civil</p>	<p>V I.</p> <p>Accidentes de tránsito</p>	<p>-Accidente vial.</p> <p>- El hecho, siniestro o incidente</p>	<p>-Velocidad permitida</p> <p>-Velocidad no permitida</p> <p>- Inobservancia a las reglas de tránsito</p> <p>- Imprudencia peatonal</p> <p>-Hecho imprevisto</p> <p>-Desperfecto mecánico</p> <p>-Vías en mal estado</p> <p>- Pérdida situacional del conductor.</p>	<p>V D</p> <p>Responsabilidad Civil extracontractual</p>	<p>-Responsabilidad Subjetiva o teoría de culpa</p> <p>-Responsabilidad objetiva mediana o media</p> <p>-Ruptura del nexo causal</p>	<p>-Dolosa</p> <p>- Culposa</p> <p>-Resarcimiento específico restablecer el bien en su estado natural</p> <p>-Resarcimiento en dinero.</p> <p>-Antijuricidad de la conducta</p> <p>-El daño causado</p> <p>-Relación de causalidad entre el</p>

<p>2. ¿Qué, relación existe entre un hecho, siniestro o incidente vial y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria?</p> <p>3. ¿De qué manera los daños causados por un accidente vial o siniestro automovilístico, siniestro o incidente vial, inciden en la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria?</p>	<p>extracontractual en el distrito de Calleria.</p> <p>2.Determinar la relación que existe entre un hecho, siniestro o incidente vial y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.</p> <p>3.Conocer de qué manera los daños causados por un accidente vial o siniestro automovilístico, siniestro o incidente vial, incide en la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.</p>	<p>extracontractual en el distrito de Calleria.</p> <p>2.Existe relación entre un hecho, siniestro o incidente vial y la responsabilidad civil extracontractual en el distrito de Calleria.</p> <p>3. Los daños causados por un accidente vial o siniestro automovilístico, siniestro o incidente vial, inciden en la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.</p>		<p>-Daños causados</p>	<p>-Pérdida de vidas humanas</p> <p>-Lesiones graves permanente</p> <p>-Destrucción del vehículo</p> <p>- Desamparo familiar</p>			<p>hecho generador y el daño producido</p> <p>-Los factores de atribución.</p> <p>-Ruptura del nexo</p> <p>-Caso fortuito o fuerza mayor</p> <p>-Hecho determinante de tercero</p> <p>-Imprudencia de quien padece el daño</p>
--	--	--	--	------------------------	--	--	--	--



ANEXO 02 CONSENTIMIENTO INFORMADO



ID:

FECHA: 03 / 11 / 23

TÍTULO: LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL DISTRITO DE CALLERÍA

OBJETIVO:

El objetivo principal del presente trabajo ha sido, analizar de qué manera las lesiones irreversibles o muerte por accidentes de tránsito se producen debido a la carencia de educación vial y pérdida de valores relacionándose con la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Callería

INVESTIGADOR: VICTOR RAÚL PEÑA IPANAQUÉ

Consentimiento / Participación voluntaria

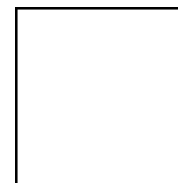
Acepto participar en el estudio: He leído la información proporcionada, o me ha sido leída. He tenido la oportunidad de preguntar dudas sobre ello y se me ha respondido satisfactoriamente. Consiento voluntariamente participar en este estudio y entiendo que tengo el derecho de retirarme en cualquier momento de la intervención (tratamiento) sin que me afecte de ninguna manera.

- **Firmas del participante o responsable legal**

Huella digital si el caso lo amerita

Firma del participante: _____

Firma del investigador responsable: _____



ANEXO 03
INSTRUMENTO ESTADÍSTICO

Fecha: / /

CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACIÓN: Accidentes de tránsito y la responsabilidad civil extracontractual en el Distrito de Calleria.

INSTRUCCIONES. A través del presente instrumento pretendemos conocer su criterio referente a la problemática que se alude en el título, por lo que invocamos seriedad y honestidad en sus respuestas, ya que nuestro propósito es recolectar información básica rimaría relevante, que permita ejecutar nuestra investigación científico-jurídica.

Muchas gracias.

DATOS GENERALES DEL ENCUESTADO

1.- ES USTED:

A) Juez

B) Fiscal

C) Abogado

D) Docente Universitario (Derecho)

2.- SEXO:

A) MASCULINO

B) FEMENINO

3.- EDAD:

A) Menor de 30 años

B) De 30 a 39 años

C) De 40 a 49 años

D) De 50 a 59 años

E) Mayor de 60 años

DATOS ESPECÍFICOS DEL ENCUESTADO:***Dimensión 01: Accidente vial***

1. ¿Los accidentes de tránsito generalmente se producen al conducir con velocidad permitida?

A veces Casi siempre Siempre

2. ¿Los accidentes de tránsito regularmente son ocasionados por conducir con velocidad no permitida?

A veces Casi siempre Siempre

3. ¿La inobservancia de las reglas de tránsito es motivo de los accidentes viales terrestres?

Nunca Casi nunca A veces Casi siempre Siempre

4. ¿Los accidentes de tránsito son generados por la imprudencia peatonal?

A veces Casi siempre Siempre

Dimensión 02: El hecho, siniestro o incidente

5. ¿El hecho imprevisto conlleva a un siniestro o incidente vial?

A veces Casi siempre Siempre

6. ¿Los accidentes de tránsito ocurren por desperfecto mecánico?

A veces Casi siempre Siempre

7. ¿Las vías en mal estado es un factor generador de accidentes de tránsito?

A veces Casi siempre Siempre

8. ¿La pérdida situacional del conductor provoca el accidente de tránsito?

A veces Casi siempre Siempre

Dimensión 03: Daños causados

9. ¿Los daños causados por los accidentes de tránsito generan pérdidas de vidas humanas?

A veces Casi siempre Siempre

10. ¿Los daños causados por los accidentes de tránsito ocasionan lesiones graves permanentes?

A veces Casi siempre Siempre

11. ¿El desamparo familiar es consecuencia generada por los accidentes de tránsito?

A veces Casi siempre Siempre

12. ¿El accidente de tránsito provoca la destrucción del vehículo?

A veces Casi siempre Siempre

Dimensión 01: Responsabilidad subjetiva o teoría de culpa

13. ¿La acción dolosa conlleva a una responsabilidad subjetiva extracontractual?

A veces Casi siempre Siempre

14. ¿La acción culposa genera responsabilidad civil extracontractual?

A veces Casi siempre Siempre

15. ¿La responsabilidad subjetiva genera un resarcimiento específico restablecer el bien en su estado natural?

A veces Casi siempre Siempre

16. ¿Responsabilidad civil extra contractual ocasiona un resarcimiento en dinero?

A veces Casi siempre Siempre

Dimensión 02: Responsabilidad objetiva mediana o media

17. ¿La antijuricidad de la conducta nos genera responsabilidad civil extracontractual?

A veces Casi siempre Siempre

18. La responsabilidad objetiva mediana o media repercute en daños causados originando responsabilidad civil extracontractual.

A veces Casi siempre Siempre

19. ¿La relación de causalidad entre el hecho generador y el daño producido genera una responsabilidad civil extracontractual?

A veces Casi siempre Siempre

20. ¿Los factores de atribución son los supuestos necesarios para la existencia de la responsabilidad civil extracontractual?

A veces Casi siempre Siempre

Dimensión 03: Ruptura del nexa causal

21. ¿La ruptura del nexa causal es provocado por una acción de negligencia del conductor y el deterioro de la vía terrestre?

A veces Casi siempre Siempre

22. ¿La ruptura del nexo causal se atribuye como un caso fortuito o fuerza mayor?

A veces Casi siempre Siempre

23. ¿El hecho determinante de terceros origina la ruptura del nexo causal?

A veces Casi siempre Siempre

24. ¿La imprudencia de quién padece el daño implica la ruptura del nexo causal?

A veces Casi siempre Siempre

ANEXO 04

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Nombre del experto: Dr. Orison Valera Dávila

Especialidad: Doctor en Derecho


"Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Accidente vial	¿Los accidentes de tránsito generalmente se producen al conducir con velocidad permitida?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito regularmente son ocasionados por conducir con velocidad no permitida?	4	4	4	4
	¿La inobservancia de las reglas de tránsito es motivo de los accidentes viales terrestres?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito son generados por la imprudencia peatonal?	4	4	4	4
Hecho, siniestro o incidente	¿El hecho imprevisto conlleva a un siniestro o incidente vial?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito ocurren por desperfecto mecánico?	4	4	4	4
	¿Las vías en mal estado es un factor generador de accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿La pérdida situacional del conductor provoca el accidente de tránsito?	4	4	4	4
Daños causados	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito generan pérdidas de vidas humanas?	4	4	4	4
	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito ocasionan lesiones graves permanentes?	4	4	4	4
	¿El desamparo familiar es consecuencia generada por los accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿El accidente de tránsito provoca la destrucción del vehículo?	4	4	4	4

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO () En caso de Sí, ¿ Qué dimensión o ítem falta?. _____

DECISIÓN DEL EXPERTO:

El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ()


Orison Valera Dávila
 Maestro en Docencia Universitaria
 Doctor en Derecho

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Nombre del experto: Dr. Janet Ivone Castagne Vásquez Especialidad: Doctora en Derecho

"Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Accidente vial	¿Los accidentes de tránsito generalmente se producen al conducir con velocidad permitida?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito regularmente son ocasionados por conducir con velocidad no permitida?	4	4	4	4
	¿La inobservancia de las reglas de tránsito es motivo de los accidentes viales terrestres?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito son generados por la imprudencia peatonal?	4	4	4	4
Hecho, siniestro o incidente	¿El hecho imprevisto conlleva a un siniestro o incidente vial?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito ocurren por desperfecto mecánico?	4	4	4	4
	¿Las vías en mal estado es un factor generador de accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿La pérdida situacional del conductor provoca el accidente de tránsito?	4	4	4	4
Daños causados	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito generan pérdidas de vidas humanas?	4	4	4	4
	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito ocasionan lesiones graves permanentes?	4	4	4	4
	¿El desamparo familiar es consecuencia generada por los accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿El accidente de tránsito provoca la destrucción del vehículo?	4	4	4	4

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO () En caso de Sí, ¿ Qué dimensión o ítem falta?. _____

DECISIÓN DEL EXPERTO:

El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ()


 Janet Ivone Castagne Vasquez
 Dra. en Derecho

Firma y sello del experto

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Nombre del experto: Dr. Joel Orlando Santillán

Especialidad: Doctor en Derecho

"Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Accidente vial	¿Los accidentes de tránsito generalmente se producen al conducir con velocidad permitida?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito regularmente son ocasionados por conducir con velocidad no permitida?	4	4	4	4
	¿La inobservancia de las reglas de tránsito es motivo de los accidentes viales terrestres?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito son generados por la imprudencia peatonal?	4	4	4	4
Hecho, siniestro o incidente	¿El hecho imprevisto conlleva a un siniestro o incidente vial?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito ocurren por desperfecto mecánico?	4	4	4	4
	¿Las vías en mal estado es un factor generador de accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿La pérdida situacional del conductor provoca el accidente de tránsito?	4	4	4	4
Daños causados	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito generan pérdidas de vidas humanas?	4	4	4	4
	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito ocasionan lesiones graves permanentes?	4	4	4	4
	¿El desamparo familiar es consecuencia generada por los accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿El accidente de tránsito provoca la destrucción del vehículo?	4	4	4	4

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO () En caso de Sí, ¿ Qué dimensión o ítem falta?. _____

DECISIÓN DEL EXPERTO:

El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ()


Joel Orlando Santillán Tuesta
Dr. en Derecho

Firma y sello del experto

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Nombre del experto: Dr. Carlos Máximo Gonzales Añorga Especialidad: Doctor en Administración

"Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Accidente vial	¿Los accidentes de tránsito generalmente se producen al conducir con velocidad permitida?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito regularmente son ocasionados por conducir con velocidad no permitida?	4	4	4	4
	¿La inobservancia de las reglas de tránsito es motivo de los accidentes viales terrestres?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito son generados por la imprudencia peatonal?	4	4	4	4
Hecho, siniestro o incidente	¿El hecho imprevisto conlleva a un siniestro o incidente vial?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito ocurren por desperfecto mecánico?	4	4	4	4
	¿Las vías en mal estado es un factor generador de accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿La pérdida situacional del conductor provoca el accidente de tránsito?	4	4	4	4
Daños causados	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito generan pérdidas de vidas humanas?	4	4	4	4
	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito ocasionan lesiones graves permanentes?	4	4	4	4
	¿El desamparo familiar es consecuencia generada por los accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿El accidente de tránsito provoca la destrucción del vehículo?	4	4	4	4

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO () En caso de Sí, ¿ Qué dimensión o ítem falta?. _____

DECISIÓN DEL EXPERTO:

El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ()


 Universidad Nacional
Intercultural de la Amazonía
 Dr. Carlos Máximo Gonzales Añorga
VCEPRESIDENTE DE INVESTIGACIÓN

Firma y sello del experto

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

Nombre del experto: Dr. Jorge Washinton Vela Alvarado Especialidad: Doctor en medio Ambiente y desarrollo sostenible

"Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Accidente vial	¿Los accidentes de tránsito generalmente se producen al conducir con velocidad permitida?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito regularmente son ocasionados por conducir con velocidad no permitida?	4	4	4	4
	¿La inobservancia de las reglas de tránsito es motivo de los accidentes viales terrestres?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito son generados por la imprudencia peatonal?	4	4	4	4
Hecho, siniestro o incidente	¿El hecho imprevisto conlleva a un siniestro o incidente vial?	4	4	4	4
	¿Los accidentes de tránsito ocurren por desperfecto mecánico?	4	4	4	4
	¿Las vías en mal estado es un factor generador de accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿La pérdida situacional del conductor provoca el accidente de tránsito?	4	4	4	4
Daños causados	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito generan pérdidas de vidas humanas?	4	4	4	4
	¿Los daños causados por los accidentes de tránsito ocasionan lesiones graves permanentes?	4	4	4	4
	¿El desamparo familiar es consecuencia generada por los accidentes de tránsito?	4	4	4	4
	¿El accidente de tránsito provoca la destrucción del vehículo?	4	4	4	4

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO () En caso de Sí, ¿ Qué dimensión o ítem falta?. _____

DECISIÓN DEL EXPERTO:

El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ()


 UNIVERSIDAD NACIONAL
 INTERCULTURAL DEL AMAZONIA

 Dr. Jorge Washinton Vela Alvarado
 PRESIDENTE DE COMISION ORGANIZADORA

Firma y sello del experto

NOTA BIOGRÁFICA

Nació el 06 de mayo de 1957 en el Distrito de San Martín de Porres, provincia de Lima, departamento de Lima, siendo sus padres Doña Victoria Corona Ipanaqué Nizama de ocupación su casa y Don Mario Peña Hurtado de profesión Técnico electricista industrial. Estudie primaria en el colegio Parroquial Santa Cruz del Callao y la secundaria en la I.E. San Antonio de los marianistas en Bellavista- Callao, desde el año 1970 al 1971, el año 1972, postuló al Colegio Militar Leoncio Prado del Distrito La Perla, Callo, hasta 1974, posteriormente ingresó a la escuela militar Chorrillos, recibíendome como Sub-Teniente de infantería, trabajó en el ejercito por 16 años, pero debido a los bajos sueldos de esa época pidió su pase a retiro a fines de 1991, vino a administrar un grifo de la familia de la esposa en Pucallpa, ciudad donde esta recidiendo hace 30 años y donde nació el último de sus hijos, en el año 2000 postulo e ingreso para la carrera de Derecho a la Universidad Nacional de Ucayali, luego de seis años de estudios termino la carrera, graduándose como Abogado en el año 2008, y colegiándome al poco tiempo, estuvo litigando paralelamente con negocio propio de panificación, Inició sus estudios de la maestría el 23 de mayo del 2017, y culminada el 30 de setiembre del 2020 por motivo de la pandemia había quedado truncada; para demostrar a sus hijos que nunca es tarde para estudiar cuando hay voluntad y ganas.



Huánuco – Perú

ESCUELA DE POSGRADO

Campus Universitario, Pabellón V "A" 2do. Piso – Cayhuayna
Teléfono 514760 -Pág. Web. www.posgrado.unheval.edu.pe



ACTA DE DEFENSA DE TESIS DE MAESTRO

En la Plataforma Microsoft Teams de la Escuela de Posgrado, siendo las **19:30h**, del día viernes **21 DE JULIO DE 2023** ante los Jurados de Tesis constituido por los siguientes docentes:

Dr. Lenin Domingo ALVARADO VARA
Dr. Zosimo Remo SERRANO COZ
Dr. Armando PIZARRO ALEJANDRO

Presidente
Secretario
Vocal

Asesor (a) de tesis: Dr. Nilton Cesar AYRA APAC (Resolución N° 01754-2018-UNHEVAL/EPG-D)

El aspirante al Grado de Maestro en Derecho Civil y Comercial, Don Victor Raul PEÑA IPANAQUE.

Procedió al acto de Defensa:

Con la exposición de la Tesis titulado: **“LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL EN EL DISTRITO DE CALLERÍA”.**

Respondiendo las preguntas formuladas por los miembros del Jurado y público asistente.

Concluido el acto de defensa, cada miembro del Jurado procedió a la evaluación del aspirante al Grado de Maestro, teniendo presente los criterios siguientes:

- a) Presentación personal.
- b) Exposición: el problema a resolver, hipótesis, objetivos, resultados, conclusiones, los aportes, contribución a la ciencia y/o solución a un problema social y recomendaciones.
- c) Grado de convicción y sustento bibliográfico utilizados para las respuestas a las interrogantes del Jurado y público asistente.
- d) Dicción y dominio de escenario.

Así mismo, el Jurado plantea a la tesis **las observaciones** siguientes:

.....

Obteniendo en consecuencia el Maestría la Nota de COFORCE (14)
Equivalente a BUENO, por lo que se declara APROBADO
(Aprobado o desaprobado)

Los miembros del Jurado firman el presente **ACTA** en señal de conformidad, en Huánuco, siendo las 19:30 horas de 21 de julio de 2023.

.....
PRESIDENTE
DNI N° 22720910

.....
SECRETARIO
DNI N° 2246273

.....
VOCAL
DNI N° 22422838

Leyenda:
19 a 20: Excelente
17 a 18: Muy Bueno
14 a 16: Bueno

(Resolución N° 02427-2023-UNHEVAL/EPG)



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN



ESCUELA DE POSGRADO

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

El que suscribe:

Dr. Amancio Ricardo Rojas Cotrina

HACE CONSTAR:

Que, la tesis titulada: “LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL EN EL DISTRITO DE CALLERÍA.”, realizado por el Maestría en Derecho Civil y Comercial, Victor Raul PEÑA IPANAQUE cuenta con un índice de similitud del 15%, verificable en el Reporte de Originalidad del software Turnitin. Luego del análisis se concluye que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio; por lo expuesto, la Tesis cumple con las normas para el uso de citas y referencias, además de no superar el 20,0% establecido en el Art. 233° del Reglamento General de la Escuela de Posgrado Modificado de la UNHEVAL (Resolución Consejo Universitario N° 0720-2021-UNHEVAL, del 29.NOV.2021).

Cayhuayna, 07 de julio de 2023.



Dr. Amancio Ricardo Rojas Cotrina
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE POSGRADO

NOMBRE DEL TRABAJO

LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL DISTRITO DE CALLERÍA

AUTOR

VICTOR RAUL PEÑA IPANAQUE

RECUENTO DE PALABRAS

15316 Words

RECUENTO DE CARACTERES

82732 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

71 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

222.4KB

FECHA DE ENTREGA

Jul 7, 2023 9:30 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

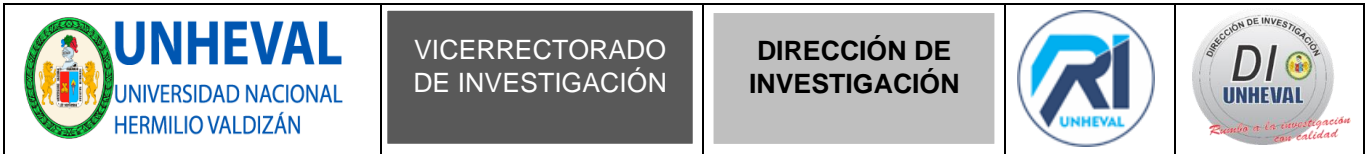
Jul 7, 2023 9:32 AM GMT-5**● 15% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos

- 15% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 9% Base de datos de trabajos entregados
- 2% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 12 palabras)



AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DIGITAL Y DECLARACIÓN JURADA DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR UN GRADO ACADÉMICO O TÍTULO PROFESIONAL

1. Autorización de Publicación: (Marque con una "X")

Pregrado		Segunda Especialidad		Posgrado:	Maestría	X	Doctorado	
----------	--	----------------------	--	-----------	----------	---	-----------	--

Pregrado (tal y como está registrado en SUNEDU)

Facultad	
Escuela Profesional	
Carrera Profesional	
Grado que otorga	
Título que otorga	

Segunda especialidad (tal y como está registrado en SUNEDU)

Facultad	
Nombre del programa	
Título que Otorga	

Posgrado (tal y como está registrado en SUNEDU)

Nombre del programa de estudio	DERECHO CIVIL Y COMERCIAL
Grado que otorga	MAESTRO EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL

2. DATOS DEL AUTOR(ES): (INGRESE TODOS LOS DATOS REQUERIDOS COMPLETOS)

Apellidos y nombres:	PEÑA IPANAQUE VICTOR RAUL							
Tipo de documento:	DNI	<input checked="" type="checkbox"/>	PASAPORT E	<input type="checkbox"/>	C.E.	<input type="checkbox"/>	NRO. DE CELULAR:	962011504
Nro. de Documento:	21145218				Correo Electrónico:	VICRAPI@YAHOO.COM		

Apellidos y Nombres:								
Tipo de Documento:	DNI	<input type="checkbox"/>	Pasaporte	<input type="checkbox"/>	C.E.	<input type="checkbox"/>	Nro. de Celular:	
Nro. de Documento:					Correo Electrónico:			

Apellidos y Nombres:								
Tipo de Documento:	DNI	<input type="checkbox"/>	Pasaporte	<input type="checkbox"/>	C.E.	<input type="checkbox"/>	Nro. de Celular:	
Nro. de Documento:					Correo Electrónico:			

3. Datos del Asesor: (Ingrese todos los datos requeridos completos según DNI, no es necesario indicar el Grado Académico del Asesor)

¿El Trabajo de Investigación cuenta con un Asesor?: (marque con una "X" en el recuadro del costado, según corresponda)	SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO					
Apellidos y Nombres:	AYRA APAC NILTON CESAR			ORCID ID:	0000- 0003-3482-4668			
Tipo de Documento:	DNI	<input checked="" type="checkbox"/>	Pasaporte	<input type="checkbox"/>	C.E.	<input type="checkbox"/>	Nro. de documento:	22514207

4. Datos del Jurado calificador: (Ingrese solamente los Apellidos y Nombres completos según DNI, no es necesario indicar el Grado Académico del Jurado)

Presidente:	ALVARADO VARA LENIN DOMINGO
Secretario:	SERRANO COZ ZOSIMO REMO
Vocal:	PIZARRO ALEJANDRO ARMANDO
Vocal:	
Vocal:	
Accesitario	

5. Declaración Jurada: (Ingrese todos los **datos** requeridos **completos**)

a) Soy Autor (a) (es) del Trabajo de Investigación Titulado: (Ingrese el título tal y como está registrado en el Acta de Sustentación)
LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL EN EL DISTRITO DE CALLERÍA
b) El Trabajo de Investigación fue sustentado para optar el Grado Académico ó Título Profesional de: (tal y como está registrado en SUNEDU)
MAESTRO EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL
c) El Trabajo de investigación no contiene plagio (ninguna frase completa o párrafo del documento corresponde a otro autor sin haber sido citado previamente), ni total ni parcial, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias.
d) El trabajo de investigación presentado no atenta contra derechos de terceros.
e) El trabajo de investigación no ha sido publicado, ni presentado anteriormente para obtener algún Grado Académico o Título profesional.
f) Los datos presentados en los resultados (tablas, gráficos, textos) no han sido falsificados, ni presentados sin citar la fuente.
g) Los archivos digitales que entrego contienen la versión final del documento sustentado y aprobado por el jurado.
h) Por lo expuesto, mediante la presente asumo frente a la Universidad Nacional Hermilio Valdizan (en adelante LA UNIVERSIDAD), cualquier responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido del Trabajo de Investigación, así como por los derechos de la obra y/o invención presentada. En consecuencia, me hago responsable frente a LA UNIVERSIDAD y frente a terceros de cualquier daño que pudiera ocasionar a LA UNIVERSIDAD o a terceros, por el incumplimiento de lo declarado o que pudiera encontrar causas en la tesis presentada, asumiendo todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse de ello. Asimismo, por la presente me comprometo a asumir además todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para LA UNIVERSIDAD en favor de terceros con motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontraren causa en el contenido del trabajo de investigación. De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que el trabajo haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad Nacional Hermilio Valdizan.

6. Datos del Documento Digital a Publicar: (Ingrese todos los **datos** requeridos **completos**)

Ingrese solo el año en el que sustentó su Trabajo de Investigación: (Verifique la Información en el Acta de Sustentación)			
Modalidad de obtención del Grado Académico o Título Profesional: (Marque con X según Ley Universitaria con la que inició sus estudios)	Tesis	<input checked="" type="checkbox"/>	Tesis Formato Artículo
	Trabajo de Investigación	<input type="checkbox"/>	Trabajo de Suficiencia Profesional
	Trabajo Académico	<input type="checkbox"/>	Otros (especifique modalidad)

Palabras Clave: (solo se requieren 3 palabras)	ACCIDENTE DE TRÁNSITO	RESPONSABILIDAD CIVIL	EXTRACONTRACTUAL
--	-----------------------	-----------------------	------------------

Tipo de Acceso: (Marque con X según corresponda)	Acceso Abierto	<input checked="" type="checkbox"/>	Condición Cerrada (*)	<input type="checkbox"/>
	Con Periodo de Embargo (*)	<input type="checkbox"/>	Fecha de Fin de Embargo:	<input type="text"/>

¿El Trabajo de Investigación, fue realizado en el marco de una Agencia Patrocinadora? (ya sea por financiamientos de proyectos, esquema financiero, beca, subvención u otras; marcar con una "X" en el recuadro del costado según corresponda):	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> X
--	-----------------------------	-----------------------------	---------------------------------------

Información de la Agencia Patrocinadora:	<input type="text"/>
---	----------------------

El trabajo de investigación en digital y físico tienen los mismos registros del presente documento como son: Denominación del programa Académico, Denominación del Grado Académico o Título profesional, Nombres y Apellidos del autor, Asesor y Jurado calificador tal y como figura en el Documento de Identidad, Título completo del Trabajo de Investigación y Modalidad de Obtención del Grado Académico o Título Profesional según la Ley Universitaria con la que se inició los estudios.



7. Autorización de Publicación Digital:

A través de la presente. Autorizo de manera gratuita a la Universidad Nacional Hermilio Valdizán a publicar la versión electrónica de este Trabajo de Investigación en su Biblioteca Virtual, Portal Web, Repositorio Institucional y Base de Datos académica, por plazo indefinido, consintiendo que con dicha autorización cualquier tercero podrá acceder a dichas páginas de manera gratuita pudiendo revisarla, imprimirla o grabarla siempre y cuando se respete la autoría y sea citada correctamente. Se autoriza cambiar el contenido de forma, más no de fondo, para propósitos de estandarización de formatos, como también establecer los metadatos correspondientes.

Apellidos y Nombres:	PEÑA IPANAQUE VICTOR RAUL	Huella Digital
DNI:	21145218	
Firma:		
Apellidos y Nombres:		Huella Digital
DNI:		
Firma:		
Apellidos y Nombres:		Huella Digital
DNI:		
Fecha: 29/09//2023		

Nota:

- ✓ No modificar los textos preestablecidos, conservar la estructura del documento.
- ✓ Marque con una **X** en el recuadro que corresponde.
- ✓ Llenar este formato de forma digital, con tipo de letra **calibri**, **tamaño de fuente 09**, manteniendo la alineación del texto que observa en el modelo, sin errores gramaticales (*recuerde las mayúsculas también se tildan si corresponde*).
- ✓ La información que escriba en este formato debe coincidir con la información registrada en los demás archivos y/o formatos que presente, tales como: DNI, Acta de Sustentación, Trabajo de Investigación (PDF) y Declaración Jurada.
- ✓ Cada uno de los datos requeridos en este formato, es de carácter obligatorio según corresponda.