



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**Criterios Jurídicos para Determinar la Responsabilidad Civil  
Extracontractual de los Accidentes de Tránsito, Durante el Periodo  
2016 – 2017**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
ABOGADA**

**AUTORA:**

Villegas Arreategui Sandra Maribel (ORCID: 0000-0002-0303-2281)

**ASESOR**

Dr. Jurado Fernández Cristian Augusto (ORCID: 0000-0001-9464-8999)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derecho Civil

**PIURA –PERÚ**

2021

## DEDICATORIA

*A Dios por sobre todas las cosas; a mis  
padres, por su inconmensurable amor*

*Sandra.*

## AGRADECIMIENTO

*Agradezco a mis docentes de la Universidad César Vallejo por las enseñanzas impartidas, por sus orientaciones y experiencias para lograr en nosotros sus estudiantes ser cada día mejores. Quiero agradecer también a los que de uno y otra manera me brindaron su ayuda de manera desinteresada en el desarrollo de la presente investigación.*

*Sandra.*

## ÍNDICE

	Pág.
Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenido	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	20
3.1. Tipo y diseño de investigación	20
3.2. Variables, operacionalización	20
3.3. Población, muestra y muestreo	21
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	22
3.5. Métodos de análisis de datos	23
3.6. Procedimiento	23
3.7. Aspectos éticos	24
IV. RESULTADOS	25
V. DISCUSIÓN	38
VI. CONCLUSIÓN	42
VII. RECOMENDACIONES	43
VIII. REFERENCIAS	44
Anexos	46

## ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Respuesta a la pregunta: ¿cuáles son los criterios que aplican los magistrados para determinar el resarcimiento frente a los accidentes de tránsito en favor de las víctimas?	26
Tabla 2. Respuesta a la pregunta: esta diversidad de criterios se ajusta al contexto real y son aplicados cotidianamente favoreciendo a las víctimas del daño causado	27
Tabla 3. Respuesta a la pregunta: ¿cómo define la responsabilidad extracontractual de acuerdo a nuestra normativa nacional?	28
Tabla 4. Respuesta a la pregunta: ¿tomando en cuenta la gran diversidad cultural en nuestro país y los distintos hechos en torno a los accidentes de tránsito, se podría sustentar que existen una gran diversidad de culpas al respecto?	29
Tabla 5. Respuesta a la pregunta: ¿cómo se define la causa en la responsabilidad extracontractual en el Código Civil peruano?	30
Tabla 6. Respuesta a la pregunta: ¿cómo definiría el daño en la estructura de los hechos jurídicos ilícitos que originan una responsabilidad civil?	31
Tabla 7. Respuesta a la pregunta: ¿qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito?	32
Tabla 8. Respuesta a la pregunta: ¿Los criterios jurídicos aplicados por los magistrados de la Corte Superior de Justicia en la región Piura, para poder establecer la determinación de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito vehicular de transporte público y privados, pertenecen al derecho subjetivo u objetivo?	34

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Respuesta a la pregunta: ¿cuáles son los criterios que aplican los magistrados para determinar el resarcimiento frente a los accidentes de tránsito en favor de las víctimas?	26
Gráfico 2. Respuesta a la pregunta: esta diversidad de criterios se ajusta al contexto real y son aplicados cotidianamente favoreciendo a las víctimas del daño causado	27
Gráfico 3. Respuesta a la pregunta: ¿cómo define la responsabilidad extracontractual de acuerdo a nuestra normativa nacional?	28
Gráfico 4. Respuesta a la pregunta: ¿cómo se define la causa en la responsabilidad extracontractual en el Código Civil peruano?	31
Gráfico 5. Respuesta a la pregunta: ¿qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito?	33
Gráfico 6. Respuesta a la pregunta: ¿Los criterios jurídicos aplicados por los magistrados de la Corte Superior de Justicia en la región Piura, para poder establecer la determinación de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito vehicular de transporte público y privados, pertenecen al derecho subjetivo u objetivo?	34

## RESUMEN

Los accidentes de tránsito constituyen un serio problema económico social y jurídico a nivel nacional; entre las causas se distinguen las siguientes: ebriedad, imprudencia temeraria, propietarios y conductores irresponsables, vehículos en pésimo estado y descuidos criminales. Las víctimas son los pasajeros del vehículo, el conductor y sus auxiliares (ayudante), los peatones y demás personas, que se ven afectadas por el suceso, sin distinción de edad y condición social, causándose daños tanto patrimoniales como extra-patrimoniales. La investigación se centra en la pregunta: ¿qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces del distrito Judicial de Piura, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito, ocurridos en el periodo 2016 – 2017? La hipótesis que se presente demostrar es que los criterios jurídicos aplicados por los magistrados de la Corte Superior de Justicia de la región Piura, para poder establecer la determinación de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito vehicular de transporte público y privados, pertenecen al derecho subjetivo, ya que reflejan la culpabilidad del agente y no la responsabilidad por riesgos, dentro del periodo de estudio 2016 – 2017. El objetivo es analizar los criterios jurídicos legales que emplean los magistrados de la Corte Superior de Justicia de Piura, para poder establecer la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito vehicular ocurridos entre los años 2016 – 2017. Cabe mencionar que la imprudencia junto con la ebriedad son las principales causas de accidentes; en la primera se destaca el exceso de velocidad; por causa de tanta imprudencia e irresponsabilidad causa espanto la impunidad con la cual se mata o dejan inválidas a tantas personas, ocasionando sufrimientos personales, familiar y consecuencias económicas. Ante estos daños causados por los accidentes de tránsito, las víctimas se constituyen en parte agraviadas del hecho, para lo cual tienen la oportunidad de accionar civil y penalmente, a efectos de buscar una reparación económica por los daños ocasionados.

Palabras Claves: Criterios jurídicos; responsabilidad civil extracontractual y accidentes de tránsito.

## **ABSTRACT**

Traffic accidents are a serious economic, social and legal problem at the national level; Among the causes are the following: drunkenness, reckless recklessness, owners and irresponsible drivers, vehicles in terrible condition and criminal negligence. The victims are the passengers of the vehicle, the driver and his assistants (helper), pedestrians and others, who are affected by the event, without distinction of age and social condition, causing both patrimonial and extra-patrimonial damages. The investigation focuses on the question: what legal criteria should be applied by the judges of the Judicial District of Piura, to be able to determine non-contractual civil liability in the processes of traffic accidents, which occurred in the period 2016 - 2017? The hypothesis that is presented to demonstrate is that the legal criteria applied by the magistrates of the Superior Court of Justice of the Piura region, to be able to establish the determination of the extracontractual civil liability derived from the traffic accidents of public transport and private, belong to the subjective right, since they reflect the guilt of the agent and not the responsibility for risks, within the study period 2016 - 2017. The objective is to analyze the legal legal criteria used by the magistrates of the Superior Court of Justice of Piura, to be able to establish non-contractual civil liability in the processes of vehicular traffic accidents occurred between the years 2016 - 2017. It should be mentioned that imprudence along with drunkenness are the main causes of accidents; in the first one, speed excels; Because of so much imprudence and irresponsibility, the impunity with which so many people are killed or left crippled causes personal and family suffering and economic consequences. In the face of these damages caused by traffic accidents, the victims are in part aggrieved by the fact, for which they have the opportunity to act civilly and criminally, in order to seek economic compensation for the damage caused.

Keywords: Legal criteria; extracontractual civil liability and traffic accidents.

## I. INTRODUCCIÓN

A nivel nacional los datos estadísticos que revelan los fallecidos por accidentes de tránsito aumentan de forma preocupante; situación que revela un problema que inquieta el orden social, económico y sobre todo jurídico; actualmente los accidentes de tránsito es una causa muy importante de lesiones y decesos en personas las cuales se visualizan cuando acuden a los sistemas de salud

Largos procesos son generados en el orden judicial, frente a los responsables por los accidentes de tránsito; los cuales muchas veces no llegan a un buen éxito de las partes afectadas; ya que las resoluciones emitidas para otorgar resarcimiento son costos insignificantes y muchas veces hasta incobrables; los montos que se asignan se establecen entre los dos mil a un promedio de diez mil nuevos soles en temas de reparación civil; condiciones que frente a la defunción o graves lesiones son irrisorias; sumándose también que no se tiene en cuenta la angustia psicológica que se genera en este tipo de procesos.

De Trazegnies (2012), afirma que los accidentes en general se generan debido a que se hacen uso de bienes o actos que poseen la capacidad de generar perjuicio. En el caso de los accidentes de tránsito, estos son ocasionados en razón de la imprudencia que pueden ser responsabilidad del transeúnte o del conductor; o en su defecto ser generados por deterioros mecánicos en alguna unidad móvil.

El Código Civil Peruano se basa en los hechos sobre el causante del daño; y no viabiliza el hecho del sufrimiento de la persona afectada; lo cual constituye un notable problema; que se debe de mejorar en la estructura legislativa nacional. Los procesos judiciales que se desarrollan en este orden son observados debido a que presentan imprecisos procedimientos; falta otorgarles una mayor claridad para poder abordar este problema de forma eficiente; lo cual conllevaría además a definir asignaciones resarcitorias acordes a la necesidad.

En nuestro país; existen muchas normas que regulan la materia del tránsito y la respuesta que frente a los accidentes que ocurren en el sector se deba de responder jurídica y legalmente; así mismo cabe resaltar que existen muchos problemas de infraestructura, en las vías de circulación nacional; ya que podemos

apreciar falta de señalización en las carreteras; un crecimiento progresivo del parque automotor; sumándose también a vehículos que ya han cumplido con su vida útil al servicio del transporte público. En la población no se tienen una buena percepción y conocimiento de las normativas asociadas al tránsito vehicular; incluso podemos encontrar que hasta menores de edad infringen las normas de tránsito vehicular. Muchos conductores infringen también las normas conduciendo en estado de embriaguez; y personas a las cuales se les ha retirado la habilitación de portar licencia de conducir, aún no hacen; en otros casos sujetos que no cuentan con la categoría establecida conducen unidades para que no han sido habilitados en sus respectivos brevets; todas estas condiciones agravan la situación problemática.

Los magistrados se enfrentan a un gran problema, ya que no cuentan con criterios bien definidos que les permitan abordar estos temas y como debe de procederse en tales casos de forma muy detallada; en el orden de la reparación civil; muchas veces tenemos interpretaciones equivocadas, divergentes y antagónicas en base a procesos que son similares y que se han desarrollado bajo las mismas condiciones; lo cual como ya lo hemos señalado no beneficia de manera segura y protectora a la víctima; hay que tener en cuenta que la vida, posee un valor incalculable, y por tanto los criterios que establezcan los magistrados deberán contener un mismo criterio de resarcir para cada caso.

Muchas veces debido a los accidentes de tránsito terceros son afectados de manera directa o indirecta; bajo este aspecto se genera la llamada responsabilidad no contractual; la cual se define como la responsabilidad básica de no generar daños; y más bien practicar el tema de la indemnización debido al mal o falta generada. Hay que tener en cuenta la flexibilidad que existe entre los factores de causalidad; esta condición se encuentra asociada a la magnitud del daño generado y el sujeto que lo ha ocasionado. De acuerdo a la legislación en materia penal; predomina la responsabilidad argumentada parcialmente en la falta; teniéndose también en cuenta que debe de estar relacionada al sustento de la presunta responsabilidad siendo esta objetiva prioritariamente; pero que también puede tal vez observarse de forma imparcial; lo cual generaría un pensamiento *a priori* en relación al caso que se muestra.

La formulación de la pregunta de investigación se describe en los siguientes términos: ¿Qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces del Distrito Judicial de Piura, para poder establecer la responsabilidad civil extracontractual en los procesos relacionados a los accidentes de tránsito, acontecidos en el periodo de tiempo: 2016 – 2017?

Para nuestra sociedad y en conjunto para el Estado Peruano; ocasiona intranquilidad el hecho de los daños ocasionados a las víctimas de los accidentes de tránsito de forma directa o indirecta; en razón a la falta de razonamientos afines y eficaces; que orienten en como poder abordar el tema en relación a poder establecer la suma sobre la que deberá emitirse la reparación civil; generando inconformidad, incomodidad y fastidio en los familiares y víctimas de tales hechos.

Podemos decir que aplicar correctamente la administración de la justicia exige; el poder hacer uso de uniformidad en la aplicación de criterios para todos los afectados de forma imparcial y clara; sin embargo, en el hecho de los casos sucedidos no se cuenta con tal conformidad. En la práctica los hechos que se suscitan son diferentes; sin embargo, el uso de los criterios debe tender a la búsqueda de la igualdad y uniformidad; tratando de que la meta final sea el desagravio de la víctima; dentro de estructuras jurídicas justas y equitativas; haciendo uso de la aplicación de los principios de equidad y justicia.

La ejecución de esta investigación implica el hecho el estudio y discusión de las sentencias pronunciadas por el distrito judicial de Piura; estas sentencias procesan la responsabilidad de los que faltaron a las normas y reglamentos establecidos; generando por ende la infracción o el delito; por otra parte, se ha analizado la garantía de cumplimiento de las pólizas de seguro; las que tiene por meta reparar los daños generados como resultado de los accidentes de tránsito; por las unidades vehiculares de transporte privado o público. Así mismo con el desarrollo del presente estudio se busca el poder determinar políticas eficientes en el ordenamiento jurídico legal para poder estimar una adecuada compensación de forma sensata en el caso de las víctimas de los accidentes de tránsito.

La hipótesis a demostrar es que los criterios jurídicos que aplican los magistrados de la Corte Superior de Justicia de la región Piura, con la finalidad de poder

determinar la responsabilidad civil extracontractual procedente de los accidentes de tránsito vehicular en el transporte privado y público, atañen al derecho subjetivo, ya que manifiestan la culpa del agente y no la responsabilidad por riesgos, dentro del periodo de estudio concerniente a los años 2016 – 2017.

El objetivo general de la investigación fue analizar los criterios jurídicos legales de los cuales hacen uso los magistrados de la Corte Superior de Justicia de Piura, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito vehicular acontecidos entre los años 2016 – 2017. Los objetivos específicos que se han tenido en cuenta en el estudio son: establecer la validez de las pólizas de seguros aplicadas sobre el resarcimiento de los detrimentos en los casos de las víctimas como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos de transporte público y privado en el distrito judicial de Piura; así como también el poder examinar los fundamentos que presenta la legislación nacional sobre la responsabilidad civil extracontractual y los accidentes de tránsito, con la finalidad de poder establecer sus fundamentos doctrinarios; y por último proponer algunos criterios jurídicos válidos para poder determinar del monto económico a resarcir en los casos de accidentes de tránsito de vehículos de transporte público y privado en el distrito judicial de Piura.

## II. MARCO TEÓRICO

De Dios (2014); en su investigación referida al análisis de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación; considera que, sin temor a generar malentendidos, la principal situación que precisa sobre este tema si nos encontramos frente a un accidente de tránsito, siempre vamos a estar respaldados o supeditados a un conjunto de leyes, por medio de los cuales se ejerce control sobre la seguridad y el tráfico vial. El autor concluye que existen exclusiones que se presentan en referencia al régimen de compromiso civil, el cual es consecuencia de la incorrecta circulación de vehículos que vulneran las normativas establecidas y que conlleva a la falta de seguridad y cobertura debida.

Núñez (2015); desarrollo una investigación en la cual analizo; el daño y la responsabilidad civil a consecuencia de los accidentes de tránsito; en Venezuela. En dicha investigación considera que la responsabilidad civil se encuentra organizada en dos estructuras: contractual y extracontractual. La responsabilidad contractual se origina en la previa relación entre las personas que poseen como característica la responsabilidad y también a los que se les exige dicha condición. La responsabilidad extracontractual se genera entre el victimario – deudor y la víctima – acreedor; entre quienes no existe una previa relación. La responsabilidad extracontractual surge en razón del efecto de un daño; existe un especial objeto de análisis jurídico sobre ella que involucra a la doctrina; teniendo como base la protección de la víctima. Hay que resaltar que para poder exigir responsabilidad tiene que existir la exigencia de la culpa.

Ramírez (2016); analiza en una investigación las coberturas de los seguros de las entidades aseguradoras; que brindan sus servicios de cobertura en los accidentes de tránsito, el estudio es analizado en base a las resoluciones formuladas por INDECOPÍ; en donde se tiene en cuenta la naturaleza de la responsabilidad civil; concordándola con los criterios que se esgrimen sobre los accidentes de tránsito que se suscitan en la ciudad de Arequipa; este análisis se realiza en base a la observancia de la responsabilidad civil objetiva; sin embargo en el último periodo de tiempo se han establecido criterios asociados al comportamiento de las personas haciendo uso de la responsabilidad civil subjetiva. Sin embargo, las demandas por las coberturas de los seguros y el incumplimiento del pago de los

mismos generan un problema mayor; en el cual la exigencia es que se reconozca el pago inmediato de las indemnizaciones; ya que para ese motivo se han adquirido las pólizas de seguros y estos obedecen a la naturaleza contractual de acuerdo a lo mencionado en las cláusulas generales y específicas; debiendo tenerse en cuenta las circunstancias sobre las cuales se desarrollan.

De acuerdo a la teoría del daño; la responsabilidad extracontractual, históricamente constituye una institución jurídica, en la cual sus principios no tienen aplicación universal; ya que responden a situaciones del contexto en el cual se desarrollan; es decir, está alineado a los problemas concretos que suelen presentarse; de allí que se debe de responder de acuerdo a la situación problemática en la cual se encuentra y a las necesidades del tiempo y el entorno vinculante. La finalidad de la responsabilidad extracontractual es un mecanismo que prioriza la compensación del daño en manera económica. Es decir, cuando un sujeto sufre algún perjuicio sin justificación alguna, el Derecho tiene como objetivo que los bienes materiales involucrados en los daños sean compensados recibiendo una indemnización económica al sujeto o algún tercero.

Para Díez, G. (2001); considera que:

*“[...] el actual compromiso no contractual da prioridad a la indemnización de la parte afectada antes de condenar al culpable: el conductor que ha cometido la falta puede ser penalizado con las multas correspondientes – aunque no se haya producido un desafío- o en su defecto recibir la sanción penal respectiva si la falta ha sido considerada como grave; pero el Derecho Civil se tiene como fundamental tarea de reparar a la víctima, debe hacer cumplir la compensación económica del afectado, sin tener en cuenta de que el culpable reciba una pena o no”. (p. 234).*

El autor considera que indemnizar es desplazar el valor económico de las pérdidas: quitando un peso de encima a la víctima y asignarla a otro sujeto. Aunque, es imposible diferir la penalización económica del daño que recibió la víctima y desplazarlo hacia otra persona si no se encontrase una buena causa para que ésta otra se haga a cargo.

El compromiso parcial o la denominada teoría de la culpa, el cual fundamenta que

la penalización económica de los perjuicios ocasionado tiene que desplazarse al que ocasionó el accidente; en caso que éste haya actuado con intención, imprudencia o descuido. Basado en este aspecto la víctima debe de buscar la compensación y de esta manera responsabilizar a quien genero el perjuicio; debiendo actuar con la exigida celeridad; para poder exigir la retribución.

Kelsen (2006); señala que la negligencia es un factor excesivamente importante que se debe de tener en cuenta cuando se comete una infracción; ya que de esta manera se tendría la voluntad del individuo y su libertad. Cabe señalar que no existe negligencia cuando el daño es consecuencia de situaciones imprevistas; razón por la cual los resultados serán asumidos por la víctima.

De acuerdo a lo anteriormente descrito un sujeto es parcialmente culpable cuando no optó por actuar cuando el daño o accidente pudo ser evitado. Bajo esta definición de asumir la responsabilidad: en caso el mal no pudo haberse eludido por aquel sujeto bajo ciertas circunstancias, éticamente no existe culpa. Brodmann (2005); señala que una persona tiene la responsabilidad de evitar que exista la posibilidad el desarrollo de algún tipo de accidente. Ya que la inteligencia de las personas debe de procurar eludir tal situación.

Esta descripción de las teorías que nos encontramos analizando tienen que ser revisadas por el principio de la responsabilidad; bajo esta concepción se señalan dos configuraciones: la tradicional y la no tradicional. La tradicional conserva el principio de la culpa; el cual tiene por finalidad determinar el patrón para establecer la culpa objetiva; bajo esta perspectiva es el sujeto quien debe precisar la carga de la prueba; cuya finalidad es poder justificar que sus hechos no presentan culpabilidad; por ello es el demandante quien debe de demostrar sus afirmaciones. La tradicional, implica que la persona afectada tiene que demostrar la culpabilidad del responsable, atendiendo a la gravedad de los hechos que se han ocasionado; y que de esta manera se procederá a exigir la indemnización por las pérdidas. Así mismo cabe mencionar que una persona responsable tiene que demostrar su inocencia; ya que de esta manera se evitaría el pago de la infracción.

La no tradicional se define como un nuevo hecho que en base del compromiso;

dejando de lado la responsabilidad objetiva; ya que no únicamente se deben de precisar las razones del suceso – nexo causal; sino que también debe de tenerse en cuenta muchos factores que sin tener el carácter de obligatoriedad. León (2003) resguarda que la culpa es una necesidad; sin embargo, menciona que en algunos casos se excepcionan debido a que fueron ocasionados por acciones o situaciones riesgosas; manifestando que dependerá de la acción humana y los juicios emitidos quienes determinaran la condición jurídica; teniendo en cuenta que el desarrollo de una persona en la vida no depende del principio de causalidad; ya que tiene un direccionamiento establecido por la misma persona.

La teoría del énfasis en la víctima; tiene por objeto puntualizar la responsabilidad no contractual cuya meta no radica en el hecho de condena; ya que lo que se prioriza es poder resarcir el daño; de allí que su fundamento se ubica en la víctima y no en el victimario. Pero no por ello se deja de lado el castigo administrativo haciendo uso de multas o en su defecto la cesación temporal o total de la licencia de conducir; incluso derivándolo al orden penal.

También tenemos a la teoría de la responsabilidad de la sociedad que ha examinado que el valor de los males generados por culpa y dolo indebido debe de hacerse responsable el causante con el objetivo de atemorizar a las personas que puedan desarrollar conductas similares, ya sea por un descuido que no sea perdonable, o con la finalidad de eludir costos económicos más altos o buscar conseguir un bien material. Sin embargo, también se advierte que de forma paralela existe un considerable número de accidentes que se ocasionan sin que se pueda determinar un culpable debido a que es la población la que ha generado una situación de riesgo al buscar alguna ventaja.

Bajo esta perspectiva debería considerarse que la población contribuya de alguna forma con la indemnización del afectado. Aunque, la teoría objetiva y subjetiva solo consideran al responsable directo y al afectado: manejan la responsabilidad no contractual como una conexión entre individuos, sin tomar en cuenta los factores de la sociedad que también influyen. El método del compromiso no contractual, sin considerar que sea un principio objetivo o subjetivo, trabaja como un interruptor eléctrico, el cual tiene sólo dos opciones: la víctima debe hacerse responsable del daño ya que no se encontró como culpable al denunciado y la

segunda opción: el causante debe asumir la reparación económica ya que se le encontró culpable por los daños ocasionados.

Con respecto a la teoría de la distribución social del daño, se considera que sus fundamentos han conducido el entendimiento jurídico hasta las actuales teorías de compromiso no contractual, por lo cual también recibe el nombre de difusión social de los daños o simplemente de la distribución. La distribución social del daño también se le ha nombrado como doctrina distribución del riesgo (risk distribución). De este nombre se interpretan varias cosas distintas. Primero, se puede interpretar como que se trata de sacar provecho de las personas con mejor situación económica. De esta manera se podría considerar como quitarles recursos económicos a los más favorecido para otorgárselos a los más pobres, simplemente con la excusa de una economía diferente.

Esto también se conoce como la teoría del "bolsillo grande" (long purse justification o deep pocket). Como segundo punto a considerar, esto nos encamina a que cualquiera que provoque un peligro debe asumir su culpabilidad, sin importar su situación económica. Por lo que nos encamina a la teoría del riesgo creado que se consideró dentro del compromiso objetivo. Como tercer punto, esta idea consistiría en reducir los gastos económicos para cubrir las reparaciones, para que con esta solución el responsable no termine afectado por los gastos económicos.

El tercer punto es el que más se debe considerar ya que sería una solución distinta para determinar las responsabilidades en un accidente. Para esta opción la prioridad no sería encontrar un responsable quien deba ser sancionado y tampoco terminar con un afectado más de manera económica. Consistiría en excluir las culpabilidades de los accidentes de la vida diaria, por lo que la sociedad en general asumiría todos los gastos económicos de los daños hacia la víctima y evitar que el responsable sufra con una sanción. La sociedad sería la encargada de asumir los daños eventualidades que sucedan en su entorno.

La teoría de la difusión del riesgo que se desarrolla por medio del sistema de precios; se configura en el hecho de que existen casos en los que algún producto se encuentra defectuoso provocando un accidente: por ejemplo, un individuo se

aplica una crema hidratante para la piel, la cual estaba defectuosa de fábrica por lo que le provoca un fuerte alergia e inflamación, a consecuencia de esto necesita un procedimiento médico caro y se le hace imposible asistir a centro laboral durante varios días.

La denominada responsabilidad subjetiva clásica obligaría que el individuo debe demostrar que se aplicó dicha crema la cual le causo la alergia, probablemente el fabricante del producto cometió una negligencia; por lo que representa algo complicado de demostrar. La fuente actual de esa teoría, que cambia la carga de la prueba, encontraría como culpable en primera instancia al fabricante; aunque absolvería de esta culpabilidad en caso de que exista las pruebas necesarias de que se realizaron las acciones adecuadas y los controles necesarios durante la fabricación del producto, demostrando así que el daño que causo dicha crema no era posible de evitar por su parte.

Por otro lado, la responsabilidad objetiva favorecería a la persona afectada, obligando al productor a cubrir la indemnización económica, aun así, no haya sido una negligencia por parte de la empresa; aunque la posible explicación de que por el hecho de fabricar esta crema suponga un posible peligro para las personas no es viable, ya que el individuo fue quién tomó la decisión de aplicársela pensando en su beneficio.

También tenemos a la teoría de la difusión del riesgo y prevención del daño; la cual queda en evidencia que es correcto afirmar que existen efectos erradicativos que se deben considerar en la finalidad del compromiso no contractual. Aunque en el criterio de las personas la eliminación de un peligro no forma parte de los principales objetivos del compromiso no contractual, tampoco se puede ocultar que este mecanismo jurídico tiene la capacidad de dar importantes aportaciones para lograr esa otra finalidad social.

Calabresi (2006); es quien, dando importancia en la erradicación, pretende llegar a un acuerdo con el objetivo del resarcimiento socialmente difundido. Así mismo enfatiza que nos posible el poder descartar las costas secundarias ocasionadas para poder reparar el daño ocasionado; sino lo que también debe de buscarse es la reducción de los gastos primarios.

Ello conllevaría a afirmar que se debe de presentar nuevamente la teoría de la responsabilidad objetiva en los casos de peligros generados de manera no accidental. Pero ahora la principal diferencia radica en que, dentro del punto de vista que se viene desarrollando, la idea principal no se enfoca en el fenómeno físico del peligro sino en la posibilidad que se pueda evitar de manera económica. En lugar de una interpretación sin mucha investigación sobre si caminar de manera distraída por las calles es igual de riesgoso que un vehículo se ponga en circulación, Calabresi (2006) presenta un detallado análisis económico para precisar quién debe hacerse responsable del pago del seguro.

Una de las principales causas consiste en que el productor al no cargar a sus costos sino al de los usuarios, crea un gran riesgo que lo está beneficiando debiéndose cargar o formar parte del costo de determinado bien o servicio. Si sucede lo anterior, es decir, el monto de las primas del seguro es incorporado al costo del bien o servicio, trasladándose al precio, elevándose así el precio, es decir será más caro, es el público el que decidirá por este bien o servicio considerando la ley de la oferta y la demanda. Como el bien o servicio se eleva en su costo, el productor tiene la posibilidad de estudiar alternativas que reduzcan la posibilidad de accidentes y con ello se reduzcan las primas a pagar lo que conseguirá en su defecto, la reducción de sus costos.

De acuerdo a la teoría del sistema y estadística; se hace uso de las categorías de Steiner, H. (2007), se puede decir que la percepción clásica de la responsabilidad está vinculada a dos partes, en la actualidad la percepción es estadística y sistémica. Se debe entender que un accidente genera un vínculo entre dos partes individuales, como una pareja, la parte que es la responsable de lo sucedido y la parte afectada

Esto quiere decir que este vínculo no involucra una relación continua o permanente, en su lugar esta relación es absolutamente correlativa, que tiene la posibilidad de ser de índole accidental. Sin embargo, la percepción sistémica ubica las partes del accidente como partes relacionadas de un contexto más extenso. Esta teoría no percibe de forma completa al accidente, porque no considera el contexto social el cual siempre se encuentra presente, aunque sea un hecho que solo se tome en cuenta a la persona responsable y al afectado.

Generalmente las cortes y las leyes no consideran otras causales y no toman en cuenta las conexiones en la vida de la sociedad que pudieron influir en el accidente.

Tenemos también el análisis respecto a la teoría de la responsabilidad extracontractual y teoría económica, en la cual enfatiza que debemos de considerar entre la situación económica que tiene cada parte y la resolución jurídica del accidente, se realiza una validación de manera sencilla: la persona responsable y la afectada generalmente no se encuentran en la misma situación económica; por lo que es perceptible una desigualdad, las leyes no deberían ignorar este importante aspecto que afecta a como se resuelve esta situación jurídica.

Se debe de tener en cuenta la riqueza de los involucrados con el objetivo de repartir la responsabilidad, la cual puede basarse en justificaciones con puntos de vista diferentes. Por un lado, puede utilizarse una justificación de manera utilitaria, aplicando la teoría del beneficio marginal y el costo. Mediante esta teoría se determinará que la parte que tenga más dinero podría solventar mejor los daños ocasionados y no perjudicar su situación económica, por lo que si una persona perjudicada que tenga más dinero sería menos víctima por ello.

Esto puede representarse por medio de un ejemplo muy simple, pero ilustrativo: en el caso de que un individuo cuenta con un solo auto, sería un problema muy grave si es que lo pierde en un accidente (considerando de que este individuo sea la víctima) o al contrario, sea este el que causó el accidente deba vender su auto para así cubrir los daños ocasionados; contrario al caso en que si el individuo tuviese no solo un auto la pérdida de uno de estos no afectaría considerablemente su vida ni su situación económica actual ni futura.

Por lo que, en el momento que los legisladores definen las normas para determinar la responsabilidad para ambas partes, teniendo en cuenta que la persona que tenga una mejor situación económica pueda hacerse cargo de la reparación de los daños. Otros autores defienden la razón política social es donde se funda la atención a la riqueza de las partes involucradas.

La teoría económica repensada, tiene como base un presupuesto fundamental:

bajo un único razonamiento utilitario el mercado pueda funcionar sin ningún obstáculo. Aun así, este planteamiento no parece ser la circunstancia verdadera. Calabresi (2006) acusa a la falta de correspondencia entre las circunstancias teóricas y las circunstancias reales. Es cierto, que si la conducta siempre es lógica no habrá limitaciones legales para la libre negociación y para el mercado.

Se puede ejemplificar de la siguiente manera: si un aparato que tenga la capacidad de reducir el humo de las fábricas, el cual perjudica la siembra de trigo y tenga un costo menor a que se produzca un trigo con mayor resistencia al humo, por ello los agricultores se interesaran en comprar dicho aparato adicionando ese costo al precio de venta del trigo. Por lo contrario si el precio del aparato es de mayor inversión para producir el trigo contrario al humo, los agricultores preferirán esta segunda opción por ser más rentable.

Para Calabresi (2006), no existe una circunstancia en la que todo el costo operativo y de producción pueda ser cargado al precio del mercado y que la compra no genere un costo para el afectado. Ya que no todas las personas tienen la misma capacidad para poder negociar, las bases de esta propuesta no funcionan a la perfección cuando son aplicadas en la realidad. Las personas que tienen un tipo de negociación débil, ya sea por aspectos culturales que lo condicionan o porque en su situación en el mercado no le es posible cargar el costo de un daño al precio de venta del producto o porque existen precios de competencia que no pueden afrontar. En estos términos, influyen significativamente en los efectos de las transacciones recíprocas las intervenciones posteriores de Derecho o el reparto original de bienes.

Normativa y legalmente la responsabilidad extracontractual en el Perú, se encuentra regulada en la sección sexta del libro VII del Código Civil de 1984; en ella se plantea dos teorías, que a continuación explicamos; teoría de riesgo creado; y teoría subjetiva de responsabilidad. La teoría subjetiva, señala en el artículo 1969° del Código Civil vigente y establece: que la culpa o el dolo ocasionado por daño debe ser indemnizado.

Tenemos que el peso económico del daño esta bajo la responsabilidad del autor; habiendo incurrido en dolo, negligencia o imprudencia: La moral es la base con la

cual se examina la culpa; debiéndose además aprobar por el demandante. La culpa recibe el nombre de culpa **in concreto**; ya que deberá ser analizada desde la perspectiva del autor. Olaechea (2013), considera que la responsabilidad no es un simple problema de conciencia; su origen es económico. De Trazegnies (2008), considera que la culpa subjetiva se origina cuando no se han tenido las medidas adecuadas para poder evitar el daño.

El Código Civil Peruano señala que por medio de un bien peligroso o riesgoso; o por el desarrollo de una actividad peligrosa o riesgosa que es causante de daño; se encuentra en la obligación de resarcir la acción que se genera. Por ello quine haga uso de un bien peligroso, será responsable del daño que genere por tales acciones. Cabe destacar que el riesgo y la velocidad están asociados a la peligrosidad; por ello existe un alto precio a pagar; que se extiende de magnitud no mayor al beneficio; ya que estas acciones por lo general generan sufrimiento en las personas en el caso específico de los accidentes, los cuales como se sabe también pueden suceder de forma imprevista; que sin culpa o no de los actores; generan perjuicios y muchas veces de carácter irreparable.

La culpa como tal, se puede analizar en función de grados de culpabilidad el desarrollo de un patrón objetivo; por ello la culpa tiene en cuenta dentro de su análisis las condiciones subjetivas, las cuales tienen base en el contexto moral; que en el campo jurídico legal se denomina: **culpa in abstracto** y **culpa in concreto**.

La culpa jurídica y culpa moral, deben de definirse claramente; la culpa es la causante del daño; tal como lo señala el Código Civil de 1984; sin embargo, no es percibida **in concreto**; por lo cual debemos tomar en cuenta las posibilidades y particularidades de carácter subjetivo de la persona que lo comete; debemos tener en cuenta **in abstracto**; por medio de la comparación de un comportamiento ideal u objetivo asociado a las circunstancias. Discutir esta perspectiva nos brinda la posibilidad de poder analizar el tema desde el punto de vista del derecho y por otra desde la moral. Por ello si analizamos un comportamiento el cual puede calificarse como moralmente intachable estudiada in concreto; el mismo comportamiento podría considerarse culpable en base al derecho; habiéndose comparado el patrón objetivo y lo cual generaría la retribución de una

indemnización.

Mazeaud (2005) señala que la culpa y las diferencias sociales están acordes a la circunstancias internas y externas; y estas se categorizan para poder utilizar expresiones que respondan a la medida de la culpa y que permitan describir coherentemente el concepto sea este el básico o fundamental de la responsabilidad social; sin embargo, poder agrupar estas categorías no es una tarea fácil.

La culpa y las diferencias culturales; también se asocian al orden de los patrones del comportamiento; en un país con diversidad cultural como el nuestro; tenemos que el estándar del sujeto razonable no es un factor de homogeneidad en el resto de la población. La culpa por omisión: naturaleza.

La omisión se puede presentar como una de las consecuencias y en la realización de una operación que involucra la ejecución de concretos actos positivos. Como, por ejemplo, si un conductor está conduciendo un auto (acto positivo), por omisión no se detiene a tiempo para prevenir un accidente. Si es que esta omisión es imprudente, negligente y dolosa, en otras palabras, que el conductor sea culpable, es suficiente razón para que este sea el responsable.

La culpa por omisión, se configura en la falta de otorgar compromiso legal para poder apoyar, el cual se sustenta en la normatividad leyes peruana; el Código Penal Peruano considera varios artículos que refieren tal condición: culpa por omisión; que este asociado al principio general de la solidaridad de la humanidad; su estructuración se enmarca principalmente en las normas y reglamentos sobre el compromiso civil; por lo cual este tema es analizado desde la perspectiva del compromiso de no generar daño a otra persona: *neminem laedere*.

La otra de las variables que integra nuestra investigación es la responsabilidad objetiva, la cual se expresa claramente en el Código Civil (1984); en el artículo 1970°; en forma conjunta con el denominado principio de responsabilidad subjetiva; el cual se encuentra en el artículo 1969. Bajo esta concepción el legislador estima que la responsabilidad no contractual, está integrada por: la responsabilidad subjetiva, la cual asocia los daños ocasionados por el desarrollo de actividades riesgosas, bajo otras circunstancias, se basa por el uso de la

responsabilidad subjetiva. Sin embargo, la normatividad también precisa que es posible hallarse con diferentes formas en que los magistrados consideren la determinación de la infracción actuando de acuerdo a los principios de la responsabilidad subjetiva; lo que constituye una situación muy usual en la jurisprudencia nacional.

La culpa levísima, está asociada al principio de la prudencia, bajo la cual actúan los magistrados para poder establecer la responsabilidad por los peligros que han sido ocasionados; utilizando para ello los medios de investigación necesarios para poder estimar los cálculos asociados a la reparación de los afectados e impulsar la propagación social del riesgo haciendo uso de los seguros y pólizas contratados.

Sobre la independencia de la culpa; cabe la posibilidad de decirse incorrectamente que el artículo 1969° tiene como principios de es de índole común por lo que es aplicada a todos los acontecimientos de responsabilidad no contractual, abarcando lo contenido en el artículo 1970°; por lo que los males que resultaron de las situaciones peligrosas o el uso de materiales riesgosos, estarían relacionados al principio de la culpabilidad. Si este fuese el caso, no sería imprescindible el artículo 1970°. Si el causante del accidente al realizar alguna actividad riesgosa solo debería a pagar la indemnización si solo medió culpa o dolo incluidos en los límites del artículo 1969°, por lo que ¿cuál sería la razón para repetir la regla en el artículo 1970°?

Es evidente que el artículo 1970°, los legisladores quisieron explicar algo un poco diferente, lo cual no se encontraba en el artículo 1969°; y lo realizaron excluyendo los términos culpa y dolo. Tal cual, los sucesos de males mencionados en el artículo 1970°, se distinguen de los contenidos en el artículo 1969, en el caso de que para exigir pagar una reparación a aquellas personas no es necesario ni el dolo, ni la culpa. En consecuencia, en el artículo 1970°, ya no alude a la importancia de las pruebas para demostrar la culpabilidad; no hay una culpa que demostrar la presunta culpa. Existen también quien cree que el adeudo por un peligro no es en verdad una situación de responsabilidad objetiva, sino que es considera como una presunta culpabilidad *iuris et de iure*.

Este argumento no es sostenible, ya que una presunción que no se consigue ser retirada es una verdad para el Derecho. ¿Cabe la posibilidad de hablar de culpabilidad, aunque la persona pueda probar que no tuvo culpa alguna relacionada con el accidente ocurrido, y aun así no se le permita demostrarlo? La alteración de la carga de la prueba que se encontró en el artículo 1969° se refiere a una presunción *iusuris tantum*: la posibilidad de demostrar la inocencia siempre estará presente. Sin embargo, si esta posibilidad es anulada, mencionar la culpa es recurrir a una ficción piadosa: el individuo responsable deberá responder por sus acciones.

En la práctica, la presunción de culpa es una manera de proponer contra las leyes la responsabilidad objetiva que habla de la culpabilidad: para que no se reconozca que se encuentra bajo la responsabilidad objetiva, se acude a los términos subjetivos, explicado de otra manera, se disfraz a la responsabilidad objetiva con prendas de la subjetiva. Aunque detrás de todo esto, nos hallamos simplemente dentro de la responsabilidad objetiva.

La causa condición de la responsabilidad extracontractual; tal como se ha señalado la resistencia está constituida por límites que delimitan la responsabilidad no contractual. Sin embargo, se debe de tener en cuenta una importante circunstancia que es resultado dentro del problema que se desarrolla; con la finalidad de que perspectiva sea considerada en generales terminaciones como el nexo causal. Por ello la responsabilidad no contractual ante cualquier conexión genera que un sujeto perjudicado; requiera al culpable, la cancelación de reparación por el perjuicio ocasionado.

Con respecto a la causalidad natural y causalidad jurídica; en ciertos sucesos constituye una condición difícil que requiera resarcimiento a una tercera persona. Por ejemplo una persona que representa jurídicamente a una persona discapacitada; bajo este concepto de forma simultánea se genera un mal a la víctima y a la persona que posee su representación jurídica legal. Por ello los estudios en esta orientación no se rigen por las causas para poder encontrar al responsable; lo que se debe de tener en cuenta es el orden natural de la causa, que no se debe de atender; en atención al señalamiento de las leyes.

La mayoría de los casos, se llevan bajo los motivos jurídicos, los cuales tienen características basadas en lo personal más que en las causas naturales. El motivo natural, de aspectos mecánicos, señala como única conexión tangible entre los eventos precedentes y los eventos consecuentes, mientras que la autoría apunta a la posibilidad de atribuir un accionar de un cierto individuo. Siendo equivalente a que el individuo interviene en la situación con una mínima voluntad actual. Esto no quiere decir que la autoría sostenga una intención de hacer daño, lo cual estaría dentro del espacio de la culpa o dolo. Es suficiente con que exista la voluntad del accionar, tal vez sin la intención o sin conocimiento, causará un daño. Como, por ejemplo, en lo más alto de un acantilado, Renato bromea empujando a Fabián, quien choca con Alejandro, y este último cae por el acantilado y muere.

Es evidente que Fabián no acciono con la intención de empujar a Alejandro, por lo que no es el autor de la muerte de este; su intervención fue únicamente física o mecánica. Se consideraría como autor a Renato. Esta diferencia entre motivo jurídico y motivo natural es muy importante de estudiar para la defensa apoyada en el suceso cometido por el accionar de un tercer individuo (artículo 1972°).

Es inaceptable que pueda confundir el significado entre culpa y causa, pese a que pueda complicarse diferenciarlos. Goldemberg (2010) señala que, para identificar si un individuo se encuentra responsable en primer lugar se debe probar que dicha persona es el causante de la eventualidad; posteriormente de que se haya verificado, estará permitido averiguar si es que se encuentra culpable. Esto se refiere a una formulación fuera de la problemática de la culpa que significa un juicio de valor respecto a un acto. La actuación del individuo es lo que se considera para el juicio, sin importar ningún aspecto espiritual.

Una forma de tomar en cuenta en la globalidad de las causas es la teoría de la causa próxima, en la que se indica que es importante prestar atención a las causas directas e inmediatas. Esta teoría forma parte de nuestro Derecho y se mantiene estos términos en el espacio contractual: en el artículo 1321° del Código Civil de 1984, en el cual se explica que los daños provocados por la infracción contractual tienen como consecuencia una reparación, mientras estos sean resultados directos e inmediatos de la no ejecución.

La referida teoría manifiesta dificultades ya que su tendencia de generar una cortina de humo; acción que hace que la responsabilidad de los individuos directos al accidente se vuelva invisible. Por ejemplo, en el caso de que un conductor atropellara a un individuo que se encuentra transitando por la vía pública porque el servicio de mantenimiento a sus frenos fue realizado de manera incorrecta, el afectado deberá tomar acciones legales contra el conductor y el lugar donde se efectuó el mantenimiento defectuoso; esta sería una situación de concurrencia de causantes la cual se encuentra dentro del artículo 1983°.

Pero, bajo la aplicación de la mencionada teoría, el afectado solo podría denunciar a la persona que tuvo la causa inmediata y directa del accidente (el conductor), respondiendo este por el riesgo y dejando impune al responsable del mantenimiento defectuoso. Esta formulación ocasionaría que fuese imposible responsabilizar por productos en mal estado y causando muchas injusticias en el área de la causalidad.

La teoría de la causa preponderante, llamada incorrectamente teoría de la causa eficiente; acción que distorsiona el significado original del término; dicha teoría rechaza la apatía de procedencias planteadas por el examen de las ***conditionum sine quae non*** y busca hallar una causa de preponderante carácter.

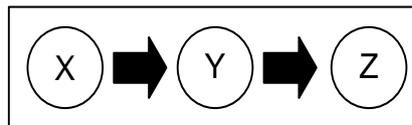
La denominada teoría de la causa adecuada; fue elaborada en el año 1888, por el filósofo Johannes Von Kries, a partir de una indagación práctica. Consiste en averiguar qué razones provocan un efecto así, tal cual, en el caso que se produzca un mal, se busca conocer cuál es la verdadera causa en la amplia globalidad de todas las causas posibles que representan cada eventualidad, que provocan comúnmente un daño. Por ejemplo, que un individuo sin ninguna intención entregue una pala a otro individuo, no conlleva a que se realice un crimen; mientras que otro individuo hiera con la pala en la cabeza a una persona, conlleva a un asesinato o como mínimo a una lesión grave, el accionar de este individuo es la razón por la que murió una persona, pero que el primer individuo le haya facilitado la pala sin ninguna otra intención no forma parte de las causas del homicidio; porque el simple accionar de entregar una pala no conlleva comúnmente a causar un mal.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación.

El tipo de investigación que se ha desarrollado en el presente estudio es descriptivo; la cual en términos de Bernal (2016); nos dice que los estudios descriptivos nos muestran y describen las características que están asociados al problema de investigación; su interpretación y discusión responden al orden de sus objetivos planteados.

El diseño de investigación del cual se ha hecho uso es el denominado no experimental. Carrasco (2009); considera que este tipo de diseño se utiliza para poder conocer y analizar los rasgos, características, cualidades y propiedades de un fenómeno o hecho dentro de un contexto real y dentro de un determinado lapso de tiempo; se presenta un diseño que interpreta como han sido aplicados los datos



En donde:

X: Tamaño de la muestra.

Y: Información de los sujetos.

Z: Conclusiones.

Domínguez (2015), argumenta que los diseños no experimentales permiten la observación de los fenómenos; tal como se presentan en su natural contexto; lo cual permite su análisis de forma posterior; cabe precisar que el investigador no tiene control sobre ellas; y tampoco busca la manipulación de la situación. Este tipo de diseños afirma el principio de objetividad.

#### 3.2. Variables, operacionalización.

Variable independiente: Víctimas de los accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito son objetos de costos sociales muy numerosos; asociados no únicamente a la vulneración de la vida; que muchas veces genera la muerte de las personas afectadas por tales hechos; también se tiene en cuenta las lesiones permanentes

o temporales que resultan de tales hechos en las personas que han sido afectadas de forma directa; teniendo en cuenta que las lesiones permanentes generan costos muy altos en el tema económico para la aplicación de las pólizas y seguros correspondientes, que tienen por objetivo atenuar tal fin.

Variable dependiente: Inadecuada reparación integral por los daños. En el campo jurídico las instituciones tienen su objetivo y finalidad; situación que permite saber concreta y precisamente sus alcances y límites; bajo tal efecto o sentido se pretende indagar el alcance verdadero de la responsabilidad civil que es imputada a un sujeto debido al daño generado, es importante saber la relevancia de la función que se quiere alcanzar sobre el modelo de responsabilidad civil dentro de la estructura de la normatividad jurídico legal.

Variable dependiente: Inaplicabilidad de las normas legales de responsabilidad civil extracontractual. La responsabilidad civil tiene por responsabilidad reparar el daño generado debido al no cumplimiento contractual (responsabilidad contractual); o en su defecto el poder reparar el daño ocasionado a otra persona con la cual no se tenía vínculo alguno (responsabilidad extracontractual), sea en condición de equivalente monetario o en naturaleza, logrando este aspecto por medio del pago de una indemnización en atención de los detrimentos.

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

La población se define como como una colección o conjunto de elementos con condiciones similares que despiertan interés para la realización de alguna investigación; tal como lo define Carrasco (2009); así mismo la población estadística esta dada por un grupo o reunión de objetos, sujetos o cosas existentes. En nuestro trabajo de investigación la población esta dada por todos los casos que se han desarrollado en el Distrito Judicial de Piura durante los años 2016 – 2017; los cuales hacen un total de 142 accidentes de transito que han sido debidamente reportados.

La muestra se define como un subconjunto de los individuos o casos que se presenta en una población; en los trabajos de investigación lo que se busca es que la muestra sea representativa y en función de ellos se debe de elegir una variante de la muestra, que sea adecuada a los objetivos y fines que persigue la

investigación. La muestra se define como un subconjunto de la población y como ya se ha señalado debe de ser representativa o a criterio del investigador; en caso se obtenga una muestra que no se ajusta a las exigencias los resultados serán de poco interés y muy limitados. En nuestro caso se aplicó una muestra intencional a criterio de la investigadora.

Con respecto a la unidad muestra esta estuvo conformada por dos casos los cuales han sido analizados por medio del contenido de la resolución judicial respectiva y también se han considerado a los operadores del derecho para que nos brinde en su opinión con respecto a los instrumentos aplicados dentro del contexto de la investigación.

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

Bernal (2016), considera que las técnicas de investigación en el tema de la metodología existen una gran variedad de las mismas y estas se utilizaran primero en atención al tipo de investigación y segundo en atención al uso del método científico con los cuales se ha construido el informe. Las técnicas que se aplicaron fue la entrevista, la encuesta, la observación y por último el análisis documental.

Monje (2011) considera que la entrevista constituye una técnica que ha sido diseñada para poder brindar respuestas orales a contextos directos o telefónicos que se suscitan entre el entrevistado y el entrevistador. La encuesta es otra técnica muy importante que resulta muy adecuada para poder analizar y estudiar las características o hechos que los sujetos informen. Por último, la observación nos permite tener una plena comprensión del comportamiento y de las experiencias de los sujetos que son observados, lo cual tiene que suscitarse en el medio natural, registrando fidedignamente los hechos de acuerdo a las estructuras diseñadas para tal fin.

Bernal (2016), considera que el análisis documental es también una técnica que se basa en la información bibliográfica; la cual se recopila en torno al tema que aborda la investigación; con el propósito de poder elaborar y construir el marco teórico. Cabe señalar que para una que investigación sea de calidad debe de contener varias fuentes que examine el comportamiento del objeto de estudio.

Straus y Corbin, (2002); definen que el análisis documental constituye un procedimiento de revisión documentaria dentro del desarrollo del estudio; su intencionalidad esta dirigida en poder orientar de forma adecuada y propicia la obtención, detección, extracción y consulta de la información; la cual constituye el insumo de las bases teóricas del proceso investigativo, frente a una gran diversidad de una amplia base teórica.

Los instrumentos de recolección de datos, han sido diseñados por la investigadora del presente informe, actuando bajo los lineamientos que se han establecido dentro del procedimiento de operacionalización de las variables; primero se ha trabajado en función de las dimensiones y finalmente en función de los indicadores; este instrumento fue aplicado a los operadores del derecho.

La validación ha sido otorgada por medio de la constancia de validación; que ha sido otorgada por los especialistas jurídicos y metodológicos que han revisado los instrumentos aplicados, en dicha ficha se ha evaluado los siguientes criterios: objetividad, claridad, organización, actualidad, intencionalidad, suficiencia, consistencia, metodología y coherencia; así mismo cabe mencionar que las observaciones formuladas por los jueces evaluadores fueron subsanadas satisfactoriamente.

### **3.5. Procedimiento.**

La estadística que se aplicó en el estudio fue descriptiva haciendo uso de tablas y gráficos que han explicado el comportamiento de las variables. Cabe señalar su análisis desarrollado ha sido en atención a las preguntas que se ha formulado en la investigación.

### **3.6. Métodos de análisis de datos.**

Cisterna (2005) considera que los métodos utilizados en el proceso de investigación son diversos, entre los que destacan; el método hermenéutico; el cual se define como la acción de una reunión y el cruce polémico de todo el conjunto de la información que es asociada al objeto de estudio que surge de la investigación; haciendo uso de los de los correspondientes instrumentos, y que en su particularidad forma el cuerpo del resultado del estudio.

El autor señala que se precisan tres pasos para el desarrollo y uso del método hermenéutico; el primero está orientado a la elección de la información; lo cual va permitir el poder diferenciar lo útil de lo que no lo es; seguido de la triangulación que corresponde a la estructura del marco teórico; como consecuencia de una acción de revisión y reflexiva discusión, de las fuentes consultadas y especializadas, debiendo estas ser actuales y pertinentes en atención al tema de estudio; por último la interpretación de la información que constituye en sí misma e; la cual constituye en sí el momento hermenéutico como tal, y en atención a ellos es la instancia desde donde se construirá el saber nuevo.

### **3.7. Aspectos éticos.**

Se ha hecho uso de los criterios siguientes: asentimiento y conocimiento; los cuales nos indican que los sujetos participantes han sido informados de forma correcta sobre el tema investigativo y conocen acerca de los criterios y los ítems que se han formulado en el proceso investigativo, para ello se aplicó el llamado consentimiento informado. Así mismo el riesgo; el cual está asociado a que el presente proyecto de investigación ha sido realizado teniendo en cuenta el análisis de los hechos reales en donde no existe intervención directa de los participantes por lo tanto se puede afirmar que no existe riesgo alguno de poderse generar algún tipo de daño físico en el desarrollo de la presente investigación.

Por último, se han respetado los derechos de autoría en la construcción del informe, así como también se ha atendido el respeto hacia el uso de la Guía de Proyectos Observables 2.0; la cual nos indica de los procedimientos que debemos de realizar para poder alcanzar un adecuado porcentaje de originalidad en el respectivo informe.

#### IV. RESULTADOS

En el siguiente apartado se describen los resultados obtenidos de los instrumentos aplicados a los operadores del derecho, quienes de manera muy amablemente participaron en el presente estudio brindando sus opiniones legales sobre el tema que nos encontramos investigando. Frente a pregunta ¿cuáles son los criterios que aplican los magistrados para determinar el resarcimiento frente a los accidentes de tránsito en favor de las víctimas? Tenemos que el 60% de los entrevistados preciso satisfactoriamente algunos criterios que son utilizados; sin embargo, un 40% no preciso ninguna mención.

Las personas que afirmativamente respondieron puntualizando algunos criterios, señalan que dichos criterios no son homogéneos y por tanto estará en función de la experticia de los magistrados el poder asumir el criterio más idóneo, sin embargo, puede configurarse el caso que siendo equivalente la aplicación del mismo criterio, este se diferente en la práctica y por tanto se obtendrán distintos resultados sobre el tema indemnizatorio, como muchas veces en el campo práctico sucede.

Muchos juristas señalan que el análisis que debe de otorgarse a un proyecto de vida es un elemento importante para poder asumir una decisión jurídico legal frente al desarrollo de los accidentes de tránsito; en base a ello debemos de tener en cuenta el costo moral; el cual jamás podrá ser retribuido; en razón que la vida de cualquier ser humano posee siempre un valor inapreciable; razón por la cual los jueces nunca podrán equilibrar u homogenizar sus puntos de vista; por tanto dependerá de los argumentos sustentatorios el poder arribar a una decisión; por ello mientras esta condición no se configure los resultados siempre tendrán parámetros diferentes en función de los costes económicos que busquen resarcir el daño.

Por ello y en base a las consultas realizadas dentro de los teóricos que analizan este tema es muy difícil poder asumir una postura que permita brindar una justicia equitativa y que se desarrolle bajo los mismos procedimientos; para poder establecer esos parámetros el primer cumplimiento que se debe de exigir la observancia de la ley en todas sus dimensiones.

Tabla 1.

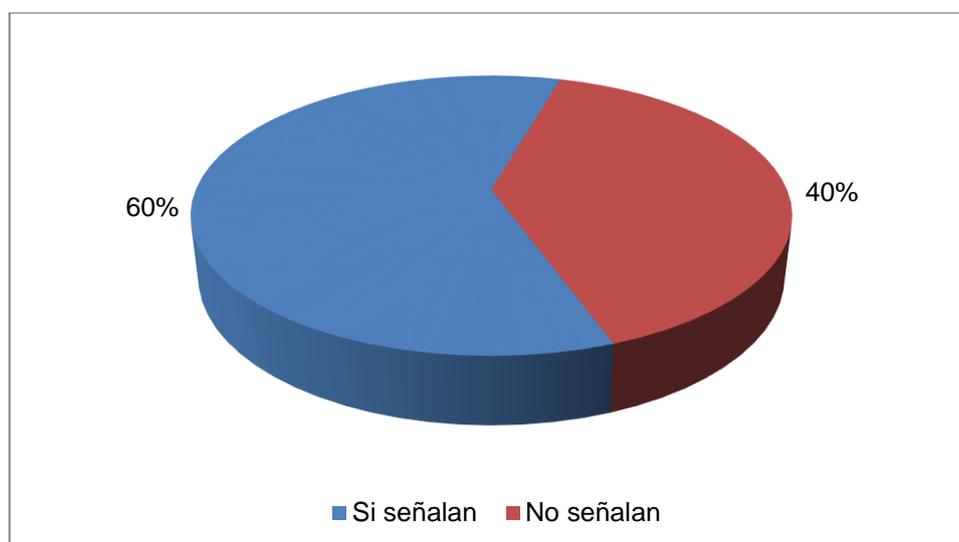
*Respuesta a la pregunta: ¿cuáles son los criterios que aplican los magistrados para determinar el resarcimiento frente a los accidentes de tránsito en favor de las víctimas?*

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si señalan	12	60%
No señalan	8	40%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Gráfico 1.

*Respuesta a la pregunta: ¿cuáles son los criterios que aplican los magistrados para determinar el resarcimiento frente a los accidentes de tránsito en favor de las víctimas?*



NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

La siguiente interrogante se formuló en los siguientes términos: ¿esta diversidad de criterios se ajusta al contexto real y son aplicados cotidianamente favoreciendo a las víctimas del daño causado? Se ha obtenido que el 70% de los operadores del derecho encuestados consideran que se ajusta al contexto real; sin embargo, un 30% considera lo contrario.

Las razones que se formulan en favor de los entrevistados consideran que la política judicial impuesta en el tema de compensación o retribución por el daño causado; debe de sustentarse en los criterios que se encuentran establecidos;

adicionándose también el criterio tradicional; en el cual se indemniza únicamente los que procede de la culpa del victimario. Para poder aplicar este criterio se necesita la realización de una prueba adicional que evidencie el accionar del sujeto negligente; sumándose a ello el detalle de su comportamiento. Otro de los criterios utilizados es el que corresponde a la responsabilidad por riesgo o también llamada objetiva; la cual se configura primero en la facilitación de la carga de prueba para poder aplicar una compensación alta en favor de la víctima; sin embargo, podría incrementarse en base a la demanda por parte de la misma. Finalmente, en atención del criterio mixto tenemos que se podría realizar una combinación de la aplicación de los anteriores criterios ya mencionados.

Tabla 2.

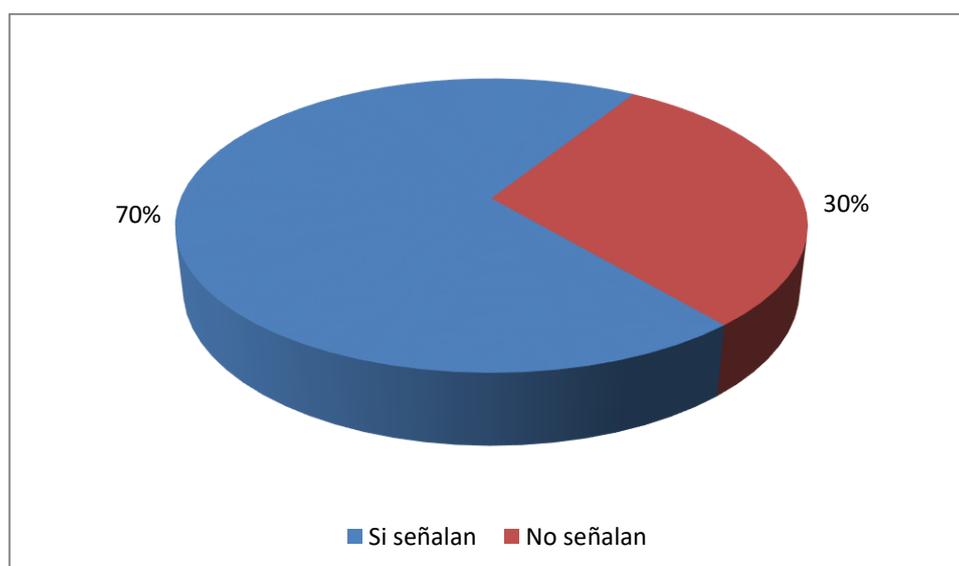
*Respuesta a la pregunta: esta diversidad de criterios se ajusta al contexto real y son aplicados cotidianamente favoreciendo a la víctimas del daño causado.*

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si señalan	14	70%
No señalan	6	30%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Gráfico 2.

*Respuesta a la pregunta: esta diversidad de criterios se ajusta al contexto real y son aplicados cotidianamente favoreciendo a las víctimas del daño causado.*



NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Otra de las interrogantes fue: ¿cómo define la responsabilidad extracontractual de acuerdo a nuestra normativa nacional? El resultado nos muestra que el 80% de los entrevistados define el término de acuerdo a los parámetros determinados; cabe resaltar que el 20% restante no realiza la acción de forma satisfactoria. El hecho radica que quienes no precisaron de forma satisfactoria consideran que no evocaban en ese preciso momento con respecto a la precisión que exige la definición.

Tabla 3.

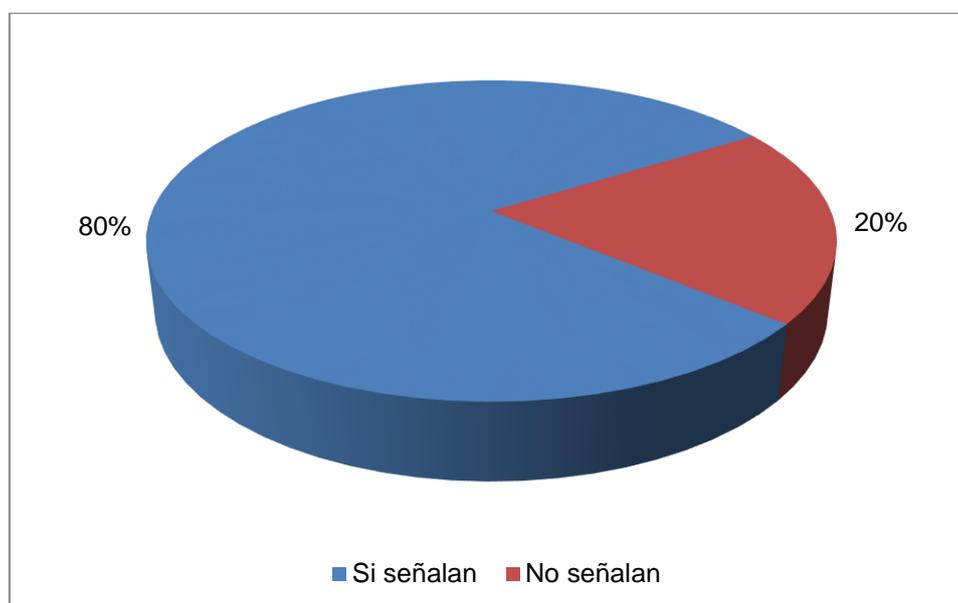
*Respuesta a la pregunta: ¿cómo define la responsabilidad extracontractual de acuerdo a nuestra normativa nacional?*

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si define	16	80%
No define	4	20%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Gráfico 3.

*Respuesta a la pregunta: ¿cómo define la responsabilidad extracontractual de acuerdo a nuestra normativa nacional?*



NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Se preguntó además si: ¿tomando en cuenta la gran diversidad cultural en nuestro país y los distintos hechos en torno a los accidentes de tránsito, se podría sustentar que existen una gran diversidad de culpas al respecto? De lo cual tenemos que el 100% de los entrevistados considera que afirmativamente la respuesta.

Al referirnos a la culpa estaríamos esgrimiendo las razones por las cuales suceden los hechos; para ello explicaremos por medio de la aplicación de un ejemplo: las carreteras que se encuentran en un estado defectuoso y de difícil tránsito vehicular, constituyen una falta de responsabilidad directa por parte de quienes gestión la administración de la ciudad: municipios y gobiernos regionales; ya que su estado deplorable es causa de accidentes de tránsito; sumándose a ello la señalización debida que debe de existir; todo ello aunado a la falta de responsabilidad de quienes conducen, aumentan la posibilidad de los posibles accidentes de tránsito. Sin embargo, no todo es culpa de los factores mencionados a ello hay que sumarle la irresponsabilidad de los transeúntes y peatones que desecha o ponen al margen a la educación vial. Todos estos factores aúnan a la culpabilidad sobre el tema de los accidentes de tránsito.

Sin embargo; hay que tener en cuenta que existen quienes señalan que la culpa no esta dada o configurada por intencionalidad de causar el daño o deterioro; pero que el sujeto podría ser advertido; ante el riesgo para disminuir, prevenir o eliminar las consecuencias que podrían llegar a ser funestas con el desarrollo de los actos mencionados; por lo cual se le configura como responsable y se le imputa el tener que brindar una reparación.

Tabla 4.

*Respuesta a la pregunta: ¿tomando en cuenta la gran diversidad cultural en nuestro país y los distintos hechos en torno a los accidentes de tránsito, se podría sustentar que existen una gran diversidad de culpas al respecto?*

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	20	100%
No	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Se preguntó también: ¿cómo se define la causa en la responsabilidad extracontractual en el Código Civil peruano? Tenemos que el 80% de los entrevistados si definen de forma satisfactoriamente el concepto; por otro lado, el 20% no lo hace.

Muchos de los que definen la responsabilidad extracontractual concuerdan en expresar el principio en el que se fundamenta este tipo de responsabilidad, tiene su esencia en el cual se expresa que quien causa el daño está en la obligación y responsabilidad de indemnizarlo. Por último, para hablar de responsabilidad extracontractual es necesario que se configuren cuatro exigencias, las cuales tienen que ver con el desarrollo de una acción o una omisión; la existencia de dolo o algún tipo de culpa; debe de haber un nexo causal entre la acción y el daño provocado y por último tiene que haber una certeza y demostración del perjuicio o daño generado. Estos cuatro elementos tienen que materializarse de manera efectiva para poder hablar con precisión respecto a la responsabilidad extracontractual; tal como se encuentra establecido en nuestro ordenamiento jurídico legal.

Tabla 5.

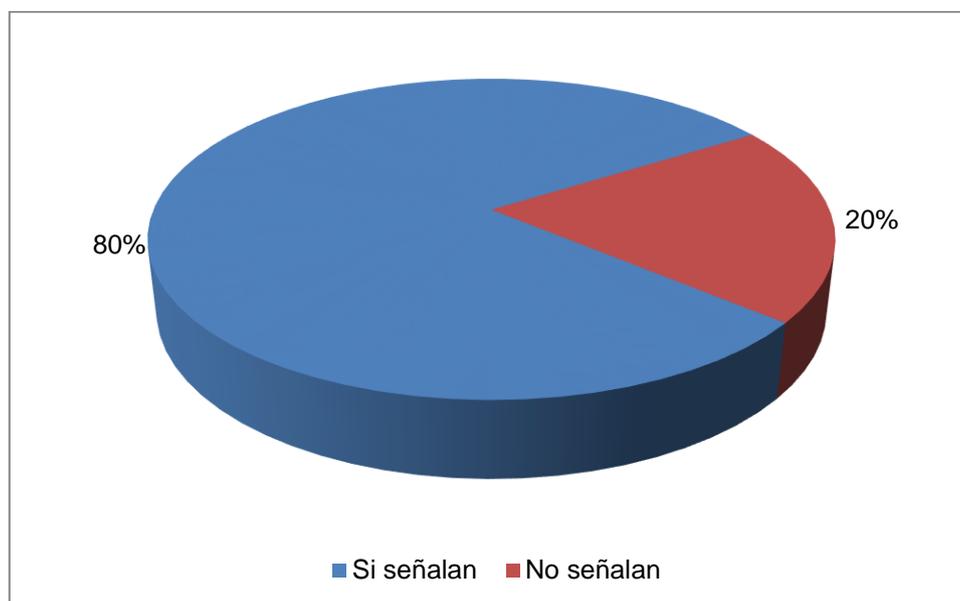
*Respuesta a la pregunta: ¿cómo se define la causa en la responsabilidad extracontractual en el Código Civil peruano?*

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Si señala	16	80%
No señala	4	20%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Gráfico 4.

*Respuesta a la pregunta: ¿cómo se define la causa en la responsabilidad extracontractual en el Código Civil peruano?*



NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Se preguntó también si ¿cómo definiría el daño en la estructura de los hechos jurídicos ilícitos que originan una responsabilidad civil? El 100% de los entrevistados estableció una concepción para el término daño señalando que los daños pueden ser de tipo: patrimonial, moral, personal o de lucro cesante. Cabe señalar que se produce lucro cesante cuando la persona afectada por el daño deja de percibir unas rentas como consecuencia de la acción ilegítima. En cualquier caso, la certeza del daño existe cuando se puede demostrar de manera evidente que se ha producido el daño, tal como lo señalan los entrevistados.

Tabla 6.

*Respuesta a la pregunta: ¿cómo definiría el daño en la estructura de los hechos jurídicos ilícitos que originan una responsabilidad civil?*

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si define	20	100%
No define	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Otra de las preguntas formuladas fue: ¿qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito? El 70% de los entrevistados definen algunos criterios; mientras que el 30% restante no lo hace, tal como se muestra en los siguientes resultados.

Los criterios que señalan quienes respondieron afirmativamente son múltiples entre los que destacan: daño causado; magnitud del daño; responsabilidad indemnizatoria; existencia de dolo; criterios jurídicos; existencia de culpa; caso fortuito; fuerza mayor; hecho determinante de tercero; e imprudencia de la víctima. Va a depender mucho del planteamiento del caso para poder señalar el monto de resarcimiento, aunque como ya se ha mencionado la vida humana en casos de accidentes de tránsito o en cualquier otro es de un valor incalculable en relación al daño moral causado.

Tabla 7.

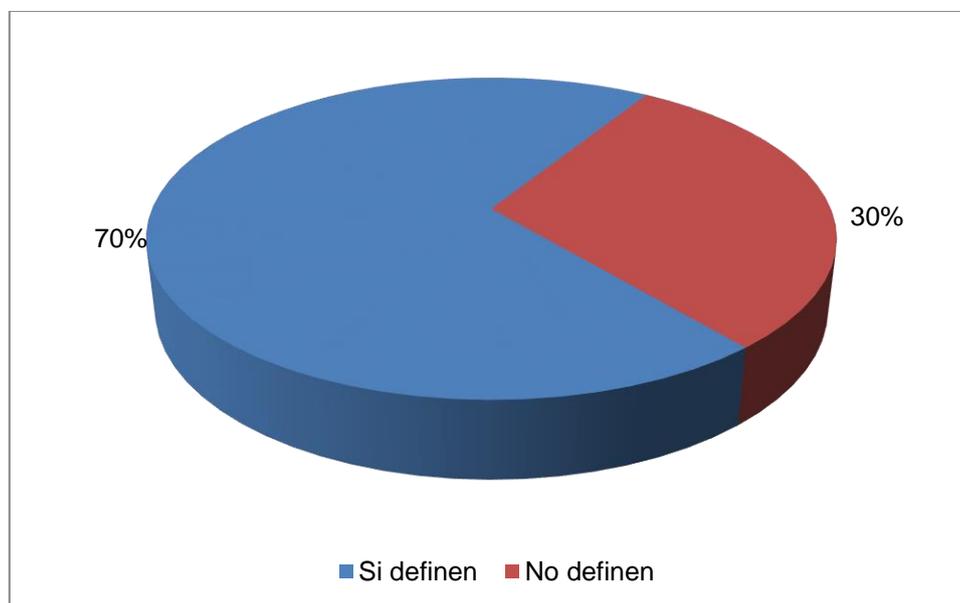
*Respuesta a la pregunta: ¿qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito?*

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Si definen	14	70%
No definen	6	30%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Gráfico 5.

*Respuesta a la pregunta: ¿qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito?*



NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Finalmente se preguntó si: ¿los criterios jurídicos aplicados por los magistrados de la Corte Superior de Justicia en la región Piura, para poder establecer la determinación de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito vehicular de transporte público y privados, pertenecen al derecho subjetivo u objetivo? Porque. El 40% de los entrevistados considera que se basa más en un derecho objetivo; mientras que el 60% restante opina que se trata de un derecho subjetivo. Las razones de la subjetividad, consideran que se basa más en la culpa del agente que en la responsabilidad por el riesgo, tal como lo señalan los entrevistados; mientras que los que consideran un derecho objetivo argumentan más bien el fundamento jurídico basado en la responsabilidad del riesgo y ponen en segundo lugar la culpa del agente.

Tabla 8.

*Respuesta a la pregunta: ¿Los criterios jurídicos aplicados por los magistrados de la Corte Superior de Justicia en la región Piura, para poder establecer la determinación de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito vehicular de transporte público y privados, pertenecen al derecho subjetivo u objetivo?*

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Derecho objetivo	8	40%
Derecho subjetivo	12	60%
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Gráfico 6.

*Respuesta a la pregunta: ¿Los criterios jurídicos aplicados por los magistrados de la Corte Superior de Justicia en la región Piura, para poder establecer la determinación de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito vehicular de transporte público y privados, pertenecen al derecho subjetivo u objetivo?*



NOTA: Elaborado por: Sandra Maribel Villegas Arreategui.

Durante el período del 2016 al 2017 hubo 132 casos reportados accidentes de tránsito a la Policía Nacional del Perú, en la región Piura, la cantidad de personas que fueron registradas, en dichos actos fueron un total de 234 personas, de las

que resultaron un total de 53 personas fallecidas. Así mismo 40 casos fueron judicializados, de los cuales algunos continúan en proceso para el pago de indemnización de los mismos. De los 132 accidentes de tránsito ocurridos en el intervalo 2016 – 2017; el primer año se tuvieron 67 accidentes de tránsito y el 2017 los 65 restantes. De los 40 procesos judiciales hasta la fecha, solo se han indemnizado a 13. Hay algunos que han sido archivados, ya sea por acuerdo reparatorio o por aplicación del principio de oportunidad, y como ya se manifestó hay algunos que aún siguen en proceso.

A continuación, se proporciona algunos ejemplos sobre expedientes consultados:

**Expediente: 2017-00319-14-1308-JR-P.**

- a. Delito: Homicidio Culposo
- b. Hechos: Apelación de sentencia, presentada por el tercero civilmente responsable, de condena de cuatro años de pena privativa de la libertad suspendida por el término de tres años, contra el acusado, quien conduciendo un ómnibus de pasajeros, en forma temeraria invadió el carril contrario tratando de adelantar al vehículo que le precedía, impactando primero contra un automóvil y, posteriormente contra un segundo vehículo ocasionando la muerte de tres personas.
- c. Pena: Infundada la nulidad y Confirmada la sentencia
- d. Reparación Civil: Confirmado el monto de la reparación civil ascendente a siete mil Nuevos Soles.

**Expediente: 2016-00230-15-1308-SP-P.**

- a. Delito: Homicidio Culposo
- b. Hechos: Sentencia de primera instancia apelada por el Ministerio Público, mediante la cual se decide absolver al acusado al no haberse determinado que el factor predominante para la realización del evento –velocidad no razonable- para el lugar y momento sea por la inobservancia de las reglas de la profesión u ocupación del procesado, al no existir material probatorio al respecto, puesto que a la sola versión de una testigo no se puede condenar a una persona.

En su apelación, el Ministerio Público, señala que la apelada ha omitido

valorar debidamente los elementos de prueba actuados. La parte agraviada se adhiere a los fundamentos del Ministerio Público, señalando asimismo que se ha truncado un proyecto de vida de una persona joven. Se imputa al acusado haber atropellado a una menor al tratar de sobrepasar a un camión, causándole la muerte. Luego del accidente, el acusado trasladó a la víctima a un hospital.

La Sala estima que el Fiscal ha omitido ofrecer como pruebas el testimonio del efectivo policial que formuló el informe donde se consigna que el vehículo que conducía el acusado se desplazaba con exceso de velocidad no resultando razonable ni prudente para las circunstancias, asimismo omitió ofrecer como prueba documental el certificado de defunción y el croquis demostrativo del lugar del accidente, pese a que dichos documentos fueron anexados al informe policial y los indicó al solicitar el proceso inmediato. Asimismo, omitió actuar o solicitar una inspección o una reconstrucción en el lugar de los hechos, así como señalar en la formalización de la investigación y por ende en el requerimiento de acusación como fundamento de cargo, el hecho que el acusado estaba conduciendo un vehículo realizando servicio de transporte público sin contar con la categoría correspondiente. Por lo que resulta factible remitir copias al órgano de control del Ministerio Público para que proceda de acuerdo a sus atribuciones.

No se advierte que exista alguno de los supuestos de eximente de responsabilidad, puesto que es un hecho cierto que y se encuentra debidamente acreditado al no haber sido cuestionado la versión de la testigo con respecto a que el vehículo que conducía el acusado, antes de sobrepasar al camión, se encontraba detenido recogiendo pasajeros, hecho que habría dado lugar para que la menor pudiera cruzar, circunstancia en que el acusado intenta pasar al camión sin tomar las medidas de precaución que el caso requería. Prueba actuada, que si bien no es suficiente para establecer responsabilidad penal del acusado, sí es suficiente para establecer sin duda alguna su responsabilidad civil solidaria con el propietario del vehículo.

Teniendo en cuenta que la víctima era una adolescente de 13 años de edad, cuyo fallecimiento necesariamente ha ocasionado una pérdida irremediable e

incuantificable para los familiares directos, el monto peticionado por el Ministerio Público resulta insignificante. Sin embargo, el Tribunal se ve impedido de señalar una suma mayor a lo peticionado por el Ministerio Público, que ha actuado en representación de la madre, al no haberse constituido ésta en actor civil.

- c. Pena: Confirma la sentencia que absuelve al acusado.
- d. Reparación Civil: Revoca el extremo de la sentencia absolutoria que no fija reparación civil, Reformándola, fija en la suma de doce mil Nuevos Soles que deberán pagar en forma solidaria el sentenciado y el tercero civilmente responsable”.

## V. DISCUSIÓN

En el capítulo siguiente se procede a la discusión de los resultados, los cuales se explicarán en función de los objetivos trazados:

Objetivo específico 1. Reconocer los elementos que presenta la legislación nacional entorno a la responsabilidad civil extracontractual y a los accidentes de tránsito, con el fin de poder formar sus fundamentos doctrinarios.

En nuestro país los accidentes de tránsito se han caracterizado y aún se siguen caracterizando, por el impacto que generan sus resultados que en la gran mayoría de los casos tienen dimensiones fatales; debido al número de pérdidas humanas y a las consecuencias que generan estos actos en la vida de las personas que se ven afectadas; la falta más grave constituye la frustración de la continuidad del proyecto de vida; de acuerdo a los índices analizados existe una mayor incidencia en menores de edad; lo cual en el tema económico e imposible poder estimar de forma adecuada la retribución económica; sin embargo, a pesar de ello por ejemplo los procesos que se vienen desarrollando por lesiones; homicidio culposo o en su defecto por ambos; implica que no la debida atención por parte de los operadores del poder judicial; con respecto a la estimación de la cantidad resarcitoria para los agraviados.

Los agentes que causan los accidentes de tránsito; han creado el riesgo y el delito que atenta con la vida del cuerpo y la salud; sin embargo, se deja de lado los vehículos que no cumplen con la debida seguridad y que más bien implican un riesgo; los cuales no generarían peligro si estos fuesen examinados de forma debida e impedida su circulación a aquellos que no cumplan con el estándar requerido evitando o disminuyendo los accidentes que suelen ocurrir por desperfectos técnicos; cabe señalar que en el número de accidentes estudiados, este factor no ha sido considerado; más ha sido tomado como excusa para disminuir la responsabilidad aduciendo este desperfecto técnico como un motivo del accidente; sin demostrarse en algún momento que más bien este factor de peligrosidad ya estaba presente en el desarrollo del accidente; aumentando así la responsabilidad.

Por otro lado, la manifestación de la conducta de los agentes; nos permite

comprender que el obrar negligentemente es una actitud que en el comportamiento de algunas personas está presente; ya que si se tiene una consciencia clara del riesgo o peligro que genera el conducir una unidad de transporte en condiciones defectuosas; expone al riesgo a quienes hagan uso de ella, incluyendo su propia vida; lo cual resulta que por lo visto no le importan las consecuencias. Sobre este punto las sentencias analizadas presentan una muy escasa valoración y motivación probatoria. En consecuencia, los fallos judiciales se fundamentan en el informe policial; el certificado de necropsia; en el certificado del médico legal; y en condiciones muy aisladas en investigaciones que han sido conducidas única y estrictamente por el poder judicial.

Debido a la forma tan simple como se desarrolla este tipo de proceso; poder estimar la pena y el costo de reparación civil; presenta muchas variaciones de una sentencia resolutive hacia otra; aún siendo las condiciones y el contexto muy similar. A ello se suma que la pérdida de la vida de un joven; no se aprecia en relación al proyecto de vida truncado; incluso no se tiene en cuenta la significancia generada por la ausencia de ser amada para el grupo familiar; como tampoco se tiene en cuenta la significatividad de la pérdida del padre para los hijos; a pesar de que ese padre hubiera sido el único sostén económico para la familia; esta situaciones descritas nos muestran que no se tiene en cuenta una correspondencia justa y propia en relación a la magnitud del perjuicio generado y aún sobre la indemnización que deberá establecerse.

Objetivo específico 2. Establecer la validez de las pólizas de seguros aplicadas sobre el resarcimiento de los detrimentos en los casos de las víctimas como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos de transporte público y privado en el distrito judicial de Piura.

Las compañías de seguros han establecido montos para poder otorgar cobertura a estas situaciones; sin embargo, estas asignaciones económicas no cubren la totalidad de los tratamientos; y en el peor de los casos si el tratamiento es costo y largo en el tiempo únicamente se reconocerá un porcentaje mínimo de tal asignación; si el caso requiere de tratamiento que no encontramos en el país definitivamente, la cobertura otorgada no justificará el desarrollo de tal acción.

De acuerdo a lo que señala la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; promulgada el 5 de octubre de 1999; son demasiadas las competencias con las cuales se pretender el poder ejercer el control absoluto del tránsito terrestre; a ellos se suma que son muchas las instituciones que tienen influencia en el tema: Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Gobiernos Regionales; Gobiernos Locales: provinciales y municipales; La Policía Nacional del Perú; la Super Intendencia de Transporte Terrestre de Personas, carga y Mercancías – SUTRAN; el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI; todo ello suma a una complicación mayor de las cosas; ocasionando un sistema caótico; con consecuencias muy negativas y adicionándole la pérdida de tiempo; lo que debería de propiciarse sería una autoridad independiente que contemple todo el sector; evitando así gastos inútiles.

Objetivo específico 3. Proponer criterios jurídicos válidos para poder determinar del monto económico a resarcir en los casos de accidentes de tránsito de vehículos de transporte público y privado en el distrito judicial de Piura.

Los jueces especializados en materia penal hacen uso de criterios jurídicos que son aplicados para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual; dichos criterios son derivados en atención a los casos que se presentan sobre la materia de accidentes de tránsito, y se sustentan en el derecho subjetivo; ya que manifiestan la culpa del agente y no tienen en cuenta la responsabilidad generada por el riesgo. El no causar daño a ninguna otra persona es un deber de carácter genérico; si se actúa y demuestra que ha habido de por medio factores de negligencia en los responsables que han generado los accidentes de tránsito; no se toma en cuenta los peligros que se encuentran asociados a la falta de previsión para evitar la conducción de vehículos defectuosos, debiendo tomarse en cuenta el requisito que exige la condición de tal o cual categoría vehicular; para ello se requiere de la respectiva calificación y los estudios correspondientes que se señalan de acuerdo a ley.

Debido a esta condición poder otorgar la compensación es un acto que constituye un factor de la responsabilidad extracontractual; comprende a su vez los efectos inmediatos y las medidas que se aplican entorno al hecho perjudicial; situaciones

que no han sido consideradas por las sentencias emitidas y que han sido tomadas en cuenta en el campo muestral. Teniendo en cuenta esto el criterio judicial que debe de aplicarse no debe limitarse únicamente en poder detallar condiciones o características concretas que se encuentren vinculadas a la salvaguarda del accidente, no debiendo de prescindir del análisis conductual del sujeto que en su condición de conductor; el Estado le otorgo la licencia para que realice tal practica; esta es otra característica que no se ha desarrollado de forma completa; ya que en ninguna condición se ha tenido en cuenta examinar el récord sobre las posibles papeletas que puedan estar acumuladas entorno a su ejercicio como conductor, pudiendo haber genero accidentes con anterioridad.

Por otra parte, en consideración a las víctimas; los magistrados sustentan sus decisiones en el desarrollo e informes de los exámenes forenses; en los cuales se señalarán los decesos, o en su defecto el grado y magnitud de las lesiones ocasionadas y plenamente comprobadas; pero sin embargo se ignora los efectos que genera la muerte de estas personas para con su familia; o el impacto que genera las lesiones ocasionadas en las víctimas y también en sus familiares; razón por la cual el daño no es percibido en su dimensión verdadera; ni tampoco se tienen en cuenta los efectos o consecuencias que generan en el futuro.

Los dictámenes formulados por los magistrados son de exclusiva responsabilidad civil extracontractual emergente de los accidentes de tránsito; sin embargo, no demuestran la debida proporcionalidad y la correspondencia adecuada entre el monto indemnizatorio finalmente fijado y la magnitud del daño causado; lo cual por lo general no guarda un equilibrio económico que logre satisfacer las necesidades que se generan. Las asignaciones económicas varían en menos de diez mil nuevos soles; existiendo en la gran mayoría de casos falta de proporcionalidad; entre el perjuicio generado y la asignación resarcitoria.

## VI. CONCLUSIONES

1. El Código Civil Peruano en su artículo 1970°; señala la aplicación de la referida responsabilidad extracontractual; la cual se desarrolla en caso que el bien peligroso o riesgoso genere perjuicio a otro sujeto o conjunto de sujetos; por lo cual se está en la condición de obligatoriedad de reparar las acciones. Consiguientemente los vehículos automotores son asignados como bienes peligrosos o riesgosos; y si por medio de ellos se genera un accidente de tránsito; la responsabilidad radica en su propietario y quien lo conducía.
2. En el Código Civil; en el artículo 1970° se señala expresamente que la responsabilidad en casos de suscitarse algún accidente de tránsito en razón de los vehículos automotores, dicha falta se encuentra regulada en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito, el cual se encuentra aprobado por medio del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC.
3. Se debe tener en cuenta que el denominado Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT; que se aplica a los vehículos automotores garantizan; la hospitalización y atención de las víctimas por única vez, hasta un monto determinado; por lo general 20 000 nuevos soles; así como también los gastos de sepelio en caso de fallecimiento; pero las personas que dependen del occiso y el hospitalizado quedan en desamparo económico; por ello no existe una integral reparación sobre el perjuicio ocasionado a la víctima.
4. Se ha podido determinar que cuarenta procesos judiciales desarrollados entre los años 2016 – 2017; aún se encuentran en calidad de investigación para designar sentencia última; setenta idos procesos están archivados sin emisión de sentencia alguno, debido a que fueron abandonados; veintiséis en proceso judicial para formulación de sentencia y diez se encuentran ya archivados de forma definitiva.
5. Por último los resultados de campo, se precias que únicamente son cuatro los procesos judiciales terminados satisfactoriamente; habiéndose cancelado el total de la reparación civil señalada por el órgano jurisdiccional.

## VII. RECOMENDACIONES

1. Se debe de modificar el artículo 1970° del Código Civil, con la finalidad de poder establecer el poder garantizar la recepción de las víctimas de accidentes de tránsito; en los centros de salud en general, con el fin de preservar la vida de las personas.
2. Recomendar la modificación del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad y Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo No. 024-2002-MTC.; con la finalidad de que otorgue una mayor protección a las víctimas y mayor sanción a los victimarios.
3. Transformar la normativa que reglamenta y norma el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT de los vehículos automovilísticos con la finalidad de garantizar la reparación de manera más integral y acorde a las necesidades de las víctimas.
4. El Código Civil; en su artículo 1970° de forma conjunta con el Decreto Supremo N° 024 – 2002 – MTC; prevé que la responsabilidad extracontractual; deben de encargarse de poder desagrar los daños generados para poder volver a poner a las partes implicadas en una justa situación, tratando de dar a cada uno lo que le corresponde; buscando el equilibrio; ya que no existe una justicia perfecta.
5. Finalmente debe de poderse instituir un instrumento que contemple una interpretación que sea útil para estimar el grado de actuación que deben de desarrollar los magistrados y así poder fijar los montos indemnizatorios por los perjuicios causados, generados por los accidentes de tránsito; dejando libre el margen de discrecionalidad e independientemente de la indemnización por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

## REFERENCIAS

- Aparicio, J y Gómez, G. (2005). Código Civil, Concordancias. Imprenta Americana Gil. Lima.
- Avendaño, J. (2009). *Derechos Reales*. Materiales de enseñanza para el estudio del Libro V del Código Civil en la Facultad de Derecho. 2da. Edición Corregida y aumentada. Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
- Ballester, E. (2009). *Derechos Reales*. Editorial MARCEL PLANIOL. Tratado Elemental de Derecho Civil. Torno III. Editorial Organización Bells. Valencia.
- Carrillo, A. (2014). *La responsabilidad civil del empresario por daños derivados del accidente de trabajo*. Tesis para optar el grado académico de doctor en derecho. Universidad de Granada – España.
- De Dios, M. (2014). *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*. Tesis para optar el grado académico de doctor en Derecho de Daños. Universidad de Salamanca – España.
- De Trazegnies, F. (2012). *El Código Civil de 1984: ¿vejez prematura o prematura declaración de vejez? Reflexiones a propósito del papel del contrato en la construcción de una sociedad libre*. Revista “Themis”, No. 49. Lima – Perú.
- Díaz, H. (2004). *Derechos Reales*. Editorial Universidad Nacional de San Agustín. Arequipa.
- Espinoza, J. (2013). *Capacidad y Responsabilidad Civil de las Personas Jurídicas*, Revista Jurídica del Perú, año XLVIII N° 7 Normas Legales Trujillo – Perú.
- LEÓN, J. (2006). *Comentarios al Código Civil Peruano*. Tomo II. Librería e Imprenta Gil S.A. Lima.
- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. (2002). *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y, Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (SOAT)* D.S. N° 024-2002-MTC y D.S. N° 001-

2004 –TC.

Leysser, L. (2004). *La Responsabilidad Civil, Líneas Fundamentales y Nuevas Perspectivas*. Editorial. Normas Legales Primera Edición Octubre. Lima – Perú.

Mecinas, J. (2000). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito o la instauración del seguro obligatorio*. Editorial Gaceta Jurídica. Primera edición. Lima – Perú.

Nieves, C. (2016). *La Reparación civil en los delitos culposos ocasionados por vehículos motorizados en accidentes de tránsito*. Tesis para optar el grado académico de magister en derecho penal. Universidad San Martín de Porres. Lima – Perú.

Núñez, E. (2007). *El daño y la responsabilidad civil derivada del accidente de tránsito. Caso Venezuela*. Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas N° 3. 2007. ISSN 1856-7878.

Palacio, G. (2010). *Compendio de Derecho Civil Peruano*. Cultural. Cuzco. Lima. 1990.

Ramírez, G. (2016). *Análisis de las coberturas de los seguros de las empresas aseguradoras con relación a los accidentes de tránsito en las resoluciones expedidas por Indecopi en la ciudad de Arequipa de enero a diciembre del 2012*. Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho Civil. Universidad Católica de Santamaría. Arequipa – Perú.

Taboada, L. (2003) *Elementos de la Responsabilidad Civil*, comentarios las normas dedicadas por el Código Civil Peruano a la Responsabilidad Civil Extracontractual y Contractual, 2da. Edit., Jurídica Grijley E.I.R.Ltda. Lima - Perú.

Vidal, F. (2002). *El Acto Jurídico*. IV edición, la reimpresión. Mayo. Edit. Gaceta Jurídica S.R. Ltda. Lima – Perú,

## **ANEXOS**

## MATRIZ DE CONSISTENCIA LÓGICA

PROBLEMA	HIPÓTESIS	OBJETIVOS	VARIABLES
<p>¿Qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces del Distrito Judicial de Piura, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito, ocurridos en el periodo 2016 – 2017?</p>	<p>Los criterios jurídicos aplicados por los magistrados de la Corte Superior de Justicia de la región Piura, para poder establecer la determinación de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito vehicular de transporte público y privados, pertenecen al derecho subjetivo, ya que reflejan la culpabilidad del agente y no la responsabilidad por riesgos, dentro del periodo de estudio 2016 – 2017</p>	<p>General</p> <p>Analizar los criterios jurídicos legales que emplean los magistrados de la Corte Superior de Justicia de Piura, para poder establecer la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito vehicular ocurridos entre los años 2016 – 2017</p> <p>Específicos</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Examinar los fundamentos que presenta la legislación nacional sobre la responsabilidad civil extracontractual y los accidentes de tránsito, con la finalidad de poder establecer sus fundamentos doctrinarios.</li> <li>2. Establecer la validez de las pólizas de seguros aplicadas sobre el resarcimiento de los detrimentos en los casos de las víctimas como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos de transporte público y privado en el distrito judicial de Piura.</li> <li>3. Proponer criterios jurídicos válidos para poder determinar del monto económico a resarcir en los casos de accidentes de tránsito de vehículos de transporte público y privado en el distrito judicial de Piura</li> </ol>	<p>Variable independiente: Víctimas de los accidentes de tránsito</p> <p>Variable dependiente Inaplicabilidad de las normas legales de responsabilidad civil extracontractual</p>

Cuadro 4. Matriz de consistencia lógica.

Fuente: Elaborado por Sandra Maribel Villegas Arreategui.

### MATRIZ DE CONSISTENCIA METODOLÓGICA

TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA	INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	CRITERIOS DE VALIDEZ Y CONFIABILIDAD
Descriptiva explicativa Diseño No Experimental	Total de accidentes de tránsito 162 Muestra 10 procesos	Expedientes judiciales. Encuestas y entrevistas	Validación por consulta de expertos.

Cuadro 5. Matriz de consistencia metodológica.

Fuente: Elaborado por Sandra Maribel Villegas Arreategui.

## CUESTIONARIO APLICADO A LOS OPERADORES DEL DERECHO

### INSTRUCCIONES:

Estimados abogados expreso mi cordial saludo por intermedio del presente escrito, y a la vez solicito unos minutos de su tiempo para poder dar respuesta a las siguientes preguntas que me ayudaran en la investigación que me encuentro realizando la cual se titula: "Criterios jurídicos para determinar la responsabilidad civil extracontractual de los accidentes de tránsito, durante el periodo 2016 – 2017"; su intervención frente a este tema me ayudara a poder analizar sus criterios jurídicos. Gracias de antemano por su disposición y tiempo.

=====

1. ¿Cuáles son los criterios que aplican los magistrados para determinar el resarcimiento frente a los accidentes de tránsito en favor de las víctimas?

---

---

---

---

---

2. Esta diversidad de criterios se ajusta al contexto real y son aplicados cotidianamente favoreciendo a la víctimas del daño causado.

---

---

---

---

---

3. ¿Cómo define la responsabilidad extracontractual de acuerdo a nuestra normativa nacional?

---

---

---

---

4. Tomando en cuenta la gran diversidad cultural en nuestro país y los distintos hechos en torno a los accidentes de tránsito, se podría sustentar que existen una gran diversidad de culpas al respecto.

---

---

---

---

---

5. ¿Cómo se define la causa en la responsabilidad extracontractual en el Código Civil peruano?

---

---

---

---

---

6. ¿Cómo definiría el daño en la estructura de los hechos jurídicos ilícitos que originan una responsabilidad civil?

---

---

---

---

---

7. ¿Qué criterios jurídicos deberán de aplicar los jueces, para poder determinar la responsabilidad civil extracontractual en los procesos de accidentes de tránsito?

---

---

---

---

---

8. ¿Los criterios jurídicos aplicados por los magistrados de la Corte Superior de Justicia en la región Piura, para poder establecer la determinación de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito vehicular de transporte público y privados, pertenecen al derecho subjetivo u objetivo? Porque

---

---

---

---

---

¡¡GRACIAS POR SU TIEMPO!!

FICHA DE VALIDACIÓN

TEMA DE TESIS: "CRITERIOS JURÍDICOS PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, DURANTE EL PERIODO 2016 – 2017"

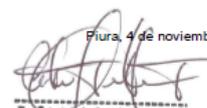
FICHA DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO

Indicadores	Criterios	Deficiente 0 – 20				Regular 21 – 40				Buena 41 – 60				Muy Buena 61 – 80				Excelente 81 – 100				OBSERVAC.
		0 5	6 10	11 15	16 20	21 25	26 30	31 35	36 40	41 45	46 50	51 55	56 60	61 65	66 70	71 75	76 80	81 85	86 90	91 95	96 100	
1. Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado																		X			Ninguna
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																		X			Ninguna
3. Actualidad	Adecuado al enfoque teórico abordado en la Investigación																		X			Ninguna
4. Organización	Existe una organización lógica entre sus ítems																			X		Ninguna
5. Suficiencia	Comprende los aspectos necesarios en cantidad y calidad.																				X	Ninguna

6. Intencionalidad	Adecuado para valorar las dimensiones del tema de la Investigación																				X	Ninguna
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos-científicos de la Investigación																			X		Ninguna
8. Coherencia	Tiene relación entre las variables e indicadores																			X		Ninguna
9. Metodología	La estrategia responde a la elaboración de la Investigación																				X	Ninguna

INSTRUCCIONES: Este instrumento, sirve para que el EXPERTO EVALUADOR evalúe la pertinencia, eficacia del Instrumento que se está validando. Deberá colocar la puntuación que considere pertinente a los diferentes enunciados.

Nombre y Apellidos Dr. Cristian Jurado Fernández  
 DNI 17814482  
 Teléfono 954978630  
 E-mail: jfernandezoa@ucvvirtual.edu.pe

Firma, 4 de noviembre del 2019.  
  
 Dr. Cristian A. Jurado Fernández  
 CPPe. N° Reg. 1817614482  
 FIRMA

### CONSTANCIA DE VALIDACION

Yo, **Cristian Augusto Jurado Fernández**; con DNI N° 17614492; registrado con código N° SUNEDU 17614492; Doctor en Gestión Universitaria; de profesión Abogado; desempeñándome actualmente como Docente Universitario; en la Escuela de Derecho de la Universidad César Vallejo Ica; por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de validación los Instrumentos los cuales se aplicaran en el proceso de la Investigación.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

INTRUMENTOS	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
1. Claridad					X
2. Objetividad					X
3. Actualidad				X	
4. Organización				X	
5. Suficiencia					X
6. Intencionalidad					X
7. Consistencia					X
8. Coherencia					X
9. Metodología				X	

En señal de conformidad firmo la presente en la ciudad de Piura 4 de noviembre del 2019.

Apellidos y Nombres : Jurado Fernández Cristian Augusto

DNI : 17614492

Especialidad : Doctor en Gestión Universitaria

E-mail : ferandezca@ucvvirtual.edu.pe



Dr. Cristian A. Jurado Fernández  
 CPP. N° Reg. 1617614492

FIRMA Y SELLO

FICHA DE VALIDACIÓN

TEMA DE TESIS: "CRITERIOS JURÍDICOS PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, DURANTE EL PERIODO 2016 – 2017"

FICHA DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO:

Indicadores	Criterios	Deficiente 0 – 20				Regular 21 – 40				Buena 41 – 60				Muy Buena 61 – 80				Excelente 81 – 100				OBSERVAC.
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	
ASPECTOS DE VALIDACION		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
1.Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado																			X		Ninguna
2.Objetividad	Esta expresado en conductas observables																			X		Ninguna
3.Actualidad	Adecuado al enfoque teórico abordado en la Investigación																	X				Ninguna
4.Organización	Existe una organización lógica entre sus ítems																			X		Ninguna
5.Suficiencia	Comprende los aspectos necesarios en cantidad y calidad.																			X		Ninguna

6.Intencionalidad	Adecuado para valorar las dimensiones del tema de la Investigación																			X		Ninguna
7.Consistencia	Basado en aspectos teóricos-científicos de la Investigación																			X		Ninguna
8.Coherencia	Tiene relación entre las variables e indicadores																	X				Ninguna
9.Metodología	La estrategia responde a la elaboración de la Investigación																			X		Ninguna

INSTRUCCIONES: Este instrumento, sirve para que el EXPERTO EVALUADOR evalúe la pertinencia, eficacia del Instrumento que se está validando. Deberá colocar la puntuación que considere pertinente a los diferentes enunciados.

Piura, 4 de noviembre del 2018.

Nombre y Apellidos Mag. Ruperto Emilio Castellanos Custodio  
 DNI 10519038  
 Teléfono 972 341 112  
 E-mail: rcastellanos@crece.uss.edu.pe



Mag. Ruperto Castellanos Custodio  
 ICAV. 899

FIRMA

### CONSTANCIA DE VALIDACION

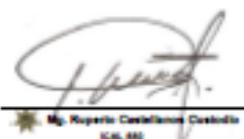
Yo, **Ruperto Emilio Castellanos Custodio**; con DNI N° 16519636; registrado con código N° SUNEDU 16519636; **Magister en Derecho Civil**; de profesión Abogado; desempeñándome actualmente como Docente Universitario; en la **Universidad Señor de Sipán**; por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de validación los instrumentos los cuales se aplicaran en el proceso de la investigación.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

INTRUMENTOS	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
1. Claridad					X
2. Objetividad				X	
3. Actualidad				X	
4. Organización				X	
5. Suficiencia					X
6. Intencionalidad				X	
7. Consistencia					X
8. Coherencia					X
9. Metodología					X

En señal de conformidad firmo la presente en la ciudad de Piura 4 de noviembre del 2018.

Apellidos y Nombres : Castellanos Custodio Emilio Ruperto  
 DNI : 16519636  
 Especialidad : Magister en Derecho Civil  
 E-mail : rcastellanoso@crece.uss.edu.pe



FIRMA Y SELLO

FICHA DE VALIDACIÓN

TEMA DE TESIS: "CRITERIOS JURÍDICOS PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, DURANTE EL PERIODO 2016 – 2017"

FICHA DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO.

Indicadores	Criterios	Deficiente 0 – 20				Regular 21 – 40				Buena 41 – 60				Muy Buena 61 – 80				Excelente 81 – 100				OBSERVAC.	
		0 5	6 10	11 15	16 20	21 25	26 30	31 35	36 40	41 45	46 50	51 55	56 60	61 65	66 70	71 75	76 80	81 85	86 90	91 95	96 100		
1.Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado																		X			Ninguna	
2.Objetividad	Esta expresado en conductas observables																				X		Ninguna
3.Actualidad	Adecuado al enfoque teórico abordado en la Investigación																					X	Ninguna
4.Organización	Existe una organización lógica entre sus ítems																				X		Ninguna
5.Suficiencia	Comprende los aspectos necesarios en cantidad y calidad.																					X	Ninguna

6.Intencionalidad	Adecuado para valorar las dimensiones del tema de la Investigación																					X	Ninguna
7.Consistencia	Basado en aspectos teóricos-científicos de la Investigación																				X		Ninguna
8.Coherencia	Tiene relación entre las variables e indicadores																					X	Ninguna
9.Metodología	La estrategia responde a la elaboración de la Investigación																					X	Ninguna

INSTRUCCIONES: Este instrumento, sirve para que el EXPERTO EVALUADOR evalúe la pertinencia, eficacia del Instrumento que se está validando. Deberá colocar la puntuación que considere pertinente a los diferentes enunciados.

Piura, 4 de noviembre del 2018.

Nombre y Apellidos Mag. Renzo Jesús Maldonado Gómez  
 DNI 41876198  
 Teléfono 934 561 111  
 E-mail: rmaldonadog@ucvvirtual.edu.pe



Dr. Renzo Maldonado Gómez  
 REGISTRO CALL N° 006673

FIRMA

### CONSTANCIA DE VALIDACION

Yo, **Renzo Jesús Maldonado Gómez**; con DNI N° 41876196; registrado con código N° SUNEDU 41876196; Magister en Derecho; con mención en Derecho Laboral; de profesión Abogado; desempeñándome actualmente como Docente Universitario; en la **Universidad Señor de Sipán**; por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de validación los Instrumentos los cuales se aplicaran en el proceso de la Investigación.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

INTRUMENTOS	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
1. Claridad					X
2. Objetividad					X
3. Actualidad				X	
4. Organización				X	
5. Suficiencia					X
6. Intencionalidad				X	
7. Consistencia					X
8. Coherencia					X
9. Metodología				X	

En señal de conformidad firmo la presente en la ciudad de Piura 4 de noviembre del 2018.

Apellidos y Nombres : Maldonado Gómez Renzo Jesús  
 DNI : 41876196  
 Especialidad : Magister en Derecho  
 E-mail : r Maldonado@ucvvirtual.edu.pe



Dr. Renzo Maldonado Gómez  
 REGISTRO CALL N° 009075

FIRMA Y SELLO