



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

## FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

### ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Responsabilidad extracontractual derivada del SOAT, frente a las víctimas de accidentes de tránsito en la región Lambayeque.

#### **TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**Abogado**

#### **AUTOR:**

Alarcón Dávila Julián Pepe (ORCID: 0000-0001-6207-8207)

#### **ASESORAS:**

Mg. Saavedra Silva Luz Aurora (ORCID: [0000-0002-1137-5479](https://orcid.org/0000-0002-1137-5479))

Mg. Ramos Gonzales Ana Alejandra (ORCID 0000-0003-3385-2982)

#### **LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Contratos Y Responsabilidad Civil Contractual Y Extracontractual Y  
Resolución De Conflicto

CHICLAYO - PERÚ

2021

## **DEDICATORIA**

A mi señor padre Luis por seguir de pie como un árbol y en memoria de mi señora madre Delia junto a mi hijo Fabricio, que desde el cielo iluminan mi camino y ordenan mis ideas, para seguir enfrentando las adversidades de la vida, sin perder nunca esa humildad y constante lucha de un emprendedor sembrando valores y principios en búsqueda de una verdadera justicia.

J.P.

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente, por estar conmigo en cada paso y decisión que doy, por haber puesto en mi camino a aquellas personas que me han prestado su apoyo incondicional en todo momento para lograr mi objetivo.

A la Universidad César Vallejo, por ofrecerme los profesionales guías para alcanzar mis objetivos, eligiendo a los educadores que con mucha sabiduría van sembrando la semilla original del saber en mi mente, a fin que los pueda exteriorizar en el tiempo en hechos dignos y decorosos para la sociedad.

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>DEDICATORIA</b> .....	<b>ii</b>
<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	<b>iii</b>
<b>ÍNDICE DE CONTENIDOS</b> .....	<b>iv</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b> .....	<b>v</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b> .....	<b>vi</b>
<b>RESUMEN</b> .....	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>viii</b>
<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>II. MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>4</b>
<b>III. METODOLOGÍA</b> .....	<b>14</b>
3.1. Diseño y tipo de investigación.....	14
3.1.1. Diseño:.....	14
3.1.2. Tipo:.....	14
3.1.3. Nivel:.....	14
3.2. Variables y Operacionalización .....	14
3.2.1. Variable Independiente:.....	14
3.2.1.1. Definición Conceptual:.....	14
3.2.1.2. Definición Operacional: .....	15
3.2.1.3. Dimensión:.....	15
3.2.1.4. Indicadores: .....	15
3.2.1.5. Escala de Medición: .....	15
3.2.2. Variable Dependiente: .....	15
3.2.2.1. Definición Conceptual:.....	15
3.2.2.2. Definición Operacional:.....	15
3.2.2.3. Dimensión: .....	16
3.2.2.4. Indicadores:.....	16
3.2.2.5. Escala de Medición:.....	16
3.3. Población, muestra y muestreo .....	16
3.3.1. Población: .....	16
3.3.2. Muestra: .....	16
3.3.3. Muestreo: .....	16
3.3.4. Unidad de análisis:.....	17
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos: .....	17
3.4.1. Técnicas:.....	17
3.4.2. Instrumentos:.....	17
3.4.3. Validación del instrumento: .....	17
3.4.4. Confiabilidad: .....	17
3.5. Procedimientos:.....	17
3.6. Método de análisis de datos:.....	18
3.7. Aspectos éticos: .....	18
<b>IV. RESULTADOS</b> .....	<b>19</b>
<b>V. DISCUSIÓN</b> .....	<b>30</b>
<b>VI. CONCLUSIONES</b> .....	<b>37</b>
<b>VII. RECOMENDACIONES</b> .....	<b>39</b>
<b>VIII. PROPUESTA</b> .....	<b>41</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>51</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> - Distribución personas según cargo o función.....	19
<b>Tabla 2</b> - ¿Conoces qué es el seguro SOAT?.....	20
<b>Tabla 3</b> - ¿Conoce Ud. qué es el seguro FORCAT?.....	21
<b>Tabla 4</b> - ¿Conoce cuáles son los beneficios del seguro SOAT? .....	22
<b>Tabla 5</b> - ¿Conoces cuáles son las exclusiones del seguro SOAT?.....	23
<b>Tabla 6</b> - Sabe Ud. que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, o no está vigente, o es falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas. ....	24
<b>Tabla 7</b> - ¿Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios? .....	25
<b>Tabla 8</b> - Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple. ....	26
<b>Tabla 9</b> - Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos.....	27
<b>Tabla 10</b> - Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.....	28
<b>Tabla 11</b> - Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT.....	29

## ÍNDICE DE FIGURAS.

<b>Ilustración 1</b> - Distribución personas según cargo o función.....	19
<b>Ilustración 2</b> - ¿Conoces qué es el seguro SOAT?.....	20
<b>Ilustración 3</b> - ¿Conoces qué es el seguro FORCAT?.....	21
<b>Ilustración 4</b> - ¿Conoces cuáles son los beneficios del seguro SOAT?.....	22
<b>Ilustración 5</b> - ¿Conoces cuáles son las exclusiones del seguro SOAT?.....	23
<b>Ilustración 6</b> - Sabe Ud. que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, o no está vigente, o es falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas. ....	24
<b>Ilustración 7</b> - ¿Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios? .....	25
<b>Ilustración 8</b> - Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple. ....	26
<b>Ilustración 9</b> - Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos. ....	27
<b>Ilustración 10</b> - Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.....	28
<b>Ilustración 11</b> - Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT.....	29

## RESUMEN

La investigación surge en los accidentes de tránsito, que seguirá siendo un grave y serio problema para la sociedad sin visos de solución; como una medida idónea y pronta para otorgar debida protección a las víctimas. Desde el 1° julio del 2002 entro en vigencia de manera obligatoria que todo vehículo motorizado cuente con un seguro SOAT o FORCAT regional, para aliviar el momento de sufrimiento y necesidad que atraviesa la víctima del accidente de tránsito y/o sus familiares; como un mecanismo de protección social mutualista, sin ánimo de lucro después de un siniestro, constituida por principios de solidaridad y ayuda mutua extracontractual para proteger la vida, salud e integridad de las víctimas.

Desnaturalizado con la incorporación del último párrafo del artículo 17° cuando el vehículo participante no cuenta con el seguro, estar vencido, ser falso; las aseguradoras están excluidas de coberturarlos como una manera disfrazada de beneficiarse económicamente, confieren la responsabilidad al propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte, creando una situación incierta.

El enfoque de la investigación es cuantitativo de tipo descriptivo y diseño de investigación no experimental a un nivel hermenéutico; con el objetivo de evidenciar el verdadero problema a corregir.

### **PALABRAS CLAVE:**

Responsabilidad extracontractual, SOAT, víctimas de accidente de tránsito.

## **ABSTRACT**

The investigation arises in traffic accidents, which will remain a serious and serious problem for society without a view to solution; as an appropriate and prompt measure to provide adequate protection to victims, since 1 July 2002, every motor vehicle with regional SOAT or FORCAT insurance has been in force since 1 July 2002 to alleviate the time of suffering and need faced by the victim of the traffic accident and/or his/her families; as a mutualist, non-profit social protection mechanism after a claim, constituted by principles of solidarity and non-contractual mutual assistance to protect the lives, health and integrity of victims.

Denatured with the incorporation of the last paragraph of Article 17° when the participating vehicle does not have the insurance, to be expired, to be false; insurers are excluded from coverage as a disguised way of financially rewarding the owner, driver and, where appropriate, the provider of the transport service, creating an uncertain situation.

The research approach is quantitative descriptive and non-experimental research design at a hermeneutic level; in order to highlight the real problem to be corrected.

### **KEYWORD:**

Non-contractual liability, SOAT, Traffic accident victims.

## **I. INTRODUCCIÓN.**

El motivo y el interés de la investigación de tesis, se origina por el acontecer diario de hechos lesivos a cada hora, en cualquier momento y lugar, ocurridos en las diferentes carreteras de uso público de nuestra región de Lambayeque, donde se producen accidentes de tránsito. Según FASECOLDA (2018), refiere que: “Actualmente no existe un consenso internacional sobre cuál es la metodología más adecuada para medir los costos de la accidentalidad vial, [Hendrie & Miller,2012] la manera en que las organizaciones deciden como evaluarlo depende de sus objetivos y perspectivas (sector salud, social o gubernamental) ”; sin embargo, lo que no se ve es el otro extremo, la situación que viven y en qué quedan las víctimas y sus familiares, del que queremos develar sacándolo a la luz en nuestra amplia investigación.

Como lo señala Cervantes (2017, p.24), En la responsabilidad civil existen dos variables principales: Responsabilidad Civil Contractual ocasionados por incumplir de forma total, parcial, inoportuno, incompleto, averiado o malogrado previsto en el contrato, y la Responsabilidad Civil Extracontractual, al daño moral inmaterial causado a la persona, difícil de probar, pero sí de demostrar con las circunstancias y consecuencias el producto de las graves lesiones o fallecimiento de las víctimas provocadas en un accidente de tránsito.

Las normas jurídicas en el tiempo deben ser dinámicas como lo señala, Lubomira.K.M. (2015), “cuando éstas no son eficaces o cumplen su objetivo, urge la necesidad de reformarlas en utilidad y aplicabilidad, que contribuyan a una convivencia sana, pacífica y de acceso a la justicia”; en ese sentido sería perverso seguir permitiendo que las víctimas lesionadas o fallecidas por un accidente de tránsito, por el simple hecho de ocupar un vehículo que no contaban con el seguro SOAT, no estar vigente, ser falso o no correspondan al uso del vehículo; se le discrimine y no estar garantizado recibir atención médica o su cristiana sepultura si fallecieran, en forma inmediata, directa y oportuna, por cuenta del SOAT o CAT regional FORCAT; estaríamos atentando contra un derecho universal y constitucional a la vida y a su integridad. Artículo 2º núm. 1 y 2.

En ese sentido la problemática que se presenta en esta investigación, recae en la pregunta ¿Cuáles son los factores de la Responsabilidad Extracontractual derivada del SOAT, Frente a las Víctimas de accidentes de Tránsito en la Región Lambayeque?

La investigación se justificó en la importancia de solucionar la actual problemática que se presenta con las víctimas de hechos de tránsito a no recibir atención médica en forma directa, inmediata y oportuna por el seguro SOAT, cuando el o los vehículos que ocupaban no cuenta con SOAT, no estar vigente, ser falso o no corresponder al uso del vehículo. Así mismo las coberturas fijadas por ley, no permitirles alcanzar su total recuperación e integridad por los elevados costos de la asistencia de auxilio, diferenciados por los centros asistenciales de salud públicas, privadas y mixtas a las atenciones por el SOAT.

Con esta investigación lo que se pretende es modificar la incorporación del último párrafo del artículo 17° de su Reglamento D.S. N° 024-2002-MTC. respecto a la responsabilidad de atención médica de víctimas por accidente de tránsito, derivada en forma solidaria al conductor, propietario y prestador del servicio; sea asumida directamente por el vehículo que cuenta con el SOAT y si los dos no lo tuvieran, no estar vigente, ser falso o no corresponder al uso del vehículo, sea admitido por el Fondo de Compensación Contra Accidentes de Tránsito.

Las personas beneficiarias directamente con el desarrollo y presentación de esta investigación, son las víctimas de accidentes de tráfico que, en la producción del suceso, el vehículo que ocupaban no cuenta con SOAT, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo, así como evitar desestabilizar económica y emocionalmente a sus familiares, ir en búsqueda de recursos para solventar los gastos.

Por consiguiente, como objetivo general, se propuso: Determinar cuáles son los factores de la responsabilidad extracontractual, que generan la incertidumbre jurídica que van en desmedro de las personas agraviadas bien sea conductor, ocupante o tercero.

Del mismo modo, como objetivos específicos se formularon los siguientes presupuestos:

- a) Analizar la incidencia de la responsabilidad extracontractual de las víctimas por accidente de tránsito.
- b) Demostrar conforme a la legislación comparada el uso y aplicación del SOAT.
- c) Proponer la modificatoria del párrafo incorporado al artículo 17°, en amparo de los accidentados, sin constituir causal de exclusión, por ocupar un vehículo que no cuenta con SOAT, no estar vigente, estar vencido o no correspondan al uso del vehículo; al no estar enmarcado dentro de las exclusiones que hace referencia el artículo 37°.

Así mismo, se planteó la siguiente hipótesis de investigación:

En buena teoría, la modificación de la incorporación del fragmento del artículo 17° del reglamento SOAT, brindaría a las víctimas de accidentes de Tránsito en la Región Lambayeque una atención médica segura en forma directa, oportuna e inmediata.

## II. MARCO TEÓRICO

Como trabajos previos se obtuvo a nivel internacional que la autora Muñiz (1993), Universidad Nacional Autónoma de México, tesis Seguro obligatorio de responsabilidad civil para el uso de vehículos de motor, para obtener el título de actuario; en una de sus conclusiones define que “A pesar que el seguro sea reconocido como el único instrumento capaz de dar protección, también se acepta que también no tiene ninguna atribución mágica...los accidentes continuarán su tendencia”.

A través del tiempo el seguro SOAT o FORCAT, se ha convertido como única fórmula capaz de reparar económicamente las exigencias de daños corporales de las víctimas por accidente de tránsito, en determinación de costos y factores decisivos de indemnización por orfandad.

Suquitana (2015), Universidad de Guayaquil Ecuador, tesis Análisis de la incidencia del SOAT en la prestación de servicios a las personas accidentadas en la ciudad de Guayaquil, para obtener el título de economista; en una de sus conclusiones afirma que, “Existen múltiples ventajas para la aplicación del SOAT...atención priorizada en cualquier hospital cercano al siniestro, protegiendo y garantizando la cobertura médica”.

Las ventajas que ha tenido la implementación del SOAT, es solucionar en parte la salud de los accidentados o fallecimiento, evitando afectar económicamente a sus familiares, así como al propio Estado, subsidiando a través de los servicios sociales de salud previsto en la Ley 26842, Ley General de Salud. Artículo 3°.

García (2019), Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña, Santo Domingo, República Dominicana, tesis para obtener el título Master en administración de negocios, titulada Análisis sobre el impacto del sistema de autorizaciones en la satisfacción de clientes de seguros de salud internacional; concluye que “los servicios de salud deben ser de una forma rápida y eficaz... respondidas en el menor tiempo posible... en el que el cliente pueda poner su total confianza frente a

las situaciones de emergencia, que son a final de cuentas el motivo por el que se adquiere un producto de salud”.

En un accidente de tránsito la atención médica de las víctimas es prioritario, así como la capacidad de respuesta de los servicios de salud, de ello depende que una vida sea salvada, quedar con discapacidad parcial o total o secuelas de corto mediano y largo plazo.

Los modelos de Gestión SOAT en Europa se mutualizan al máximo, creando un ente único el (CCS). Consorcio de Compensación de Seguros, hablamos de una empresa pública que se financia mediante un recargo en las primas de seguros, que se ocupa de los siniestros de seguros obligatorios causados por personas sin seguro, catástrofes naturales (terremotos, inundaciones), las causadas por el hombre (terrorismo), entidades quebradas aseguradoras en liquidación; evitando así que el Estado no haya tenido que soportar económicamente las consecuencias de ello. Como la solución es global, el riesgo se comparte entre todos.

En Sudamérica las normativas tienen semejanzas y diferencias de acuerdo a la realidad de cada país, sin desconocer que los escenarios son casi iguales por estar dentro de la misma región, no podemos establecer disposiciones que distan de nuestras costumbres y tradiciones, las cuales deben establecerse siempre apegadas a nuestro marco legal.

En Brasil, Bolivia y Perú, el Fondo de Compensación contra Accidentes de Tránsito, solamente asume coberturas de víctimas por accidente de tránsito, cuando el vehículo causante no ha sido identificado por haberse dado a la fuga, y en Chile no hay un fondo que ampare al accidentado por vehículos no identificados que se alejaron del lugar de los hechos.

En Colombia se ha creado el FOSYGA Fondo de Seguridad y Garantía, adscrito al Ministerio de salud y Protección Social, FASECOLDA (2018), el SOAT y subcuenta ECAT de la Adres asumen los gastos médicos que requieran las víctimas directas de accidentes de tránsito. Si entre ellos exista algún vehículo no asegurado, o éste

se dé a la fuga o tenga SOAT falso, eventos terroristas y catastróficos naturales o generados por el hombre sismo, deslizamientos de tierra, inundaciones, avalanchas también están cubiertos.

Se respalda con una contribución obligatoria del 50% del valor de la prima anual cuando se adquiere un SOAT, de los cuales el 3% va al FONSAT Fondo de Prevención Vial, para fines de prevención y educación, 20% para el Fondo Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el gobierno regula y fiscaliza los costos de los establecimientos hospitalarios y clínicas Privadas.

Aquellos que son sorprendidos sin contar con SOAT vigente, recae una multa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes y el vehículo deja de circular y queda retenido hasta poder adquirirlo. De haber participado en accidente de tránsito el propietario del vehículo asume la responsabilidad de pagar los costos y gastos de cada uno de los agraviados.

En Ecuador integrado al SOAT existe el FONSAT Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se financia con el 22% del valor de cada prima, el 100% del monto obtenido de las repeticiones y de multas por no contar con el seguro SOAT; de los cuales 16.5% destinado a víctimas de vehículos fugados sin ser identificados o no tengan SOAT, con las misma condiciones y coberturas del SOAT, un 5.5% se destina para la promoción y difusión así como de actividades preventivas tendientes a disminuir el índice de siniestralidad como de contribuir a mejorar el control de la circulación vehicular; no incluye como en Colombia de atender eventos producidos por la naturaleza y provocados por el hombre.

La irresponsabilidad de no renovarlo recae en el propietario con un recargo acumulativo del 15% por cada mes del valor de la prima, cancela la matrícula del vehículo para no poder circular, y al conductor la suspensión del permiso o habilitación operacional respectiva.

En Chile toma otra denominación SOAP. Seguro Obligatorio de Accidentes Personales, no discrimina, distingue o excluye aquellas lesionados de un vehículo

tercero sin seguro SOAP, pero si excluye aquellos hechos provocados por el hombre y la naturaleza como guerras, terrorismo, vandalismo, atentados, sismos, incendios y otros casos fortuitos ajenos a la circulación. Se financia con el 1% del valor de cada pasaje adquirido por los transportistas al banco del estado Casa de la Moneda de Chile.

Para la defensa del asegurado, existen instituciones establecidas como lo afirma Castelo M.M. (2006, pag.8) “Los agraviados, familiares o asegurados ante la negativa o deficiencia de obtener los beneficios del seguro, puede requerir la intervención de organismos o entidades destinadas a su defensa, como son: INDECOPI y SBS en Perú, en Brasil PROCON, en Venezuela INDECU, en México CONDUSEF y en Chile SERNAC.

Valdivieso (2016), Universidad Piura, tesis, sujeto protegido por el SOAT según la jurisprudencia de INDECOPI, análisis crítico a la luz de la técnica del seguro, para obtener el título de abogado, en una de sus conclusiones define que “El SOAT es un tipo especial de seguro de responsabilidad civil extracontractual, en la medida que busca proteger al perjudicado con el accidente de tránsito de la insolvencia del causante del accidente a través del aseguramiento obligatorio”.

A través del SOAT o FORCAT, no se pretende evitar ni prevenir los accidentes de tránsito, pero si tener un respaldo obligatorio como contingencia de protección a las víctimas de hechos de tránsito.

Molero (2015), Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, Juliaca, Puno, tesis para optar el título de Magister, La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la prov. de Cusco 2014, concluye que “el SOAT de los vehículos motorizados garantiza la reparación a las víctimas por única vez, pero por el resto del tiempo los hijos menores de los fallecidos quedan al desamparo económico, de allí que no existe una reparación integral del daño causado a la víctima”.

El monto máximo establecido para gastos médicos y fallecimiento de las víctimas

está establecido por ley en 5 UIT. Considerando los costos diferenciados de los servicios de salud públicos, privados y mixtos a las atenciones por el SOAT resulta insuficiente e irrisorio.

Sandoval (2019), universidad nacional de Trujillo, tesis para obtener el grado de Maestro titulada responsabilidad civil de vehículos no asegurados y responsabilidad solidaria regulada por el Código Civil Peruano, llegando a concluir que “La obligación de cubrir los daños de los ocupantes de vehículos no asegurados, previsto en el Reglamento SOAT, no es compatible con el principio de responsabilidad solidaria prevista en el artículo 1183° del código civil, en razón que no se puede utilizar la ley para obligar o imponer la responsabilidad solidaria en supuestos que no están o no deben estar protegido por la norma”.

Efectivamente la solidaridad no se presume y no se puede utilizar para obligar o imponer una responsabilidad solidaria del conductor, propietario y/o prestador de servicio, con la incorporación del último párrafo del artículo 17° del reglamento SOAT en cuestión, al no encontrarse responsabilidad expresa y tipificada por ley.

Iglesias (2018), universidad católica Santo Toribio de Mogrovejo Lambayeque, tesis para optar el título de abogado, el daño moral extracontractual y la prueba indirecta, una de sus conclusiones “El daño moral es la lesión que el ser humano sufre en su parte afectiva, en sus sentimientos, en la parte subjetiva de la persona por cierto evento dañoso”.

No existe una tabla para cuantificar el daño causado a las víctimas de accidentes de tránsito, las lesiones físicas y corporales es el inicio para el daño emergente seguido del lucro cesante lo que deja de ganar durante su periodo de incapacidad, el daño moral menoscabando su calidad de vida y la de su familia como la de sus proyectos. Sin embargo, el seguro SOAT solo se limita atender el daño emergente las lesiones que pudiera haber sufrido, pero limitadamente a un monto establecido por ley de 5 UIT.

Mendoza (2020), Universidad Señor de Sipan, Lambayeque, tesis para obtener el

título de abogado, titulado Determinar la modificatoria del artículo 19° del S.Sup. 024-2002-mtc, para mejorar la reparación civil en los daños y perjuicios a terceros, “Si se llegara a modificar el art. 19 del Decreto Supremo N° 024-2002 del MTC, en donde se plantea separar los montos indemnizatorios para que se den por separado podemos entender de forma clara cuanto cubriría el SOAT”.

El reglamento de responsabilidad civil del SOAT, no solo limita económicamente las coberturas de las víctimas de accidente de tránsito, sino en que los magistrados puedan cuantificar de manera más ponderada y equitativa el daño causado.

El Seguro SOAT, al igual que en otros países, es política de estado en satisfacer necesidades de orden social y mutualista, de manera continua y segura en defensa y protección de la vida y salud de las víctimas por sucesos de tránsito, en forma oportuna y directa, con un sistema que comprometa de forma obligatoria a todo propietario, conductor y prestador de servicios de vehículos motorizados y centros de salud, en responder con una capacidad de respuesta idónea y pronta.

Mediante D.Sup.024-2002-MTC.13/06/2002 fue aprobado de forma obligatoria el seguro obligatorio por accidentes de tránsito SOAT, con coberturas específicas y limitadas a todo vehículo motorizado con placa de rodaje que circule por diferentes vías públicas del territorio; sin embargo, después de un año con siete meses mediante D. Sup. N°: 001-2004-MTC, 09/01/2004, se incorpora un último párrafo al artículo 17°<sup>1</sup>. Que es materia de la investigación de tesis: Como una forma disfrazada de proteger intereses económicos de las Aseguradoras, perjudicando la necesidad de las indefensas víctimas y sus familiares.

Defensoría del Pueblo ha realizado un Balance de los Seguros SOAT, mediante Informe N°.159-DP. (2012). basado en las quejas atendidas a la gestión del SOAT y principales causas de quejas contra las compañías aseguradoras y AFORCAT;

---

<sup>1</sup> "En el caso que alguno de los vehículos que participa en el accidente de tránsito no contase con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte responden solidariamente frente a los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes, establecimientos de salud y compañías de seguros por el monto de los gastos incurridos y/o indemnizaciones que éstos hubieren pagado a los accidentados frente a los cuales, los sujetos antes mencionados, resulten responsables."

llegando a la conclusión que ambas han presentado la negativa injustificada para cumplir con pagar las coberturas, demora en el pago a los beneficiarios e instituciones prestadoras de salud, exigencia de requisitos que no se encuentran normados, la ausencia de protocolos con criterios claramente definidos para el adecuado auxilio de las víctimas y aplicación de tarifas distintas.

Las lesiones físicas, discapacidad, muerte y dolor que causan los accidentes de tránsito, por su volumen e impacto que generan a la sociedad, la OMS lo considera un problema de salud pública por lo tanto requiere una política integral del Estado, de carácter eminentemente social, por lo que a nivel mundial fue creado el SOAT. aplicándose el principio de mancomunar, que los daños y perjuicios de pocos sean atendidos por la contribución de toda una mutualidad.

Si las exclusiones de las coberturas por muerte y lesiones corporales ya están previstas en el artículo 37° del Reglamento SOAT, como lo dice Bahamondes y Pizarro (2012) “Es posible identificar sistemas que intentan medir la disminución del resarcimiento de acuerdo con la gravedad de la culpa”.

Eduardo Chávez (2019) director de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (APESEG) afirma que “Alrededor del 40% de los vehículos (incluyendo vehículos menores como motos y mototaxis) que circulan en el país no cuentan con la cobertura obligatoria del SOAT. Esto significa que aproximadamente 2 millones de vehículos exponen a sus pasajeros y a peatones al desamparo en caso de accidente de tránsito; sin cobertura de gastos médicos, sin cobertura de sepelio y sin indemnización alguna en caso de muerte, invalidez o incapacidad temporal” (Publicación institucional internet).

A nivel Regional, se creó un alternativo CAT Certificado Accidentes de Tránsito Regional FORCAT. (Fondo Regional Contra Accidentes de Tránsito), con las mismas condiciones y beneficios de las coberturas del SOAT, con la diferencia de menor costo de las primas, para una mototaxi el costo es de S/.150.00 soles que equivalen a un promedio de 0.45 céntimos por día, en comparación a uno a nivel nacional que su costo es de S/240.00 soles equivalente a 0.66 céntimos por día.

Lo relevante del SOAT regional FORCAT, que está destinado solo a los vehículos de servicios de transporte público, urbano e interurbano dentro de la región,<sup>2</sup>, excluyendo a las motocicletas, justamente la clase de vehículo que su parque automotor ha aumentado considerablemente y son los que no cuentan con SOAT, por una serie de factores como sus elevados costos, circular en lugares de poca fiscalización policial y de Inspectores, mayor riesgo, falta puntos de venta.

Las consecuencias súbitas y repentinas de los accidentes de tránsito, se ven reflejado en las víctimas, que no están alcanzando los verdaderos beneficios que la ley demanda con las coberturas del seguro SOAT y los CAT regionales FORCAT, no se cumple con el verdadero objetivo establecidos de ser un mecanismo de protección social, que actúa en forma inmediata, directa e incondicional, constituyendo gran apoyo para la población, principalmente a los ciudadanos de a pie y transportan en servicio público; cuando el o los vehículos causantes no cuentan con el seguro SOAT. Realidad que el Estado de manera urgente debe diseñar una adecuada y decidida política de prevención a corto, mediano y largo plazo para disminuir el índice de siniestralidad.

Se ven amenazadas todos los niveles integrales de salud de emergencias, traslados, quirúrgico, farmacéutico, hospitalización, rehabilitación, hasta alcanzar su calidad y nivel de vida que llevaba, como su actividad laboral y si a ello consideramos que los centros de salud Privados, con miras de satisfacer intereses económicos no conjugan esfuerzos para lograr los fines por falta de una norma que unifique las tarifas, generando cobros excesivo sin control de gastos médicos hasta que se agoten sin que las víctimas superen todos los niveles precitados.

Si bien es cierto que la iniciativa privada es libre, que se ejerce en una economía social de libre mercado para evitar los monopolios. El ejercicio de estas libertades no debe perjudicar la moral, salud y seguridad públicas, Banca de las oportunidades

---

<sup>2</sup> Artículo 3°, D.Sup N° 040-2006-MTC reglamento de supervisión de las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito AFOCAT.

y SFC (2018). “Deben ser ofrecidos de manera responsable y sostenible, bajo una regulación apropiada, que garantice esquemas de protección al consumidor enfocados a satisfacer las necesidades de la población y generar bienestar”.

El Estado debe mantener el equilibrio y no generar una brecha de desigualdad con los accidentados; porque con ello se está protegiendo el bien jurídico máspreciado de la humanidad como es la vida, la salud y la propiedad; más aún si se trata de sordos, mudos, ciegos, niños que no son capaces, por ser inocentes y el fin es protegerlos y que no estén expuestos a los Accidentes de Tránsito.

La propia norma desnaturaliza y se aleja del verdadero objetivo y finalidad del SOAT, excluyendo a los lesionados o fallecidos de las coberturas del SOAT o CAT regional FORCAT, quienes sin culpa alguna solo el hecho de haber ocupado un vehículo que no contaba con su SOAT; vendría hacer una marcada discriminación en comparación aquellas víctimas que ocupaban vehículos que si cuenta con SOAT, que tienen la potestad de acudir a cualquier centro médico Público, Privado o Mixto según su preferencia, garantizando los niveles básicos de atención médica de emergencia, traslado, intervenciones quirúrgica, hospitalización, medicina, recuperación, rehabilitación hasta alcanzar un monto de 5 UIT.

Ello se convierte en un problema social a nivel familiar, conforme a las estadísticas del año 2011 proporcionada por la Policía al INEI, con mayor frecuencia en nuestra región Lambayeque, las víctimas sea por muerte o lesionados son hombres en edad productiva que fluctúan entre los 19 a 60 años de edad, que constituyen el sostén del núcleo familiar, en vista que son los que más se movilizan a pie o en vehículos, en búsqueda de los recursos económicos, son los más propenso a los riesgos de sufrir accidentes de tránsito, en comparación a mujeres que fluctúan en un rango de 25 a 60 años de edad y son las que menos se desplazan, afectando el desarrollo económico y emocional de vida de su familia.

Igual suerte es la situación de aquellos que resulten discapacitados bien sea en forma parcial o total, representan una carga significativa para la familia, desestabilizándolos económicamente por los costos que este demande en el

tiempo a corto o largo plazo, ello significa que tanto la víctima como la familia sufren las consecuencias, porque alguien tiene que estar a su cuidado, siendo una doble carga para el desarrollo de la familia.

Osterlin Parodi. F. artículo refiere: "Para que haya un daño contractual resarcible no basta que se incumpla la obligación y que el incumplimiento sea imputable al deudor. Es necesario, además, que el incumplimiento produzca un perjuicio". En ese sentido existe un vacío en el reglamento SOAT, no previsto en forma específica de aquellas víctimas cuando ninguno de los vehículos participantes cuente con SOAT vigente; se sobre entiende que están incursos en la misa incorporación del último párrafo del artículo 17°. Allí nace las preguntas, ¿qué va hacer de ellos?, ¿quién los va a proteger?, de plano están totalmente desprotegidos, porque la ley solo ejerce una acción tuitiva normativa a favor de lesionados y fallecidos, de vehículos que cuenten con SOAT vigente; al menos para las víctimas que no se logra identificar el vehículo causante del hecho de tránsito, están protegidas con el Fondo de Compensación contra Accidentes de tránsito D. Sup. 024-2004-MTC.

Si bien es cierto existe otros recursos legales como la acción civil inextinguible, la transmisión de la reparación civil, nulidad de actos posteriores al detrimento del patrimonio del condenado, insolvencia del condenado, medidas cautelares, prescritos en los artículos 100°, 96°, 97° y 98°.CP y 608° CPC, a los que pueden acceder las víctimas y familiares; ello significaría un proceso que demanda mucho tiempo y gasto, las intervenciones quirúrgicas o entierros de víctimas no pueden esperar, tienen que ser atendidos de forma inmediata y oportuna.

### **III. METODOLOGÍA.**

#### **3.1. Diseño y tipo de investigación.**

##### **3.1.1. Diseño:**

El diseño de la investigación es cuantitativo, debido a que se recolectarán y analizarán datos de una población que permitan determinar la imperfección de la responsabilidad civil extracontractual del SOAT, frente a las víctimas por accidente de tránsito en la región Lambayeque.

##### **3.1.2. Tipo:**

Respecto al tipo de investigación se desarrolló de manera descriptiva y analítico, porque permitirá tener los conocimientos elementales de manera general, a fin que permitan tener una noción cabal de aquellos beneficios que no están funcionando y dando los resultados, que todo agraviado merece recibir de forma inmediata, directa y oportuna cuando sufre un accidente de tránsito, que es materia de reformar y/o modificar a su favor.

##### **3.1.3. Nivel:**

El nivel de investigación fue correlacional porque se dará la interpretación en medir la mutua relación entre una variable y otra.

#### **3.2. Variables y Operacionalización**

##### **3.2.1. Variable Independiente:**

La responsabilidad extracontractual del seguro SOAT.

##### **3.2.1.1. Definición Conceptual:**

Lubomira (2015) "Con el seguro obligatorio se busca amparar al asegurado, permitiendo que se desentienda de los futuros y eventuales menoscabos producidos en caso de necesidad de

reparar los daños causados”. La finalidad con que fue creado el SOAT para cumplir un bien social de necesidad pública de agraviados en un siniestro de tránsito.

**3.2.1.2. Definición Operacional:**

La modificación del último párrafo del artículo 17° del reglamento SOAT. D.Sup.024-2002-mtc.

**3.2.1.3. Dimensión:**

Normas Legales, Operadores Jurídicos, Doctrina, Jurisprudencia.

**3.2.1.4. Indicadores:**

Constitución Política del Perú, Código Civil y Penal, Derecho Comparado, Abogados, Nacional, Extranjera.

**3.2.1.5. Escala de Medición:**

Nominal.

**3.2.2. Variable Dependiente:**

Víctimas de accidentes de tránsito.

**3.2.2.1. Definición Conceptual:**

Naveira Z.M. (2004). “Identifica al daño como al daño Emergente y el Perjuicio con el Lucro Cesante”. en ese sentido el daño emergente es todo lo que demanda la recuperación de su salud de la víctima y el lucro cesante todo lo que deja de percibir durante el periodo de incapacidad.

**3.2.2.2. Definición Operacional:**

La situación y estado de los heridos por sucesos de tránsito, deben estar respaldado por el seguro SOAT, sin discriminación y exclusión alguna por su estado de indefensión.

#### 3.2.2.3. **Dimensión:**

Normas Legales, Operadores Jurídicos, Doctrina, Jurisprudencia.

#### 3.2.2.4. **Indicadores:**

Constitución Política del Perú, Código Penal, Código Civil, Derecho Comparado, Abogados, Nacional, Extranjera.

#### 3.2.2.5. **Escala de Medición:**

Nominal

### 3.3. **Población, muestra y muestreo**

#### 3.3.1. **Población:**

La población estuvo conformada por:

- ✓ 9, 108 Abogados registrados en Lambayeque.
- ✓ 28 brókeres registrados en la SBS en Lambayeque.

**3.3.1.1. Criterios de inclusión:** Se tomó en cuenta a los enunciados anteriormente.

**3.3.1.2. Criterios de exclusión:** En el presente informe de investigación no se consideraron a los profesionales que carezcan de especialidad en derecho penal, responsabilidad extracontractual y seguros.

#### 3.3.2. **Muestra:**

Fue sustraída del conjunto total de la población de quienes conformaron a los beneficiados en el desarrollo de la justificación en el proyecto de investigación.

24 abogados.

19 bróker.

#### 3.3.3. **Muestreo:**

Se aplicó el muestreo no probabilístico selectivo por conveniencia, al no utilizar fórmulas debido a que se emplearon criterios de inclusión y

exclusión para segmentar quienes formaron parte de la población.

#### **3.3.4. Unidad de análisis:**

Se aplicaron los criterios de inclusión y exclusión para poder obtener una muestra selectiva, que cumpla con las características requeridas de la población para la obtención de un resultado más objetivo que respalde la investigación.

### **3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:**

Las técnicas que se tuvieron a bien utilizar para la recolección de datos en la investigación, fue solo la encuesta; que se aplicó mediante su instrumento, el cuestionario los cuales se dirigieron a abogados, bróker y asesores de seguros pertenecientes a la jurisdicción de la provincia de Chiclayo, lo que permitió determinar el grado de conocimiento que tienen las muestras sobre el tema a estudiar.

#### **3.4.1. Técnicas:**

Como técnicas de estudio, se aplicó la encuesta virtual ya que fue idóneas para la obtención de información.

#### **3.4.2. Instrumentos:**

Como instrumento se empleó cuestionario acorde a los criterios de inclusión y conexión.

#### **3.4.3. Validación del instrumento:**

El cuestionario ha sido debidamente validado por el asesor.

#### **3.4.4. Confiabilidad:**

El instrumento obtuvo el grado de confiabilidad de acuerdo al porcentaje obtenido al momento de ser procesado por el estadista.

### **3.5. Procedimientos:**

Después de recopilar los datos obtenidos a través del cuestionario, se organizó la información debidamente, para lo cual se tomaron en cuenta diferentes técnicas de procesamiento de datos como: SPSS, Word y

Excel; adicional a ello se creó una encuesta virtual en el programa Microsoft Forms y se envió la encuesta mediante un link, a los integrantes de la muestra, para una mejor aplicación del cuestionario y su consecuente análisis estadístico, obteniendo una correcta elaboración de las tablas y figuras que mostraron objetivamente los resultados obtenidos en la presente investigación.

**3.6. Método de análisis de datos:**

El método de análisis de datos utilizado en la investigación fue el método deductivo, puesto que el análisis parte de un problema general, cuales son los factores de la responsabilidad civil extracontractual del seguro SOAT frente a las víctimas por accidente de tránsito en la región de Lambayeque; en base de la cual se emitió la propuesta correspondiente para llegar al resultado en cuanto a lo planteado, comparando los datos obtenidos con la aplicación de las técnicas de recolección de datos.

**3.7. Aspectos éticos:**

En la investigación realizada se ha respetado los parámetros dados por la Universidad César Vallejo, en cuanto a los derechos de autor, propiedad intelectual y antecedentes de investigación (libros, revistas, artículos científicos, tesis, etc.) tomando en cuenta las diferentes bases de investigación científica y repositorios; citando y parafraseando correctamente conforme se aprecia en el programa Turnitin.

## IV. RESULTADOS

**Tabla N 01-Distribución personas según cargo o Función**

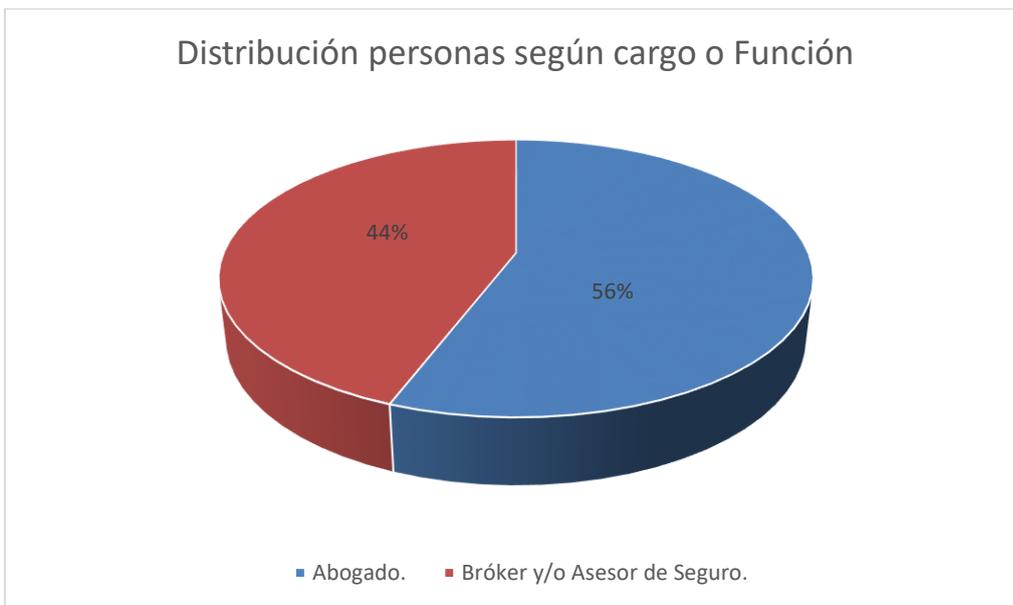
*Tabla 1 - Distribución personas según cargo o función.*

Cargo o función	N	%
Abogado.	24	56%
Bróker y/o Asesor de Seguro.	19	44%
Total	43	100%

**Fuente:** Investigación propia

**Gráfico N 01-Distribución personas según cargo o Función**

*Ilustración 1 - Distribución personas según cargo o función*



**Fuente:** Investigación propia

En la tabla 1 y gráfico 1, de los 43 encuestados, 56% fueron Abogados y el 44% fueron Bróker y/o asesor de seguro.

## Tabla N 02- Conoces qué es el seguro SOAT

1) ¿Conoce Ud. qué es el seguro SOAT?

*Tabla 2 - ¿Conoces qué es el seguro SOAT?*

Conoces qué es el seguro SOAT	N	%
SI	43	100%
NO	0	0%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

## Gráfico N 02- Conoces qué es el seguro SOAT

*Ilustración 2 - ¿Conoces que es el seguro SOAT?*



Fuente: Investigación propia

En la tabla 2 y gráfico 2, el 100% de encuestados, respondieron que conocen qué es el seguro SOAT. Ello nos permite definir claramente que es una buena política del estado y se sienten seguro de estar respaldado ante un siniestro.

### Tabla N 03- Conoces qué es el seguro FORCAT

2) ¿Conoce Ud. qué es el seguro FORCAT?

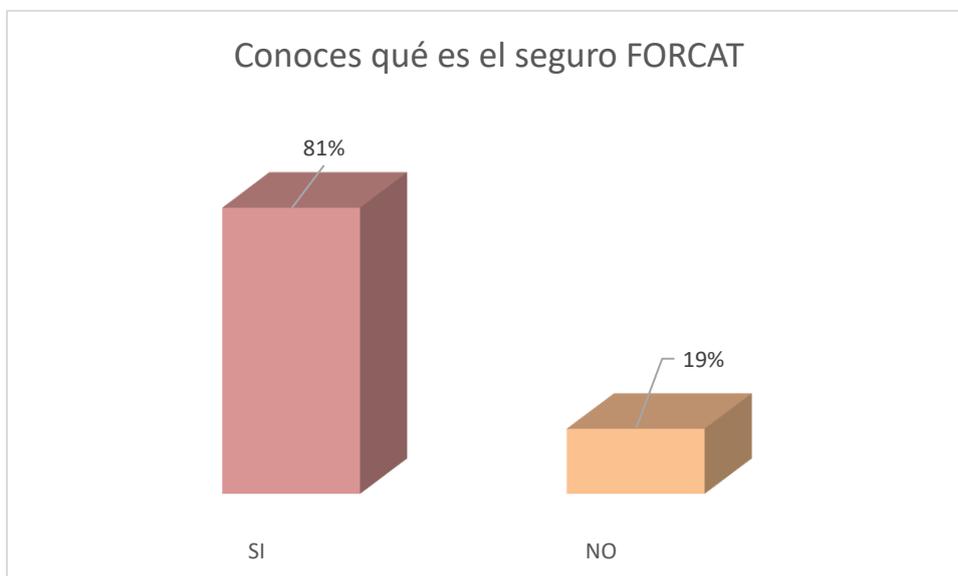
Tabla 3 - ¿Conoce Ud. qué es el seguro FORCAT?

Conoces qué es el seguro FORCAT	N	%
SI	35	81%
NO	8	19%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

### Gráfico N 03- Conoces qué es el seguro FORCAT

Ilustración 3 - ¿Conoces qué es el seguro FORCAT?



Fuente: Investigación propia

En la tabla 3 y gráfico 3, de los 43 encuestados, el 81% conoce que es el seguro FORCAT y el 19% no conoce dicho seguro. Haciendo un análisis crítico la diferencia marcada se identificó en los Bróker y Asesores de Seguros, no es que lo conozcan, sino que no lo reconocen por ser una medida populista por los bajos precios y no cumplen adecuadamente con las coberturas, en comparación a los abogados conoedores de leyes al estar normado debe ser reconocido.

### Tabla N 04- Conoces cuáles son los beneficios del seguro SOAT

3) ¿Conoce Ud. cuáles son los beneficios del seguro SOAT?

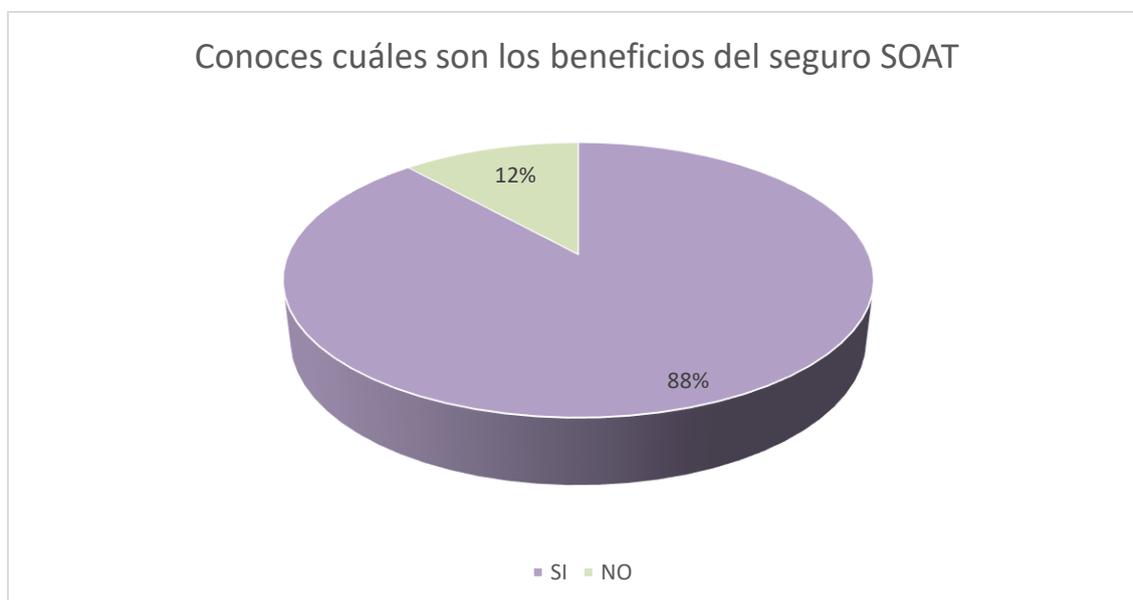
Tabla 4 - ¿Conoce cuáles son los beneficios del seguro SOAT?

Conoces cuáles son los beneficios del seguro SOAT	N	%
SI	38	88%
NO	5	12%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

### Gráfico N 04- Conoces cuáles son los beneficios del seguro SOAT

Ilustración 4 - ¿Conoces cuáles son los beneficios del seguro SOAT?



Fuente: Investigación propia

En la tabla 4 y gráfico 4, de los 43 encuestados, el 88% conoce los beneficios del seguro SOAT y el 12% no conoce los beneficios. Aquí se pudo reconocer que el porcentaje que no conoce los beneficios del SOAT, está en algunos letrados al tener un conocimiento generalizado; toda vez que los Brókers y Asesores de seguros lo conocen a cabalidad porque es su línea de venta y asesoramiento.

## Tabla N 05- Conoces cuáles son las exclusiones del seguro SOAT

4) ¿Conoce Ud. Cuáles son las exclusiones del seguro SOAT?

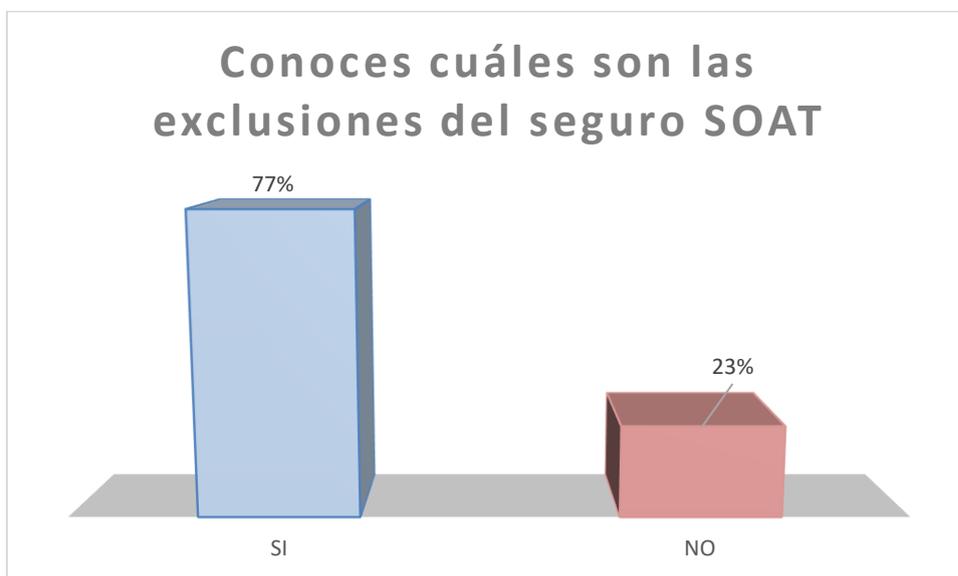
Tabla 5 - ¿Conoces cuáles son las exclusiones del seguro SOAT?

Conoces Cuáles son las exclusiones del seguro SOAT	N	%
SI	33	77%
NO	10	23%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

## Gráfico N° 05- Conoces cuáles son las exclusiones del seguro SOAT

Ilustración 5 - ¿Conoces cuáles son las exclusiones del seguro SOAT?



Fuente: Investigación propia

En la tabla 5 y gráfico 5, de los 43 encuestados, el 77% conoce cuales son las exclusiones del seguro SOAT y el 23% no conoce cuáles son las exclusiones. El porcentaje de encuestados que desconocen las exclusiones, se identifica en su totalidad en los abogados, al no tener pleno conocimiento en forma específica.

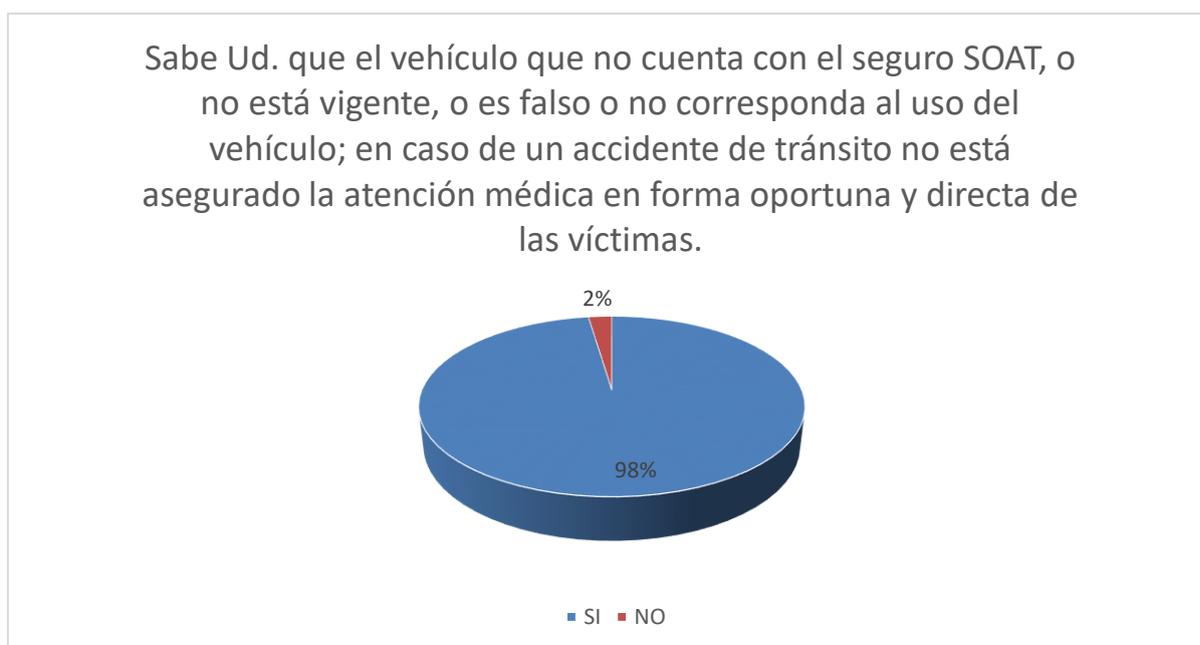
**Tabla N 06- Sabe Ud. que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, o no está vigente, o es falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas.**

*Tabla 6 - Sabe Ud. que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, o no está vigente, o es falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas.*

Sabe Ud. que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, o no está vigente, o es falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas.	N	%
SI	42	98%
NO	1	2%
Total	43	100%

**Fuente:** Investigación propia

*Ilustración 6 - Sabe Ud. que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, o no está vigente, o es falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas.*



**Fuente:** Investigación propia

En la tabla 6 y gráfico 6, de los 43 encuestados, el 98% conoce que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, o no está vigente, o es falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas y el 2% no conoce.

El rango de variación está en los abogados encuestados, porque saben que, como defensores de la legalidad, las víctimas deben ser atendidas bajo cualesquier circunstancias.

**Tabla N 07- Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios.**

7) ¿Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios?

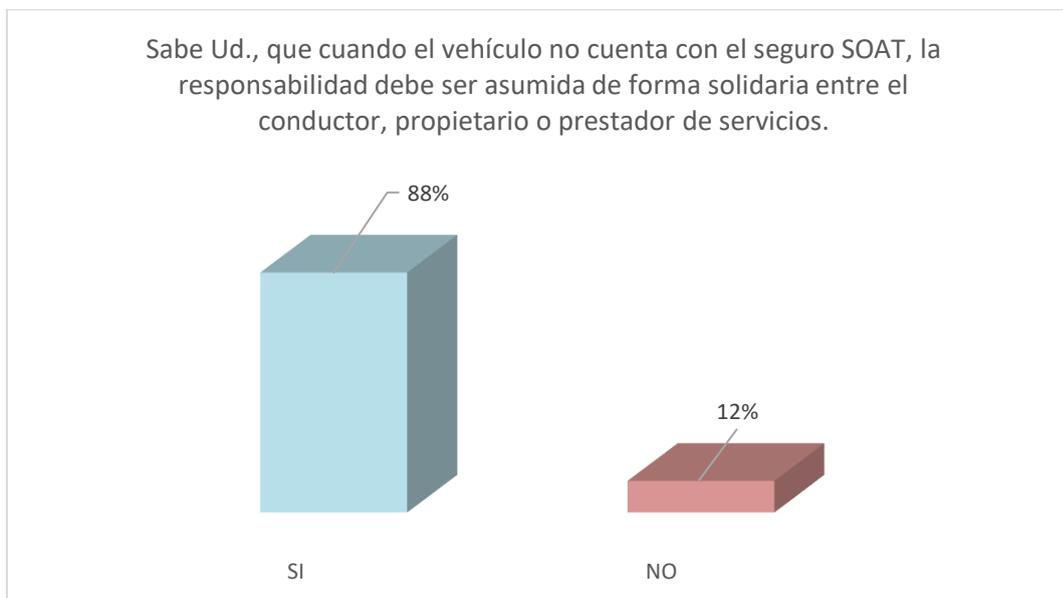
*Tabla 7 - ¿Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios?*

Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios.	N	%
SI	38	88%
NO	5	12%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

**Gráfico N 07- Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios.**

*Ilustración 7 - ¿Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios?*



Fuente: Investigación propia

En la tabla 7 y gráfico 7, de los 43 encuestados, el 88% sabe que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios y el 12 % no sabe.

Como asesor y bróker de seguros para poder repetir, tiene que asumir la responsabilidad solidaria el conductor, propietario o prestador del servicio.

**Tabla N 08- Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple.**

8. ¿Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple?

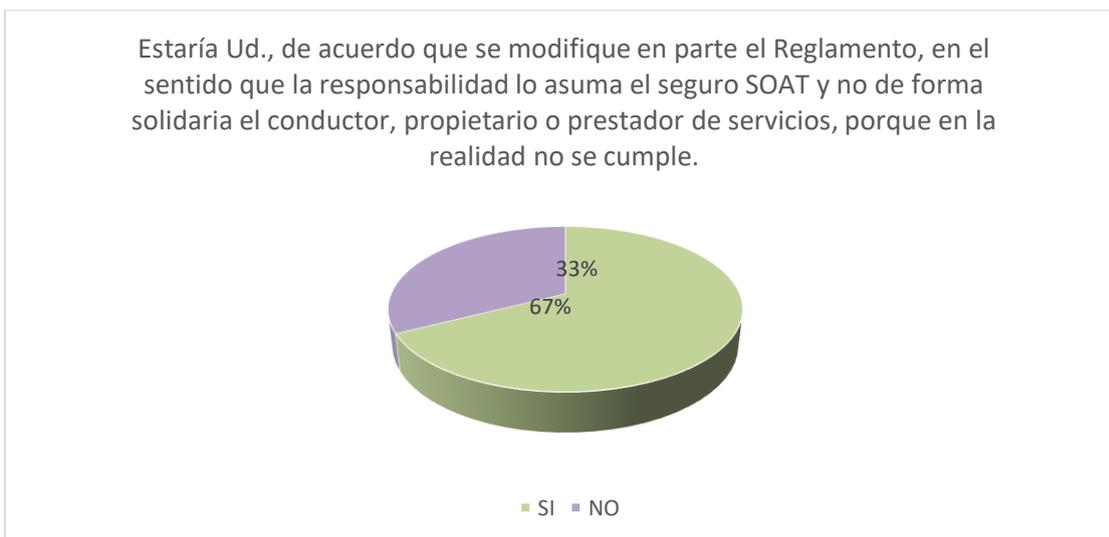
*Tabla 8 - Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple.*

Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple.	N	%
SI	29	67%
NO	14	33%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

**Gráfico N 08- Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple.**

*Ilustración 8 - Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple.*



Fuente: Investigación propia

En la tabla 8 y gráfico 8, de los 43 encuestados, el 67%, está de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple y el 33% no está de acuerdo.

**Tabla N 09 - Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos.**

9) ¿Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos?

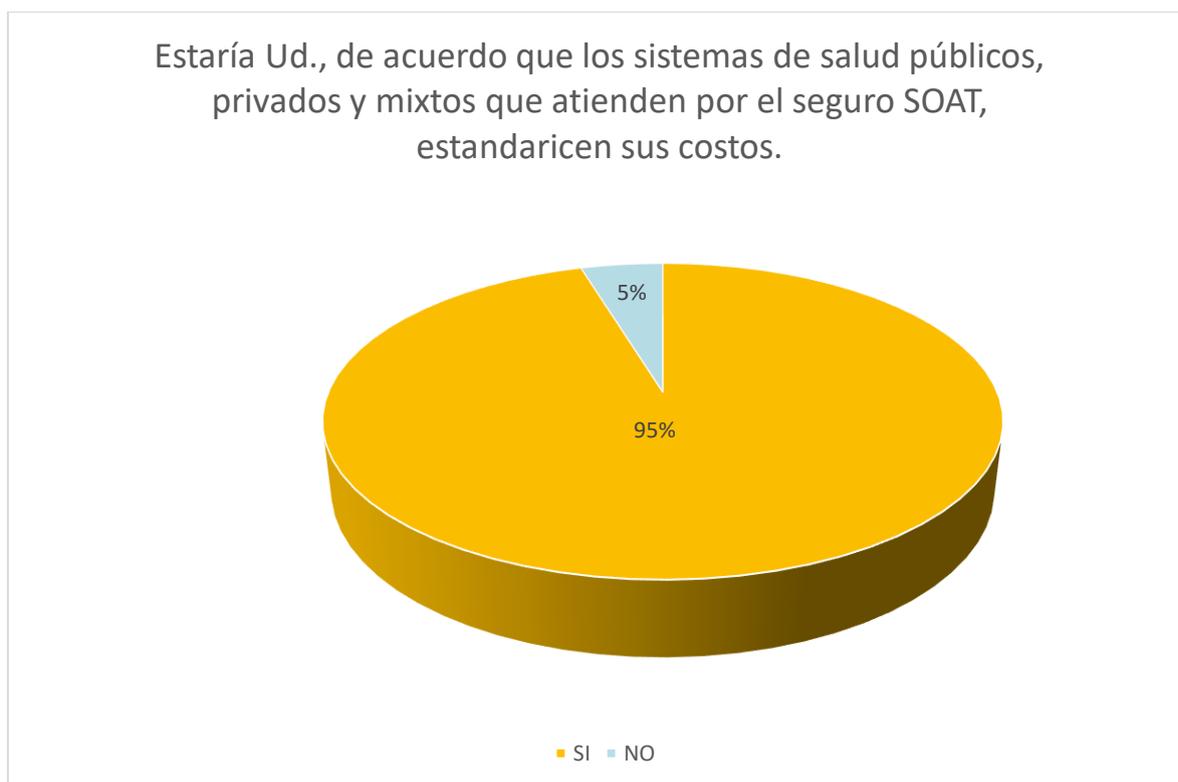
*Tabla 9 - Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos.*

Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos.	N	%
SI	41	95%
NO	2	5%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

**Gráfico N 09 - Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos.**

*Ilustración 9 - Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos.*



Fuente: Investigación propia

En la tabla 9 y gráfico 9, de los 43 encuestados, el 95%. Está de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos el 5% está en desacuerdo.

**Tabla N 10- Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.**

10) ¿Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT?

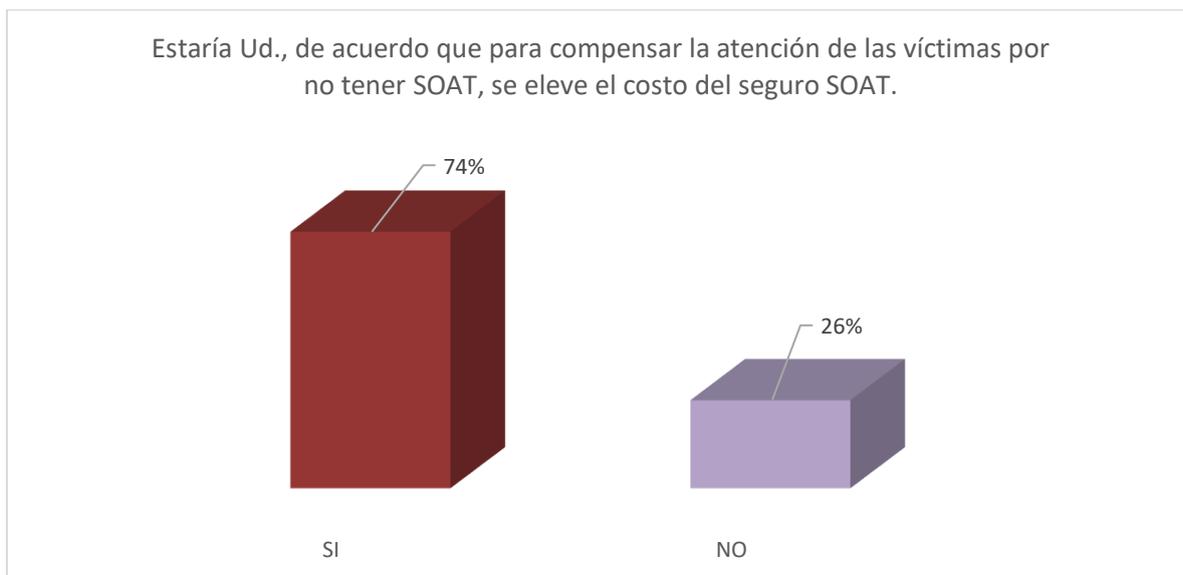
*Tabla 10 - Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.*

Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.	N	%
SI	32	74%
NO	11	26%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

**Gráfico N 10- Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.**

*Ilustración 10 - Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.*



Fuente: Investigación propia

En la tabla 10 y gráfico 10, de los 43 encuestados, el 74% está de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT y el 26% no está de acuerdo.

**Tabla N 11. Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT.**

11) ¿Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT?

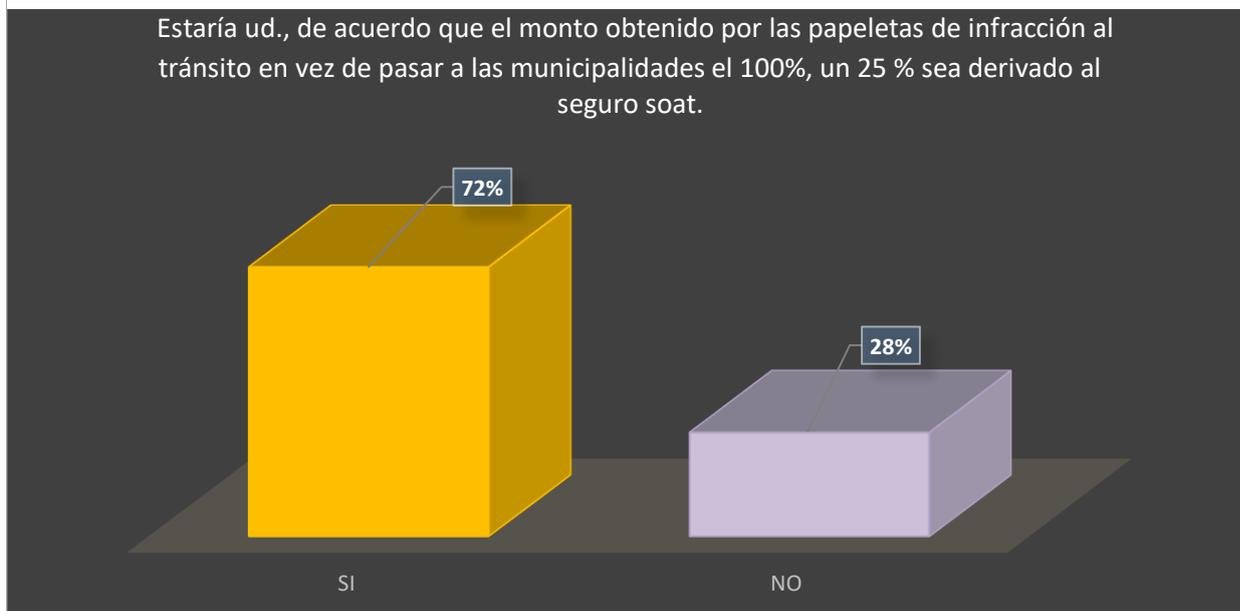
*Tabla 11 - Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT.*

Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT.	N	%
SI	31	72%
NO	12	28%
Total	43	100%

Fuente: Investigación propia

**Gráfico N 11. Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT.**

*Ilustración 11 - Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT.*



Fuente: Investigación propia

En la tabla 11 y gráfico 11, de los 43 encuestados, el 72% está de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT y el 28% no está de acuerdo.

## **V. DISCUSIÓN.**

Para el cumplimiento del objetivo general se tuvo que identificar los factores de la responsabilidad extracontractual del seguro SOAT, y lo que generan la incertidumbre jurídica, en los resultados porcentuales de la tabla y figura N° 05, 06, 07 y 08, el total de encuestados entre Abogados, bróker y Asesores de Seguros, sus opiniones y criterios tienen semejanza con una misma posición relativa, pero de funciones y orígenes diferente; por ejemplo: Si sabían que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas; de los 43 encuestados, solo 1 desconoce y 42 si tienen pleno conocimiento.

Ello refleja que el 98% de profesionales que ejercen el derecho y especialistas de seguros, ya está creado la idea e imagen sugerida por las aseguradoras, que el seguro SOAT no va a cumplir con el 100% del riesgo, sino que está condicionado a ciertas exclusiones y restricciones precisadas. Soy de la opinión que para un seguro vehicular facultativo opcional, estaría enmarcado dentro del condicionado de su póliza con ciertas exclusiones; pero para un seguro obligatorio contra accidentes de tránsito de bien común y social conmutativo, donde todos aportan para el bien de unos cuantos, no debe existir exclusiones ni restricciones, porque está orientado a proteger la vida, salud e integridad de una persona como un derecho fundamental universal e inalienable.

En este contexto detallado se manifiesta lo establecido por Lubomira.K.M. (2015), citado en la introducción, "Las normas jurídicas en el tiempo deben ser dinámicas cuando sus resultados no alcanzan el objetivo diseñado en eficacia, es necesario reformarlas y adecuarlas para una buena aplicación de utilidad sin causar efectos negativos en la sociedad".

Es imprescindible que, en un accidente de tránsito la causa, efecto y beneficio de las víctimas, estén interconectados sin ningún tipo de barreras que impidan una atención médica directa, continua y eficiente, por estar desvalido como consecuencia de las lesiones traumáticas.

A esta altura de la discusión resulta oportuno contrastar lo manifestado por Muñiz (1993), citado en el marco teórico, desde esos tiempos hace 28 años, hasta la actualidad, “El seguro es reconocido como el único instrumento disponible de protección ante los riesgos imprevisibles asumida extracontractualmente por terceros”. Por ende, como se mencionó al inicio de este apartado, los resultados se corroboran de acuerdo a lo señalado por las investigaciones antes mencionadas. El cumplimiento del primer objetivo específico tuvo como finalidad analizar en qué medida la responsabilidad extracontractual del seguro SOAT, tiene sus falencias a favor de las aseguradoras, que va en perjuicio de las víctimas por accidentes de tránsito, una responsabilidad ajena a su voluntad porque todo propietario de vehículo está obligado a contratar el seguro SOAT, o exigido por el prestador de servicio, porque el conductor por su condición de no tener relación con el bien, es ajeno a la responsabilidad, salvo de las acciones de su actitud en la conducción.

De acuerdo a ello, se tiene como resultados en términos porcentuales, de la tabla y figura N<sup>a</sup> 08, que un 67%, Está de acuerdo que todas las víctimas tengan asegurada una atención médica inmediata, directa y continua, sin discriminación o ser desplazadas por situaciones meramente ajeno a su responsabilidad y/o sea derivado a terceros. Aunado a ello el 33% considero que se mantenga lo establecido por el reglamento que en estos casos lo asuma solidariamente el conductor, propietario o prestador de servicio.

El cumplimiento del segundo objetivo específico conforme a la legislación comparada, así como el uso y aplicación en otros países, en comparación con el Perú, allí ninguna víctima por accidente de tránsito queda desamparada o condicionada a exclusiones del seguro SOAT, primeramente, que no existe cláusulas o condicionados de exclusiones, todas están protegidas y respaldadas por el seguro SOAT, inclusive no solo se considera víctima por un accidente de tráfico, sino que incluye también aquellas víctimas por desastres naturales, terremotos, terrorismo, incendios y cualquier otro ajeno a la circulación.

Para muestra y ejemplo tenemos el incendio por deflagración en Villa El Salvador en Lima, el 23 de enero del 2020, producido por un camión cisterna transportador

de gas licuado de petróleo, que al pasar por un desnivel rompió una tubería y se produjo la fuga del gas, dispersado por el viento lo propago por la zona, perdiendo la vida 33 personas por quemaduras, 50 resultaron gravemente heridos, 30 viviendas incendiadas, animales y varios vehículos calcinados.

Todos han quedado en total indefensión, esperando que la Municipalidad les done los ataúdes y el nicho, los heridos trasladados a hospitales públicos con poca capacidad y especialistas en quemaduras, a merced de sus familiares, de personas solidarias y a su suerte, Si hubiera ocurrido en Colombia todas sin distinción alguna hubiera estado asegurado la atención médica hasta su total recuperación, los fallecidos recibido una cristiana sepultura y sus familiares una indemnización.

En Ecuador si bien es cierto no cubre desastres naturales, incendios y terrorismo, pero si todas las víctimas por accidente de tránsito esta protegidas por el seguro SOAT, no hay exclusiones ni restricciones, a la igual política de estado se emplea en Chile no distinguen, excluyen o discriminan a los accidentados de tráfico ni existe exclusiones ni restricciones.

Como lo afirma Chávez (2019) director de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (**APESSEG**) “Que alrededor del 40% de los vehículos (incluyendo vehículos menores como motos y mototaxis) que circulan en el país no cuentan con la cobertura obligatoria del SOAT. Esto significa que aproximadamente 2 millones de vehículos exponen a sus pasajeros y a peatones al desamparo en caso de un accidente de tránsito; sin cobertura de gastos médicos, sin cobertura de sepelio y sin indemnización alguna en caso de muerte, invalidez o incapacidad temporal”.

Tal es el caso de Colombia el seguro SOAT lo administra el **FOSYGA** “Fondo de Seguridad y Garantía” adscrito al Ministerio de salud y se financia recargando un 50% del valor de la prima, inclusive de allí se fracciona un 3% que se destina a la prevención mediante charlas, talleres, capacitaciones.

Por su parte en el Ecuador lo administra el **FONSAT** “Fondo de Prevención Vial” se financia con el 22% de la prima y el 5.5% para fines de prevención, promoción y difusión. Cuya finalidad es reducir el índice de siniestralidad y así mantener el fondo

económico intangible y seguro para atender ante cualquier contingencia.

En el Perú se ha creado el **Fondo de Compensación Contra Accidentes de Tránsito**, solo para aquellas víctimas de accidentes de tránsito especiales, cuando el vehículo causante no ha sido posible identificarlo al haberse dado a la fuga, atendiendo solo coberturas médicas y sepelio, estando excluido la indemnización por fallecimiento y prescribe al año, todos los trámites se realizan directamente en la oficina 25 del MTC Jr. Zorritos N°1203 Cercado de Lima. [fondosoat@mtc.gob.pe](mailto:fondosoat@mtc.gob.pe) teléfono (01) 615-7800, Anexo 1209. No existiendo oficinas descentralizadas para atender a nivel nacional.

En nuestra región la encuesta referida a que, si estaría de acuerdo en que el seguro SOAT, eleve sus costos para atender a las víctimas de aquellos vehículos que no cuentan con SOAT; precisada en la tabla y gráfico N°.10, el 74% si está de acuerdo y un 26% en desacuerdo. Ello nos da a entender que si existe la buena voluntad que el reglamento se reforme de tal manera que las personas agraviadas de un siniestro no se vean perjudicadas en búsqueda de salvar sus vidas o recuperar su integridad.

El patrimonio del fondo está conformado por los aportes del Gobierno Central, aportes de las aseguradoras, donaciones de procedencia nacional y extranjera, el monto de las multas que se impongan por infracción por no tener SOAT **M-28** y por los beneficios no cobrados del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por falta de beneficiarios y herederos en un periodo de dos años.

A ello sumaríamos otra de las propuestas de la tabla y gráfico N°.11. Si estaría de acuerdo en que el monto total de las papeletas de infracciones al tránsito, en vez de pasar el 100% a las Municipalidades, un 25% pase al Fondo de Compensación Contra Accidentes de Tránsito, para atender a las víctimas de los vehículos que no cuentan con el seguro SOAT. Un 72% si está de acuerdo y un 28% no.

Hay que precisar que las Municipalidades del tránsito y transporte reciben el 1% del valor total del vehículo, como impuesto vehicular por año durante los 3 y 4 primeros

años de los vehículos nuevos, por los permisos de transporte, uso de vías, autorizaciones de carga y descarga, de paraderos, medidas coactivas, por permanecer en el Depósito Municipal de Vehículo, por actas de infracciones impuestas por los inspectores en la fiscalización y papeletas impuestas por la Policía Nacional de Tránsito. Y todo ello pasa a formar parte del fondo económico que, en vez de destinarlo a mejorar las vías, señalización y semaforización, lo destinan a sus obligaciones pago de planillas y otros beneficios y obligaciones, pero no persiguen el fin por lo que fue destinado.

En ese sentido el 25% del pago de infracciones al tránsito por papeletas impuestas por la Policía de Tránsito, debe pasar al Fondo de Compensación Contra Accidentes de Tránsito para asegurar la atención médica de las víctimas por accidentes de tránsito de los vehículos que no cuentan con seguro SOAT, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo. Toda vez que las Municipalidades solo cobran y no realizan esfuerzo alguno para obtenerlo ya que todo lo hace la Policía Nacional, para ello tienen sus respectivos Inspectores de Tránsito.

Como advierte Valdivieso (2016), “El SOAT es un tipo especial de seguro de responsabilidad civil extracontractual, en la medida que busca proteger al perjudicado con el accidente de tránsito de la insolvencia del causante del accidente a través del aseguramiento obligatorio”.

El cumplimiento del tercer objetivo específico, tuvo como finalidad tener una noción cabal de los encuestados, en qué medida cabe la posibilidad de modificar la incorporación del último párrafo del artículo 17°, especificado en la tabla y grafico N°: 08 con una diferencia 67% a favor y un 33% en contra, ello nos permite tener en claro que nuestra investigación está en el camino correcto y se tiene el respaldo por profesionales del derecho y especialistas en seguros.

Como afirma Suquitana (2015), “Existen múltiples ventajas para la aplicación del SOAT...atención priorizada en cualquier hospital cercano al siniestro, protegiendo y garantizando la cobertura médica”. Con ello se puede elaborar la propuesta de una política pública de bien social, de proponer la reforma o modificatoria de la

incorporación del último párrafo del artículo 17°, que es lo que más necesita un accidentado sin que este condicionado a exclusiones o restricciones, al estar indefensas por la gravedad de las lesiones e inconscientes por el trauma para decidir, por hechos totalmente ajenos a su voluntad.

Finalmente, logrando nuestros objetivos alcanzaríamos superar la primera línea trascendental que necesita toda víctima por accidente de tránsito, porque de allí siguen otras que también van en su perjuicio, ilustrado en la tabla y figura N°:09, los encuestados en un 95% están de acuerdo que los costos de la Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud **IPRESS**, Públicas, Privadas y Mixtas, desproporcionalmente son elevados, ejemplo: Hospitalización en el H. Regional cuesta S/.30.00 soles diarios, en la Clínica Pacífico S/.188.8.00 soles, una diferencia de 158.8.00 soles que equivale a 529 %. Hospital Sergio E. Bernales el año 2012 tarifa normal S/.10.00 tarifa SOAT S/.70.00 soles 540% diferencia.

Los orígenes se dan en el gobierno de Alberto Fujimori en 1997, lo siguió Alan García, como una solución a modernizar y congestionar los Hospitales del Seguro Social, decidieron alquilar los servicios, concentrando los centros de salud las propias aseguradoras, pensando en su propio beneficio en desmedro de los usuarios, al no tener restricciones decidieron fijar el tipo, número y monto tope de coberturas como restricciones, siendo 8 los grandes que absorben a las más pequeñas, Rímac, Grupo salud del Perú Positiva Sanitas, Mapfre, Pacífico con *Credicorp* y *Breca*, *Cruz Blanca*, *corporación medica Ricardo Palma* y *Juan Pablo*.

En la investigación seguida por **Fabiola Torres López y José Luis Huacles** (2015), periodistas del portal web Ojo Público en realidad *“no sirvieron para descongestionar el grupo social, como se había ofrecido, sino que resultaron siendo un esquema lucrativo para sus propietarios: solo entre el 2006 y 2011, Rímac EPS sumó 127 millones de soles en utilidades y Pacífico EPS obtuvo 35 millones de soles en el mismo período»*, según los reportes en la *Superintendencia Nacional de Salud* revisados por *Ojo Público*”.

En la región a la actualidad existen 4 centros médicos privados, que no cuentan con infraestructura adecuada y estar equipadas para emergencias con atenciones de alto riesgo, se suma que los médicos y especialistas son itinerantes y ser los

mismos que trabajan en los Hospitales. hasta el FORCAT regional creo su propio centro médico "Luz de Vida Divina", el mismo que al no reunir las condiciones de infraestructura y personal calificado como equipamiento, tuvo que ser cerrado el año 2014.

Siendo necesario que las IPRESS tengan que unificar o estandarizar sus costos cuando se trata de atenciones por el seguro SOAT, porque el efecto sería que las víctimas no alcanzarían todos los niveles de atención que necesariamente requieren desde la emergencia, intervenciones quirúrgicas, medicina, hospitalización, rehabilitación y descanso médico; toda vez que el monto fijado por ley es de 5 UIT, que equivale a S/.22.000.00 soles no alcanzaría y de allí para adelante corre a cuenta de los familiares o en todo caso tener que trasladarlo a un hospital público, aumentando el presupuesto y gasto público.

Otro defecto de funcionamiento surgido, que no se puede ver o probar, pero si percibir, que va en desmedro de las indefensas víctimas al momento de la emergencia, cuando son derivados por los socorristas a IPRESS privadas por beneficiarse con un bono por víctima, dejando de lado la calidad del servicio y la prontitud del hospital más cercano, hechos que si no son corregidos con capacitación y fiscalización se puede degenerar, generando una competencia desleal y perjuicio de los accidentados.

## VI. CONCLUSIONES.

1. Con la incorporación del último párrafo del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio por Accidente de Tránsito D. Sup. 024-2002-MTC. Desnaturaliza el verdadero objetivo y finalidad con que fue creado el seguro SOAT, como un mecanismo de protección social mutualista, sin ánimo de lucro después de un siniestro, constituida por principios de solidaridad y ayuda mutua extracontractual para proteger la vida, salud e integridad de las víctimas accidentadas.
2. Los efectos son patentes en las víctimas que resulten lesionados que no está garantizado una atención médica en forma inmediata, incondicional y continua y los fallecidos tener asegurado una cristiana sepultura, impotentes que puedan aliviar en algo el momento de sufrimiento y necesidad que atraviesa la víctima del accidente de tránsito y/o sus familiares.
3. Analizando modelos de gestión SOAT de otros países de Europa y Sudamérica, estas se mutualizan al máximo con organismos autónomos de gestión y fiscalización, en Europa el **CCS** Consorcio de Compensación de Seguros, en Colombia el **FOSYGA** Fondo de Seguridad y Garantía, en Ecuador el **FONSAT** Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en Chile **SOAP** Seguro Obligatorio de Accidentes Personales; quienes asumen los gastos médicos que requieran las víctimas sin límites, ni de ningún tipo de discriminación ni exclusiones, hasta alcanzar su integridad; inclusive en Europa y Colombia incluyen aquellas víctimas de desastres naturales, terremotos, incendio y terrorismo.
4. Dirigir la atención o interés en reformar una integración vertical de las tarifas de atención médica SOAT, estandarizadas y únicas, por todas las Instituciones Administradoras de Fondos de Aseguramiento en Salud (IAFAS) y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPRESS) Pública, Privada y Mixtas y no diferenciadas a su favor.

5. El término tercero no ocupantes sea precisado, que son todos menos el conductor, incluyendo a los ocupantes del vehículo motorizado que no cuenta con SOAT o FORCAT regional, para no negarles la atención médica inmediata, incondicional y continua.

## VII. RECOMENDACIONES.

- 1- Se recomienda al Estado Peruano crear un organismo gubernamental adscrito al Ministerio de Salud autónomo y descentralizado, con capacidad de gestión, decisión y fiscalización; con la finalidad de atender las necesidades y responsabilidades extracontractuales del seguro SOAT y FORCAT regional frente a las víctimas por accidente de tránsito.
- 2- Se recomienda al Congreso modificar la incertidumbre jurídica que genera la incorporación del último párrafo del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito D. Sup. 024-2002-MTC. por constituir una manera disfrazada de las aseguradoras en beneficiarse económicamente, trasmitiendo la responsabilidad solidaria al propietario, conductor o prestador del servicio en caso que el vehículo no cuente con el seguro SOAT o FORCAT regional. Dejando en total indefensión a las víctimas sin estar asegurado y garantizado una atención médica oportuna, directa y continua. Así como en precisar el término tercero no ocupante sean todos las victimas incluido del vehículo que no cuenta con el seguro SOAT o FORCAT regional.
- 3- Se recomienda al Congreso reformar las atenciones de Emergencia de las víctimas por accidentes de tránsito derivadas del seguro SOAT o FORCAT regional, por las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud **IPRESS** públicas, privadas y mixtas; sean únicas y estandarizadas y no diferenciadas a su favor con elevados costos que no permite al accidentado alcanzar todos los niveles de atención Emergencia, intervenciones quirúrgicas, medicina, hospitalización y rehabilitación.
- 4- Se recomienda al Congreso implementar un sistema de registro de vehículos en circulación y participantes de accidentes de tránsito, que no adquirieron o renovaron oportunamente el SOAT o AFOCAT regional.
5. Se recomienda al Congreso que no basta que solo la persona humana este

plenamente respaldado por un seguro SOAT contra accidentes de tránsito, sino también se debe ampliar la atención médica veterinaria a los animales que sufren accidentes de tránsito. Porque son seres vivos conscientes y sensibles de todo sufrimiento, que merecen su cuidado y protegidos para ello existe la carrera de Medicina Veterinaria, amparados Ley N° 30407, Ley de Protección y Bienestar Animal, publicado el año 2016 donde se busca proteger la vida y la salud de los animales.

6. Se recomienda que el Congreso promueva un proyecto de Ley, en reformar la legislación vigente que, el pago de las papeletas de infracción al Tránsito impuesta por la Policía Nacional, en vez de pasar el 100% a las arcas de las Municipalidades provinciales, que pueden utilizarlo para cualquier cosa y no necesariamente para mejorar el tránsito, vías y la señalización, un 25% pase al Fondo de Compensación Contra Accidentes de Tránsito, para atender a las víctimas por accidente de tránsito cuando el o los vehículos causantes no cuentan con el seguro SOAT o FORCAT regional.
7. Se recomienda a las Universidades que, el tratamiento técnico jurídico de los accidentes de tránsito y seguridad vial, forme parte de la malla curricular en Derecho, y se difunda en talleres y foros la seguridad vial para prevenir y evitar mayores perjuicios a la sociedad.

## **VIII. PROPUESTA.**

**SUMILLA: Proyecto de Ley que derogue y modifique la incorporación del último párrafo del artículo 17° del Reglamento SOAT.**

PROYECTO DE LEY QUE DEROGE Y MODIFIQUE LA INCORPORACION DEL ÚLTIMO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 17° DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO OBLIGATORIO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO D.SUP. 024-2002-MTC.

El Bachiller en Derecho que suscribe JULIÁN PEPE ALARCÓN DÁVILA, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa consagrado en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, presenta el siguiente Proyecto de Ley:

### **I. FÓRMULA LEGAL.**

#### **Artículo 1. Objeto de la ley.**

La presente ley, tiene por objeto derogar la incorporación del último párrafo del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito D. Sup.024-2002-MTC; incorporado mediante Artículo 2° del Decreto Supremo N° 001-2004-MTC, publicado el 13-01-2004. Y modificarlo a fin de no desnaturalizar expresamente el verdadero objetivo y finalidad con que fue creado el seguro SOAT, como un mecanismo de protección social mutualista, sin ánimo de lucro después de un siniestro, constituida por principios de solidaridad y ayuda mutua extracontractual para proteger la vida, salud e integridad de las víctimas por accidente de tránsito, cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT o FORCAT regional, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo

**Artículo 2. Modificar el último párrafo del artículo 17° del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito D.SUP.024-2002-MTC.**

### **Artículo 17°. En caso accidentes de tránsito.**

Último Párrafo literalmente dice "En el caso que alguno de los vehículos que participa en el accidente de tránsito no contase con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte responde solidariamente frente a los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes".

**Modificatoria: En el caso que alguno de los vehículos que participa en el accidente de tránsito o ambos, no contase con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT o FORCAT regional, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo; el Fondo de Compensación Contra Accidentes de Tránsito, asumirá los gastos que demande cada víctima, conforme a las coberturas establecidas en el artículo 29° del mismo reglamento.**

## **II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **II.1. Aspectos generales**

La presente iniciativa legislativa surgió luego de un exhaustivo análisis del acontecer diario que se vive en las diferentes Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud **IPRESS** Privadas y Mixtas, cuando se comprueba que las víctimas por accidentes de tránsito del o los vehículos participantes no cuenta con el seguro SOAT o FORCAT regional, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo; no está garantizado la atención médica en forma continua, directa y eficiente, solo los auxilios primarios por no incurrir en el artículo 4° del Reglamento de la Ley general de salud Ley N°: 27604 que modifica a la Ley 26842.

Pero si contraviniendo el segundo párrafo del artículo 5° del reglamento de la ley N° 29414, ley que establece los derechos de las personas usuarias de los servicios de salud. ***“En tanto subsista el estado de grave riesgo para la vida y la salud, no pudiendo condicionar ésta a la suscripción de pagarés, letras de cambio o cualquier otro medio de pago”***, viéndose obligados hacerlo con el fin que les permita continuar con la atención de emergencia, o en todo caso ser trasladados a hospitales públicos en una franca lucha por salvar sus vidas o recuperar su integridad.

Toda vez que con la incorporación del último párrafo del artículo 17°, al precisar que es el propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte en responder solidariamente; las responsabilidades extracontractuales de las aseguradoras quedan excluidas, quedando en manos inciertas, en caso del conductor que puede fallecer o quedar lesionado, y si resultó ileso es detenido para afrontar las investigaciones policiales y de la Fiscalía por 48 hrs, y si estuviera en estado de ebriedad proceso inmediato en 72 presión preventiva por 9 meses (D.Leg.1194) y por lo general como trabajador no tiene respaldo económico ni está preparado para afrontar estas situaciones, no hay manera de que lo pueda asumir en forma inmediata; al igual que el propietario y prestador del servicio desde otra posición les impide hacer frente en forma oportuna; son las víctimas las que quedan a merced de su familia y en total indefensión.

Haciendo un análisis comparativo con los sistemas de gestión SOAT en otros países de Europa como Sudamérica, allí se mutualizan al máximo con organismos autónomos de gestión y fiscalización, en Europa el **CCS** Consorcio de Compensación de Seguros, en Colombia el **FOSYGA** Fondo de Seguridad y Garantía, en Ecuador el **FONSAT** Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en Chile **SOAP** Seguro Obligatorio de Accidentes Personales; quienes asumen los gastos médicos que requieran las víctimas sin límites, ni de ningún tipo de discriminación ni exclusiones, hasta alcanzar su integridad; inclusive en Europea y Colombia incluyen aquellas víctimas de desastres naturales, terremotos, incendio y terrorismo.

A la actualidad ya existe jurisprudencia relevante al respecto, iniciada en la vía Administrativa y llegado en casación hasta la corte suprema, que han casado y permitido que aquellas victimas fallecidas y lesionadas por accidente de tránsito ocupando el vehículo que no contaba con el seguro SOAT, sean coberturadas por el seguro del vehículo que si tiene: Casación 12291-2014, Lima, Casación 10192-2016.Lima. que sigue siendo discriminatorio por ser un proceso que dura entre 5 a 6 años.

En nuestro país, ya existe una figura jurídica a través de la Cuarta Disposición Final del citado Reglamento, conformando el **Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**, con el propósito de cubrir

los daños que sufran las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y se den a la fuga, mediante el pago de las coberturas por gastos médicos y gastos de sepelio; es allí donde se debe incorporar a las víctimas de vehículos que no contaban con el seguro SOAT, pero no dejarlos al libre albedrío del propietario, conductor y prestador del servicio.

### **Como incrementar los recursos del fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito:**

A los ya existentes aportes de las empresas aseguradoras, indemnizaciones no cobradas por falta de beneficiarios de la víctima fallecida, multas por infracciones G-28 no contar con el SOAT, donaciones de procedencia nacional y extranjera y los aportes del Gobierno Central. Se propone que el 25% del pago de papeletas por infracciones al tránsito impuestas por la Policía de Tránsito, en vez de pasar el 100% a las Municipalidades Provinciales a ser utilizados para cualquier cosa que no necesariamente sea para mejorar el tránsito, vías y señalización ajenos al tránsito y administrados por empresas privadas SGT, pasen a incrementar dicho fondo.

## **II.2. Marco Legal**

### **a. Constitución Política del Perú de 1993**

Artículo 107.- (...). Así mismo lo tienen los ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a ley.

### **b. Ley 27181, Ley General de Transportes y Tránsito.**

#### **Artículo 30.**

Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito - CAT, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente.

### **c. D.Sup. 024-2002-MTC. Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito.**

**Artículo 17° (actual).**

"En el caso que alguno de los vehículos que participa en el accidente de tránsito no contase con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el propietario, el conductor y en su caso, el prestador del servicio de transporte responde solidariamente frente a los ocupantes de dicho vehículo, terceros no ocupantes".

**Artículo 17° (modificado).**

**"En el caso que alguno de los vehículos que participa en el accidente de tránsito o ambos, no contase con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT o FORCAT regional, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo; el Fondo de Compensación Contra Accidentes de Tránsito, asumirá los gastos que demande cada víctima, conforme a las coberturas establecidas en el artículo 29° del mismo reglamento".**

**II.3. Contenido de la norma**

La presente norma tiene como finalidad la modificación, vía adición al artículo 17°, del citado reglamento; a fin de incorporar a dicho cuerpo normativo la tutela de las víctimas por accidente de tránsito, cuando el o los vehículos participantes no cuentan con el seguro SOAT o FORCAT regional, estar vencido, ser falso o no corresponda al uso del vehículo; al momento de recibir la atención médica de emergencia en las IPRESS privadas o mixtas, no les impida continuar y estar asegurada su atención médica en las coberturas establecidas en el artículo 29°. En vez de ser derivado al propietario, conductor o prestador del servicio, quienes por una serie de situaciones y circunstancias no cumplen en forma inmediata, debiendo estar respaldado por el **fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**.

**III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

La aprobación del presente proyecto de ley, así como su consecuente

promulgación que incorpora la modificación propuesta, surtirá efecto directamente en beneficiar a las víctimas por accidente de tránsito, cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT o FORCAT regional, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo; a partir de la publicación de la modificación de esta ley en el diario Oficial El Peruano, aclarando que no tendrá un efecto retroactivo.

#### **IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO**

El presente proyecto de ley no irroga ningún costo al Estado peruano, puesto que, no se generará un presupuesto adicional a ninguna entidad, porque ya está prevista en el **fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**. Por el contrario, lo que se busca con esta propuesta legislativa es aliviar en algo el momento de sufrimiento y necesidad que atraviesa la víctima del accidente de tránsito y/o sus familiares de forma más efectiva, cuando el o los vehículos participantes no cuentan con el seguro SOAT o FORCAT regional, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo. Evitando afectar un derecho fundamental, universal y constitucional, como es el derecho a la vida, la salud e integridad. Antes de poner en manos inciertas del propietario, conductor o prestador del servicio como prescribe tal incorporación arbitraria y discriminatoria del artículo 17°, para favorecer económicamente a las Aseguradoras.

Chiclayo marzo del 2021

## REFERENCIAS:

### LIBROS.

- Daniel García Chávez, César Campos Ángeles, Diomedes Díaz Pasapera. (1998). Lima Perú, primera edición Tratamiento Técnico Jurídico de los Accidentes de Tránsito.
- Naveira Z.M. (2004). El resarimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual. Universidad la Coruña facultad de derecho. <https://core.ac.uk/download/pdf/61896494.pdf>
- Osterlin Parodi .F. artículo La indemnización de daños y perjuicios <http://www.osterlingfirm.com/Documentos/articulos/La%20indemnizacion%20de%20da%C3%B1os.pdf>
- García H.J (2015). La responsabilidad civil médica en el Perú. aspectos básicos. Dialnet-LaResponsabilidadCivilMedicaEnElPeruAspectosBasico-5456406.pdf
- Vélez. La imputación objetiva fundamento y consecuencias dogmáticas a partir de las concepciones funcionales de Roxin y Jakofs [http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a\\_20080527\\_35.pdf](http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a_20080527_35.pdf)
- Bsozabal A. X. (2015). Responsabilidad Extracontractual objetiva parte general. [https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/abrir\\_pdf.php?id=PUB-PR-2015-39](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-PR-2015-39).
- Beltran.P.J (2008 pag. 43). Un problema frecuente en el Perú: La reparación civil en el proceso penal y la indemnización en el proceso civil [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/5E215C0A5541C0E005257E7E00719D71/\\$FILE/art4.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/5E215C0A5541C0E005257E7E00719D71/$FILE/art4.pdf)
- Fabra.Z.J.(2015) Filosofía de la responsabilidad extracontractual. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de investigación jurídica <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3876/23.pdf>

### LEYES:

- Congreso de la República Ley 27181. (7 octubre 1999)  
Ley general de Tránsito y Transportes Terrestre [http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)
- Congreso de la República D. Sup.024-2002-mtc. (13 junio 2002) Texto único de responsabilidad civil y seguros obligatorios por accidentes de tránsito. [http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)
- Congreso de la República Ley 26702 (6 diciembre 1996). texto concordado de la ley general del sistema financiero y del sistema de seguros y orgánica de

la superintendencia de banca y seguros.  
[http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)

Congreso de la República Ley 29946 (27 noviembre 2012). Ley de Contratos de Seguros  
[http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)

Congreso de la República Ley 29571. (2 setiembre 2010). Código de Protección y Defensa del Consumidor  
[http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)

Congreso de la República Ley 26842, (20 julio 1997) Ley General de Salud.  
[http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)

Congreso de la República Ley 29344 (9, abril 2009) Ley Marco de Aseguramiento Universal de Salud.  
[http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)

Congreso de la República Ley 29414. (2, octubre 2009) Ley de los derechos de las personas Usuarios de los Servicios de Salud.  
[http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa\\_libre/main.asp](http://spijlibre.minjus.gob.pe/normativa_libre/main.asp)

Congreso de la Republica D.Leg.1158.(6 dic 2013) Fortalecimiento y cambio de denominación de la Superintendencia Nacional de Aseguramiento en SALUD. Diario el peruano.

Congreso de la República proyecto de Ley 3698. (2018) Violeta. L, Ampliar el Soat y el Cat para la atención de animales afectados por accidente de tránsito.  
<http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/Prensa/heraldo.nsf/CNtitulares3/8ddf4e57ef7217b105258361007154a2/?OpenDocument>

### **PAGINAS CORPORATIVAS:**

FASECOLDA (2018). Costos de la accidentalidad vial en Colombia,  
<https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/costos-de-la-accidentalidad-vial-en-colombia-2018.pdf>

FASECOLDA (2018). Estudio de demanda de Seguros  
[https://bancadelasoportunidades.gov.co/sites/default/files/2019-02/Banca\\_InformeSeguros\\_WEB-Final%20vsImpresa-Feb2019\\_0.pdf](https://bancadelasoportunidades.gov.co/sites/default/files/2019-02/Banca_InformeSeguros_WEB-Final%20vsImpresa-Feb2019_0.pdf)

Castelo M.M. (2006) El seguro de automóviles en Iberoamérica  
<https://app.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/cs-seguro/libros/el-seguro-de-automoviles-en-iberoamerica-101.pdf>

Guía informativa intermediarios de seguros SBS  
<https://www.sbs.gob.pe/usuarios/guias-informativas>

Fernández, S. Dike. Portal de información y opinión legal Pontificia Universidad Católica del Perú. El daño al Proyecto de vida.

<file:///C:/Users/Julian%20Alarcon/Downloads/Dialnet-EIDanoAlProyectoDeVidaEnLaJurisprudenciaDeLaCorteL-5084776.pdf>

### **REVISTAS PERUANAS:**

APESEG. Suplemento SOAT julio 2007. Lima Perú.

Guía Informativa intermediarios de seguros SBS.  
([https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/ier/pfrias\\_cartilla/Cartilla\\_informativa\\_corredores\\_seguros\\_web.pdf](https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/ier/pfrias_cartilla/Cartilla_informativa_corredores_seguros_web.pdf))

Guardia K. Diario Gestión (2019), 70% de las multas generadas por fiscalización en el transporte urbano se irán a Municipios.  
<https://gestion.pe/tendencias/multas-transito-dinero-recauda-137411-noticia/>

### **REVISTAS EXTRANJERAS:**

Banca de las oportunidades y SFC (2018). Estudio de demanda de seguros 2018.  
[https://bancadelasoportunidades.gov.co/sites/default/files/2019-02/Banca\\_InformeSeguros\\_WEB-Final%20vsImpresa-Feb2019\\_0.pdf](https://bancadelasoportunidades.gov.co/sites/default/files/2019-02/Banca_InformeSeguros_WEB-Final%20vsImpresa-Feb2019_0.pdf)

Bahamondes.O y Pizarro.W.(2012) La exposición de la víctima al daño, desde la culpabilidad a la casualidad revista de derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaiso.Chile.  
<https://www.corteidh.or.cr/tablas/r32230.pdf>

El libro blanco del seguro UNESPA Asociación Empresarial de Seguros España

Martínez, G. (2012), Universidad de Cantabria España, Derecho e incertidumbre.  
<file:///C:/Users/Julian%20Alarcon/Downloads/Dialnet-DerechoEIncertidumbre-3985274.pdf>

### **TESIS:**

Lubomira.K.M. (2015) El riesgo y la responsabilidad objetiva. Universidad de Girona tesis doctoral  
<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/328430/tmlk1de1.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

- Suquitana, V. (2015) "análisis de la incidencia del seguro obligatorio de accidentes de tránsito seguro soat en la prestación de servicios a las personas accidentadas en la ciudad de Guayaquil: casos atendidos en la clínica Kennedy año 2010-2013" Universidad de Guayaquil Ecuador.  
<http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/9357>
- Muñiz, J. (1993), seguro obligatorio de responsabilidad civil por el uso de vehículo automotor, Universidad Nacional Autónoma de México.  
[https://repositorio.unam.mx/contenidos/seguro-obligatorio-de-responsabilidad-civil-por-el-uso-de-vehiculos-de-motor-200558?c=4b09g7&d=false&q=\\*&i=10&v=1&t=search\\_0&as=0](https://repositorio.unam.mx/contenidos/seguro-obligatorio-de-responsabilidad-civil-por-el-uso-de-vehiculos-de-motor-200558?c=4b09g7&d=false&q=*&i=10&v=1&t=search_0&as=0)
- Cervantes, B. (2017). responsabilidad civil derivada de la actividad deportiva en el Perú: análisis de su problemática y propuestas para su adecuada regulación, (Tesis de titulación abogado Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa.  
<https://www.researchgate.net/profile/Christian-Cervantes-Bautista/publicación/344083259>
- Valdivieso S. (2016), Tesis Sujetos protegidos por el SOAT, según la jurisprudencia de INDECOPÍ, análisis crítico a la luz de la técnica del seguro. Universidad de Piura.
- Ártica, S (2015), Tesis Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidente, Pontificia Universidad Católica del Perú.  
<http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/6692/ARTICA>.
- Molero, C.(2015), la responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de cusco 2014. universidad andina "Néstor Cáceres Velásquez"  
<https://core.ac.uk/download/pdf/249337651.pdf>
- Sandoval, D. (2019), Responsabilidad civil de vehículos no asegurados y responsabilidad solidaria regulada por el Código Civil Peruano, Universidad Nacional de Trujillo.  
<https://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/12987>

## **ANEXOS**

## **ANEXO 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA**

**TÍTULO:** RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL, DERIVADA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO SOAT, FRENTE A LAS VICTIMAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA REGION LAMBAYEQUE.

<b>PROBLEMA</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>HIPÓTESIS</b>	<b>VARIABLES E INDICADORES</b>	<b>METODOLOGÍA</b>
<p><b>PROBLEMA GENERAL</b></p> <p>¿Con la incorporación del último párrafo al artículo 17° reglamento SOAT, mediante el artículo 2° del decreto supremo N°? 001-2004-mtc, publicado el 13/01/2004, se ha generado incertidumbre jurídica cuando el o los vehículos causantes de accidentes no contasen con SOAT, estar vencido o ser falso?</p> <p>Así como dirigir la atención o interés en reformar las tarifas de atención médica sean estandarizadas y no diferenciadas a mayores costos a su favor por los centros médicos de salud Públicos, Privados y Mixtos, cuándo se trata de atenciones a víctimas por el seguro SOAT</p>	<p><b>OBJETIVO GENERAL</b></p> <p>¿Lograr derogar la incorporación del último párrafo del artículo 17° reglamento SOAT, a fin de alcanzar el reconocimiento de las víctimas por accidente de tránsito por el SOAT o CAT regional FORCAT, cuando el o los vehículos causantes del hecho de tránsito, no contasen con el seguro SOAT, estar vencido o ser falso?</p> <p>Reformar las tarifas de atención médica sean estandarizadas, por el sistema de salud Pública, Privada y Mixtas y no diferenciadas a su favor cuando brindan sus servicios a las víctimas en atención del seguro SOAT. Menoscabando el monto establecido por ley que no les permite alcanzar todos los niveles de salud hasta su total recuperación e integridad.</p>	<p><b>HIPÓTESIS GENERAL</b></p> <p>Si no se deroga la incertidumbre jurídica que genera la incorporación del último párrafo del artículo 17°, mediante el artículo 2° del decreto supremo N°. 001-2004-mtc, publicado el 13/01/2004, del reglamento SOAT; las víctimas por accidente de tránsito quedarán en total indefensión, a no ser atendidos en forma inmediata e incondicional por el seguro SOAT o CAT regional FORCAT, cuando el o los vehículos causantes no cuentan con el seguro SOAT, estar vencido o ser falso.</p> <p>Las diferenciadas tarifas médicas de víctimas por accidentes de tránsito, por los centros médicos de salud Públicos, Privados y Mixtos, derivadas por el SOAT, menoscaban el monto establecido por ley, que no les permite alcanzar todos los niveles de atención hasta su total recuperación e integridad.</p>	<p><b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b></p> <p>Incertidumbre jurídica en Reglamento de responsabilidad civil y seguro obligatorio de accidentes de tránsito.</p> <p>Tarifas diferenciadas a las atenciones médicas por el SOAT.</p> <p><b>DIMENSIONES.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguro obligatorio por accidentes de tránsito SOAT.</li> <li>• Certificado accidentes de tránsito CAT. regional FORCAT.</li> <li>• Atenciones Médicas SOAT.</li> <li>• Centros de salud Públicos, Privados y Mixtos.</li> </ul> <p><b>VARIABLE DEPENDIENTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No contar con SOAT o CAT regional Forcat, vencido falso.</li> <li>• Niveles de atención médica</li> <li>• Tarifas de atención médica</li> <li>• Calidad de vida.</li> </ul>	<p><b>TIPO DE INVESTIGACIÓN</b></p> <p>No experimental.</p> <p><b>NIVEL DE INVESTIGACIÓN</b></p> <p>Descriptiva.</p> <p><b>DISEÑO D INVESTIGACIÓN</b></p> <p>Cuantitativa.</p> <p><b>ÉECNICAS RECOLECCIÓN DE DATOS.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistas</li> <li>• Observación.</li> <li>• Verificación base datos.</li> <li>• Reportes, revistas, comentarios</li> </ul> <p><b>CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estadística descriptiva e inferencial.</li> <li>• Análisis de correlación.</li> <li>• Análisis de clasificación.</li> </ul>

## ANEXO 02: INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

“Responsabilidad Extracontractual derivada del SOAT, Frente a las Víctimas de accidentes de Tránsito en la Región Lambayeque”

---

CUESTIONARIO DIRIGIDO ABOGADOS BROKER y/o ASESORES DE SEGUROS.

INSTRUCCIONES: Como bachiller de la Universidad César Vallejos filial Chiclayo, con el debido respeto me presento ante Ud. para que, de forma anónima y sincera, conteste las siguientes preguntas, que servirá para la recaudación de datos que respalden mi tesis de investigación titulada “Responsabilidad Extracontractual derivada del SOAT, Frente a las Víctimas de accidentes de Tránsito en la Región Lambayeque”

MARQUE LA RESPUESTA Y CONDICION DEL ENCUESTADO:

1) Conoce Ud. que es el seguro SOAT.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

2) Conoce Ud. que es el seguro FORCAT.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

3) Conoce Ud. cuáles son los beneficios del seguro SOAT.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

4) Conoce Ud. Cuáles son las exclusiones del seguro SOAT.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

  
Luz A. Saavedra Silva  
ABOGADA  
Reg. I.C.A.L. 3587

5) Sabe Ud. que el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, o no está vigente, o es falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

6) Sabe Ud., que cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

7) Estaría Ud., de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, en el sentido que la responsabilidad lo asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

8) Estaría Ud., de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, estandaricen sus costos.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

9) Estaría Ud., de acuerdo que para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

10) Estaría Ud., de acuerdo que el monto obtenido por las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un 25 % sea derivado al seguro SOAT.

Sí  No  Abogado  bróker y/o Asesor Seguro

  
Luz A. Saavedra Silva  
ABOGADA  
Reg. I.C.A.L. 3567



40	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
41	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	8
42	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
43	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	8

p	1	0.814	0.88	0.77	0.98	0.884	0.674	0.953	0.744	0.721
q	0	0.186	0.12	0.23	0.02	0.116	0.326	0.047	0.256	0.279
p*q	0	0.151	0.1	0.18	0.02	0.103	0.22	0.044	0.19	0.201

$$Kr = \frac{k}{k-1} \left[ 1 - \frac{\sum p^* q}{St^2} \right]$$

Kr20	0.807
------	-------

### Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,810	10

#### Estadísticos total-elemento

	Correlación total de elementos	Alfa de Cronbach si se elimina el elemento
P2	.427	.800
P3	.748	.815
P4	.824	.784
P5	.666	.815
P6	.712	.794
P7	.747	.773
P8	.675	.814
P9	.920	.748
P10	.916	.751

#### ANOVA

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Inter-personas	20,718	42	,493		
Intra-personas					
Inter-elementos	3,866	8	,483	5,159	,000
Residual	31,468	336	,094		
Total	35,333	344	,103		
Total	56,052	386	,145		

-El instrumento es confiable y está apto para su aplicación debido a que el coeficiente de Kuder Richardson (KR20) y coeficiente de consistencia interna Alfa de Cronbach es 0.8 ( $\alpha > 0.7$ )

- El instrumento es válido, debido a que; el coeficiente de correlación de Pearson supera el valor recomendado

( $r > 0.60$ ) y verificando con la prueba F del análisis de varianza (ANOVA) es altamente significativo. ( $p < 0.05$ )



Deysy Soledad Medina Gamonal  
Lic. en estadística  
Cod: 891

## **ANEXO 04: VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

**TÍTULO:** Responsabilidad Extracontractual Derivada del SOAT, Frente a las Víctimas de Accidentes de Tránsito en la Región Lambayeque.

Estimado profesional, usted ha sido invitado a participar en el proceso de evaluación de un instrumento.

En razón a ello se le alcanza el instrumento motivo de evaluación y el presente formato que servirá para que usted pueda hacernos llegar sus apreciaciones para cada ítem del instrumento de investigación.

Agradecemos de antemano sus aportes que permitirán validar el instrumento y obtener información válida, criterio requerido para toda investigación.

A continuación, sírvase identificar el ítem o pregunta y conteste marcando con un aspa en la casilla que usted considere conveniente y además puede hacernos llegar alguna otra apreciación en la columna de observaciones.

<b>ÍTEM</b>	<b>CRITERIOS A EVALUAR</b>								
	Claridad en la redacción		Coherencia Interna		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		<b>Observaciones</b> (Si debe eliminarse o modificarse un Ítem por favor indique)
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
P.1: Conoce que es el seguro SOAT	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		
P.2: Conoce que es el seguro FORCAT.	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		
P.3: Cuáles son los beneficios del seguro SOAT	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		
P.4: Cuáles son las exclusiones del seguro SOAT	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		
P.5: Sabía qué, el vehículo que no cuenta con el seguro SOAT, no estar vigente, ser falso o no corresponda al uso del vehículo; en caso de un accidente de tránsito no está asegurado la atención médica en forma oportuna y directa de las víctimas.	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		
P.6: Sabía qué, cuando el vehículo no cuenta con el seguro SOAT, la responsabilidad debe ser asumida de forma solidaria entre el conductor, propietario o prestador de servicios.	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		
P.7: Estaría de acuerdo que se modifique en parte el Reglamento, asuma el seguro SOAT y no de forma solidaria el conductor, propietario o	<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		<b>X</b>		

prestador de servicios, porque en la realidad no se cumple.									
P.8: Estaría de acuerdo que los sistemas de salud públicos, privados y mixtos que atienden por el seguro SOAT, sean estandarizadas y no diferenciadas a mayores costos.	X		X		X		X		
P.9: Estaría de acuerdo para compensar la atención de las víctimas por no tener SOAT, se eleve el costo del seguro SOAT.	X		X		X		X		
P.10: Estaría de acuerdo que las papeletas de infracción al tránsito en vez de pasar a las Municipalidades el 100%, un porcentaje sea derivado al SOAT.	X		X		X		X		
<b>ASPECTOS GENERALES</b>							<b>SÍ</b>	<b>NO</b>	Observaciones
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario.							X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación.							X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial.							X		
El número de ítems es suficiente para recoger la información							X		
<b>VALIDEZ</b>									
<b>APLICABLE</b>					X	<b>NO APLICABLE</b>			

<b>Validada por:</b>	Lic. En estadística Deyssy Soledad Medina Gamonal.
<b>N° de colegiatura:</b>	891
<b>DNI:</b>	44224541
<b>Fecha:</b>	09 de marzo de 2021.
<b>Teléfono:</b>	989152414
<b>Email:</b>	deyssy_soledad@yahoo.com

  
 -----  
**MEDINA GAMONAL DEYSSY SOLEDAD**  
**COESPE N° 879**  
**COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ**  
**CONSEJO REGIONAL LIMA**

**ANEXO 05:**

Cuadro estadístico de víctimas por accidentes de tránsito desde el año 1994 hasta el año 2011. Fuente INEI.

Tabla 12 - Víctimas por Accidentes de Tránsito. Año 1994 – 2011

<b>Total de víctimas *de accidentes de tránsito (1994-2011), anuario PNP</b>				
<b>Año</b>	<b>Total de accidentes</b>	<b>Tipo de Víctima</b>		<b>Total de víctimas</b>
		<b>Heridos</b>	<b>Fallecidos</b>	
1994	60815	9780	2449	12229
1995	48235	14201	3443	17644
1996	49081	12559	2848	15407
1997	80961	27532	3216	30748
1998	81115	26417	3323	29740
1999	79695	31578	3214	34792
2000	76665	29945	3118	33063
2001	76545	27747	3208	30955
2002	74221	29887	2929	32816
2003	74612	32670	2856	35526
2004	74672	27321	3166	30487
2005	75012	40512	3302	43814
2006	77840	46832	3481	50313
2007	79972	49857	3510	53367
2008	85337	50059	3489	53548
2009	86026	48395	3243	51638
2010	83653	49716	2856	52572
2011	84871	49620	3490	53110
<b>Total</b>	<b>1349328</b>	<b>604628</b>	<b>57141</b>	<b>661769</b>
<b>Fuente</b>	<b>INEI</b>			

**ANEXO 06:**

Estadística de víctimas por accidentes de tránsito del año 2016 hasta el año 2019, ocurridos en la región de Lambayeque, fuente estadística Policía Nacional.

*Tabla 13 - Víctimas por Accidente de Tránsito. Año 2016 - 2019*

2016 jun 2019	Accidentes	Fallecidos	Heridos	Fugados
TOTAL	13,887	86	4,468	2,340

Conductores que han conducido bajo los efectos de bebidas alcohólicas, registrados desde el año 2011 a junio 2019. fuente estadística Policía Nacional.

*Tabla 14 - Conductores en estado de ebriedad*

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
286	373	617	424	247	279	249	219	80	2774

**ANEXO 07:**

Hoja de liquidación por atención médica del hospital Regional de Lambayeque, a paciente particular por accidente de tránsito.

		<b>Hospital Regional LAMBAYEQUE</b> Tu salud, nuestra razón de ser																																																																																																																																																																				
PACIENTE	BRUNO MANCILLA JAIRO																																																																																																																																																																					
DNI/HC	75879114																																																																																																																																																																					
SERVICIO	EMERGENCIA			° CUENT 788892																																																																																																																																																																		
INGRESO	17/02/20																																																																																																																																																																					
SALIDA	08/03/20																																																																																																																																																																					
<table border="1"> <tbody> <tr><td>99281</td><td>Consulta de emergencia</td><td>1</td><td>40.000</td><td>40.00</td></tr> <tr><td>99513</td><td>CAMA UCI</td><td>11</td><td>150.000</td><td>1650.00</td></tr> <tr><td>99512</td><td>CAMA HOSPITALIZACION</td><td>11</td><td>30.000</td><td>330.00</td></tr> <tr><td>99522</td><td>DIETA LIQUIDA AMPLIA</td><td>29</td><td>5.500</td><td>159.50</td></tr> <tr><td>99523</td><td>DIETA LIQUIDA RESTRINGIDA</td><td>3</td><td>2.500</td><td>7.50</td></tr> <tr><td>99519</td><td>DIETA BLANDA</td><td>6</td><td>4.500</td><td>27.00</td></tr> <tr><td>99241</td><td>INTERCONSULTAS</td><td>2</td><td>40.000</td><td>80.00</td></tr> <tr><td>82803</td><td>GASES ARTERIALES (AGA)</td><td>1</td><td>48.000</td><td>48.00</td></tr> <tr><td>80051</td><td>ELECTROLITOS SÉRICOS (NA, K, CL)</td><td>1</td><td>35.000</td><td>35.00</td></tr> <tr><td>85027</td><td>HEMOGRAMA COMPLETO</td><td>1</td><td>30.000</td><td>30.00</td></tr> <tr><td>86899</td><td>Grupo Sanguíneo y Factor RH</td><td>1</td><td>18.000</td><td>18.00</td></tr> <tr><td>82947</td><td>GLUCOSA BASAL</td><td>1</td><td>18.000</td><td>18.00</td></tr> <tr><td>84520</td><td>UREA</td><td>1</td><td>18.000</td><td>18.00</td></tr> <tr><td>82565</td><td>CREATININA</td><td>1</td><td>18.000</td><td>18.00</td></tr> <tr><td>80076</td><td>PERFIL HEPÁTICO (TGO, TGP, GGTP, BILIRRUBINAS TOTAL Y FRACCIONADAS, PROTEINAST)</td><td>1</td><td>170.000</td><td>170.00</td></tr> <tr><td>86701</td><td>DETECCION DE ANTICUERPOS PARA VIH-1 / VIH-2</td><td>1</td><td>25.000</td><td>25.00</td></tr> <tr><td>86592</td><td>PRUEBA DE SIFILIS CUALITATIVA (VDRL O RPR)</td><td>1</td><td>7.000</td><td>7.00</td></tr> <tr><td>80058</td><td>BATERIA DE HEPATITIS : ANTIGENO DE SUPERFICIE DE LA HEPATITIS B</td><td>1</td><td>39.000</td><td>39.00</td></tr> <tr><td>99689</td><td>ASPIRADOR POR SECRECION</td><td>39</td><td>2.000</td><td>78.00</td></tr> <tr><td>36557</td><td>COLOCACION DE CATETER VENOSO CENTRAL CVC</td><td>1</td><td>120.000</td><td>120.00</td></tr> <tr><td>99590</td><td>COLOCACION DE VENOCLISIS</td><td>3</td><td>15.000</td><td>45.00</td></tr> <tr><td>90784</td><td>INYECCIÓN INTRAVENOSA O ENDOVENOSA</td><td>96</td><td>3.000</td><td>288.00</td></tr> <tr><td>51702</td><td>COLOCACION O RETIRO DE SONDA FOLEY</td><td>3</td><td>10.000</td><td>30.00</td></tr> <tr><td>50949</td><td>COLOCACIÓN DE SONDA NASOGÁSTRICA</td><td>3</td><td>15.000</td><td>45.00</td></tr> <tr><td>99559</td><td>HEMOGLUCO TEST</td><td>24</td><td>4.000</td><td>96.00</td></tr> <tr><td>94640</td><td>NEBULIZACION CON PRESION POSITIVA INTERMITENTE</td><td>25</td><td>5.000</td><td>125.00</td></tr> <tr><td>74150</td><td>TEM DE ABDOMEN S/C</td><td>1</td><td>400.000</td><td>400.00</td></tr> <tr><td>99645</td><td>TEM DE PELVIS S/C</td><td>1</td><td>400.000</td><td>400.00</td></tr> <tr><td>99575</td><td>BOMBA DE INFUSION</td><td>61</td><td>3.000</td><td>183.00</td></tr> <tr><td>99687</td><td>OXIMETRO DE PULSO</td><td>187</td><td>2.000</td><td>374.00</td></tr> <tr><td>93236</td><td>MONITOREO CARDIACO</td><td>238</td><td>3.000</td><td>714.00</td></tr> <tr> <td colspan="2"><b>OXIGENO</b></td> <td><b>2640</b></td> <td><b>0.02</b></td> <td><b>52.8</b></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						99281	Consulta de emergencia	1	40.000	40.00	99513	CAMA UCI	11	150.000	1650.00	99512	CAMA HOSPITALIZACION	11	30.000	330.00	99522	DIETA LIQUIDA AMPLIA	29	5.500	159.50	99523	DIETA LIQUIDA RESTRINGIDA	3	2.500	7.50	99519	DIETA BLANDA	6	4.500	27.00	99241	INTERCONSULTAS	2	40.000	80.00	82803	GASES ARTERIALES (AGA)	1	48.000	48.00	80051	ELECTROLITOS SÉRICOS (NA, K, CL)	1	35.000	35.00	85027	HEMOGRAMA COMPLETO	1	30.000	30.00	86899	Grupo Sanguíneo y Factor RH	1	18.000	18.00	82947	GLUCOSA BASAL	1	18.000	18.00	84520	UREA	1	18.000	18.00	82565	CREATININA	1	18.000	18.00	80076	PERFIL HEPÁTICO (TGO, TGP, GGTP, BILIRRUBINAS TOTAL Y FRACCIONADAS, PROTEINAST)	1	170.000	170.00	86701	DETECCION DE ANTICUERPOS PARA VIH-1 / VIH-2	1	25.000	25.00	86592	PRUEBA DE SIFILIS CUALITATIVA (VDRL O RPR)	1	7.000	7.00	80058	BATERIA DE HEPATITIS : ANTIGENO DE SUPERFICIE DE LA HEPATITIS B	1	39.000	39.00	99689	ASPIRADOR POR SECRECION	39	2.000	78.00	36557	COLOCACION DE CATETER VENOSO CENTRAL CVC	1	120.000	120.00	99590	COLOCACION DE VENOCLISIS	3	15.000	45.00	90784	INYECCIÓN INTRAVENOSA O ENDOVENOSA	96	3.000	288.00	51702	COLOCACION O RETIRO DE SONDA FOLEY	3	10.000	30.00	50949	COLOCACIÓN DE SONDA NASOGÁSTRICA	3	15.000	45.00	99559	HEMOGLUCO TEST	24	4.000	96.00	94640	NEBULIZACION CON PRESION POSITIVA INTERMITENTE	25	5.000	125.00	74150	TEM DE ABDOMEN S/C	1	400.000	400.00	99645	TEM DE PELVIS S/C	1	400.000	400.00	99575	BOMBA DE INFUSION	61	3.000	183.00	99687	OXIMETRO DE PULSO	187	2.000	374.00	93236	MONITOREO CARDIACO	238	3.000	714.00	<b>OXIGENO</b>		<b>2640</b>	<b>0.02</b>	<b>52.8</b>	
99281	Consulta de emergencia	1	40.000	40.00																																																																																																																																																																		
99513	CAMA UCI	11	150.000	1650.00																																																																																																																																																																		
99512	CAMA HOSPITALIZACION	11	30.000	330.00																																																																																																																																																																		
99522	DIETA LIQUIDA AMPLIA	29	5.500	159.50																																																																																																																																																																		
99523	DIETA LIQUIDA RESTRINGIDA	3	2.500	7.50																																																																																																																																																																		
99519	DIETA BLANDA	6	4.500	27.00																																																																																																																																																																		
99241	INTERCONSULTAS	2	40.000	80.00																																																																																																																																																																		
82803	GASES ARTERIALES (AGA)	1	48.000	48.00																																																																																																																																																																		
80051	ELECTROLITOS SÉRICOS (NA, K, CL)	1	35.000	35.00																																																																																																																																																																		
85027	HEMOGRAMA COMPLETO	1	30.000	30.00																																																																																																																																																																		
86899	Grupo Sanguíneo y Factor RH	1	18.000	18.00																																																																																																																																																																		
82947	GLUCOSA BASAL	1	18.000	18.00																																																																																																																																																																		
84520	UREA	1	18.000	18.00																																																																																																																																																																		
82565	CREATININA	1	18.000	18.00																																																																																																																																																																		
80076	PERFIL HEPÁTICO (TGO, TGP, GGTP, BILIRRUBINAS TOTAL Y FRACCIONADAS, PROTEINAST)	1	170.000	170.00																																																																																																																																																																		
86701	DETECCION DE ANTICUERPOS PARA VIH-1 / VIH-2	1	25.000	25.00																																																																																																																																																																		
86592	PRUEBA DE SIFILIS CUALITATIVA (VDRL O RPR)	1	7.000	7.00																																																																																																																																																																		
80058	BATERIA DE HEPATITIS : ANTIGENO DE SUPERFICIE DE LA HEPATITIS B	1	39.000	39.00																																																																																																																																																																		
99689	ASPIRADOR POR SECRECION	39	2.000	78.00																																																																																																																																																																		
36557	COLOCACION DE CATETER VENOSO CENTRAL CVC	1	120.000	120.00																																																																																																																																																																		
99590	COLOCACION DE VENOCLISIS	3	15.000	45.00																																																																																																																																																																		
90784	INYECCIÓN INTRAVENOSA O ENDOVENOSA	96	3.000	288.00																																																																																																																																																																		
51702	COLOCACION O RETIRO DE SONDA FOLEY	3	10.000	30.00																																																																																																																																																																		
50949	COLOCACIÓN DE SONDA NASOGÁSTRICA	3	15.000	45.00																																																																																																																																																																		
99559	HEMOGLUCO TEST	24	4.000	96.00																																																																																																																																																																		
94640	NEBULIZACION CON PRESION POSITIVA INTERMITENTE	25	5.000	125.00																																																																																																																																																																		
74150	TEM DE ABDOMEN S/C	1	400.000	400.00																																																																																																																																																																		
99645	TEM DE PELVIS S/C	1	400.000	400.00																																																																																																																																																																		
99575	BOMBA DE INFUSION	61	3.000	183.00																																																																																																																																																																		
99687	OXIMETRO DE PULSO	187	2.000	374.00																																																																																																																																																																		
93236	MONITOREO CARDIACO	238	3.000	714.00																																																																																																																																																																		
<b>OXIGENO</b>		<b>2640</b>	<b>0.02</b>	<b>52.8</b>																																																																																																																																																																		
				<b>5670.8</b>																																																																																																																																																																		
				VELASCO CARRASCO ESTALYN ELIS ADMISIONISTA																																																																																																																																																																		

**ANEXO 08:**

Hoja de liquidación por atención médica Clínica Particular Pacífico, a paciente SOAT por accidente de tránsito.

PRELIQUIDACIÓN DETALLADA		N° DE HOJA: 0197223		ACTO MEDICO: 110980	
SERVICIOS CONSUMIDOS		COBAS	TOTAL SEGURO	TOTAL PACIENTE	
<b>IMAGENES</b> TEX PIERNA 14/02/2020 12:10:01 100.00 402.00 0.00			<b>883.01</b>	<b>0.00</b>	
<b>PROCEDIMIENTOS</b> RIESGO QUIRURGICO TRANSFUSION SANGUINEA 15/02/2020 13:54:52 100.00 94.78 0.00 18/02/2020 10:03:11 100.00 75.83 0.00			<b>170.61</b>	<b>0.00</b>	
<b>SERVICIOS GENERALES</b> DIAS DE CAMA Total días de Estancia: 4.0 100.00 755.20 0.00			<b>755.20</b>	<b>0.00</b>	
<b>TOTAL FACTURACION</b>			<b>23,559.56</b>	<b>0.00</b>	
Monto Pagado Previo X Paciente				0.00	
Monto a Pagar X Paciente				0.00	
Monto a Pagar X Aseguradora				23559.56	
<b>Monto Total del Costo</b>				<b>23559.56</b>	

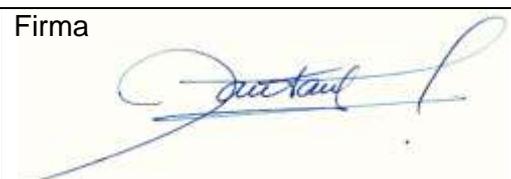
## Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, Mg. Luz Aurora Saavedra Silva, docente de la Facultad de Derecho y Humanidades de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad César Vallejo - Chiclayo, asesor (a) del Trabajo de Investigación / Tesis titulada: “Responsabilidad Extracontractual derivada del SOAT, Frente a las Víctimas de accidentes de Tránsito en la Región Lambayeque” del autor, ALARCON DAVILA, JULIAN PEPE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 19% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender el trabajo de investigación / tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Chiclayo, 22 de marzo de 2021

Apellidos y Nombres del Asesor: Mg. Luz Aurora Saavedra Silva	
DNI: 41687495	Firma 
ORCID 0000-0002-1137-5479	