



## FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

“La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público  
en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima - 2017”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA

AUTORA:

Smilzinia Soledad Sime Véliz

ASESOR:

Mg. Lutgarda Palomino Gonzales

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Derecho Ambiental

LIMA – PERÚ

2018

## **Páginas Preliminares**



ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS

Código : F07-PP-PR-02.02  
Versión : 09  
Fecha : 23-03-2018  
Página : 1 de 1

El Jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don (a) Sumé Veliz Smiljina Soledad

cuyo título es: Las responsabilidades civil extracontractual por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima - 2017

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: 20 (número) Veinte (letras).

Trujillo (o Filial) S.J.L.B. de 07 del 2018

  
PRESIDENTE

Enrique Vargas Torres

  
SECRETARIO

José Roberto Berriouero Fernández

  
VOCAL

Luzmila Blumens Gonzalez



Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	--------------------------------

### Dedicatoria

A Dios, a la memoria de mis padres, mi esposo, mis hermanas, sobrino, amigos, maestros y todas aquellas personas que de alguna manera contribuyeron para poder cumplir mi sueño



### Agradecimiento

A mis asesores por la paciencia para guiarme en este trabajo, docentes y todos aquellos que colaboraron para hacer posible este trabajo de investigación.

### Declaración de autenticidad

Yo, Smilzinia Soledad SimeVéliz, estudiante de la Escuela de Pregrado, de la Universidad César Vallejo, sede/filial Lima Este; manifiesto que el trabajo académico titulado “Responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017”, presentado en 75 páginas para conseguir la categoría académico de Licenciada en Derecho es de mi autoría.

Por tanto, expreso lo siguiente:

- He hecho mención de todas las fuentes utilizadas en el presente trabajo de investigación, reconociendo de manera correcta toda cita textual o de paráfrasis procedente de otras fuentes, de acuerdo con lo convenido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he usado ninguna otra fuente diferente de aquellas expresamente indicadas en el presente trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido exhibido con anterioridad de manera total ni incompleta para alcanzar otro grado académico o título profesional.
- Soy responsable de que mi trabajo puede ser examinado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De conseguir utilización de material intelectual distinto sin el requerido señalamiento de su fuente o autor, me supedito a las penalidades que regula la vía disciplinaria.

Lima, junio de 2018



DNI ° 06307364

## Presentación

Señores miembros del Jurado, en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo presento ante ustedes la tesis titulada “La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017”, cuyo objetivo fue determinar en qué medida influye la responsabilidad civil extracontractual por las empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima – 2017 y que someto a vuestra consideración y espero que cumpla con los requisitos de aprobación para obtener el título profesional de Licenciada en Derecho. La investigación consta de siete capítulos. En el primer capítulo abordaremos la realidad problemática desde el ámbito internacional, nacional y local, trabajos previos internacionales, nacionales y locales, la formulación del problema de manera general, la justificación teórica, metodológica y práctica, la hipótesis general y específicas, los objetivos general y específicos; en el segundo capítulo vemos la parte metodológica, el diseño de investigación, la operacionalización de las variables, dimensiones e indicadores y escala valorativa, la población y muestra, la validez y confiabilidad , método de análisis de los datos y aspectos éticos de la investigación; en el tercer capítulo se detalla los resultados obtenidos de la aplicación de la encuesta; en el cuarto capítulo se realiza la discusión de los resultados obtenidos para ver qué conclusiones se pueden obtener; en el quinto capítulo se presentan las conclusiones a las que se ha llegado después de haber realizado el trabajo de investigación y si hay similitud con los trabajos previos; capítulo sexto aquí tenemos las recomendaciones que he considerado pertinente después de concluir el trabajo de investigación; séptimo capítulo referencias bibliográficas donde consta toda la bibliografía que he utilizado para realizar el presente trabajo.

Lima, 16 de julio de 2018

  
~~Smilzinia Soledad Sima Veliz~~

DNI N° 06307364

## INDICE GENERAL

<b>PÁGINAS PRELIMINARES</b>	<b>Pág.</b>
Acta de Aprobación de Tesis.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Declaración de autenticidad.....	v
Presentación.....	vi
ÍNDICE.....	vii
RESUMEN.....	x
ABSTRAC.....	xi
I. INTRODUCCIÓN .....	13
1.1 Realidad Problemática.....	14
1.2 Trabajos Previos .....	16
1.3 Teorías relacionadas al tema.....	18
1.4 Formulación del Problema .....	24
1.5 Justificación del estudio .....	24
1.6 Hipótesis .....	26
1.7 Objetivos .....	26
II. MÉTODO .....	27
2.1. Diseño de Investigación .....	28
2.2. Variables y Operacionalización.....	29
2.3. Población y Muestra .....	32
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.....	32
2.5. Método de análisis .....	38
2.6. Aspectos éticos.....	38
III. RESULTADOS.....	39

IV. DISCUSIÓN .....	52
V. CONCLUSIONES .....	599
VI. RECOMENDACIONES.....	622
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	644
ANEXOS .....	688
Anexo 1: Matriz de consistencia.....	699
Anexo 2: cuestionario de la variable independiente .....	70
Anexo 3: cuestionario de la variable dependiente .....	733
Anexo 4: validación de expertos.....	766
Anexo 5: Acta de aprobación de originalidad de tesis.....	98
Anexo 6: Turnitin.....	99
Anexo 7: Autorización de aprobación de tesis en repositorio institucionalidad UCV.....	100

N <sup>a</sup> Gráfico	Contenido	Pág.
Grafico N <sup>a</sup> 1	Diagrama de dispersión VI y VD.....	42
Gráfico N <sup>o</sup> 2	Diagrama de dispersión VD y D1.....	45
Gráfico N <sup>o</sup> 3	Diagrama de dispersión VD y D2.....	48
Gráfico N <sup>o</sup> 4	Diagrama de dispersión VD y D3.....	51

## Índice de tablas

N <sup>a</sup> de tabla	Contenido	Pág.
Tabla N <sup>a</sup> 1	Operacionalización de la variables.....	30
Tabla N <sup>a</sup> 2	Diseño metodológico.....	31
Tabla N <sup>a</sup> 3	Muestra.....	32
Tabla N <sup>o</sup> 4	Validación de juicio de expertos.....	33
Tabla N <sup>o</sup> 5	Resumen de procesos de casos.....	34
Tabla N <sup>o</sup> 6	Alfa de Cronbach de la VI.....	34
Tabla N <sup>o</sup> 7	Estadísticas del total de elementos de fiabilidad de VI.....	35
Tabla N <sup>o</sup> 8	Resumen de procesos de casos VD.....	36
Tabla N <sup>o</sup> 9	Alfa de Cronbach de la VD.....	36
Tabla N <sup>o</sup> 10	Estadísticas del total de elementos de fiabilidad de VD.....	37
Tabla N <sup>o</sup> 11	Regresión lineal de resumen del modelo de la VI.....	40
Tabla N <sup>o</sup> 12	ANOVA de VI y VD.....	40
Tabla N <sup>o</sup> 13	Coeficientes de la VI y VD.....	41
Tabla N <sup>o</sup> 14	Resumen del modelo de la VI y VD.....	43
Tabla N <sup>o</sup> 15	ANOVA de la VD y D1.....	43
Tabla N <sup>o</sup> 16	Coeficientes de la VD y D1.....	44
Tabla N <sup>o</sup> 17	Resumen del modelo de la V2.....	46
Tabla N <sup>o</sup> 18	ANOVA de la VD y D2.....	46
Tabla N <sup>o</sup> 19	Coeficientes de la D2.....	47
Tabla N <sup>o</sup> 20	Resumen del modelo de la D3.....	49
Tabla N <sup>o</sup> 21	ANOVA de VD y D3.....	49
Tabla N <sup>o</sup> 22	Coeficiente de VD y D3.....	50

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación donde se tuvo como objetivo general determinar en qué medida influye la responsabilidad civil extracontractual por las empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en La Corte Superior de Lima- 2107, de diseño no experimental de corte transeccional, correlacional causal, de enfoque cuantitativo donde se va a tener en cuenta un cálculo numérico y el estudio estadístico, tipo de investigación básica, alcance explicativo correlacional, consta de un método deductivo lo que quiere decir que se partió de una idea general para finalmente arribar a un punto en particular, también se empleó la técnica de la encuesta se aplicó el instrumento del cuestionario tipo Likert con un promedio de cuarenta preguntas, siendo veinte por cada variable, para ello se contó con la población conformada por los veinticuatro juzgados Especializados en lo Civil y la muestra estuvo conformada por los cuarenta y ocho especialistas de esos juzgados, en relación a la confiabilidad se tuvo como resultado que la variable independiente arrojó un porcentaje de 0,829 y la variable dependiente un promedio de 0,802 con lo que quedó demostrado que el instrumento es confiable, el instrumento fue validado por una metodóloga y cuatro especialistas expertos en el tema y en relación los resultados en el presente trabajo de investigación se obtuvo luego del vaciado de datos el estadígrafo estadístico donde se usó la regresión línea la cual arrojó un resultado de 45,2% con lo cual quedó demostrando que a mayor responsabilidad civil extracontractual menor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017 con lo cual se acepta la hipótesis de investigación.

**Palabras clave:** responsabilidad civil extracontractual, Contaminación ambiental, Empresas de transporte, daño, Ley.

## ABSTRACT

The present research work where the general objective was to determine the extent to which extracontractual civil liability affects public transport companies in environmental pollution, in the Superior Court of Lima-2107, of non-experimental design of transectional, causal correlational , of quantitative approach where a numerical calculation and the statistical study will be taken into account, type of basic research, correlational explanatory scope, consists of a deductive method which means that we started from a general idea to finally arrive at a point in particular, the survey technique was also used, the instrument of the Likert-type questionnaire was applied with an average of forty questions, being twenty for each variable, for this purpose the population comprised of the twenty-four Civil and Specialized Courts was applied. sample consisted of the forty-eight specialists of those juz In relation to reliability, the result was that the independent variable yielded a percentage of 0.829 and the dependent variable an average of 0.802, which showed that the instrument is reliable, the instrument was validated by a methodology and four special experts. in the subject and in relation the results in the present research work was obtained after the data was emptied by the statistical statistician where the line regression was used which showed a result of 45.2%, which showed that a greater civil responsibility extracontractual minor environmental pollution by public transport companies in environmental pollution, in the Superior Court of Lima -2017, which accepts the research hypothesis.

**Keywords:** Extracontractual civil liability, enviromental pollution, transport companies, damage, law



## **I. INTRODUCCIÓN**

## 1.1 Realidad Problemática

México se sitúa en el puesto dos con más números de fallecidos por la contaminación atmosférica y que según los especialistas de la Organización Mundial de la Salud este país registra 14 mil muertes por año relacionadas a la cantidad de agentes contaminantes del aire, así mismo los promedios de concentración de ozono que aqueja al sistema respiratorio en México sobrepasan el 150% de los niveles permitidos por la Organización Mundial de la Salud. De acuerdo a los especialistas de la Unión Europea y la Organización Mundial de la Salud el nivel exigido de material particulado es de 40 o 20 microgramos por metro cúbico en México tienen por metro cúbico 85.9 microgramos. Este país tiene proyectado para el 2020 se haya quintuplicado el porcentaje de autos en 2'581,000.

Los resultados del Cuarto Almanaque de Datos y Tendencias de la Calidad del Aire en 20 localidades mexicanas, el área Metropolitana de la ciudad de México era la que tenía los niveles más altos de contaminación, la seguía Guadalajara, Monterrey y León. El auto-transporte es el uno de los responsables de la contaminación que se respira, con el 90% de las emanaciones de Monóxido de Carbono y del 45% de Óxidos de nitrógeno. Se tomó conocimiento que los autos pequeños eran quienes emanan el 74% de contaminación. Animal político (2013)

La contaminación ambiental va a repercutir en la salud con enfermedades que van a afectar las vías respiratorias, problemas inmunológicos y cardiovasculares, mortalidad prematura y enfermedades pulmonares. La ciudad de Cerro de Pasco presentó un alto índice de contaminación ambiental debido a los trabajos de minería que se realizan allí como desmontes, relaves mineros, basura polvos, aguas ácidas y plomo, donde su población representa un porcentaje de 16.5% de enfermedades con tumores malignos, seguida de un 15% de enfermedades pulmonares debido a la contaminación.

Lima se ha considerado a la capital como una de las ciudades con un alto índice de contaminación a nivel de Latinoamérica, de acuerdo a lo reportado por los

especialistas de la Organización Mundial de la Salud, donde la contaminación del aire llega a producir cerca de 7 millones de muertes al año y dentro de sus causas principales se encuentran las enfermedades respiratorias, alergias y agotamiento físico.

De acuerdo a lo manifestado por el Subdirector del Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú el Ingeniero José Luis Silva Cotrina, refirió que todo el problema de la contaminación ambiental principalmente proviene de la cantidad de autos que últimamente ha crecido de manera muy rápida, distintas actividades que se han venido realizando sin tener en consideración los cuidados necesarios para no contaminar el ambiente y del parque industrial en constante auge.

Debemos tener en cuenta también la ubicación geográfica de San Juan de Lurigancho, pues la misma hace que sea uno de los distritos con mayor emisión de gases contaminantes en el aire, al ubicarse en una quebrada genera que los vientos de norte sur locales y centro carguen la zona y como consecuencia esto va a afectar a la población, en el mes de mayo de 2017 por un periodo de 19 días el distrito llegó a superar el Estándar de Calidad Ambiental aprobado por los especialistas del Ministerio del Ambiente.

Debido al gran impacto generado en las personas en relación al estándar de vida a nivel mundial, los especialistas de la Dirección General de Salud Ambiental con el Decreto supremo N° 074-2001-PCM, 2008 y Decreto Supremo N° 003-MINAN 2013, Estándar de Calidad Ambiental del aire.

Es por ello de suma importancia la participación del Estado para poder establecer las pautas y que las empresas de transporte público asuman la responsabilidad civil por los deterioros que ocasionen al hábitat, salud y patrimonio a las personas a través de la reparación, esperemos que las autoridades hagan lo humanamente necesario para poder disfrutar de un ambiente sano en la medida que lo señala nuestra Carta Magna.

## 1.2 Trabajos Previos

### Internacional

Echevarría (2012) “El reconocimiento constitucional del principio “El que contamina paga”, (Tesis para obtener el grado de abogado, Universidad Internacional SEK). Quito. Ecuador. Tuvo como objetivo determinar la responsabilidad por daño ambiental a partir del principio el que contamina paga. Estudio de enfoque cualitativo. Concluyó que en relación a la responsabilidad civil extracontractual objetiva el daño ocasiona una relación entre el autor y la víctima sin tener en cuenta si dicho menoscabo se realizó con culpa o con dolo. Es por ello que en materia ambiental el que contamina paga, por toda la destrucción que haya ocasionado a los recursos naturales y a las personas que se han visto afectas con la alteración de su hábitat.

Vera y Vera (2013) “La responsabilidad extracontractual por daños ambientales; el Estado, la actividad privada y su relación con los derechos al buen vivir”. (Tesis para obtener el grado de abogado, Universidad San Gregorio de Portoviejo). Portoviejo, Ecuador. Tuvieron como objetivo analizar la responsabilidad extracontractual por daños ambientales; el estado, la actividad privada y su relación con los derechos del buen vivir. Estudio de enfoque cuantitativo. Concluyeron que en los daños ocasionados al medio ambiente no solo las empresas privadas son responsable, sino también el Estado en el ejercicio de sus actividades.

### Nacional

Bardales (2016) “Las normas de responsabilidad civil extracontractual y su eficacia como instrumento jurídico para la prevención, protección y conservación del ambiente”. (Tesis para obtener el grado de abogado, Universidad Privada Antenor Orrego). Trujillo, La Libertad. Tuvo como objetivo determinar si las normas de la responsabilidad civil son eficaces como instrumento jurídico para la prevención, protección y conservación del ambiente. Estudio de enfoque cuantitativo. Concluyó que el tema de la responsabilidad civil extracontractual ambiental es un tema muy susceptible todo ello debido a que muchos de los magistrados encargados de ver estos temas realmente no están capacitados de manera idónea para poder llevar

adelante un proceso y sacar resoluciones que respalden el trabajo que realizan las entidades fiscalizadoras del medio ambiente. Además de ello, no existen juzgados especializados en materia ambiental en dicha ciudad.

Mimbela y Nuñez (2016) “El seguro frente a los daños en el medio ambiente, en los casos de responsabilidad civil extracontractual de las empresas por el derrame de relaves mineros”. (Tesis para obtener el grado de abogados, Universidad Nacional de Trujillo). Trujillo, La Libertad. Tuvieron como objetivo determinar la necesidad de contar con la regulación de un seguro ambiental en las empresas, que producen daños al medio ambiente por el derrame de relaves mineros. Concluyeron que en cuanto a los casos de menoscabo que se llegan a producir en el medio ambiente la responsabilidad civil extracontractual acoge un sistema subjetivo todo ello por la relación que tiene con la sociedad.

#### Local

Roca (2016) “Nuevo enfoque de la responsabilidad civil aquiliana del estado ejecutivo y hacia una configuración sostenible del criterio de imputación”. (Tesis para optar por el grado de Magister en Derecho Civil, Pontificia Universidad Católica del Perú). Lima, Perú. Tuvo como objetivo desarrollar los elementos de la responsabilidad civil aquilina del Estado, no solo desde el punto de vista doctrinario, sino también de la perspectiva de otros ordenamientos jurídicos, de la jurisprudencia y de la casuística. Su estudio concluyó acerca de la responsabilidad civil que en cuanto a las funciones de resarcir, prevenir y punibles deben ser examinados de distinta manera los daños ocasionados.

Tuesta (2015) “Responsabilidad civil derivada de la negación del reconocimiento de la paternidad extramatrimonial”. (Tesis para obtener el grado de abogado, Universidad Autónoma del Perú). Lima, Perú. Tuvo como objetivo determinar si es probable la responsabilidad civil derivada de la negación de la paternidad extramatrimonial en el ordenamiento jurídico peruano. Estudio de enfoque cuantitativo. Concluyó que la Corte Suprema ha manifestado de manera pertinente al decir que en cuanto a la responsabilidad civil extracontractual en el país se cuenta con un sistema subjetivo el cual no concede un procedimiento diferente a los daños

morales y daños patrimoniales, pues ambos son materia de indemnización indistintamente si el sujeto causante realizó las acciones con dolo o culpa.

### 1.3 Teorías relacionadas al tema

Manifestó que en la responsabilidad civil se tiene como propósito el de exigir al autor de un hecho que ha ocasionado un daño el deber de resarcir los perjuicios que la persona ha causado y que pueden ser materiales o físicos, de igual manera los mismos que pueden ser producto de la acción u omisión por parte del sujeto y por ello debe haber una compensación (Espinoza, 2006, p. 46).

Refirió en cuanto a la responsabilidad civil contractual es aquella donde de por medio hay un contrato entre las partes, las mismas que al momento de exigirla se va a considerar el menoscabo que se causó como resultado de la omisión de un deber, es importante resaltar que aquí se incumple con un contrato donde una de las partes va a resultar perjudicada (Alfaro, 2014, p. 1525).

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

Manifestó que en la responsabilidad civil extracontractual se debe considerar básicamente el principio de la culpa, y por ello también el deber de cancelar una compensación para retribuir el daño ocasionado al incurrir en una conducta ilegal que ha causado un perjuicio a las personas, a diferencia del concepto anterior aquí no hay un contrato de por medio (De Trezegenis, 2001, p. 127).

Explicó que la responsabilidad civil extracontractual es aquella que se da al lesionarse un derecho a la persona sin que de manera previa exista una obligación entre el lesionado y el lesionante, lo que se entiende que no hay una relación

contractual entre las partes, lo cual no lo va a exculpar de las consecuencias que deba asumir como resultado de su conducta (Torres, 2011, p. 898).

Según el Código Civil (1984a) en Decreto Legislativo N° 295 mencionó en su artículo N° 1969 se describió aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor (p, 339).

Según el Código Civil (1984b) en Decreto Legislativo N° 295 mencionó en su artículo N° 1970 se redactó aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad peligrosa o de riesgo causo un perjuicio va a tener que reparar (p, 340).

Manifestó que el daño es el detrimento ocasionado a una persona o a su patrimonio como producto de la acción u omisión de una determinada conducta, de la cual va a provenir efectos de índole económica y no económicas como consecuencias de su accionar del sujeto (Ibarra, 2014, p. 44).

Taboada (2005) refirió que cuando se habla de daño emergente se está refiriendo al menoscabo que va a sufrir el patrimonio de una persona que ha sido víctima de perjuicio por parte de otra (p.62).

Manzanares (2008) indicó que en cuanto al lucro cesante se está refiriendo a lo que la persona ha dejado de percibir económicamente a consecuencia del detrimento del que ha sido víctima (p.43).

Manifestó que dentro del daño extra patrimonial podemos encontrar lo que es el daño a la persona y el daño moral donde algunos autores han manifestado que se tratan de sinónimos, así tenemos que en Francia los doctrinarios tienen una confusión, aquí se dice que cuando se refieren al daño extra patrimonial se está aludiendo al menoscabo moral y que está más ligado al aspecto de los valores, derechos y lado afectivo de las personas. (Espinoza, 2006, p.229).

Anunció que la antijuricidad es aquella que va a consistir en todo lo que está direccionado de manera contraria a lo establecido en el ámbito legal, englobado en su totalidad y que el menoscabo ocasionado no se encuentra admitido dentro del ámbito jurídico (De Cunto, 2006, p.55).

Ojeda (2009) indicó claramente que el daño causado va a hacer objeto de una indemnización por parte del sujeto que ha originado el perjuicio, el mismo que puede ser derivado de la relación contractual o extracontractual y por lo tanto se tiene que responder por el menoscabo causado (p. 45).

Moisset (2016) habló que cuando se producen daños hay que repararlos y para ello existen dos maneras: una de ellas es reponer materialmente las cosas al estado en que se encontraban antes del deterioro del cual fueron víctimas, o ya sea a través de una compensación monetaria equivalente al daño causado (p. 549).

Indicó que cuando se habla de valores se está refiriendo a la conducta que pueden llegar a manifestar las personas tanto a nivel personal o en forma grupal (Ossorio, 2013, p.777).

Manifestaron que los principios éticos están relacionados a una regla que se va a tener en cuenta para designar si las conductas realizadas por las personas son positivas o negativas (Pérez y Merino, 2013, s/p).

Describió que la relación de causalidad es de suma importancia para entablar una responsabilidad civil, tenemos la concausa, la misma que se va a manifestar cuando concurren dos comportamientos en la producción del menoscabo y la fractura causal que se da cuando hay una disputa de comportamientos, donde uno de ellos aparece como el causante del detrimento, en el contexto extracontractual tenemos que las fracturas causales son: el caso fortuito, el hecho de la víctima, la fuerza mayor y el hecho de un tercero (Abanto, 2011, p.53)



Espinoza (2006) narró que cuando se habla del abuso del derecho se refiere al ejercicio contradictorio que se hace del mismo con relación al fin por el cual fue establecido (p. 156).

Según el Código Civil (1984) en Decreto Legislativo N° 295 mencionó en su artículo N° 1970 se redactó aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad peligrosa o de riesgo causo un perjuicio va a tener que reparar (p, 340).

De Trezegenis (2001) Indicó acerca de la culpa la idea que se debe tener en cuenta la misma para poder identificar a la persona responsable del daño que ha ocasionado, como sabemos se debe tener presente si al momento de ocasionar un daño se actuó con dolo o solo culpa, para luego establecer las responsabilidades pertinentes ( p.141).

Refirió que la contaminación ambiental se va a producir por la acción directa o indirecta del hombre al hacer uso abusivo de las diferentes sustancias químicas, físicas, biológicas, las mismas que permanezcan por un tiempo indeterminado o que superen los límites máximos permisibles, lo que va a propiciar que en el ambiente se puedan llegar a producir cambios en sus características originales, trayendo como consecuencia efectos nocivos no solo para el ambiente sino también a las propiedades y a la salud (Andaluz 2016, p. 59).

San Martín (2015) citando a Andrés Mauricio Briceño Chaves, describió que al hablar de contaminación ambiental se puede inferir como la transformación de la forma química, física o biológica del hábitat (p. 152).

Lamadrid (2011) puntualizó que la polución vienen hacer las consecuencias de las actividades realizadas por el hombre ya sea de modo indirecto o directo, las mismas que van a producir perjuicios al hábitat natural (p. 31).

Indicaron que las sustancias se encuentran constituidas por átomos, moléculas las cuales se van a enlazar con las partículas que las forman, cabe destacar que en el

medio ambiente se pueden encontrar sustancias químicas, físicas y biológicas (Raviolo, Garritz y Sosa, 2011, 150).

Refirió que las sustancias químicas forman parte de nuestra vida diaria, pues las mismas son materias vivas e inanimadas y las podemos encontrar en todos los productos manufacturados que contienen variedad de estas sustancias (Organización Mundial de la Salud, 2017).

Manifestó en relación a las sustancias biológicas como aquellas que son producto de organismos vivos o sus productos, las mismas que van a ser utilizadas para tratar diferente tipos de enfermedades como el cáncer y otras (Instituto Nacional del Cáncer, 2017).

Comentó que las sustancias físicas son aquellas que no van a sufrir ninguna transformación química y las mismas pueden ser medidas sin alterar su composición química y también pueden ser percibidas por los sentidos en cuanto a su volumen, masa, densidad, punto de ebullición y punto de fusión (El mundo infinito, 2017).

Explicó que se entiende por residuos a todo los componentes que se han utilizados para poder elaborar o construir algo y cuyos restantes se les denomina como material vano o inútil, aunque muchas veces no todos los materiales restantes son inútiles (Andaluz 2016, p. 410).

Enunció como consecuencias negativas de las diferentes sustancias que están en el medio ambiente y que van a repercutir en la salud de las personas causándoles molestias en su salud e incluso la muerte como consecuencia de las enfermedades que van a ir desarrollando (Organización Panamericana de la Salud, 2005).

Según la Constitución Política del Perú (1993) mencionó al ambiente como el espacio con el que las personas van a contar para poder desarrollar su vida en compañía de su familia, el mismo que debe ser tranquilo y equilibrado donde puedan disfrutar en completa paz su tiempo libre (p. 475).

Manifestó que cuando hablamos de agua nos estamos refiriendo a uno de los recursos más preciados con que cuenta la humanidad y forma parte de algo más del 70% del área total del planeta, y la podemos ver en lluvia, granizo, ríos, mares y manantiales y en sus formas líquida , evaporada y sólida (Andaluz, 2016, p. 65).

Ossorio (2013 a) expresó que el aire es el gas que forma parte del ambiente y que es de vital importancia para la vida de las personas, cuya existencia da inicio con una aspiración y termina con una espiración, es importante también para la navegación(p. 47).

Ossorio (2013b) manifestó que persona es todo ser que cuenta con derechos y obligaciones, aunque carezca de existencia física individual; en esta parte también nos estamos refiriendo a las personas jurídicas (p. 569).

Ossorio (2013c) aludió a la potestad que tienen las personas para poder disfrutar y ordenar de una cosa, así como también pedir la devolución de la misma cuando esta se encuentre en poder de otra persona distinta a la designada (p.619).

Ossorio (2013d) se refirió al derecho de las personas para pedir determinadas pretensiones en un proceso, y manera legal de ejercer su derecho en el área legal de lo que les corresponde o se les adeuda (p.16).

Andaluz (2016) indicó que la acción en la contaminación directa está referida al comportamiento de la persona que de manera consciente realizan ciertas actividades que van a traer consecuencia las mismas que pueden ser positivas o negativas (p. 59).

San Martín (2015) mencionó que la acción en la contaminación indirecta está relacionada con las actividades que realiza el ser humano las mismas cuyos resultados muchas veces no es consciente del menoscabo que llega a producir (p. 150).

Cabanellas (1974a) expresó que hombre es el ser racional y que se va a caracterizar porque es inteligente y tiene un lenguaje articulado (p. 317).

Cabanellas (1974b) indicó que inercia está relacionada con el descuido o dejadez, indiferencia y ociosidad (p.374).

#### 1.4 Formulación del Problema

##### 1.4.1 Problema general.

¿Cómo influye la responsabilidad civil extracontractual por las empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017?

##### 1.4.2 Problema específico

¿Cómo influye el daño por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017?

¿Cómo influye la antijuricidad por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017?

¿Cómo influye la omisión de un deber por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017?

#### 1.5 Justificación del estudio

Esta investigación se encuentra amparada en la teoría de Lizardo Taboada Córdova, respecto a la responsabilidad civil extracontractual y de Carlos Andaluz Westreicher en relación a la contaminación ambiental y también se encuentra ampara en el Decreto Legislativo N°295 Código Civil en cuanto a responsabilidad civil y también una medida de protección que establece la Ley General del Ambiente N° 28611 se elabora con el objetivo de recordarle a nuestro gobierno local para que se aplique la normativa vigente y para ello es necesario que se efectivice la fiscalización en el cumplimiento de la normativa jurídica existe actualmente frente

a los altos índices de contaminación debido a que en San Juan de Lurigancho por su ubicación geográfica de los cerros los vientos hace que los gases tóxicos emitidos por el gran parque automotor con que cuenta el distrito en los últimos años.

Por tanto, esta investigación es realizada teniendo en consideración diferentes criterios metodológicos y técnicos de recolección de datos. Hoy en día el perjuicio que está sufriendo el ambiente es alarmante sobre todo porque involucra no solo a las grandes empresas del país que invierten grandes capitales y muchas de las cuales forman parte del llamado grupo de poder y por lo tanto de una manera u otra influyen en la economía del país, se encuentran también los propios ciudadanos que con sus acciones causan deterioro al ambiente muchas veces con resultados devastadores de manera permanente e irreversible que repercutirán en la salud, hábitat y patrimonio.

Asimismo, quiero recalcar que la responsabilidad civil esta direccionada de manera más precisa principalmente a las personas en relación con su salud y patrimonio, lo cual se dice que de manera indirecta también hay una protección al ambiente pero esto solo se va a dar cuando hay un bien patrimonial o personal al que se le ha ocasionado un perjuicio.

Sin embargo, una de las deficiencias es la falta de fiscalización de las autoridades responsables de vigilar la ejecución de las normas establecidas, en especial teniendo en cuenta que en los últimos años a nivel nacional ha crecido el parque automotor de manera expedita y aquí en Lima debemos tener en cuenta que el distrito de San Juan de Lurigancho siendo uno de los más grande alberga una gran población y por ende también gran cantidad de vehículos de los cuales muchos de ellos son antiguos y la emanación del monóxido de carbono que emiten es en porcentajes más altos que los autos modernos.

En tanto, es factible que en los años venideros la misma problemática obligue a las autoridades a tener que establecer normas e instrumentos civiles de protección más estrictas y eficaces para poder preservar el ambiente.

## 1.6 Hipótesis

### 1.6.1 Hipótesis general

H<sub>1</sub> La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima – 2017

H<sub>0</sub> La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público no influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima – 2017

### 1.6.2 Específicas

El daño por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017.

La antijuricidad por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017.

La omisión de un deber por empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017

## 1.7 Objetivos

### 1.7.1 Objetivo general

Determinar en qué medida influye la responsabilidad civil extracontractual por las empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.

### 1.7.2 Objetivo específico

Analizar en qué medida el daño por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017.

Identificar en qué medida la antijuricidad por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.

Explicar en qué medida la omisión de un deber por empresas de transporte público influyen en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017.

## II. MÈTODO

## 2.1. Diseño de Investigación

El diseño que adopta el tema de investigación es de diseño no experimental de corte transeccional, correlacional causal de alcance explicativo correlacional, que se fundamenta en planteamientos e hipótesis correlacionales. Este estudio se va a llevar a cabo sin manipular las variables de manera deliberada (Hernández, Fernández y Baptista, 2010, p 120).

### 2.1.1 Enfoque Cuantitativo.

Emplea la recopilación de información para poder certificar, evidenciar hipótesis con base en la evaluación numérica y el estudio estadístico, con la finalidad de constituir pautas de conducta y certificar teorías (Hernández et al 2014, p.4).

### 2.1.2 Tipo de Investigación

Es una investigación de tipo básica, la misma que también se le denomina pura, teórica o fundamental porque pretende indagar y poner a prueba una teoría y cuya pretensión es aplicarlos para poder llegar a resolver problemáticas de carácter práctico (Valderrama, 2017a, p.38).

### 2.1.3 Alcance de Investigación Explicativo

Este nivel de investigación pretende ir más allá de los conceptos para poder dar una respuesta adecuada para los fenómenos que se desean estudiar; aquí es de suma importancia poder establecer las causas que originan los mismos ya sean físicos o sociales y tal como lo especifica su nombre es establecer la relación que hay entre las variables (Hernández et al 2014, p.95).

### 2.1.4 Método Deductivo

Valderrama citando a Bisquerra (1998, p. 61). Donde explicó que el método deductivo es aquel en el cual se va a partir de una idea universal o común para posteriormente poder llegar a establecer conclusiones de un tema o suceso en particular (Valderrama, 2017b p.97).



## 2.2. Variables y Operacionalización

Define a la operacionalización de las variables consiste en definir las diversas actividades y procedimientos que se emplean para poder medir las variables. Asimismo, la operacionalización de las variables van servir de base para poder elaborar el instrumento de recolección de datos .Por otra parte, es trascendente la operacionalización de las variables, ya que facilitara al indagador comprobar su hipótesis (Hernández et al 2010, p.111).

Esquema.

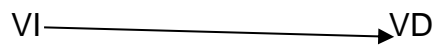


Tabla 1: Operalización de las variables

Operacionalización de las variables											
Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala valorativa						
V <sub>1</sub> Responsabilidad Civil Extracontractual	Taboada (2005, p.31), refiere que cuando se habla de responsabilidad civil extracontractual se alude que el daño ocasionado va hacer el resultado de la omisión de un deber jurídico de no ocasionar algún perjuicio a los demás. También manifiesta que tanto la responsabilidad civil contractual y extracontractual tienen como requisitos iguales los siguientes: el daño causado, la antijuricidad, los factores de atribución y la relación de causalidad.	La escala de Likert es el grupo de ítems cuyas respuestas nos van ayudar para medir los conocimientos a través de las respuestas de las personas con relación al cuestionario de 20 preguntas con los respectivos valores.  1. Totalmente en desacuerdo. 2. En desacuerdo 3. Ni de acuerdo/ Ni en desacuerdo. 4. De acuerdo. 5. Totalmente de acuerdo.	Daño	Daño emergente.	1	2	3	4	5		
				Lucro cesante							
				Daño personal							
				Daño moral							
			Antijuricidad	Daño causado	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo/ Ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo		
				Indemnización							
				Valores							
			Omisión de un deber	Principios éticos							
				Abuso del derecho							
				El riesgo							
				La culpa							
			Riesgo creado								
Químicas	1	2		3						4	5
Biológicas											
Físicas											
Residuos											
Efectos Nocivos			Ambiente								
			Agua								
			Aire								
			Persona								
Acción	Directa										
	Indirecta										
	Hombre										
	Inercia del Estado										

Fuente: Autoría propia

Tabla 2: Diseño metodológico

DISEÑO METODOLÒGICO				
Metodología de la Investigación	Diseño de la Investigación	Ámbito de la Investigación	Instrumentos y Fuentes de Información	Criterios de rigurosidad en la investigación
<p>Cuantitativo: La investigación cuantitativa se basa en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y poder probar las teorías, usa la recolección de datos para probar hipótesis.</p>	<p>No Experimental: es aquella que se ejecuta sin manipular premeditadamente las variables, de corte Transeccional: El recojo de los datos se hará en un solo momento. Correlacional causal, de alcance explicativo correlacional.</p> <p>-</p>	<p>Unidad(es) de Análisis o estudio: Sería cada una de las encuestas resueltas por los trabajadores del área de especialistas de los juzgados civiles de la Corte Superior de Lima.</p> <p>Universo: Es un conjunto de personas, seres u objetos.</p> <p>Población: La población será desarrollada con los Trabajadores de la Corte Superior de Lima.</p> <p>Muestra: La muestra definida es no probabilística. Por la cual, será de 48 especialistas trabajadores del área de los juzgados civiles de la Corte Superior de Lima.</p>	<p>En esta investigación el material utilizado es de la revisión se empleara la técnica de análisis documental, para los cual se contara con la revisión de registros, fichas de recolección de datos, computadoras, libros entre otras cosas que sean de aporte a la investigación. El instrumento aplicable es el cuestionario tipo LIKERT.</p>	<p>- Enfoque: Cuantitativo</p> <p>Validez: se realizó a través de los cuestionarios resueltos por los trabajadores del área de especialistas de los juzgados civiles de la Corte Superior de Lima.</p> <p>Confiabilidad: La confiabilidad se realizó a través del Alfa de Cronbach`s</p>

Fuente: Autoría propia

## 2.3. Población y Muestra

### 2.3.1. Población

Hernández et al. (2010) es definida como aquel conjunto de personas que tienen uno o diversas cosas en común, los cuales se desarrollan en un determinado espacio, sin embargo se encuentran en constante movimiento. Por tanto, la población será delimitada para ser estudiada y sobre la cual se intenta pluralizar resultados (p. 174). La población será los veinticuatro Juzgados Especializados Civiles de la Corte Superior.

### 2.3.2. Muestra

La muestra es la sub unidad de la población lo cual permitirá analizar lo adecuado para su estudio. Es decir que la muestra es básicamente es una población representativa la cual permite la conexión con la variable en estudio. El tipo de muestra es no probabilística. Por ello, la muestra constara de cuarenta y ocho trabajadores de la Corte Superior de Justicia de Lima, de los Especialistas de los Juzgados Civiles (Hernández et al, 2010, p. 173).

Tabla 3: Muestra

Los Especialistas de los Juzgados Civiles	48
Total	48

Fuente: Autoría propia

## 2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

### 2.4.1 Técnicas e Instrumentos

En la presente investigación se va emplear las técnicas de encuestas y la observación de datos, siendo el Cuestionario tipo LIKERT, el cual recopilara datos mediante el instrumento del cuestionario diseñado por el investigador, por tanto también se utilizara

el análisis documental de libros y normas que serán utilizadas como fuentes secundarias, fichas bibliográficas, fichas electrónicas (Hernández et al, 2010, p. 217).

#### 2.4.2 Validez y Confiabilidad

2.4.2.1 La validez como categoría mediante el cual el instrumento va a valorar las variables que se busca medir. Por ello, la validez se determina sobre la fuente de los diversos tipos de evidencia (Hernández et al, 2014, p.200).

Tabla 4. Está conformada por expertos de la Universidad César Vallejo  
Validación

Nº	Validador	Porcentaje de VI	Porcentaje de VD
1.	Mg. Fabiola C Navarro Soto	80%	80%
2.	Dr. Juan Carlos Valera Málaga	90%	90%
3.	Mg. Eduardo Salvador Ramos	90%	90%
4.	Mg. Luis Felipe Gamarra Chavarry	95%	95%
5.	Mg. Marco Herrera Díaz	90%	90%
	Promedio total	89%	89%

Fuente: Autoría propia

#### 2.4.2.2 Confiabilidad

Es una herramienta que va a ser utilizada para poder evaluar el nivel de consistencia y coherencia de los resultados obtenidos, además, la confiabilidad se realiza a través del Alfa de Cronbach's (Hernández et al, 2014, p.200).

Variable 1 alfa de cronbach

Cronbach de la variable independiente: Responsabilidad civil extracontractual

Para medir el nivel de confiabilidad del instrumento de medición de la variable independiente: responsabilidad civil extracontractual, se ha recurrido a la prueba de Alfa de Cronbach cuyo resultado fue:

Tabla 5: Resumen de procesamiento de casos de la VI y VD

<b>Resumen de procesamiento de casos</b>			
		<b>N</b>	<b>%</b>
<b>Casos</b>	<b>Válido</b>	<b>48</b>	<b>100.0</b>
	<b>Excluido<sup>a</sup></b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>
	<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100.0</b>
<b>a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.</b>			

Fuente: Spss statistic 24.

Tabla 6: Alfa de Cronbach de la VI

<b>Estadísticas de fiabilidad</b>	
<b>Alfa de Cronbach</b>	<b>N de elementos</b>
<b>0.829</b>	<b>20</b>

Fuente: Spss statistic 24.

### Interpretación

Según el resultado de análisis de fiabilidad que es de 0,829 y según la tabla categórica, se determina que el instrumento que

Tabla 7: Estadísticas de total de elemento de la VI

<b>Estadísticas de total de elemento</b>				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
P1	40,21	128,724	,200	,834
P2	52,32	117,605	,536	,909
P3	50,62	126,747	,318	,719
P4	48,32	111,590	,602	,904
P5	47,80	129,084	,335	,819
P6	49,94	134,858	,462	,912
P7	46,30	195,230	,518	,709
P8	49,73	16,355	,140	,826
P9	50,33	135,426	,115	,830
P10	49,42	128,371	,027	,833
P11	49,48	124,007	,199	,825
P12	49,83	121,033	,434	,715
P13	50,08	129,886	-,011	,830
P14	49,56	112,527	,759	,899
P15	48,95	119,121	,299	,822
P16	49,42	109,294	,639	,901
P17	49,33	112,287	,546	,807
P18	48,82	120,890	,321	,519
P19	48,89	112,989	,534	,408
P20	49,91	108,730	,868	,792

Fuente: Spss statistic 24.

Cronbach de la variable dependiente: Contaminación ambiental

Para medir el nivel de confiabilidad del instrumento de medición de la variable dependiente: contaminación ambiental, se ha recurrido a la prueba de Alfa de Cronbach cuyo resultado fue:

Tabla: 8 Resumen de procesamiento de casos

<b>Resumen de procesamiento de casos</b>			
		N	%
Casos	Válido	48	100.0
	Excluido <sup>a</sup>	0	0.0
	Total	48	100.0
a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.			

Fuente: Spss statistic 24.

Tabla 9: Alf de cronbach de la VD

<b>Estadísticas de fiabilidad</b>	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0.802	20

Fuente: Spss statistic 24.

### Interpretación

Según el resultado de análisis de fiabilidad que es de 0,802 y según la tabla categórica, se determina que el instrumento que es confiable.



Tabla 10: Estadísticas de total de elemento de la VD

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
V2P1	45,52	84,284	,559	,896
V2P2	35,35	87,923	,508	,783
V2P3	35,70	86,061	,478	,883
V2P4	31,33	86,718	,540	,790
V2P5	33,48	74,069	,319	,830
V2P6	39,24	82,894	,583	,784
V2P7	37,41	85,261	,518	,789
V2P8	45,45	82,436	,567	,784
V2P9	41,91	85,161	,657	,785
V2P10	42,59	86,276	,542	,789
V2P11	43,48	84,807	,573	,787
V2P12	45,32	86,313	,474	,791
V2P13	35,18	88,828	,490	,794
V2P14	35,56	78,804	,693	,775
V2P15	35,62	93,008	,051	,810
V2P16	35,39	97,196	-,189	,823
V2P17	35,03	84,891	,372	,796
V2P18	36,53	95,114	-,082	,819
V2P19	35,03	91,722	,132	,806
V2P20	35,77	87,778	,443	,794

Fuente: Spss statistic 24.

## 2.5. Método de análisis

Hernández et al (2010) tenemos el coeficiente de Spearman el cual va servir para poder para medir las variables, por rango de jerarquía (p.332).

## 2.6. Aspectos éticos

La realización del presente trabajo de investigación es original, en el cual se tuvo presente las pautas relacionadas a la metodología para su elaboración, de igual manera las referencias bibliográficas y el parafraseo de los libros de consulta.

### **III. RESULTADOS**

## Regresión Lineal

Tabla 11

Resumen del modelo				
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,711 <sup>a</sup>	,452	,360	12,496

Fuente: Spss statistic 24.

a. Predictores: (Constante), Responsabilidad Civil Extracontractual

## Interpretación

Donde R es el coeficiente de correlación es 0,611 esto quiere decir que existe relación entre las variables según el índice de relación, el R cuadrado es de ,374 quiere decir que el 37.4 % de la variable contaminación ambiental es explicada gracias a la variable independiente responsabilidad civil extracontractual.

Tabla 12

ANOVA <sup>a</sup>						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	4192,482	1	4192,482	26,850	,000 <sup>b</sup>
	Residuo	7026,454	45	156,143		
	Total	11218,936	46			

Fuente: Spss statistic 24.

a. Variable dependiente: Contaminación ambiental

b. Predictores: (Constante) responsabilidad civil extracontractual

Nivel de confianza: 99.5 ( $\alpha = 0.05$ ).

Reglas de decisión

P valor o grado de significancia  $< \alpha$ ; se acepta la hipótesis propuesta

P valor o grado de significancia  $\geq \alpha$ ; se acepta la hipótesis nula.

El criterio a decidir es: Hay una diferencia significativa en la medias, de las respuestas, por lo cual se concluye que hay suficiente evidencias para aceptar la hipótesis de investigación.

H<sub>1</sub> La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima – 2017

Tabla 13 Coeficientes de la VI

Modelo		Coeficientes				Sig.
		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	
		B	Error estándar	Beta		
1	(Constante)	23,283	5,787		4,023	,000
	Responsabilidad civil extracontractual	,546	,105	,611	5,182	,000

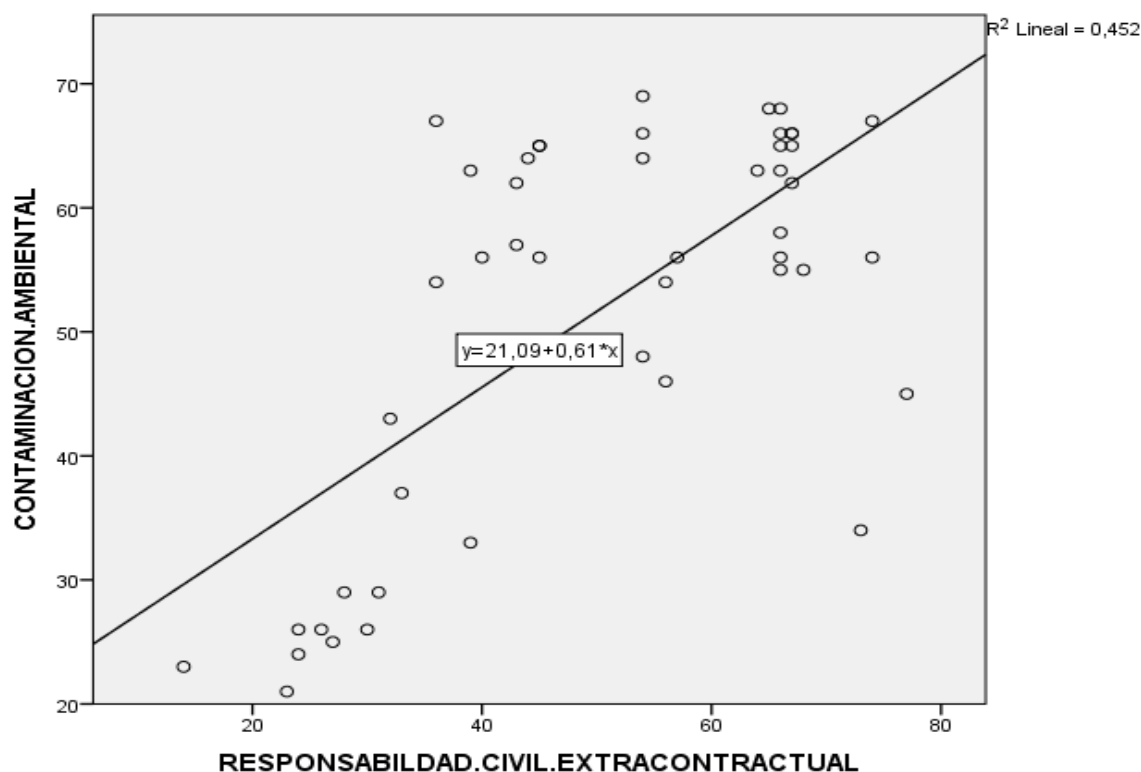
Fuente: Spss statistic 24.

a. Variable dependiente: Contaminación ambiental

Interpretación:

Dado que el valor de significancia de la valoración probatoria =  $.000 < 0.05$ , es posible construir un modelo de regresión lineal ya que confirma la alta relación entre las dos variables (responsabilidad civil extracontractual y contaminación ambiental).

Gráfico 1: Diagrama de dispersión de la VI y VD



Fuente: Spss statistic 24.

#### Interpretación

El presente diagrama de dispersión nos demuestra una tendencia dispersa lineal de  $r^2 = 0.452$ , lo cual multiplicándolo por 100, nos arroja un resultado de 45.2%; en ese sentido, se demuestra que a mayor responsabilidad civil menor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.

## Dimensión 1

Tabla 14: Resumen del modelo de la D1 de la VI

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,615 <sup>a</sup>	,378	,364	12,386

Fuente: Spss statistic 24.

a. Predictores: (Constante), DAÑO

## Interpretación

Donde R es el coeficiente de correlación es 0,615 esto quiere decir que existe relación entre las variables según el índice de relación, el R cuadrado es de ,378 quiere decir que el 37. % de la variable contaminación ambiental es explicada gracias a la dimensión independiente daño.

Tabla 15

ANOVA<sup>a</sup>

Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	2956,266	1	2956,266	16,215	,000 <sup>b</sup>
	Residuo	8386,713	46	182,320		
	Total	11342,979	47			

Fuente: Spss statistic 24.

a. Variable dependiente: contaminación ambiental

b. Predictores: (Constante) DAÑO

Nivel de confianza: 99.5 ( $\alpha = 0.05$ ).

Reglas de decisión

P valor o grado de significancia  $< \alpha$ ; se acepta la hipótesis propuesta

P valor o grado de significancia  $\geq \alpha$ ; se acepta la hipótesis nula.

El criterio a decidir es: Hay una diferencia significativa en la medias, de las respuestas, por lo cual se concluye que hay suficiente evidencias para aceptar la hipótesis de investigación.

H<sub>1</sub> El daño por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.

Tabla 16: Coeficientes de la VD y D1

Modelo		Coeficientes				
		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
B	Error estándar	Beta				
1	(Constante)	29,357	5,947		4,937	,000
	Daño	,547	,136	,511	4,027	,000

Fuente: Spss statistic 24.

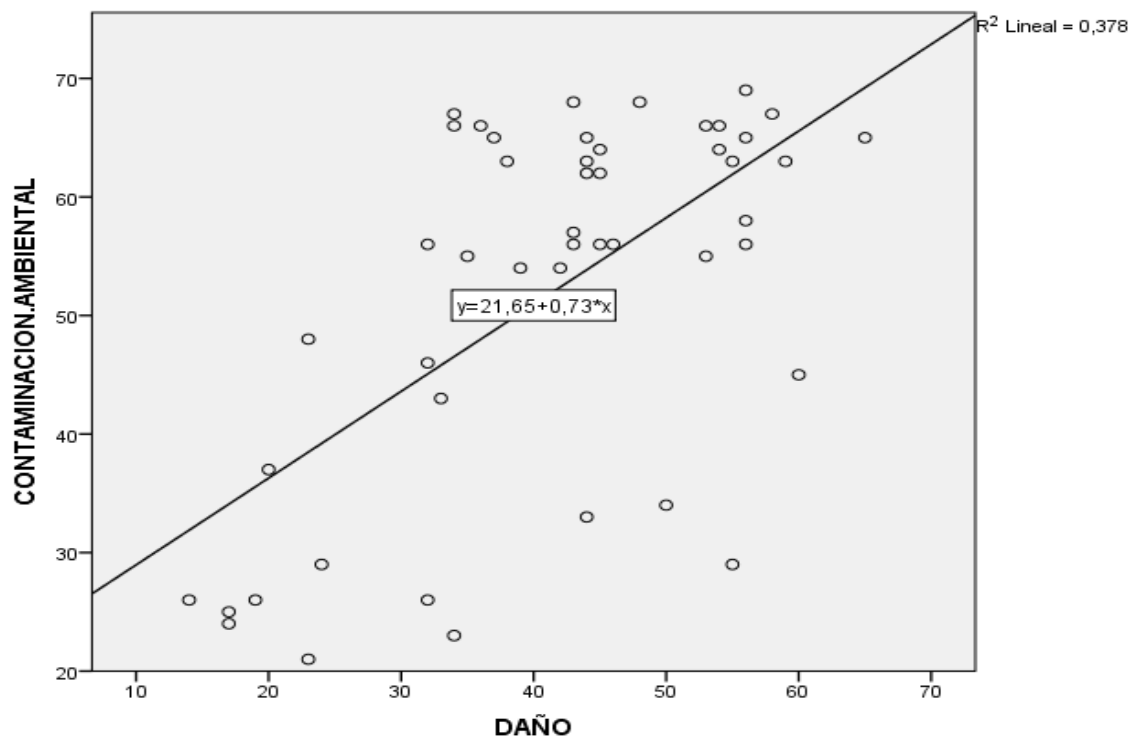
a. Variable dependiente: contaminación ambiental

Interpretación:

Dado que el valor de significancia de la valoración probatoria = .000  $< 0.05$ , es posible construir un modelo de regresión lineal ya que confirma la alta relación entre la dimensión 1 y la variable dependiente (daño y contaminación ambiental).



Gráfico: 2 Diagrama de dispersión de la VD y D1



Fuente: Spss statistic 24.

#### Interpretación

El presente diagrama de dispersión nos demuestra una tendencia dispersa lineal de  $r^2 = 0.378$ , lo cual multiplicándolo por 100, nos arroja un resultado de 37.8 %; en ese sentido, se demuestra que a mayor responsabilidad de daños ambientales menor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en la, en la Corte Superior de Lima-2017.

Tabla 17: Resumen del modelo de la D2

Dimensión 2

Resumen del modelo				
Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,609 <sup>a</sup>	,330	,357	12,453

Fuente: Spss statistic 24.

a. Predictores: (Constante), ANTIJURICIDAD

Donde R es el coeficiente de correlación es 0,609 esto quiere decir que existe relación entre las variables según el índice de relación, el R cuadrado es de ,330 quiere decir que el 33% de la variable contaminación ambiental es explicada gracias a la dimensión independiente antijuricidad.

Tabla 18: ANOVA de la VD y de la D2

ANOVA <sup>a</sup>						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	4209,711	1	4209,711	27,147	,000 <sup>b</sup>
	Residuo	7133,268	46	155,071		
	Total	11342,979	47			

Fuente: Spss statistic 24.

a. Variable dependiente: Contaminación ambiental

b. Predictores: (Constante) ANTIJURICIDAD

Nivel de confianza: 99.5 ( $\alpha = 0.05$ ).

Reglas de decisión

P valor o grado de significancia  $< \alpha$ ; se acepta la hipótesis propuesta

P valor o grado de significancia  $\geq \alpha$ ; se acepta la hipótesis nula.

El criterio a decidir es: Hay una diferencia significativa en la medias, de las respuestas, por lo cual se concluye que hay suficiente evidencias para aceptar la hipótesis de investigación.

H<sub>1</sub> La antijuricidad por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.

Tabla 19: Coeficientes de la D2

		Coeficientes				
		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
Modelo	B	Error estándar	Beta			
1	(Constante)	17,876	6,788		2,634	,011
	Antijuricidad	,727	,140	,609	5,210	,000

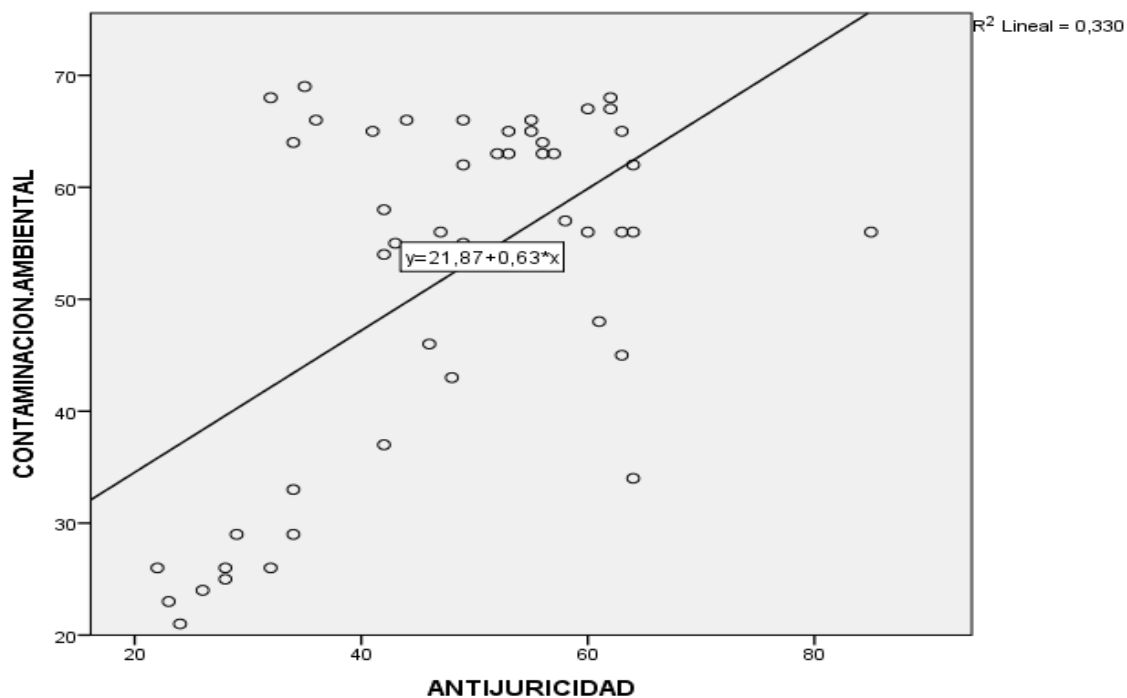
Fuente: Spss statistic 24.

a. Variable dependiente: contaminación ambiental

Interpretación:

Dado que el valor de significancia de la valoración probatoria = .000  $<$  0.05, es posible construir un modelo de regresión lineal ya que confirma la alta relación entre la dimensión 2 y la variable dependiente (antijuricidad y contaminación ambiental).

Gráfico 3: Diagrama de dispersión de la VD y la D2



Fuente: Spss statistic 24.

### Interpretación

El presente diagrama de dispersión nos demuestra una tendencia dispersa lineal de  $r^2 = 0.330$  lo cual multiplicándolo por 100, nos arroja un resultado de 33.0 %; en ese sentido, se demuestra que a mayor antijuricidad de empresas de transporte menor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en la, en la Corte Superior de Lima-2017.

### Dimensión 3

Tabla 20: Resumen del modelo de la VD y D3

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,774 <sup>a</sup>	,599	,590	9,998

Fuente: Spss statistic 24.

a. Predictores: (Constante), omisión de un deber

### Interpretación

Donde R es el coeficiente de correlación es 0,774 esto quiere decir que existe relación entre las variables según el índice de relación, el R cuadrado es de ,599 quiere decir que el 59.9 % de la variable contaminación ambiental es explicada gracias a la dimensión independiente omisión de un deber

Tabla 21: ANOVA de la VD y la D3

ANOVA<sup>a</sup>

Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	6720,754	1	6720,754	67,235	,000 <sup>b</sup>
	Residuo	4498,183	45	99,960		
	Total	11218,936	46			

Fuente: Spss statistic 24.

a. Variable dependiente: Contaminación ambiental

b. Predictores: (Constante) omisión de un deber

Nivel de confianza: 99.5 ( $\alpha = 0.05$ ).

Reglas de decisión

P valor o grado de significancia  $< \alpha$ ; se acepta la hipótesis propuesta

P valor o grado de significancia  $\geq \alpha$ ; se acepta la hipótesis nula.

El criterio a decidir es: Hay una diferencia significativa en la medias, de las respuestas, por lo cual se concluye que hay suficiente evidencias para aceptar la hipótesis de investigación.

H<sub>1</sub> La omisión de un deber por empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017

Tabla 22: Coeficientes de la VD y D3

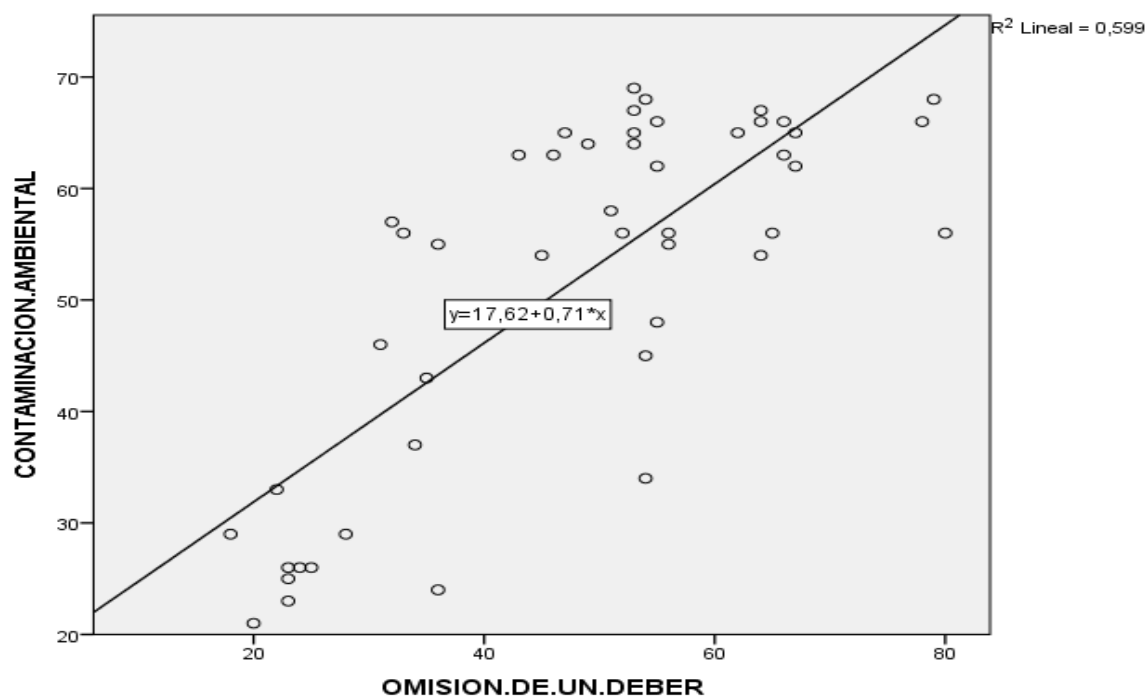
Modelo		Coeficientes				
		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
		B	Error estándar	Beta		
1	(Constante)	17,624	4,409		3,997	,000
	omisión de un deber	,713	,087	,774	8,200	,000

Fuente: Spss statistic 24.

a.

Variable dependiente: contaminación ambiental

Gráfico 4 Diagrama de dispersión de la VD y D3



Fuente: Spss statistic 24.

#### Interpretación

El presente diagrama de dispersión nos demuestra una tendencia dispersa lineal de  $r^2 = 0.599$  lo cual multiplicándolo por 100, nos arroja un resultado de 59.9 %; en ese sentido, se demuestra que a mayor omisión de un deber mayor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en la, en la Corte Superior.

#### **IV. DISCUSIÓN**



En el presente trabajo de investigación luego del vaciado de datos a través de la regresión lineal en el gráfico 1 tenemos un resultado de 45,2% con lo cual se está demostrando que si va a ver una influencia de la variable independiente en relación a la variable dependiente por lo tanto a mayor responsabilidad civil extracontractual menor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017, en cuanto al gráfico 2 de la dimensión daño y la variable dependiente tenemos un resultado de 37.8 lo cual ha permitido analizar que a mayor responsabilidad de daños ambiental menor será la contaminación ambiental, en el gráfico 3 de la variable dependiente contaminación ambiental y la dimensión antijuricidad tenemos un resultado de 33.0% con lo cual queda identificado que a mayor antijuricidad de empresas de transporte menor será la contaminación ambiental y en el gráfico 4 de la dimensión omisión de un deber y la variable dependiente se tiene un resultado de 59.9% en ese sentido se demuestra que a mayor omisión de deberes mayor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en Corte Superior de Lima -2017.

Para César Daniel Mimbela Vallejo y Luzkelly Victoria Núñez Romero, 2016," El seguro frente a los daños en el medio ambiente, en los casos de responsabilidad civil extracontractual de las empresas por el derrame de relaves mineros", Tuvieron como objetivo determinar la necesidad de contar con la regulación de un seguro ambiental en las empresas, que producen daños al medio ambiente por el derrame de relaves mineros, de enfoque cualitativo, método deductivo, en cuanto a la población comprende un Proceso Constitucional de Acción Popular interpuesta por la Sociedad nacional de Minería petróleo y Energía de la cual forma parte la compañía minera Caudalosa S.A en contra del Aporte por Regulación que percibe el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental, en cuanto a los resultados manifiesta que los productos químicos que utilizan empresas mineras para la obtención de minerales van afectar la calidad de las aguas, en nuestro país el realizar la labor de minería existe un riesgo para la población por los daños que causan, el desarrollo del país depende

de las actividades que realizan los grupos de poder y que no se pueden evitar pero si se puede prevenir y tomar las precauciones debidas, en cuanto al daño ambiental este debe ser reparado de manera inmediata teniendo en cuenta los artículos 1969 y 1970 del Código Civil y finalmente que el uso del seguro sea de uso general para poder reparar los daños causados y en relación a las conclusiones manifiesta que es preciso que se regule el uso de un seguro obligatorio para las empresas mineras por el tratamiento de los relaves y porque este seguro operaría una vez que se ha producido el daño y va a beneficiar al agraviado y recordar que el medio ambiente es de interés colectivo. Estoy totalmente de acuerdo con Mimbela y Núñez en relación a que se tiene que regular el uso del seguro ambiental para poder reparar todo el daño que se cause al medio ambiente.

Mientras que Wendy Geraldine Bardales Castro, 2016, "Las normas de la responsabilidad civil extracontractual y su eficacia como instrumento jurídico para la prevención, protección y conservación del ambiente", su objetivo general determinar si las normas de la responsabilidad civil extracontractual son eficaces como instrumento jurídico para la prevención, protección y conservación del ambiente, enfoque cualitativo y método deductivo, en cuanto a su población fue la Corte Superior de Justicia de La Libertad y Docentes de la Universidad Privada Antenor Orrego su muestra fueron los Magistrados especializados en lo Civil (5), Vocales (5) y Secretarios (5) y Docentes de la Universidad Antenor Orrego (5), en cuanto a los resultados tenemos los siguientes en relación a la primera pregunta el 50 % de los entrevistados dijo conocer la institución jurídica de la responsabilidad civil ambiental y el otro 50% desconocía esa institución, en relación a la segunda interrogante en relación a que si conocían la existencia de antecedentes normativos los cuales protejan el ambiente el 70% respondió que si conoce y el 30% dijo que no conocía, en relación a la pregunta 3 si conocían si la institución de la responsabilidad civil extracontractual protege el daño al ambiente, el 30% respondió que sí y el 70% que no, en cuanto a la pregunta 4 en relación a que si las normas de la responsabilidad civil extracontractual son eficaces en relación a la protección y conservación del ambiente el 100% respondió que no, en relación a la pregunta 5 si consideraban que

las normas de la responsabilidad civil extracontractual son muy generales para la prevención, protección y conservación del ambiente, la respuesta fue 100% dijo que si y en la pregunta 6 si consideraban que el interés difuso prescrito en el artículo 82 del Código Procesal Civil puede ser aplicado en la institución de la responsabilidad civil extracontractual para la prevención, protección y conservación del ambiente, la respuesta fue 70% dijo que si y 30% manifestó que no, en relación a las conclusiones tenemos que la responsabilidad civil extracontractual en relación al daño ambiental es ineficaz y que la Ley general del Medio Ambiente no tiene una regulación clara y precisa, que la responsabilidad por daño ambiental es de suma importancia para poder reparar los daños producidos al ambiente, la responsabilidad civil ambiental tiene por objeto el reparar o restaurar los daños producidos al ambiente y finalmente nos dice que este es un tema muy sensible y que aún no es del dominio de todos los magistrados. Conuerdo con los autores de la tesis en que el tema del medio ambiente es muy sensible y que aún no se le ha dado la importancia debida y que los magistrados no están preparados para resolver de manera idónea estos temas.

También manifestó Fátima Suley Tuesta Vásquez, 2015, “responsabilidad civil derivada de la negación del reconocimiento de la paternidad extramatrimonial”, tiene como objetivo determinar si es probable la responsabilidad civil derivada de la negación de la paternidad extramatrimonial en el ordenamiento jurídico peruano vigente, es de diseño descriptivo, de enfoque cuantitativo y método científico, la población es la Corte Superior de Lima Sur y la muestra está conformada por 30 magistrados de Familia del distrito judicial de Lima Sur, a los cuales se les aplicará un cuestionario con diez preguntas, en relación a los resultados tenemos los siguientes en el primer gráfico tenemos un 27% que está parcialmente de acuerdo en la imposición el derecho de filiación extramatrimonial, en el segundo gráfico se obtiene un 33% que no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con la propuesta que el derecho de filiación como mecanismo de protección sobre el derecho de la identidad, en el tercer gráfico se puede observar que el 60% está totalmente de acuerdo con la responsabilidad civil derivada de la negación de la paternidad extramatrimonial, en el cuarto gráfico se tiene que el 53% está totalmente en desacuerdo con la propuesta de

sanción para los padres que niegan reconocer a sus hijos extramatrimoniales, en el gráfico quinto tenemos que el 40% refiere estar en desacuerdo con la celeridad de los procesos de filiación extramatrimonial, en el gráfico seis tenemos que el 37% de los encuestados manifiesta estar totalmente de acuerdo que el ordenamiento jurídico civil peruano carece de aspectos técnicos legislativos y el gráfico séptimo arroja un 33% está totalmente de acuerdo con la propuesta que el ordenamiento civil de Perú facilita la reforma de manera integral y en cuanto a las conclusiones tenemos que la Corte Suprema ha atinado al manifestar que tanto los daños patrimoniales como extra patrimoniales son indemnizables, la responsabilidad civil que deviene de la negación del reconocimiento de la paternidad extramatrimonial merece una revisión teniendo en cuenta los Tratados Internacionales y la Constitución teniendo presente el interés superior del niño y así poder brindar una mayor protección a los niños. De acuerdo con el Tuesta en que es preciso en que se tiene que tener en cuenta los Tratados Internacionales y siempre tener presente el interés superior del niño.

Mientras que José Ricardo Vera Montes de Oca y Mariela Roxana Vera Vera, 2013, “La responsabilidad extracontractual por daños ambientales; el Estado, la actividad privada y su relación con los derechos al buen vivir”, tiene como objetivo general analizar la responsabilidad extracontractual por daños ambientales; el estado, la actividad privada y su relación con los derechos al buen vivir, en relación a la parte metodológica es de enfoque cuantitativo, diseño descriptivo y método inductivo, en la población tiene a los abogados en el libre ejercicio de la profesión y en la muestra tiene a un magistrado y treinta abogados, en los resultados en la tabla uno se obtiene un 85% de los encuestados manifestó que no se tiene un respeto por los derechos de la naturaleza que se encuentran en la Constitución, en la tabla dos tenemos un 95% dijo que no hay un acceso a la garantía del derecho al buen vivir que se encuentra en la Carta Magna, en el gráfico tres se tiene un 85% de los encuestados manifestó que en ocasiones se cumple con lo establecido en las leyes ecuatorianos, en la tabla cuatro se tiene que el 85% de los encuestados que en ocasiones las obras que se realizan llegan a respetar y se protege el medio ambiente, en el gráfico cinco se tiene que el 70% de los encuestados manifestaron que en algunas ocasiones la sobras que

se ejecutan cumplen con la debida protección al ambiente y en el cuadro seis se tiene que un 95% que en Ecuador la legislación no garantiza una debida protección al medio ambiente y en las conclusiones se tiene que la responsabilidad extracontractual es aquella que se deriva cuando se ha causado un daño y sin tener de por medio un contrato, que tanto el estado como las empresas particulares tienen responsabilidad por el detrimento que ocasionen al hábitat como resultado de las actividades que realicen, el estado tiene responsabilidad objetiva y que el deterioro al ambiente debe ser reparado e indemnizar a las personas que se han visto afectadas. Respaldo las conclusiones a las que arribaron Vera y Vera porque el Estado también es responsable de la contaminación del medio ambiente al no tomar las medidas adecuadas para que las empresas no deterioren el hábitat o en su defecto realicen las reparaciones debidas.

Asimismo, Fernando Mauricio Echevarría Dávila, 2012, "El reconocimiento constitucional del principio el que contamina paga, para la determinación de la responsabilidad por daño ambiental en el Ecuador, utiliza el método de la ponderación, en relación a las conclusiones manifiesta que el magistrado al momento de emitir una sentencia debe pondera los hechos y pruebas presentadas durante la Litis, que la responsabilidad extracontractual muchas veces se contrapone al principio del que contamina paga y determinar el daño ambiental resulta bastante difícil debido a que muchas veces los daños se ven a largo plazo. Totalmente de acuerdo con Echevarría en que ese principio constitucional se tiene que cumplir.

Taboada manifestó que cuando se habla de responsabilidad civil extracontractual se estaba refiriendo a que el daño ocasionado va hacer el resultado de la omisión de un deber jurídico de no ocasionar algún perjuicio a los demás. También manifiesta que tanto la responsabilidad civil contractual y extracontractual cuentan con requisitos iguales los siguientes el daño causado, la antijuricidad, los factores de atribución y la relación de causalidad (Taboada, 2005, p. 31). También refirió que la contaminación ambiental se va a producir por la acción directa o indirecta del hombre al hacer uso abusivo de las diferentes sustancias químicas, físicas,

biológicas, las mismas que permanezcan por un tiempo indeterminado o que superen los límites máximos permisibles, lo que va a propiciar que en el ambiente se puedan llegar a producir cambios en sus características originales, trayendo como consecuencia efectos nocivos no solo para el ambiente sino también a las propiedades y a la salud (Andaluz 2016, p. 59).

## **V. CONCLUSIONES**

Se determinó a través de la regresión lineal que entre la variable independiente y la variable dependiente hay una correlación de 0,611 y tuvo un grado de significancia de 0,000 lo cual determina que la variable independiente influye directamente en la variable dependiente que la relación que existe entre estas variables es una relación significativa, por lo tanto se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula. Lo que quiere decir que a medida que las empresas de transporte público tengan más responsabilidad civil extracontractual y cumplan con las normas estipuladas en los cuerpos normativos y actúen practicando los principios y valores éticos, se estará contribuyendo a que el medio ambiente no sea tan contaminado.

Se analizó que a través del coeficiente de la correlación es de 0,615 esto quiere decir que existe relación entre las variables, según el índice de relación la regresión lineal es de 37.8% y con una correlación significativa y un grado de significancia de 0,000 lo cual se determina que en ese sentido se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula, lo cual quiere decir que a mayor responsabilidad de daño ambiental menor será la contaminación ambiental por empresas de transporte público en la Corte Superior de Lima-2017. Por lo cual se puede deducir que es de vital importancia evitar causar daños al ambiente para poder tomar las debidas precauciones y prevenciones, y así poder decir que a mayor responsabilidad de daños podemos contar con un hábitat menos contaminado.

Se identificó la correlación de 0,609 esto quiere decir que existe un correlación significativa entre las variables y con un grado de significancia de 0,000 por lo tanto se termina aceptando la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula, asimismo también se obtuvo que el r cuadrado es de 0,330 esto quiere decir que el 33% de la variable de la contaminación ambiental es explicada gracias a la dimensión independiente antijuricidad. Es preciso el cumplimiento de todas las normas por parte de las empresas de transporte público que indiquen a su personal que deben actuar y trabajar de manera responsable siempre respetando todos los parámetros establecidos por el cuerpo legislativo, tendremos un hábitat con menos contaminación.



Se analizó que la dimensión omisión de un deber de la variable independiente tiene una correlación de 0,774 y un grado de significancia de 0,000 lo cual se concluye aceptando la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula. En consecuencia existe una relación entre las variables según el índice de relación, siendo así el r cuadrado es de 0,599 esto quiere decir que el 59.9% de la variable contaminación ambiental es explicada gracias a la dimensión independiente. Lo que se determina que en la responsabilidad civil extracontractual cuando se actúa de manera irresponsable omitiendo los deberes vamos a tener como resultados el que se cause daños y perjuicios, y en este caso de investigación podemos ver que si se llega a omitir los deberes que se deberían cumplir estaremos ante una mayor contaminación ambiental.

## **VI. RECOMENDACIONES**

La institución de la responsabilidad civil extracontractual es muy importante sobre todo cuando se trata de intereses difusos como lo es el tema de la contaminación ambiental al medio ambiente, propiedad intelectual y patrimonio arqueológico y cultural, es por ello que podemos acudir a ella cuando tengamos la certeza de que se están vulnerando nuestros derechos.

Que las autoridades deben implementar la Ley que para eso ha sido creada y que se realice una fiscalización de manera idónea donde se les pueda hacer un seguimiento a todas las empresas para verificar si están cumpliendo con la normativa vigente. Se debe tomar conciencia para poder realizar nuestro trabajo de manera responsable y evitar producir daños los cuales muchas veces son de carácter irreversible, sobre todo cuando se trata del medio ambiente.

En nuestro país no hay una cultura de trabajar o hacer las cosas de acuerdo a como están establecidas en los cuerpos normativos, creo que es el momento de empezar hacerlo, para ello es hora que el Estado invierta más en educar a la población para que la misma tome conciencia de lo que significa mantener nuestro medio ambiente en óptimas condiciones, para ello se podría hacer uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación las mismas que puedan llegar a los lugares más recónditos de nuestro país.

La población y el Estado aún no han tomado el tema de la contaminación ambiental con la debida seriedad, pues parece que no son conscientes que ha mediado o largo plazo cuando se incrementa el índice de enfermedades producto de la contaminación ambiental y se tenga un problema de salud a nivel nacional, quizás ya sea tarde para tomar las respectivas medidas que se han debido tomar desde ahora, porque al Estado le conviene tener una población sana que pueda rendir laboralmente y sea productiva y no una población con altos índices de enfermedades. Para ello es preciso cumplir con todos los acuerdos vinculantes de las Conferencias Internacionales a las que el Perú asiste y forma parte.

## REFERENCIAS

Abanto, J. D (Agosto, 2011). *Diálogo con la jurisprudencia*. Revista Gaceta Jurídica. 155(17), 53.

Andaluz, C. (2016). *Manual de derecho ambiental*. (5.ª ed.). Lima: Grijley.

Bardales, W. G (2016). *Las normas de la responsabilidad civil extracontractual y su eficacia como instrumento jurídico para la prevención, protección y conservación del ambiente*. (Tesis de pregrado, Universidad Antenor Orrego, Trujillo, La Libertad).

Recuperado de:

[http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/1980/1/RE\\_DERE\\_WENDY.BARDALES\\_RESPONSABIIDAD.CIVIL.INSTRUMENTO.JURIDIDO\\_DATOS.pdf](http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/1980/1/RE_DERE_WENDY.BARDALES_RESPONSABIIDAD.CIVIL.INSTRUMENTO.JURIDIDO_DATOS.pdf)

Cabanellas, G. (1974). *Diccionario de derecho usual*. Buenos Aires: Editorial Heliasta S.R.L.

Congreso de la República (1984). *Código Civil*. Diario Oficial el peruano.

Congreso de la República (1993). *Constitución Política del Perú*. Diario Oficial el peruano.

De Cunto, A. L. (2006). *Lecciones y ensayos*. (s.f). Recuperado de:

[http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/lecciones\\_y\\_ensayos\\_nro\\_008\\_2.pdf](http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/lecciones_y_ensayos_nro_008_2.pdf)

Echevarría, F. M (2012). *El reconocimiento constitucional del principio "El que contamina paga, para la determinación de la responsabilidad por daño ambiental en el Ecuador*.

(Tesis de pregrado, Universidad Internacional SEK, Quito, Ecuador). Recuperado de

<http://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/188/1/El%20reconocimiento%20constitucional%20del%20principio.pdf>

Escobar, F, León, L, Morales, R y Palacios, E. (2004). *Negocio jurídico y responsabilidad civil*. Lima: Grijley.

Franciskovic, M. (2012). *El medio ambiente y su tutela jurisdiccional*. Lima: Grijley.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación*. (5.ª ed.).

México: Mc Graw Hill.

Ibarra, D. (Noviembre, 2014). *Actualidad jurídica*. Revista Gaceta Jurídica, 252, 43-44.

Lamadrid, A. *Derecho ambiental contemporáneo crisis y desafíos*. Lima: Ediciones Legales.

Manzanares, M. (2008). *Criterios para evaluar el quantum indemnizatorio en la responsabilidad civil extracontractual*. Lima: Grijley.

Mimbela, C. D y Nuñez, L. K. (2016). *El seguro frente a los daños en el medio ambiente, en los casos de responsabilidad civil extracontractual de las empresas por el*

*derrame de relaves mineros*. (Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, La Libertad). Recuperado de <http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/5865>

Moisset, L (2016). *Derecho de obligaciones*. Lima: Gaceta Jurídica.

Morales, R. (Marzo, 2010). *Diálogo con la jurisprudencia*. Revista Gaceta Jurídica, 138(15), 158.

Ojeda, L. (2009). *La responsabilidad precontractual en el Código Civil peruano*. Lima: Motivensa SRL.

Organización Panamericana de la Salud (2005). *Evaluación de los efectos del aire en la salud de América Latina y el Caribe*. Recuperado de: <http://www.bvsde.ops-oms.org/bvsea/fulltext/contaminacion/contaminacion.pdf>

Ossorio, M. (2013). *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*. Argentina: Heliasta SR.L.

Radio Programas del Perú noticias on line. (2014). *OMS: Lima es la ciudad de A. Latina con mayor índice de contaminación*. Publicado el 7 de mayo de 2014. Recuperado de <http://rpp.pe/lima/actualidad/oms-lima-es-la-ciudad-de-a-latina-con-mayor-indice-de-contaminacion-noticia-690254>

Raviolo, A, Garritz, A y Sosa, P. (2011). Revista Eureka 8(3), 7. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/920/92019747002.pdf>

Roca, O. G (2016). *Nuevo enfoque de la responsabilidad civil aquiliana del estado ejecutivo y hacia una configuración sostenible del criterio de imputación*. (Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú). Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/8631>

San Martín, D. (2015). *El daño ambiental*. Lima: Grijley.

Taboada, L. (2005). *Elementos de la responsabilidad civil*. (2.<sup>a</sup> ed.). Lima: Grijley.

Tuesta, F. S. (2015). *Responsabilidad civil derivada de la negación del reconocimiento de la paternidad extramatrimonial*. (Tesis de pregrado, Universidad Autónoma del Perú, Lima, Perú). Recuperado de <http://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/AUTONOMA/161/1/TUESTA%20VASQUEZ.pdf>

- Ureste, M. (2013). *México el segundo país de América Latina con más muertes por contaminación*. Publicado el 24 de abril de 2014. Recuperado de <http://www.animalpolitico.com/2013/04/mexico-2o-pais-de-al-con-mas-muertes-por-contaminacion-oms/>
- Valderrama, S. (2017). *Pasos para elaborar proyectos y tesis de investigación científica*. Lima: Editorial San Marcos
- Vera, J. R y Vera, M. R (2013). *La responsabilidad extracontractual, por daños ambientales; el estado, la actividad privada y su relación con los derechos al buen vivir*. (Tesis de pregrado, Universidad San Gregorio de Porto Viejo, Ecuador). Recuperado de <http://repositorio.sangregorio.edu.ec/bitstream/123456789/215/1/DER-T1242.pdf>

**ANEXOS**



Matriz de consistencia						
Título: "La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima - 2017"						
Nombre: Smilzinia Soledad Sime Veliz						
PROBLEMAS	HIPÓTESIS	OBJETIVOS	VARIABLE (S)	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO
PROBLEMA PRINCIPAL	HIPÓTESIS GENERAL	OBJETIVO GENERAL		Daño	Daño emergente. Lucro cesante. Daño personal. Daño moral.	Questionario
¿Cómo influye la responsabilidad civil extracontractual por las empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017?	La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima – 2017	Determinar en qué medida influye la responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.	Responsabilidad Civil	Antijuricidad	Daño causado. Indemnización. Valores. Principios éticos.	
				Omisión de un deber	Abuso del derecho El riesgo La culpa Riesgo creado	
PROBLEMA ESPECIFICOS	HIPOTESIS ESPECIFICAS	OBJETIVOS ESPECIFICOS			Sustancias	
¿Cómo influye el daño por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017?	El daño por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.	Analizar en qué medida el daño por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.	Contaminación Ambiental	Efectos nocivos	Ambiente Aire Agua Persona	
¿Cómo influye la antijuricidad por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017?	La antijuricidad por las empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.	Identificar en qué medida la antijuricidad por empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017.			Acción	
¿Cómo influye la omisión de un deber por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017?	La omisión de un deber por empresas de transporte público influye en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima -2017	Explicar en qué medida la omisión de un deber por empresas de transporte público influyen en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima-2017				

Anexo 1: Matriz de consistencia

## Cuestionario

Buenos días / Tardes: Tengo a bien de saludarlos y a la vez comunicarle que estoy realizando la presente encuesta con la finalidad de compilar información concerniente a “La Responsabilidad Civil Extracontractual por Empresas de Transporte Público en la Contaminación Ambiental, en la Corte Superior de Justicia de Lima- 2017”; y con los resultados que obtenga de la presente encuesta será debidamente procesada, con el objetivo de contribuir a la investigación. Además, quiero agradecerles infinitamente por su cooperación con esta investigación al rebatir las cuestiones que se esbozan a continuación:

Instrucciones:

Marcar con un aspa (x) la alternativa que Ud. considere conveniente. Las alternativas son: Totalmente de acuerdo (5) – De acuerdo (4) – Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo (3) - En desacuerdo (2) – Totalmente en desacuerdo (1).

Anexo 2: cuestionario de la variable independiente

<b>PRIMERA VARIABLE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL</b>						
<b>1. DIMENSIÓN: DAÑO.</b>		<b>Escala</b>				
<b>INDICADOR: DAÑO EMERGENTE.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1.	Las empresas de transporte público tienen responsabilidad civil extracontractual en el daño ocasionado al medio ambiente producto de la contaminación ambiental.					
2	Las empresas de transporte público están produciendo un daño emergente al medio ambiente a causa de la contaminación.					
<b>INDICADOR: LUCRO CESANTE.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
3.	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas que se han visto afectadas por la contaminación de sus unidades.					
<b>INDICADOR: DAÑO PERSONAL.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

4.	Las empresas de transporte público están causando un daño personal a la población debido a la contaminación que producen.					
5.	Las empresas de transporte público deben responder por el daño que están causando a las personas producto de la contaminación.					
	<b>INDICADOR: DAÑO MORAL</b>					
6.	Las empresas de transporte público deberían indemnizar a las personas cuya salud se ha visto afectada por la contaminación que emanan sus unidades.					
<b>2. DIMENSION: ANTIJURICIDAD</b>						
	<b>INDICADOR: DAÑO CAUSADO</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
7.	Las empresas de transporte público a través de sus unidades están causando un daño al medio ambiente.					
8.	Las empresas de transporte público al tener sus unidades en malas condiciones están causando un daño al medio ambiente.					
	<b>INDICADOR: INDEMNIZACIÓN.</b>					
9.	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas que han sido perjudicados por la contaminación.					
10.	Las empresas de transporte público deben indemnizar a las personas cuyas propiedades se han visto perjudicadas por la contaminación de sus unidades.					
	<b>INDICADOR: VALORES.</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
11.	Las empresas de transporte público deben responder por el daño que están causando al medio ambiente.					
12.	Las empresas de transporte deben respetar las normas establecidas por el Estado.					
	<b>INDICADOR: PRINCIPIOS ÈTICOS.</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
13.	Las empresas de transporte público deben actuar de manera responsable para contribuir al cuidado del medio ambiente.					

14.	Las empresas de transporte público deben trabajar de manera profesional para no causar daños al medio ambiente.					
<b>3. DIMENSIÓN: OMISIÓN DEL DEBER.</b>						
<b>INDICADOR: ABUSO DEL DERECHO.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
15.	Las empresas de transporte público tienen un grado de responsabilidad en relación a la contaminación ambiental al no renovar su flota de carros.					
16.	Las empresas de transporte son responsables al no tener sus unidades en óptimas condiciones.					
<b>INDICADOR: EL RIESGO.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
17.	Hay un riesgo de mayor contaminación al incrementar la flota de unidades de transporte por parte de las empresas.					
18.	Hay un riesgo de mayor contaminación al no usar el combustible adecuado para las unidades de transporte.					
<b>INDICADOR: LA CULPA.</b>						
19.	Las empresas de transporte son responsables de ser uno de los factores de contaminación ambiental.					
20.	Las empresas de transporte son responsables al no cumplir con lo estipulado en las normas en cuanto a las medidas de protección al medio ambiente.					

## Cuestionario

Buenos días / tardes: Tengo a bien de saludarlos y a la vez comunicarle que estoy realizando la presente encuesta con la finalidad de compilar información concerniente a “La Responsabilidad Civil Extracontractual por Empresas de Transporte Público en la Contaminación Ambiental, en La Corte Superior De Justicia De Lima- 2017”; y con los resultados que obtenga que de la presente encuesta será debidamente procesada, con el objetivo de contribuir a la investigación. Además, quiero agradecerles infinitamente por su cooperación con esta investigación al rebatir las cuestiones que se esbozan a continuación:

Instrucciones: Marcar con un aspa (x) la alternativa que Ud. considere conveniente. Las alternativas son: Totalmente de acuerdo (5) – De acuerdo (4) – — Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo (3) - En desacuerdo (2) – Totalmente en desacuerdo (1).

Anexo 3: cuestionario de la variable independiente

<b>SEGUNDA VARIABLE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL POR EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO</b>						
<b>1. DIMENSIÓN: SUSTANCIAS.</b>		<b>Escala</b>				
<b>INDICADOR: SUSTANCIAS QUÍMICAS.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1.	El transporte público emite sustancias químicas que contaminan el medio ambiente.					
2.	El exceso de azufre en los combustibles contribuye a que los medios de transporte aumenten las emisiones de humo negro y dióxido de carbono.					
3.	Las personas han visto afectada su salud por la emisión de sustancias químicas del transporte público.					
<b>INDICADOR: SUSTANCIAS FÍSICAS.</b>						
4.	Las unidades de transporte público que emiten humo negro es indicador están afectando a la población por la contaminación y mala calidad de los combustibles.					

5	Las sustancias físicas emitidas por el transporte público causan daño a las personas.					
<b>INDICADOR: RESIDUOS</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
6.	Las personas se han visto afectadas por los residuos del transporte público.					
<b>2. DIMENSIÓN: EFECTOS NOCIVOS.</b>						
<b>INDICADOR: AMBIENTE.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
7.	Las empresas de transporte público deben tener sus unidades en óptimas condiciones para no contaminar el medio ambiente.					
8.	Las unidades de transporte deberían reducir el uso de diésel para no contaminar el medio ambiente.					
9.	Los medios de transporte público deberían usar gasolina sin plomo para no contaminar el medio ambiente.					
10	Las empresas de transporte público deberían usar combustibles que no contaminen el medio ambiente.					
<b>INDICADOR: AIRE.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
11	Los gases que emiten los medios de transporte público están contaminando el aire.					
12	Las empresas de transporte público deben contribuir a la conservación de un aire puro y limpio.					
<b>INDICADOR: PERSONAS.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
13	Los gases que emiten los medios de transporte público afectan también a las propiedades de las personas.					
14	Los gases que emiten las unidades de transporte afectan la salud de las personas					
<b>3.- DIMENSIÓN: ACCIÓN.</b>						
<b>INDICADOR: ACCION DIRECTA.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
15	Al no renovar unidades de transporte público, se incrementa también el riesgo de una mayor contaminación ambiental.					

16	Al tener sus unidades en pésimas condiciones están contribuyendo par a que haya contaminación ambiental.					
<b>INDICADOR: ACCIÓN INDIRECTA.</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
17	Las empresas de transporte público al no cumplir con la normativa existente se va a producir un daño al medio ambiente					
18	Las empresas de transporte al no usar combustibles ecológicos van a contribuir a contaminar el medio ambiente.					
<b>INDICADOR: INERCIA DEL ESTADO.</b>						
19	El Estado al no implementar la Ley está contribuyendo a que el medio ambiente sea contaminado					
20	El Estado debe verificar si las empresas de transporte están cumpliendo con la normativa vigente					

## Anexo 4: validación de expertos



**SOLICITO:** Validación de Instrumento de Recajo de Información

Sr: *Fabula C Navarro Soto*

Yo, **SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**, identificada con DNI N° 06307364 y alumna de la Escuela Profesional de Derecho, a usted con el debido respeto me presento y manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando mi tesis titulada "Responsabilidad Civil Extracontractual por Empresas de Transporte Público en la Contaminación Ambiental, en los Juzgados de la Corte Superior de Lima-2017," solicito a usted se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento.
- Ficha de evaluación.
- Matriz de consistencia.

Por lo tanto.

A usted ruego acceder a mi petición.

Lima 20 de abril de 2018

  
**SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**  
DNI N° 06307364





### INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

#### I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y Nombres del validador: *Fabiola C Navarro Soto*  
 1.2. Cargo e institución donde labora: *Coordinadora de Investigación - UCV LIMA ESTE.*  
 1.3. Especialidad del validador: *Ciencias Empresariales.*  
 1.4. Nombre del instrumento: **Cuestionario**  
 1.5. Título de la investigación: La responsabilidad civil extracontractual por las empresas de transporte público, en la contaminación ambiental por empresas de transporte público, en la Corte Superior de Lima- 2017.  
 1.6. Autor del instrumento: Smilzinia Soledad Sime Véliz

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	Deficiente	Regular	Buena	Muy buena	Excelente
		00-20%	21-40%	41-60%	61-80%	81-100%
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado y específico.				✓	
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables.				✓	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.				✓	
4. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.				✓	
5. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias.				✓	
6. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos				✓	
7. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones.				✓	
8. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.				✓	

9. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.				✓	
PROMEDIO DE VALIDACIÓN					✓	

**PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO**

Variable: "Contaminación Ambiental"

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		
Ítem 13	✓		
Ítem 14	✓		
Ítem 15	✓		
Ítem 16	✓		
Ítem 17	✓		
Ítem 18	✓		

Item 19	✓		
Item 20	✓		

La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera y segunda variable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 30 %. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

- El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado  
 El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lima, 25 de abril de 2018



Firma del experto informante.

COORDINADORA DE INVESTIGACIÓN  
DNI: 21010733

9. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.				✓	
PROMEDIO DE VALIDACIÓN					✓	

### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

Variable: "Responsabilidad Civil"

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		
Ítem 13	✓		
Ítem 14	✓		
Ítem 15	✓		
Ítem 16	✓		
Ítem 17	✓		
Ítem 18	✓		

Item 19	✓		
Item 20	✓		

La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera y segunda variable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 80 %. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

- El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado  
 El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lima, 25 de abril de 2018



Firma del experto informante.

COORDINADORA DE INVESTIGACIÓN  
DNI: 21010733



**SOLICITO:** Validación de Instrumento de Recojo de Informa

sr: *Juan Carlos Valera Málaga*

Yo, **SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**, identificada con DNI N° 06307364 y alumna de la Escuela Profesional de Derecho, a usted con el debido respeto me presento y manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que voy elaborando mi tesis titulada "**Responsabilidad Civil Extracontractual por Empresas de Transporte Público en la Contaminación Ambiental, en los Juzgados de la Corte Superior de Lima-2017,**" solicito a usted se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento.
- Ficha de evaluación.
- Matriz de consistencia.

Por lo tanto.

A usted ruego acceder a mi petición.

Lima 20 de abril de 2018

  
**SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**  
DNI N° 06307364



## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y Nombres del validador: Valera Málaga, Juan Carlos  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Juez Provisional Civil, Juzgado 16 – Corte Superior de Lima  
 1.3. Especialidad del validador: Juez Civil  
 1.4. Nombre del instrumento: **Cuestionario**  
 1.5. Título de la investigación: La responsabilidad civil en la contaminación ambiental por empresas de transporte público, en la Corte Superior de Lima- 2017.  
 1.6. Autor del instrumento: Smilzinia Soledad Sime Véliz

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado y específico.					90%
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables.					90%
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					90%
4. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					90%
5. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias.					90%
6. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos					90%
7. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones.					90%
8. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					90%

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Item 19	X		
Item 20	X		

La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera y segunda variable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 9.0% %. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

- El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado  
 El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lima, 25 de abril de 2018

**PODER JUDICIAL**  
  
 JUAN CARLOS VALERA MALAGA  
 JUEZ  
 15° Juzgado Especializado en lo Civil  
 CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

Firma del experto informante



9. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.					90.4%
PROMEDIO DE VALIDACIÓN						

**PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO**

Variable: "Responsabilidad civil"

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	X		
Ítem 2	X		
Ítem 3	X		
Ítem 4	X		
Ítem 5	X		
Ítem 6	X		
Ítem 7	X		
Ítem 8	X		
Ítem 9	X		
Ítem 10	X		
Ítem 11	X		
Ítem 12	X		
Ítem 13	X		
Ítem 14	X		
Ítem 15	X		
Ítem 16	X		
Ítem 17	X		
Ítem 18	X		



**SOLICITO:** Validación de Instrumento de Recojo de Información.

sr: *Eduardo Salvador Ramos*

Yo, **SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**, identificada con DNI N° 06307364 y alumna de la Escuela Profesional de Derecho, a usted con el debido respeto me presento y manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando mi tesis titulada **"Responsabilidad Civil Extracontractual por Empresas de Transporte Público en la Contaminación Ambiental, en los Juzgados de la Corte Superior de Lima-2017,"** solicito a usted se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento.
- Ficha de evaluación.
- Matriz de consistencia.

Por lo tanto.

A usted ruego acceder a mi petición.

Lima 20 de abril de 2018

  
**SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**  
DNI N° 06307364



## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y Nombres del validador: *Salvador Ramos, Eduardo*  
 1.2. Cargo e institución donde labora: *Docente UCV - Lima Este*  
 1.3. Especialidad del validador: *Derecho Civil*  
 1.4. Nombre del instrumento: **Cuestionario**  
 1.5. Título de la investigación: La responsabilidad civil en la contaminación ambiental por empresas de transporte público, en la Corte Superior de Lima- 2017.  
 1.6. Autor del instrumento: Smilzinia Soledad Sime Véliz

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	Deficiente e 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado y específico.					90%
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables.					90%
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					90%
4. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					90%
5. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias.					90%
6. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos					90%
7. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones.					90%
8. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					90%

9. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.					90%
PROMEDIO DE VALIDACIÓN						

### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

Variable: "Responsabilidad Civil"

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	/		
Ítem 2	/		
Ítem 3	/		
Ítem 4	/		
Ítem 5	/		
Ítem 6	/		
Ítem 7	/		
Ítem 8	/		
Ítem 9	/		
Ítem 10	/		
Ítem 11	/		
Ítem 12	/		
Ítem 13	/		
Ítem 14	/		
Ítem 15	/		
Ítem 16	/		
Ítem 17	/		
Ítem 18	/		

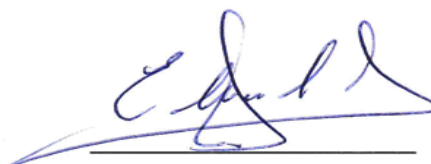
Item 19			
Item 20			

La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera y segunda variable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90% %. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

- El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado  
 El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lima, 25 de abril de 2018



Firma del experto informante.

DNI 07461221  
Telf. 997118636



**SOLICITO:** Validación de Instrumento de Recojo de Información.

sr: *Luis Felipe Gamboa Chavarry*

Yo, **SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**, identificada con DNI N° 06307364 y alumna de la Escuela Profesional de Derecho, a usted con el debido respeto me presento y manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando mi tesis titulada **“Responsabilidad Civil Extracontractual por Empresas de Transporte Público en la Contaminación Ambiental, en los Juzgados de la Corte Superior de Lima-2017,”** solicito a usted se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento.
- Ficha de evaluación.
- Matriz de consistencia.

Por lo tanto.

A usted ruego acceder a mi petición.

Lima 20 de abril de 2018

  
**SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**

**DNI N° 06307364**



## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y Nombres del validador: **GAMARRA CHAUARRY, LUIS FELIPE**  
 1.2. Cargo e institución donde labora: **DIRECTOR SENAMHI - DOCENTE UCV**  
 1.3. Especialidad del validador: **INGENIERO GEOGRAFO + ECONOMISTA**  
 1.4. Nombre del instrumento: **Cuestionario**  
 1.5. Título de la investigación: **La responsabilidad civil en la contaminación ambiental por empresas de transporte público, en la Corte Superior de Lima- 2017.**  
 1.6. Autor del instrumento: **Smilzinia Soledad Sime Véliz**

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
						95
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado y específico.					95
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables.					95
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					95
4. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					95
5. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias.					95
6. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos					95
7. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones.					95
8. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					95

9. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.				✓	
PROMEDIO DE VALIDACIÓN					✓	

### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

Variable: "Contaminación Ambiental"

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	✓		
Ítem 2	✓		
Ítem 3	✓		
Ítem 4	✓		
Ítem 5	✓		
Ítem 6	✓		
Ítem 7	✓		
Ítem 8	✓		
Ítem 9	✓		
Ítem 10	✓		
Ítem 11	✓		
Ítem 12	✓		
Ítem 13	✓		
Ítem 14	✓		
Ítem 15	✓		
Ítem 16	✓		
Ítem 17	✓		
Ítem 18	✓		



Item 19			95
Item 20			95

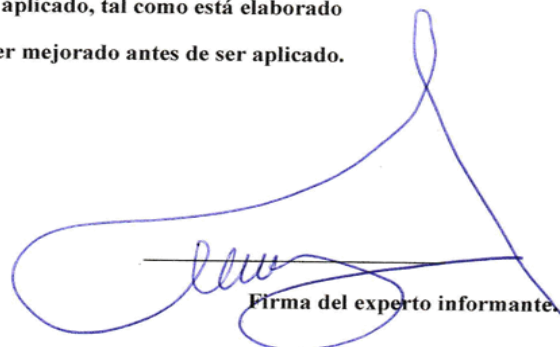
La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera y segunda variable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 95 %. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado

El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lima, 25 de abril de 2018



Firma del experto informante.

MS. LUIS GAMARRA CHAVARRY  
DOCENTE LICV



**SOLICITO:** Validación de Instrumento de Recojo de Información.

Sr: *Marco Herrera Díaz*

Yo, **SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**, identificada con DNI N° 06307364 y alumna de la Escuela Profesional de Derecho, a usted con el debido respeto me presento y manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando mi tesis titulada "**Responsabilidad Civil Extracontractual por Empresas de Transporte Público en la Contaminación Ambiental, en los Juzgados de la Corte Superior de Lima-2017,**" solicito a usted se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento.
- Ficha de evaluación.
- Matriz de consistencia.

Por lo tanto.

A usted ruego acceder a mi petición.

Lima 20 de abril de 2018

  
**SMILZINIA SOLEDAD SIME VÉLIZ**  
DNI N° 06307364



### INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

#### I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y Nombres del validador: *Marco Herrera Díaz*  
 1.2. Cargo e institución donde labora: *Docente de la UCV-Lima Este*  
 1.3. Especialidad del validador: *Ing. Geógrafo*  
 1.4. Nombre del instrumento: **Cuestionario**  
 1.5. Título de la investigación: La responsabilidad civil en la contaminación ambiental por empresas de transporte público, en la Corte Superior de Lima- 2017.  
 1.6. Autor del instrumento: Smilzinia Soledad Sime Véliz

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	Deficiente e 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado y específico.					90%
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables.					90%
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					90%
4. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					90%
5. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias.					90%
6. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos					90%
7. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones.					90%
8. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					90%

9. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.					90%
PROMEDIO DE VALIDACIÓN						90%

### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

Variable: "Contaminación ambiental"

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	/		
Ítem 2	/		
Ítem 3	/		
Ítem 4	/		
Ítem 5	/		
Ítem 6	/		
Ítem 7	/		
Ítem 8	/		
Ítem 9	/		
Ítem 10	/		
Ítem 11	/		
Ítem 12	/		
Ítem 13	/		
Ítem 14	/		
Ítem 15	/		
Ítem 16	/		
Ítem 17	/		
Ítem 18	/		

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Item 19	/		
Item 20	/		


La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera y segunda variable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90 %. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

- El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado  
 El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lima, 25 de abril de 2018

  
Firma del experto informante.  
Mr. MARCO HORACIO DÍAZ  
ING. GEOGRAFO

 <b>UCV</b> UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	<b>ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE          TESIS</b>	Código : F06-PP-PR-02.02
		Versión : 09
		Fecha : 23-03-2018
		Página : 1 de 1

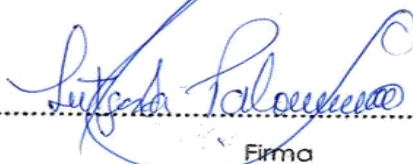
Yo, Luzgarda Palomino Gonzales  
 docente de la Facultad Derecho y  
 Escuela Profesional Derecho de la Universidad César Vallejo Cine Este  
 (precisar filial o sede), revisor (a) de la tesis titulada:

"La responsabilidad civil extracontractual por empresas de  
 Transporte público en la contaminación ambiental, en  
 la Corte Superior de Lima - 2017"

del (de la) estudiante Smilgiona Soledad Sime Veliz  
 constato que la investigación tiene un índice de  
 similitud de 23.3% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las  
 coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la  
 tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas  
 por la Universidad César Vallejo.

Lugar y fecha S.J.L., 05 de julio del 2018



Firma

Nombres y apellidos del (de la) docente

DNI: 22422843

		Elaboró	Revisó	Responsable del SGC	Vicerectorado de Investigación
		PERÚ Dirección de Investigación			

# FACULTAD DE DERECHO

## ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

“La responsabilidad civil extracontractual por empresas de transporte público en la contaminación ambiental, en la Corte Superior de Lima - 2017”

## TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA

**AUTORA:**

Smilzinia Soledad Sime Véliz

**ASESOR:**

Resumen de coincidencias X

23 %


Se están viendo fuentes estándar

Ver fuentes en inglés (Beta)

Coincidencias

Rank	Source	Percentage
1	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	8 %
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	4 %
3	Entregado a Pontificia ... Trabajo del estudiante	2 %
4	dspace.untriu.edu.pe Fuente de Internet	2 %
5	studylib.es Fuente de Internet	1 %
6	repositorio.sangregorio... Fuente de Internet	1 %
7	www.tdx.cat Fuente de Internet	1 %
8	Entregado a Universida... Trabajo del estudiante	<1 %
9	es.wikipedia.org Fuente de Internet	<1 %
10	tesis.pucp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
11	www.bullardabogados... Fuente de Internet	<1 %



 <b>UCV</b> UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	<b>AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS          EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL UCV</b>	Código : F08-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
--	---	---

Yo Smilgina Soledad Sime Veliz, identificado con DNI N° 06307364, egresado de la Escuela Profesional de DERECHO de la Universidad César Vallejo, autorizo (X) , No autorizo ( ) la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado "La responsabilidad civil extracontractual por empresas de Transporte público en la contaminación ambiental en la Corte Superior de Lima - 2017" en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33

Fundamentación en caso de no autorización:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

  
 FIRMA

DNI: 06307364

FECHA: 16 de Julio del 2018

					
Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Rector	Vicerrectorado de Investigación