



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a
terceros damnificados en el Callao, 2020

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Abogado

AUTORES:

Pacheco Sotomayor, Brandy Alexsy (ORCID: [0000-0002-5711-8160](https://orcid.org/0000-0002-5711-8160))

Ramírez Jayco, Rafaela Elsa (ORCID: [0000-0002-2990-2062](https://orcid.org/0000-0002-2990-2062))

ASESOR:

Dr. Erick Daniel Vildoso Cabrera (ORCID: [0000-0002-0803-9415](https://orcid.org/0000-0002-0803-9415))

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Derecho de familia, derecho reales, contratos, responsabilidad civil
contractual y extracontractual resolución de conflictos

CALLAO – PERÚ

2020

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a Dios, a nuestras familias, a nuestro asesor metodológico, y a todos los que nos apoyaron en la creación del presente trabajo.

AGRADECIMIENTO

Agradecemos demasiado a Dios que nos dio las fuerzas para realizar este trabajo, a nuestras familias por su apoyo moral, a mis amigos por el apoyo emocional y a nuestro docente por su apoyo intelectual y de asesoramiento.

Índice de contenido

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
Índice de contenido	iv
Índice de tablas	v
Índice de abreviaturas	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
I. Introducción	1
II. Marco Teórico	5
III. Metodología	11
3.1. Tipo de investigación	11
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización apriorística	12
3.3. Escenario de estudio	13
3.4 Participantes	13
3.5. Técnicas de recolección de datos	14
3.6. Procedimiento	16
3.8 Método de análisis de datos	18
3.9. Aspectos Éticos	19
VI. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	19
VI. CONCLUSIONES	41
VII.RECOMENDACIONES	42

Referencias	43
ANEXO	52

Índice de tablas

Cuadro N° 1: Categorización	12
Cuadro N°2: Participantes	13

Índice de abreviaturas

Seguro obligatorio de accidentes de tránsito.....	SOAT
Ministerio de Transporte y Comunicaciones.....	MTC
Instituto Nacional de Estadística e Informática.....	INEI
Decreto Supremo.....	DS
Unidad Impositiva Tributaria.....	UIT
Corte Interamericana de Derechos Humanos.....	CIDH
Declaración Universal de Derechos Humanos.....	DUDH
Texto Único Ordenado.....	TUO

RESUMEN

El objetivo general de la presente investigación es determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020. Así mismo, tenemos como objetivos específicos uno el de analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el año moral de terceros damnificados en el Callao, 2020 y describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020. El enfoque de la investigación es cualitativo, tipo de investigación aplicada, el diseño de investigación-acción, con un nivel analítico o explicativo. Los participantes serán abogados como la Dra. Paola Carrasco Lozano, Ernesto Garcia Marín, Toshiro Montoya Tanabe, Felipe Loayza León, Alí Albarracín Sánchez, Jozsef Jauregui Castro, los brókeres Ítalo Barbieri Montoya y Harumi Flores Sessarego. Los instrumentos a usar serán las entrevistas y los análisis documentales. Se concluyó que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide significativamente en la acción indemnizatoria, toda vez que se retribuye o reembolsa una ínfima cuantificación a los terceros damnificados por la vulneración de sus derechos, debido a criterios legales y vacíos en el artículo 29 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, porque es un derecho adquirido del individuo, que nace producto de una eventualidad que ocasiona un daño a otra persona.

Palabras claves: Seguro obligatorio de accidentes de tránsito, acción indemnizatoria, ínfima cuantificación, damnificados.

ABSTRACT

The general objective of this research is to determine how the compulsory traffic accident insurance affects the compensation action of third parties injured in Callao, 2020. Likewise, we have as specific objectives one of analyzing how car accidents affect the year morale of third-party victims in Callao, 2020 and describe how the coverage limits affect the life project of third-party victims in Callao, 2020. The focus of the research is qualitative, type of applied research, action-research design, with an analytical or explanatory level. The participants will be lawyers such as Dr. Paola Carrasco Lozano, Ernesto Garcia Marín, Toshiro Montoya Tanabe, Felipe Loayza León, Alí Albarracín Sánchez, Jozsef Jauregui Castro, brokers Ítalo Barbieri Montoya and Harumi Flores Sessarego. The instruments to be used will be interviews and documentary analyzes. It was concluded that the compulsory traffic accident insurance has a significant impact on the compensation action, since a negligible amount is paid or reimbursed to third parties injured by the violation of their rights, due to legal criteria and gaps in article 29 of the Decree Supreme No. 024-2002-MTC, of the National Regulation of Civil Liability and Compulsory Insurance for Traffic Accidents, because it is an acquired right of the individual, which arises as a result of an eventuality that causes harm to another person.

Keywords: Compulsory traffic accident insurance, indemnity action, small amount, injured parties.

I. Introducción

Con respecto a la aproximación temática se debe saber que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) funciona como alternativa de solución a siniestros automovilísticos, el artículo 1970° del Código Civil peruano es claro al mencionar que todo bien por su naturaleza sea riesgoso o peligroso que cause un menoscabo a otro está en la obligación de resarcir lo ocasionado, ya que, existe un factor riesgo que se prescinde de aspectos subjetivos en el agente dañoso. Según Espinoza (2019) refiere que, “La responsabilidad y el deber de indemnizar parte de un mandato normativo, desechando toda cuestión que tenga que ver con la estructura interna del sujeto y con el estándar de actuación exigido al agente” (p. 41). Es por ello, que este seguro tiene como finalidad salvaguardar las consecuencias del daño, protegiendo la justicia reparatoria y conmutativa, donde se atribuye la responsabilidad a los propietarios, usuarios y personas responsables del manejo a priori, sin necesidad de establecer su culpa, bastando sólo con acreditar el daño causado, la relación de causalidad y el factor de atribución en el sentido que debe tratarse del empleo de un bien riesgoso o peligroso. Además, consagrando dicho sustento en los propios valores que animan la Constitución Política del Estado, que hacen referencia en su artículo 1° sobre la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad, es la clave para entender todos los derechos fundamentales, entre los que se encuentra el derecho a la vida y la integridad moral. En esa perspectiva, ante una acción del Estado que ha provocado un daño no resulta admisible indicar que las víctimas son un número estadísticos cuyos perjuicios no deban ser reparados, por el contrario, la exigencia constitucional impone al Estado la reparación respectiva. Sin embargo, no es del todo cierto; ya que los límites de cobertura no han acaparado a cabalidad la acción indemnizatoria que logra ser desproporcional y esquiva si se compara con los efectos que causa el evento dañoso, ello se centra en las bases jerárquicas de la restricción legal misma, que no pueden ser contrarias con el sistema jurídico Civil Law que compone nuestro marco normativo. Según Fernández (2019) refiere que,

“En el *civil law*, de los tres ideales antes mencionado se va priorizar el de la solidaridad” (p. 29). Cabe resaltar, que prima la magnitud de un hecho en base a generalidades y no por un cada caso en concreto o particular.

A nivel internacional las personas que cuenten con un vehículo automotor están en la obligatoriedad del uso de una póliza, ya que esta sirve como una garantía a la eventualidad que se puede presentar por alguna conducta humana errónea o una situación fortuita. Asimismo, se ha encontrado latente la indefensión a los afectados, por lo que no logra satisfacer las expectativas que se genera producto de la emergencia.

Según datos estadístico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Policía Nacional del Perú en la última década en territorio peruano 32 044 personas han perecido en un accidente vehicular, producto de una mala maniobra de un vehículo, mal estado de las vías, uso de alcohol antes de conducir, etc. Por otro lado, en un informe del año 2012 la Defensoría del Pueblo realizó un estudio que data de 115 denuncias referente a reclamos relacionados a la póliza vehicular que ofrece el SOAT, equivalente al 60%, esto se entiende que más de la mitad de los usuarios están insatisfechos con el servicio, generándose con ello una zozobra sobre quién recae la asignación del daño moral y el daño al proyecto de vida que debe estar encaminado en el conocimiento y la información sobre el propio sujeto, sus intereses, aptitudes y recursos económicos, sobre las posibilidades y expectativas del núcleo familiar que pertenece, sobre la realidad social, dineraria, cultural en la que vive, existiendo así una incertidumbre en los casos tras alternar una negativa del asegurador o haciendo el uso del derecho de exclusión para evitar el compromiso solidario.

En la Región Callao, el Instituto Nacional de Estadística e Informática- IV Censo Nacional de Comisarías del año 2017, a través de un censo realizó un sondeo donde 61 personas murieron a causa de accidentes de tránsito, con una tasa de 5.9 por cada 100.00 habitantes, a la vez se encontró una transgresión a sus intereses por la ejecución de la póliza del seguro pertinente, dando una tasa de mortalidad por

debajo de la media a diferencia de otros departamentos del Perú. Sin embargo, en los últimos años existe un aparatoso aumento de accidentes de tránsito en el Callao y por ende la utilización de una prima contratante, situaciones que han verificado un crecimiento visible que ha ocasionado una gran demanda del uso de aseguradoras generando que esta cobertura no cumpla las expectativas necesarias.

Las causas de este problema es la ínfima cuantificación que estas compañías ofrecen hacia los contratantes o a los terceros afectos, aprovechándose del ahogo en que se encontraron, mercantilizando la vida y dignidad de ser humano. De seguir visible y latente este problema, los compradores seguirán siendo vulnerados por las compañías, sin tener protección del Estado al no tener una reparación indemnizatoria proporcional que se ajuste al costo de vida peruano, por ello, un rechazo a la contratación de las mismas pese a estar sujetas a usarlas por norma imperativa. Asimismo, el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito nos menciona en su artículo 29°, que en caso de muerte de alguna persona a causa de un accidente de tránsito la póliza responderá como mínimo 4 UIT equivalente en la actualidad a S/17 200.00 soles, es por ello, que se encuentra desproporcional que dicho monto sacie la pérdida de un ser humano, ya que los efectos posteriores van más allá de dicho pecunio aparentemente reparador

En consecuencia, se atribuye que debería existir una revisión exhaustiva con una modificación al reglamento del SOAT del artículo 29° respecto a la compensación económica, dando un aumento como mínimo de 10 UIT para restituir los efectos negativos que derivan de la muerte del sujeto producto de la eventualidad, ya que, este monto reparatorio será dirigido para los deudos, por ende, brindando una proporción económica equiparable con el costo de vida de una familia peruana siguiendo la data de un software llamado Expatistan que nos menciona que el costo de vida mensual peruano equivale a S/. 7.790 por 4 personas en una familia.

Por otro lado , el actual trabajo científico, se ve en la obligación de formular el problema general: ¿De qué manera el seguro obligatorio de accidentes de tránsito

incide en la acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020?; por consiguiente, se formulan los problemas específicos, ¿De qué manera los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020?; ¿De qué manera los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao , 2020?

La enunciada investigación busca obtener el siguiente objetivo general, Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020; a partir del objetivo general se desprende los objetivos específicos, analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020 ; describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

Por otro lado, el trabajo tiene una justificación jurídica, social y práctica. La justificación jurídica, busca una modificación normativa acerca del límite de solvencia monetaria que ejecuta el seguro, brindándole una participación significativa hacia los terceros damnificados a causa del fenecimiento del sujeto directo o los intervinientes del siniestro. Asimismo, la justificación social del presente estudio busca proteger que las aseguradoras no actúen de forma abusiva, ante la necesidad e interés de la colectividad, particularmente a grupos humanos quebrantados por la pérdida de un ser querido. Finalmente, la justificación práctica indaga una garantía normativa, donde los operadores de justicia a través del aparato jurisdiccional podrán decidir de una forma clara una decisión que se adecue a los intereses de las partes.

El trabajo de investigación ha obtenido el siguiente supuesto general, que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide significativamente en la acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020. De igual manera, teniendo como supuesto general se desprende el supuesto específico, los siniestros automovilísticos repercuten negativamente al daño moral a terceros damnificados en el Callao 2020, y los límites de cobertura afectan negativamente al proyecto de vida a terceros damnificados en el Callao, 2020.

II. Marco Teórico

Ante la problemática, los investigadores se han basado en los antecedentes siguiendo un orden cronológico, denominando también fuentes previas que vinculan a las categorías sobre las cuales van a trabajar y adentrarse en el problema del estudio (Sánchez, Reyes y Mejía 2018, p. 19).

Conforme antes mencionado en el ámbito Internacional, se encuentra Ruiz y Herrera (2016) en su artículo titulado “Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de información: Caracterización general y tipologías de accidentes”. Teniendo por objetivo estudiar las diferentes figuras de accidentes de tránsito y las conductas antijurídicas a través de un diseño de análisis dogmático y estadísticas vigentes. El enfoque es cualitativo, su tipo de investigación es básica y su diseño basada en teoría fundamentada. Los autores concluyeron que los siniestros provocados por coches se deben a la inexistencia de una fiscalización por parte de una institución competente que busque generar políticas de seguridad para aquellos que sufren un detrimento por la colisión de estos.

Adicionalmente, Blanca (2016) en el artículo titulado “El concepto del daño moral. Estudios Doctrinales”. El problema recae en la interpretación latina errónea que sobresale del vocablo Germánico “wergeld”, categorizando de quantum monetario, empero actualmente esta acción es dictada por un ente competente que no asume roles razonables para los terceros afectados. El enfoque desarrollado por el indagador es cualitativo, su tipo de investigación es básica y su diseño es de teoría fundamentada, el instrumento empleado fue el análisis documental. Este autor concluyó que hay una definición ambigua del daño moral, basada en emociones que puede sufrir o padecer la persona, ya que el sufrimiento espontáneo es inexplicable ante la pérdida de un familiar directo, y que la aseguradora debe resarcir el daño producido de manera equitativa hacia los asegurados o no de la póliza vehicular.

De manera complementaria, el autor Connelly (2017) en su artículo titulado “The of whiplash in a compensable environment: Injury, disability, rehabilitation, and

compensation systems”. Su objetivo es una protección en los costos de los agentes por parte de la compañía, por ello una cobertura al accidente vehicular. El enfoque utilizado es cualitativo; desarrollando un análisis normativo, doctrinal y jurisprudencial, su tipo de investigación es básica y con un diseño narrativo. Concluyó que las aseguradoras no ofrecen una garantía eficaz al percance de su afianzado ya que su cobertura es limitativa.

Siguiendo la idea preliminar tenemos a Compiani y Facal (2017), cuyo artículo es nombrado “Problemática en torno a limitación de la prestación de los seguros de responsabilidad civil en Argentina”. Enfoque realizado por el autor es cualitativo, su tipo de investigación es básica y su diseño es fenomenológico. Teniendo como objetivo el deber que debe asumir la aseguradora no sólo sea para el asegurado, sino que consecuentemente responda de manera íntegra hacia los damnificados. A través del análisis de información procedente de la doctrina y reglamento actual. Los autores concluyeron que, las cláusulas positivizadas en un contrato llegan hacer abusivas para los derechos de los asegurados, ya que consecuente a ello las coberturas no llegan acaparar el estropicio generado.

Por otra parte, contemplamos la investigación realizada por Woolcott y Monje (2018), en su artículo de nombre “El daño al proyecto de vida: Noción, estructura y protección jurídica según los parámetros establecidos por la Corte Interamericana de Derechos Humanos - CIDH”. El enfoque utilizado por el autor es cualitativo, su tipo de investigación es básica y con diseño de investigación teoría fundamentada. El problema se centra en el derecho interno que desarrolla cada Estado para la definición correcta que acarrea una indemnización no patrimonial; mediante un análisis de indagación que deriva de la doctrina y jurisprudencia de la Declaración Universal de Derechos Humanos. Por ende, se concluyó que, el término “daño” usado por infinidad de códigos civiles de índole romano, hace mención a un efecto, detrimento que soporta un ser humano.

El génesis de los antecedentes nacionales comenzará con Barboza, Rojas y Salas (2016), en su artículo titulado “Revisión de la literatura en psicología del tránsito y la

seguridad vial (2001-2016)”. El enfoque empleado es cualitativo, su tipo de investigación es básica y su diseño es narrativo. El objetivo principal es analizar en profundidad el daño moral y las consecuencias que se ocasionan en la seguridad vial. Mediante un análisis de indagación que deriva de la doctrina y jurisprudencia comparativa. Concluyó que ante la existencia de un perjuicio producido por un automóvil se debe considerar las secuelas psicológicas del comportamiento humano.

Para seguir con la idea consideramos al autor Ayala (2017), quien elaboró la tesis denominada “¿todo va a estar bien?: análisis de la cobertura del SOAT en los pronunciamientos del Indecopi?” Para optar al grado de segunda especialidad en Derecho de Protección al Consumidor en la Pontífice Universidad Católica del Perú. El método empleado es cualitativo, su tipo de investigación es básica y su diseño se basa en una teoría fundamentada. El objetivo es generar conciencia ante todas las empresas aseguradoras respecto al tema de las pólizas que brindan a sus asegurados cuando se produce un accidente vehicular. Se concluyó que, la obligatoriedad del SOAT tiene como función garantizadora de dar protección hacia los agentes de un riesgo previsto como consecuencia de la imperatividad de la norma sin exclusión alguna.

Igualmente, los indagadores Guerra y Sandoval (2018), quienes realizaron la tesis N° 3499-2015- La Libertad: El principio de reparación integral del daño en el proceso de indemnización” Para lograr el título de abogado en la Universidad Científica del Perú, mediante el cual se hizo un análisis de la ponderación de afectación subjetiva que se centra en el individuo. El enfoque utilizado es cualitativo, el tipo es una investigación básica y su diseño es narrativo. El objetivo principal es analizar de manera jurídica, el grado perjudicial en una norma actual interpretada por los letrados, en los procesos de indemnización. Concluyeron, al mérito de la Corte Suprema respecto a la normativa sustantiva comercial, cuantificando el lucro cesante con una fijación inexacta, pues se encuentra bajo variabilidad ya que, la producción es incierta.

Finalmente, consideramos al autor Araujo (2019), quien realizó la tesis titulada “Indemnización del daño a la persona en sede judicial”, para adquirir la condición

académica de doctor en ciencias de la Universidad Nacional de Cajamarca, mediante el cual estudió los diferentes conceptos del agravio moral que se encuentra en cada caso. Incluyendo como problema principal la ínfima cuantificación que se ejecuta ante el sufrimiento de la persona. El enfoque manejado es cualitativo, su tipo es una investigación básica y su diseño es narrativo. Concluyó que la normativa peruana de indemnización resulta desproporcionada y abusiva en el monto monetario por no llegar a ser satisfactorio para los terceros intervinientes.

De forma complementaria, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se genera mediante un contrato entre las partes, y este generará efectos ante un contratiempo que derive de ella (Jara, Larriega, Nieto y Quispe, 2014, p.31). En ese sentido se podría describir como la garantía compensatoria, siendo su finalidad salvaguardar el bienestar de la colectividad, mediante un pecunio reparador. (Casación N°10192-2016, Lima). Conforme a ello la Ley N° 27181 en su artículo 30 nombra que, los autos que circulen en este estado, están sujetos a un seguro. Contrastando, la legislación española en la ley 20/15 nos dice que todo bien que cumpla una actividad que emane un riesgo contará con un seguro.

Por consiguiente, “Los siniestros automovilísticos representan un grave problema para la salud y la economía a nivel mundial. Actualmente se reconoce que se trata de un fenómeno complejo, resultado de una combinación de factores ambientales, vehiculares y humanos”. (Montes, Ledesma y Poó, 2014, p.116). Los siniestros automovilísticos son aquellos efectos materiales que produce un choque o alguna contingencia producto de una negligencia del conductor. Asimismo, se entiende por el perjuicio tangible ocasionado y este debe ser resarcido solidariamente por la empresa prestadora del servicio (Casación N° 3256-2015 Apurímac). En el TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito en su artículo 14° indica que las pérdidas sin indicación alguna, deberán ser resarcidas con la suficiente observación de la contingencia ocasionada.

Se entiende por límites de coberturas aquellas reparaciones económicas que se activan cuando se provoca una peripecia ocasionada por el conductor. (Gaviria, Cruz, y León, 2019, p.34-37). La jurisprudencia de Buenos Aires nos dice que la cobertura es el deber que recae ante la aseguradora por una contingencia para sus clientes o terceros. (Sentencia de la causa C-7449-BB1, Argentina). Por añadidura, el D.S. N.º 024-2002-MTC, en su artículo 29, nos dice que en caso de muerte la reparación equivale a 4 UIT dando como sumatorio un aproximado de S/. 17.200.00. Por otro lado, en Chile, la ley N° 18490, la cobertura indemnizatoria en caso de fallecer el sujeto directo o indirectos, será como mínimo 300 UF, y en moneda nacional equivale a S/39.202.88 soles cada uno. Por último, en la legislación uruguaya en su artículo 8 de la ley 18.412 nos dice que la cobertura máxima es de 150.000 UI en el primer año, en el segundo año es de 200.00 UI; y en el tercer año es de 250.00 UI, que si lo calculamos en moneda nacional, con el monto del primer año del país antes mencionado, saldría algo de S/ 62.072.00 Soles; esto implica consagrar un régimen legal de protección del asegurado, no permitiendo que se otorguen pólizas con menos garantías, ya que el daño ocasionado llega a ser más valorativo que el contrato.

De este modo, la acción indemnizatoria es aquella que se origina por una reclamación ante un hecho dañoso (Uribe,2016, p.19). Asimismo, es aquella solicitada por la parte perjudicada o terceros directos de este. (Janssen y Kool, 2017, p.242). Se acota, que la solicitud del resarcimiento funciona como un remedio de tutela (Radivojević y Raičević, 2020, p.18). Además, en el considerando 4.3.8. la Sala Suprema nos dice que la acción indemnizatoria debe ser cubiertas por los responsables solidarios no sólo hacia quienes ocupaban el vehículo asegurado sino también a los terceros ocupantes del vehículo que no contaba con SOAT (CAS N°10192-2016- LIMA). En el Código Civil Nacional el artículo 1987° nos refiere que, dicha obligación del asegurador es solidaria. Además, la legislación colombiana, en el libro Comercial opúsculo 1131 anota que, el deber de la compañía de seguros ante un acaecimiento dañoso vehicular supedita el inicio del cómputo del término contrato de seguro otorgadas al asegurado.” Todo daño producido debe ser totalmente

acreditado y consecuente de ello se debe estimar un quantum razonable y equitativo, salvaguardando los intereses particulares de los afectados” (Taboada, 2018, p.77). Por otra parte, “El daño moral está definido como aquel detrimento que experimenta un sujeto como resultado de un acto dañoso extracontractual, y la manera de resarcirlo es mediante la indemnización” (López y García, 2019. p.41). El daño moral es aquella turbación, carencia, desperfecto que sufre una persona. De igual manera, se entiende por aquellos sufrimientos psicológicos de derechos primordiales connaturales (Akimbekova, Akimbekova, Nusenov, y Tlegenova, 2016, p. 9734-9736). De este modo, “Al daño moral (subjetivo) se le identifica como una lesión que afecta la intimidad, afectos y sentimientos de un individuo, por lo que el resarcimiento frente a este tipo de daño se le ha llegado a denominar como el «precio del dolor» (*pretium doloris*)” (Fernández ,2019, p. 98).

Asimismo, la Sala Superior en su vigésimo octavo considerando nos dice que el daño moral tiene un quantum difícil de precisar por el componente subjetivo que se le da a la afectación interior que sufre el ser humano (Expediente 13989-2012-0-0-1801-JR-CI-03). Del mismo modo, la Corte Suprema de Montevideo respecto al daño moral nos dice que es aquel sufrimiento ocasionado a los familiares por la tragedia producida (Sentencia No. 1322). En el Código sustantivo comercial en su artículo 1984° nos dice que, es aquella dolencia psíquica ocasionada por un perjuicio interno de la víctima, que causa desequilibrio interior o anímico. El cuerpo normativo argentino, el artículo 1078, nos indica que es la aflicción al martirio, por lo debe ser compensado ante la circunstancia de un trauma, velando la potestad de los intereses no patrimoniales de las víctimas.

Esto derivó a dilucidar que el daño al proyecto de vida es la limitación al libre desarrollo que posee una persona de forma satisfactoria. (Tsfaye, Lemma, Berhan y Beshah, 2017, p.160). También, acarrea una serie de pérdidas personalísimas y a sus afecciones espirituales (Sánchez, 2018, p. 51). “Se designa como proyecto de vida, el rumbo o destino que la persona quiere darle a su vida, es decir, el radical sentido existencial derivado de una previa valoración” (Fernández,1996,p.183).

Por otro lado, la Sala Suprema en su considerando 4.7 nos dice que el daño al proyecto de vida es un daño extrapatrimonial, que se genera producto de una aflicción del resquebrajo de la vida común. (Cas N° 928-2016- Lambayeque). De igual forma, en el artículo 1985 del código Civil de Perú nos hace mención que es la relación integral de la persona afectada, por una vertiente de perjuicios que generaron imposibilidades. En el marco legal comercial argentino, apartado 1738 alude que es la violación de derechos intrínsecos por las que resulta interferida por un hecho dañino.

III. Metodología

3.1. Tipo de investigación

Al haber desarrollado el tipo de investigación se utilizó el enfoque cualitativo, que tuvo por origen el de describir de forma minuciosa la problemática hallada (Hernández y Mendoza, 2019, p.93). Como el presente trabajo, que trató sobre la ínfima cuantificación económica que ofrece el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, mediante la selección de información que fueron otorgadas a través de la recolección de datos.

Por otro lado, el tipo de investigación es la aplicada, ya que se dio con el objetivo de dar solución a un problema para la colectividad, y hacia un objetivo práctico específico (Concytec, 2019, p.5). Dentro de este orden de ideas, el presente trabajo de investigación tuvo criterios de estudios respecto a una realidad, con una propuesta normativa de modificación al Decreto Supremo N° 024-2002-MTC del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.

En relación al diseño del presente trabajo se utilizó el de investigación-acción, la cual buscó generar decisiones coherentes en base a estrategias y fases que abordó el estudio, que tuvo como fin el de brindar una solución al problema encontrado (Arias, 2020, p.46). En ese sentido, el diseño de estudio ya antes mencionado, una

vez que se dio la solución de modificación respecto a la ínfima cuantificación dineraria que ofrece el SOAT, quedó como precedente para que no se ejerza más el uso abusivo de las pólizas que ofrecen estas compañías.

Finalmente, el nivel analítico o explicativo de investigación, fue la forma en la que se desarrolló el estudio, se dio a conocer la causal del porqué del factor de riesgo (Escudero y Cortez, 2018, p. 43). Por este motivo la investigación tuvo el interés de encontrar la causa del problema latente, de igual modo el vínculo entre las categorías y subcategorías del estudio.

3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización apriorística

La importancia que surten las categorías se dio en base al estudio de la investigación, las cuales han permitido desarrollar el marco teórico, que va a contribuir con la visión de una realidad y por las subcategorías aquellas que facultan a profundizar a detalle el fenómeno, que responderán al problema general y específico de la investigación (Marín, Hernández, Flores, 2016, p.6).

Cuadro N° 1: Categorización

CATEGORÍAS Y SUBCATEGORÍAS	
CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS
Seguro obligatorio de accidentes de tránsito	Siniestros automovilísticos Límite de cobertura
Acción indemnizatoria	Daño moral Daño al proyecto de vida

Fuente: Elaboración propia

3.3. Escenario de estudio

Para el actual trabajo de investigación, el escenario se trasladará a la Provincia Constitucional del Callao, que cuenta con una población de 1 1298 54 habitantes. Asimismo, este trabajo estará dirigido a los diferentes estudios jurídicos del Callao, los cuales estarán divididos por distintas áreas legales, que contarán con una oficina amplia, un ambiente acogedor; donde se investigará el trasfondo del porqué de la problemática planteada. Del mismo modo nuestro objeto de estudio serán los terceros damnificados que habitan o residen en las diferentes viviendas del Distrito del Callao.

3.4 Participantes

Esta investigación, para la muestra de guía de entrevistas va a considerar 10 informantes, que serán seleccionados por los criterios de inclusión, de los cuales 06 abogados expertos en materia civil con experiencia mínima de 2 años que gozan con características idóneas al palpar asuntos legales relacionados a indemnizaciones por accidentes de tránsito. Asimismo, 02 brokers especializados en aseguradoras de tránsito, que han experimentado negociaciones entre el asegurado y el asegurador. Y el objeto de estudio estará conformado por un mínimo de 02 personas damnificadas de 18 a 70 años, hasta llegar a la saturación de categoría del estudio.

Cuadro N°2: Participantes

N°	Nombres y apellidos	Profesión u Ocupación	Institución
1	Paola carrasco Lozano	Abogada y Magíster en derecho Civil y Comercial	Universidad de Lima/ Estudio Jurídico Villa Vilcarromero
2	Luis Felipe Loayza leon	Abogado y docente en derecho Civil y Comercial	Universidad Tecnológica del Perú/ Estudio Jurídico Cognitivo
3	Jozsef Jauregui Castro De Cavalcanti	Abogado Civilista	Estudio Jurídico Themis Consultores SAC
4	Alí Omar Albarracín Sánchez	Abogado Civilista	Estudio Jurídico Villa Vilcarromero

5	Ernesto García Marín	Abogado Civilista y Magíster en Derecho Comercial	Estudio Jurídico Espichan
6	Toshiro Wilfredo Montoya	Abogado Civilista	Estudio Jurídico Lazo & Montoya
7	Harumi Flores Sessarego	Broker de Seguros	Morgan & Asociados Corredores de Seguros SAC
8	Italo Barbieri Montoya	Broker de Seguros	Scottini Corredores de Seguros
9	July Sarita Gálvez Vásquez	Damnificada/Trabajadora	Independiente
10	Roberto Carlos Astorga Navarro	Damnificado/ Trabajador	Independiente

3.5. Técnicas de recolección de datos

Se entiende que son aquellas que buscan información a través de distintas técnicas relacionadas con una investigación cualitativa (Gauchi, 2017, p. 10-11).

La técnica de observación es aquella que identifica el problema sobre el seguro obligatorio de accidente de tránsito y la acción indemnizatoria del Callao, que genera técnicas de acopio para obtener información y así lograr un resultado favorable de la propuesta que se quiere modificar (Rekalde, Vizcarra y Macazaga, 2014, p.204).

Revisión de fuente doctrinal, indaga diferentes pensamientos de estudiosos del derecho que profundizaron en las ramas legislativas de la norma civil (Tantaleán, 2016, p. 12).

Es indispensable mencionar, qué se trabajó con la revisión de fuentes normativas considera el D.S. 024-2002-MTC, como base primordial en la problemática del trabajo investigado (Sánchez, et al., 2018, p. 120).

La revisión de base de datos de fuentes jurisprudenciales es necesaria para validar la problemática que existe en torno al uso del seguro obligatorio y su compensación reparatoria (Bruzón, 2019, p.158).

Las entrevistas, la cual será dirigida a profesionales y personas damnificadas que sufrieron un daño por la muerte de un familiar, producto de un accidente de tránsito (Troncoso y Amaya 2017, p.330).

De acuerdo a los instrumentos de recolección, tenemos la guía de observación, para elaborar una aproximación temática del Callao, donde se observa un problema latente, que se encuentra incluido en la introducción (Hernández, Arias, Flores, Arévalo, Antón, Yépez y Lagos, 2019, p.71-75).

La matriz de categorización es la elaboración de la matriz ante la recopilación de información documentaria, señalando las categorías y subcategorías (Díaz, C, 2018, p.126-128).

Se aplicó la ficha de análisis documental, la cual permitió desarrollar la realidad problemática, y hacer un contraste de los terceros damnificados de accidentes de tránsito del Callao.

La guía de entrevista nos ayudará a recolectar información confiable y coherente que estarán plasmadas en una hoja con preguntas abiertas, relacionadas con los objetivos y problemas, con la finalidad de brindar una solución a la presente problemática en estudio.

La ficha o guía de análisis sirve para contrastar mediante jurisprudencia la realidad problemática, la cual responderá a nuestro objetivo general y a nuestros objetivos específicos, encontramos los siguientes expedientes:

- Sentencia uruguaya - Montevideo N°1322, de fecha 5 de septiembre del 2019.
- Casación peruana - Lima N°10192-2016, de fecha 21 de Julio del 2017.
- Sentencia de la causa Argentina – C-7449-BB1-2017, de fecha 10 de Octubre del 2017.

- Sentencia peruana- 13989-2012-, de fecha 02 de Noviembre de 2017

3.6. Procedimiento

Son los lineamientos y etapas en la que se plantea un estudio para dar a conocer el problema a investigar con el fin de tener recomendaciones o soluciones (Kumar, 2018, p.10-12).

En relación a la idea anterior previamente se halló el problema latente, a través de la técnica de observación, el precario quantum indemnizatorio de la póliza de seguro cuando se da un accidente de tránsito, haciendo un contraste de legislaciones internacionales y nacionales, como base de información de antecedentes y desarrollo de marco teórico. Además, al visualizar esta problemática se propuso las categorías como análisis del problema, encontrando como primera categoría el uso obligatorio de accidentes de tránsito, desprendiendo las subcategorías siendo este los siniestros automovilísticos y los límites de cobertura; como segunda categoría encontrados a la acción indemnizatoria desglosando como subcategorías el daño moral y el daño al proyecto de vida.

Al respecto, al plantearse las categorías que proceden del problema, se efectuó el marco teórico donde se tomó información de citas e ideas de estudiosos del derecho que se especializaron en la materia, respecto a la técnicas e instrumentos de recolección de información, se usó las entrevistas dirigidas a especialista del derecho civil y a damnificados por accidentes de tránsito, también se usó fichas documentales analizando jurisprudencia de sentencias emitidas por el poder judicial, revisando también artículos científicos, revistas científicas como Scopus, Ebsco, ProQuest, Scielo, Redalyc, Spie Digital library y Gaceta jurídica y tesis.

Asimismo, mediante la información recabada de las entrevistas, la ficha de revisión documental, la ficha de revisión doctrinal, jurisprudencial y normativa, obteniendo data entroncada a nuestra problemática que relaciona con los problemas y objetivos propuestos, realizando una reseña coherente del problema.

Cabe mencionar, que lo primordial del proyecto busca un desarrollo idóneo que contará con una planificación aplicada, con objetivo de estudio, una estructuración teórica, metodológica, y que tiene como finalidad fundar un análisis confiable de acuerdo a los resultados que se obtengan de la población a investigar.

Por otro lado, la consolidación del presente trabajo científico determina la aplicación de los instrumentos en la información recolectada, mediante la guía de entrevista, la ficha de análisis documental que desprende el análisis normativo, jurisprudencial y doctrinal. Es por ello, que se demostrará la validez del presente trabajo teniendo en cuenta la técnica de la triangulación la cual abordará la discusión del presente problema, adjuntando las guías de entrevistas, las que responderán los expertos mediante sugerencias.

Por último, la información que derive de los entrevistados será descrita de forma precisa de acuerdo a lo contestado por la muestra del presente trabajo. Por consiguiente, se hará una descripción de la discusión, donde se explicará los resultados, los antecedentes y el desarrollo del marco teórico. Finalmente, se elaborarán las conclusiones y/o sugerencias, incorporando como anexos los instrumentos aplicados en la presente investigación.

3.7. Rigor Científico

El rigor científico consistirá en la veracidad como en la credibilidad, es decir la capacidad de generar confianza en un juicio de valor basado en factores subjetivos, éticos, ideológicos en la que estará proyectada la presente investigación y la auditabilidad, conformabilidad que tendrá una orientación de enfoque cualitativo del cual será aplicado. La transferencia es un elemento para el investigador que ayudará a describir de manera confiable la sistematización de la información. La confirmación y corroboración de los datos obtenidos se realizarán a través de la aplicación de un método y valoración de los expertos en el problema planteado, la cual estará basada en datos objetivos, mediante el cual se planteó producto de la observación de la realidad problemática y la dependencia que será interpretada bajo la técnica de

triangulación en la cual se llegará al contraste de la información obtenida por la doctrina, legislación internacional, nacional y por los diferentes teóricos expertos que responderán la guía de entrevista. Por último, la validación será realizada preliminarmente por la aplicación de instrumentos de tres asesores, de los cuales uno será el asesor metodológico, un asesor temático, un docente académico y 5 expertos en materia civil y procesal Civil (Otero, 2018, p.7-8).

3.8 Método de análisis de datos

Cabe mencionar que el análisis de recolección será realizado en base a la utilización de los instrumentos planteados. Dentro de este marco, la guía de observación será planteada en el distrito del Callao, para contribuir con la problemática de la realidad. El primer instrumento será la guía de entrevista estructurada la misma que contendrá 9 preguntas que serán respondidas por los expertos de la materia, y por los integrantes del objeto de estudio. El segundo instrumento será el análisis documental, en donde se emplearán jurisprudencias, revistas, artículos, tesis, leyes y libros para tener información confiable y ayuden a la explicación del problema planteado, teniendo como garantía finalidad buscar certeza en la propuesta normativa de modificación del SOAT de acuerdo a los lineamientos de los problemas y objetivos del trabajo.

De igual modo, los instrumentos obtenidos en la presente investigación serán cuestionados de manera explicativa, en concordancia con la información que será recolectada por la herramienta de base de datos. Así mismo, se hace mención que dicha investigación estará basada en métodos, interpretativo, explicativo y aplicada, desde una orientación de enfoque cualitativa, es necesario mencionar que es de muestreo no probabilístico, ya que los elegidos serán expertos en derecho Civil que tengan experiencia en el tema de indemnización por parte del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, así como aquellos afectados por la realidad problemática.

Finalmente, los métodos son aquellos que nos ayudarán de forma diligente y segura obtener la información requerida para surgir con la solución del problema en estudio.

3.9. Aspectos Éticos

Para el presente desarrollo se requirió de los lineamientos exigidos por la Universidad César Vallejo respecto al Código de Ética en Investigación de acuerdo a la Resolución de Consejo Universitario N° 0262-2020 estipulado en su artículo 4°, así como la revisión de base de datos que ofrece la universidad en la plataforma Trilce y la revisión de los asesores metodológicos y teóricos, para el adecuado uso y veracidad del proyecto.

También, se utilizó los conocimientos de los expertos en Derecho como base teórica protegidos por la Constitución Política del Perú en su artículo 2°, numeral 8 respecto a la propiedad intelectual, en concordancia con el Capítulo II numeral 2.2 literal b) de Concytec como sustento de las citas de las normas APA. Conforme a los entrevistados se necesitará el consentimiento informado teniendo una reciprocidad de los participantes, es decir, una interacción directa de compromiso entre el investigador y sus partícipes, ello será en forma anónima velando su privacidad. Finalmente, se comprobó tras la plataforma Turnitin el respeto y los valores éticos, que enmarca dicho trabajo arrojando un porcentaje mínimo de lo sugerido del 25% de plagio.

VI. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A continuación, se señalará el resultado obtenido en la técnica de entrevista tomando en cuenta el problema general de la investigación.

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Para el Dr. Ernesto García Marín, encuentra al seguro obligatorio de accidente de tránsito restringido ya que, sus efectos no han logrado cumplir las consecuencias del accidente.

De forma similar la Dra. Paola Carrasco Lozano expresa que este se encuentra restringido porque no cumple con el fin que fue creado.

Del mismo modo el Dr. Toshiro Montoya Tanabe refiere que el SOAT si se encuentra restringido porque los efectos que ocasiona superan las 4UIT.

En cambio, el Dr. Felipe Loayza expresa que el seguro de pólizas no se encuentra restringido por el monto indemnizatorio, porque ello se contempla en base a daños inmediatos.

Del mismo modo, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez refiere que este seguro no se encuentra restringido por la norma ya que, esta no pone un tope como máximo, pero al este ser bajo las aseguradoras aprovechan de ello.

Por otra parte, el Dr. Jozsef Jauregui Castro, expresa que este tiene una finalidad de salvaguardar la vida, pero los que brindan este servicio no tienen claro la información necesaria para su efectividad.

Por otro lado, el bróker Ítalo Barbieri Montoya refiere que antes no existía una indemnización por parte del SOAT hasta que haya una sentencia judicial, por ende, si hay una restricción.

Asi mismo, la bróker Harumi Flores Sessarego nos dice que el SOAT se hace efectivo de acuerdo al pago del asegurado, sin embargo, se encuentra restringido

Del mismo modo, el damnificado Roberto Astorga Navarro, nos refiere que el seguro da lo que indica la norma.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez refiere que si existe una restricción del SOAT.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

Para el Dr. Ernesto García Marín refiere que el SOAT no es una solución viable ya que, va más allá de los perjuicios ocasionados.

Del mismo modo, la Dra. Paola Carrasco Lozano manifiesta que la restricción del SOAT no resulta viable dado que dicho monto presenta un perjuicio a los damnificados.

Por su parte el Dr. Toshiro Montoya Tanabe alega que es una solución viable parcial, ya que no cumple la expectativa a cabalidad.

Por otro lado, el Dr. Felipe Loayza León refiere que si es una solución viable a daños urgentes.

Asi mismo, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez nos dice que cree viable al SOAT como una solución si esta se rige al contrato mismo.

Por otro lado, el Dr. Jozsef Jauregui Castro que lo encuentra en parte viable ya que, encuentra ciertas ventajas al darse una solución inmediata, pero por a la vez no a largo plazo.

Asi mismo, el bróker Ítalo Barbieri Montoya lo encuentra inviable ya que, sin bien es cierto antes no existía indemnización por parte de las aseguradoras, ello no lo enerva de la transgresión.

De igual modo, la bróker Harumi Flores Sessarego refiere que no es viable porque con indemnizar de forma parcial no soluciona el daño a los deudos

Por otro lado, el damnificado Roberto Astorga Navarro menciona que no es viable ya que el monto dado no permite una coexistencia.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez difiere que no encuentra viable ya que, no se toma en cabalidad la importancia de los derechos vulnerados.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

Para el Dr. Ernesto García Marín refiere que no se dan montos justos por no llegar a satisfacer las consecuencias ocasionadas por la pérdida del familiar directo.

Del mismo modo, la Dra. Paola Carrasco Lozano manifiesta que el monto es muy básico.

Por su parte el Dr. Toshiro Montoya Tanabe alega que no es justo ya que, la pérdida de lo dejado de producir por el familiar es compensado con lo dado por la póliza.

Por otro lado, el Dr. Felipe Loayza León refiere que es justo porque que su finalidad es salvaguardar los efectos del siniestro.

Del mismo modo, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez nos dice que el monto es justo a comparación de lo que difieren distintos estudiosos de los Derechos Humanos con respecto a los daños ocasionados.

Así mismo, el Dr. Jozsef Jauregui Castro considera que los montos son irrisorios y no alcanzan a reparar todo el daño a los deudos.

Por otro lado, el bróker Ítalo Barbieri Montoya nos refiere que al no poder cuantificar la vida del ser humano es difícil indicar un monto justo, pero la solución idónea debería ser que se ajuste a la necesidad de los perjudicados.

Así mismo, la bróker Harumi Flores Sessarego nos dice que de acuerdo a lo estipulado a la norma lo encuentra injusto porque sus efectos son más amplios.

Por otro lado, el damnificado Roberto Astorga Navarro lo encuentra injusto por el monto tan ínfimo.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez alega que encuentra injusto el monto ya que no da montos equitativos al daño sufrido.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser

Para el Dr. Ernesto García Marín refiere que si debería estar regulado ya que, si el daño moral no se encuentra regulado la compensación económica se vuelve dilatoria y litigiosa.

Por su parte, la Dra. Paola Carrasco Lozano manifiesta que las indemnizaciones por daño moral deben continuar regulándose de forma general en el Código Civil.

Por su parte el Dr. Toshiro Montoya Tanabe alega si debería estar regulado ya que, se entendería un poco más de los alcances y dejaría de ser tan subjetivo.

Por otro lado, el Dr. Felipe Loayza León refiere que debería no debería estar regulado para darle una valoración al daño moral ya que, esta estipulado en el Código Civil.

Asi mismo, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez nos dice que sería incorrecto, porque con ello las aseguradoras sufrirían perdidas incalculables a pesar que este daño es subjetivo y debe ser tratado de una manera más peripetia.

Por otro lado, el Dr. Jozsef Jauregui manifiesta que es un tema de análisis para cada caso en concreto y que deberían ser analizados concienzudamente.

Por otro lado, el bróker Ítalo Barbieri Montoya nos refiere que es difícil de regular el daño moral por ser subjetivo

Asi mismo, la bróker Harumi Flores Sessarego nos dice que es una cobertura que no está estipulada en los contratos de pólizas, pero debería ser considerado.

Por otro lado, el damnificado Roberto Astorga Navarro considera que debería estar regulado con un tope.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez alega que sería positiva la regulación en la norma para satisfacción del interés de los deudos.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustaría a la realidad, a pesar que vivimos en un sistema jurídico “Civil Law”?

Para el Dr. Ernesto García Marín refiere que al darse una subida a pesar de que tiene una interpretación subjetiva, esta se ajusta a la realidad.

Por su parte, la Dra. Paola Carrasco Lozano manifiesta que el daño moral tiene un análisis subjetivo, y no se podría definir el quantum indemnizatorio sin probanza de por medio, pero si debería tornarse en cada caso en concreto.

Por su parte el Dr. Toshiro Montoya Tanabe alega que en parte sí ya que, el daño moral es subjetivo, pero en la realidad el monto no cumple la expectativa del daño moral.

Por otro lado, el Dr. Felipe Loayza León refiere que la finalidad del SOAT es paliar o cubrir daños, a pesar que no se ajusten a una realidad.

Por su parte, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez nos dice que no debería existir inconvenientes si es que se legisla primero y se encuentra dentro de los parámetros del marco legal.

Por otro lado, el Dr. Jozsef Jauregui manifiesta que cree que no tenga que ver con un tema de incremento o no, sino que se tenga un criterio uniforme a fin de determinar la responsabilidad.

Asi mismo, el bróker Ítalo Barbieri Montoya nos refiere que en caso haya un cambio en el monto indemnizatorio, esto sería mediante una ley, y al tener rango de ley debería aplicarse a partir de su reglamentación.

Del mismo modo, la bróker Harumi Flores Sessarego nos dice que probablemente no se ajuste, pero existen otros seguros que completan esta cobertura.

Por otro lado, el damnificado Roberto Astorga Navarro considera que depende al factor positivo hacía los deudos.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez alega que se ajuste en base a cada caso en concreto.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan sólo S/17. 200 soles?

Para el Dr. Ernesto García Marín refiere que no es idóneo, es por ello, que las víctimas no solo agotan la activación de la póliza, también buscan amparo en el Poder Judicial.

Por su parte, la Dra. Paola Carrasco Lozano manifiesta que es irrisorio y resultaría necesario que se genere un proceso sumarísimo derivado de las actuaciones administrativas en la ejecución de la póliza.

Por su parte el Dr. Toshiro Montoya Tanabe alega que sería una salida inmediata pero no satisfactoria en perjuicio de los deudos en su totalidad.

Por otro lado, el Dr. Felipe Loayza León refiere que el monto debe ajustarse a la proporcionalidad del daño urgente e inmediato.

Por su parte, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez nos dice que el monto es justo en comparación a lo que podemos cuantificar según los daños ocasionados como monto resarcitorio

Por otro lado, el Dr. Jozsef Jauregui manifiesta que es una cuestión subjetiva, puesto que todos los elementos del daño no están planteados y dependerá de cada caso en concreto.

Del mismo modo, el bróker Ítalo Barbieri Montoya nos refiere que el monto es muy bajo, sin embargo, antes de que existiera esté seguro, el poder tener una indemnización era muy difícil por el trámite legal.

Asi mismo, la bróker Harumi Flores Sessarego nos dice que desde el punto de vista del seguro considero que es una suma asegurada irrazonable que se paga para resarcir.

Por otro lado, el damnificado Roberto Astorga Navarro considera que no es justo porque todas las personas tienen diferentes tipos de vivir el día a día.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez alega que es un monto desigual.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

Para el Dr. Ernesto García Marín refiere que dicho monto económico no compensa el rompimiento del proyecto de vida y sus alcances.

Por su parte, la Dra. Paola Carrasco Lozano manifiesta que no se compensa porque el quantum indemnizatorio está fijado sin valoración de cada caso particular.

Por su parte el Dr. Toshiro Montoya Tanabe alega que el proyecto de vida sufre un rompimiento con este monto límite.

Por otro lado, el Dr. Felipe Loayza León refiere que el fin del SOAT es cubrir estos tipos de daños y que este al darse el monto satisface la necesidad y la obligación de la aseguradora.

Por su parte, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez nos dice que considera satisfactorio el límite de cobertura por ser el proyecto de vida algo subjetivo.

Por otro lado, el Dr. Jozsef Jauregui manifiesta que se está desnaturalizando la razón de ser de este tipo de seguros.

Del mismo modo, el bróker Ítalo Barbieri Montoya nos refiere que definitivamente el monto no compensa la pérdida de un ser querido.

Así mismo, la bróker Harumi Flores Sessarego nos dice que el proyecto de vida de cada familia es diferente y esto implicaría montos distintos de cobertura para cada necesidad.

Por otro lado, el damnificado Roberto Astorga Navarro considera que no hay una compensación justa.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez alega que no es compensatorio porque crea una vulneración a las personas que dejarán de desarrollar su proyecto de vida fructíferamente.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

Para el Dr. Ernesto García Marín refiere que el alcance que tendrá en el tiempo es mayor al valor de la cobertura.

Por su parte, la Dra. Paola Carrasco Lozano manifiesta que debería ajustarse al costo de vida peruano.

Por su parte el Dr. Toshiro Montoya Tanabe alega que el costo de vida nacional equivale a un precio mayor que si lo equiparás en el tiempo se vuelve ínfimo.

Así mismo el Dr. Felipe Loayza León refiere que la cobertura del SOAT debería ser evaluada en la legislación brindándole herramientas necesarias a los administradores de justicia.

Por su parte, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez nos dice que le parece correcto que la norma haya fijado un monto.

Por otro lado, el Dr. Jozsef Jauregui manifiesta que no se fije un monto en este tipo de seguros, ya que hay muchas cuestiones a determinar.

Asimismo, el bróker Ítalo Barbieri Montoya nos refiere que el monto a indemnizar debería ser en base al historial familiar del afectado (hijos, esposa, o algún dependiente) y en base al sueldo que dejó de percibir el fallecido para poder calcular la indemnización.

Del mismo modo, la bróker Harumi Flores Sessarego nos dice que las sumas aseguradas brindadas por el Soat van acordes a lo que se paga por el seguro, por ende, si se aumentan estas coberturas debería ajustarse también el pago de la póliza.

Por otro lado, el damnificado Roberto Astorga Navarro considera que no debería estar sujeto a un límite ya que vulnera derechos de las personas.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez alega que no porque cada realidad es distinta.

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

Para el Dr. Ernesto García Marín refiere que no debe estar sujeto porque el límite de cobertura no se ajusta a que el proyecto de vida se cumpla satisfactoriamente.

Por su parte, la Dra. Paola Carrasco Lozano manifiesta que Debe estar sujeto al daño que se acredite.

Por su parte el Dr. Toshiro Montoya Tanabe alega que si se sujeta a la cobertura estaríamos hablando de un proyecto de vida de a corto plazo.

Por otro lado, el Dr. Felipe Loayza León refiere que los daños al proyecto de vida tienen una proyección cambiante en el tiempo, mientras la cobertura se dará en base a lo que la norma expresa.

Por su parte, el Dr. Ali Omar Albarracín Sánchez nos dice deviene en subjetivo, ya que dependerá de cada caso en concreto y que es difícilmente indemnizable, pero si ya existe un monto este podría ser tomado como parte del pago del daño ocasionado.

Por otro lado, el Dr. Jozsef Jauregui manifiesta que el proyecto de vida, que es lo factible, así se podría reparar a las familias de forma correcta y no tuviéramos tantas demandas.

Asi mismo, el bróker Ítalo Barbieri Montoya nos refiere que, si el fallecido tenía dependientes, la persona podría haberles dado una calidad de vida a comparación de los S/17,200.00 que da el seguro.

Del mismo modo, la bróker Harumi Flores Sessarego nos dice que cada familia tiene un proyecto de vida distinto, y considero que para poder amparar un proyecto de vida ante la falta de un familiar proveedor del hogar esta no debe estar limitada.

Por otro lado, el damnificado Roberto Astorga Navarro considera que no debería estar sujeta ya que, el monto actual no estima positivamente a los intervinientes.

De la misma forma, la damnificada July Gálvez Vásquez alega que Si, porque se compensaría de forma positiva.

Descripción de resultados- técnica: Análisis documental

Análisis documental 01: el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC

Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por
Accidentes de Tránsito

La importancia de este Decreto Supremo reside en la determinación de responsabilidad civil que deriva de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores, cuya finalidad es meramente social, y teniendo como objetivo el de brindar atención inmediata e incondicional a las víctimas que padezcan algún tipo de daño.

Análisis documental 02: CASACIÓN N°10192-2016- LIMA

Casación interpuesta por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi, por la infracción normativa por interpretación incorrecta del numeral 30.2 del artículo 30° de la Ley N° 27181, Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre, y del artículo 17° del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 024 -2002-MTC. Alegando, que, de conformidad con el primer dispositivo indicado, el SOAT deberá cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros o no, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito. Esta Corte Suprema, declara resulta fundado el recurso formulado, por las causales invocadas relacionadas, y ordenó a la aseguradora hacer efectivo el pago de la indemnización por muerte y el reembolso de gastos de sepelio incurridos a consecuencia del fallecimiento del menor hijo de los demandantes, y la sancionó con una multa de cuatro Unidades Impositivas Tributarias (4 UIT) por no haber cumplido con la obligación antes señalada.

Análisis documental 03: Sentencia de la causa C-7449-BB1- 2017, Argentina

Sentencia de vista, donde el recurrente es el “hospital Municipal De Agudos en representación del Dr. Leónidas Lucero, en los seguidos contra la Perseverancia Seguros S.A. Se solicita la compensación económica por los gastos brindados hacia el paciente Rodrigo Alexis Landero Rodríguez, a consecuencia de un accidente vehicular; donde la aseguradora se negó a pagar dicha factura; no obstante el artículo 768 inc. 3° del Código Civil habilita a la actora a formular este tipo de reclamos, al cobro de la misma por el monto de quinientos cincuenta y cuatro mil seiscientos sesenta y ocho con setenta centavos pesos argentinos (554.668,70); que en moneda peruana vendría hacer S/ 21.592(00/100 Soles); solo por el pago de gastos médicos. La parte demandada hace mención, que el contrato celebrado entre la aseguradora y el asegurado es oponible al tercero damnificado y otros interesados, quienes si desean invocarlo deben ceñirse a sus cláusulas. Finalmente declaran lugar al recurso de apelación deducido por la parte actora, ya que el seguro implica la reparación de todos los daños producidos al tercero damnificado, de cuestión inmediata, sin consideración de las pautas de los contratos, siempre y cuando favorezcan al damnificado y se deberán desechar otras que ponen límites la obligación del asegurador.

Análisis documental 04 Recurso de casación N° 1322-2019, Uruguay

Que con fecha cinco de setiembre del 2019 “Aristimuño Seguros” en adelante SOA, interpone recurso de Casación por la sentencia definitiva de segunda instancia SEF 0006-000119/2018, dictada por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6° Turno, por la supuesta infracción a reglas legales de valoración de la prueba, ya que el derecho fue aplicado de forma errónea en los artículos 1319, 1323 y 1324 del Código Civil, los cuales hacen mención al nexo causal de la prueba ofrecida antes de iniciarse un proceso. La actora solicitó como daño moral por la muerte de su hijo, para cada uno de los padres, \$219.340, (Pesos uruguayos) que fueron pasados a dólares U\$S 37.000 (Vigente a la fecha que fue pagada por el monto del SOA) “Aristimuño seguros” que convirtiéndola en moneda nacional equivale a S/. 145.450

soles. Asimismo, solicitó U\$S 20.000(Dólares) por daño moral propio por rebote del dolor de sus otros siete hijos por la muerte de su hermano legítimo. Por otro lado, respecto al proyecto de vida de la víctima, ya que este contaba con tan solo 27 años, se pudo comprobar que los ingresos mensuales de la víctima, dio un cálculo ascendente al 60% de los ingresos (que eran de \$9.668 pesos uruguayos mensuales), monto que se multiplicó por 38 años (desde los 27 años que tenía el fallecido a la fecha de su deceso, hasta llegar a la edad de 65 años), arribando a un total por este rubro de \$ 580.000 (Pesos uruguayos) a favor de los siete hermanos, que en dólares es U\$S 151.704, y en moneda nacional es S/ 576,460 Soles. En cuanto a la procedencia del rubro, y más allá de que podría considerarse probado *in re ipsa*, cabe consignar que la actora acreditó mediante prueba testimonial el daño moral sufrido por los padres por la tragedia familiar acontecida, además de las declaraciones de testigos sobre el sufrimiento de los padres y hermanos del occiso, así como el proyecto de vida que se vio frustrado hacia los hermanos menores del occiso, ya que este era el único sustento económico de la familia. Dicho esto, los órganos de mérito podrían revisar en casación si se comprobará un monto indemnizatorio arbitrario, por lo ínfimo o lo desmesurado; ello habilitaría al órgano de casación a aplicar los principios del absurdo jurisdiccional y anular la decisión de mérito.

De tal modo, la Suprema Corte de Justicia menciona la sentencia N° 341/2016 “*Es dable recordar que este Alto Cuerpo tiene jurisprudencia firme en el sentido de que el nexo causal y el grado de participación en el evento dañoso constituyen quaestio iuris que, como tales, son pasibles de ser examinadas en la etapa casatorio y por el ad quo dentro y fuera de un proceso.* En consecuencia, no casaron y confirma la sentencia de vistas.

Análisis documental 05: Sentencia N° 13989-2012, Lima

Que, Lis Geraldine Rojas interpone demanda de indemnización por daños y perjuicios contra las empresas Ferrocarril Central Andino S.A. y Ferrovías Central Andina S.A. para que le paguen la suma de S/ 150, 000, 053,000.00 millones de soles que comprende el daño emergente en S/ 53,000.00 soles, el daño moral por S/150'000, 000,000.00 soles, alegando que, con fecha 27 de julio de 2010, el Tren No. 1001 de propiedad de la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. operado por la persona de Jhon Rony López Jara atropelló a su menor hijo Bruno Hernán Rodríguez Rojas de 11 años de edad, causando su deceso instantáneo conforme se aprecia en el Certificado de Defunción. Amparando su demanda en el artículo 1970° del Código Civil, ya que la muerte de su hijo, fue a causa de un bien riesgoso que es el tren de dicha empresa. Asimismo, con fecha 15 de marzo el juzgado falla declarando infundada la demanda, contra Ferrocarril Central Andino y Ferrovías S.A. sobre indemnización por daños y perjuicios (responsabilidad extracontractual). Sin costas, ni costos. Al considerar que en el presente caso no se configura responsabilidad de la entidad demandada, pues se habría producido la ruptura del nexo causal por la imprudencia de la demandante.

La recurrente Lis Geraldine Rojas interpone recurso de apelación contra la sentencia emitida por el ad quo alegando que, no se habría valorado el Punto IV del Análisis y Valoración de los Medios Probatorios, como el expediente penal No. 01860-2014-1 que contiene la Necropsia Médico Legal No. 002485-2010, circunstancia contradictoria al análisis del informe invocado en la sentencia para justificar el rompimiento del “nexo causal”, pues de haber estado acostado su hijo, el tren al arrollarlo lo habría partido en dos. Este colegiado menciona en el considerando octavo que se ha desvirtuado el principio de adquisición de la prueba o comunidad de la prueba, toda vez que el juez debió apropiarse de las pruebas para evaluarlas y luego fundar su decisión. Por otro lado, hace referencia a la Casación No. 4299-2006-Arequipa por responsabilidad civil, sostiene lo siguiente:

“Que, en el caso de la responsabilidad objetiva concurren los elementos de la responsabilidad consistentes en: la ilicitud (antijuricidad) o la infracción del deber

de no dañar; la relación de causalidad, en la cual el artículo 1985° del Código Civil prevé que debe existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido; el daño consistente en el daño emergente, el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral; y el factor de atribución, que en el caso de este tipo de responsabilidad está constituido por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa o el uso de un bien de este tipo, no requiriendo en este caso que concurra el dolo o la culpa”

Además, el colegiado refiere que, el artículo 1970 del Código Civil es de naturaleza general, no discrimina sobre bien alguno y resulta plenamente aplicable al caso concreto. En tal sentido, la actividad desarrollada por el Tren No. 1001 de propiedad de la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. operado por el maquinista Jhon Ronny López Jara, que ocasionó la muerte de Bruno Hernán Rodríguez Rojas de 11 años de edad el 27 de julio de 2010, era de una actividad de naturaleza riesgosa, en virtud a la norma acotada, considerando que es responsable civil no el conductor del bien considerado peligroso, sino la empresa propietaria u operadora que es la que ejerce la actividad ferroviaria que por sí misma es riesgosa, en tanto puede generar consecuencias de peligro, de modo que su responsabilidad es directa por su propia actividad, estando a lo expresamente reglado por la norma acotada. Del mismo modo, se pronuncia en el considerando vigésimo noveno, respecto a las empresas demandadas, donde mencionan que, el daño indemnizable debe ser probado y que la carga de la prueba recae ante la víctima. Siendo así, se estima que el dolor de una madre ante un evento de esta naturaleza no requiere probanza alguna, pues es indubitable que por dicha relación familiar no existe sentimiento más intenso de dolor que perder a un hijo en un evento violento, de un momento a otro, después de haberlo visto sano y en buen estado de salud, más aún cuando es un niño. En consecuencia, se resuelve revocar la sentencia y la reforman declarando fundada en parte la demanda. Es pertinente citar el desarrollo doctrinario efectuado el profesor Juan Espinoza Espinoza, donde señala que: “Las situaciones de riesgo, que se podrían traducir en la siguiente fórmula: si se genera una situación riesgosa, se responderá por los daños ocasionados, independientemente del parámetro de

conducta del agente dañante o de que se haya obtenido un beneficio; dicho riesgo lícito se basa en la premisa que, si bien es cierto que el ordenamiento jurídico permite realizar (ciertas) actividades riesgosas, se deberá responder por los daños que se causen”(p.224).

De tal modo, se corroboro mediante el **objetivo general**: Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020. Por su parte, El Dr. García, Carrasco, Montoya, Jauregui; los brókeres Barbieri y Flores concuerdan que existe una restricción por parte del reglamento del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en cuanto a la ínfima cuantificación que fija la póliza de seguros al presentarse un accidente automovilístico que haya causado la muerte del asegurado, por lo que encuentran que es una medida inviable y que los montos son injustos para los terceros damnificados. Sin embargo, los Dres. Albarracín y Loayza discrepan alegando que no hay una restricción del monto indemnizatorios que brinda el SOAT, porque el seguro busca resarcir los daños urgentes. Asimismo, creen que es viable el monto de acuerdo a las cláusulas del contrato celebrado entre las partes, considerando que se trata de un monto equilibrado que brinda la aseguradora. Esto es discrepante con la Casación N°10192-2016- LIMA, que establece en el punto 4.3.8 hasta el 4.3.11, sustentando que el SOAT deberá cubrir a todas las personas, sean ocupantes o terceros o no, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito. Que si bien es cierto existen contratos entre el asegurado y la aseguradora esta debe sujetarse al principio de razonabilidad, ejecutando la complacencia del afectado del evento dañoso y los terceros damnificados. Por otro lado, el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito nos menciona en su artículo 29°, refiere que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubrirá, como mínimo, riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor asegurado en caso muerte un equivalente a sólo 4UIT. Sin embargo, la legislación uruguay el artículo 8 de la ley 18.412 refiere que la cobertura debe aumentarse gradualmente en un periodo de 03 años; esto implica consagrar un régimen legal de

protección del asegurado, no permitiendo que se otorguen pólizas con menos garantías, ya que el daño ocasionado llega a ser más valorativo que el contrato. Asimismo, en Chile, la ley N° 18490, la cobertura indemnizatoria en caso de fallecer el sujeto directo o indirectos, será como mínimo 300 UF, y en moneda nacional equivale a S/39.202.88 soles cada uno, por ser que los efectos de la póliza deben ser proporcionales con el siniestro.

Asimismo, se desprende en la presente investigación el objetivo específico 1: Analizar como los siniestros automovilísticos repercute en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020. Para los Dres. García, Carrasco, Montoya, Jauregui y los brókeres Barbieri y Flores, consideran que los accidentes automovilísticos con pérdidas humanas causan un gran dolor hacia el sufrimiento subjetivo de cada ser humano, dolor inexplicable, por lo que conlleva a darse una reparación conmutativa con la finalidad de salvaguardar los intereses de los recursos económicos, sobre las posibilidades, expectativas del núcleo familiar. Y por consecuencia el monto que ejecuta el SOAT de S/. 17.200 resulta ser irrisorio, ya que no llega hacer satisfactorio, debiendo darse un aumento reparatorio razonable y ajustado a cada realidad, estando regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, evitando abusos por parte de las aseguradoras en las cláusulas de los contratos. Ese se condice con lo recabado por la jurista Blanca (2016) quien demostró en su investigación que el daño moral repercute en las emociones que sufren o padecen los familiares de la víctima, porque el sufrimiento es espontáneo e inexplicable de cada ser humano, ante la trágica muerte de un ser querido, siendo resarcida económicamente por la aseguradora (p.412). Esto coincide con el análisis documental, del expediente 13989-2012-0-0-1801-JR-CI-03 en el cual versa un caso sobre el daño moral. En el mismo se evidencia que el juez refiere al daño moral como un quantum difícil de precisar por el componente subjetivo que se le da a la afectación interior que sufre el ser humano. Sin embargo, los Dres. Albarracín y Loayza discrepan al referir que, el SOAT es una norma que se encuentra sujeta para actuar en casos urgentes y que el daño moral tiene un análisis subjetivo por el cual no se lograría establecer un quantum económico sin

probanza de por medio; asimismo, el daño moral debe seguir regulado por el Código Civil ya que este representa un panorama frente a los diversos casos que se llegan a presentar dentro del ámbito reparatorio. Esto es discrepante con la Sentencia de la causa C-7449-BB1- 2017 – Argentina, en cuanto a la procedencia del rubro, y más allá de que podría considerarse en el numeral 2.1 que refiere, esta última disposición consagra la denominada “obligación legal autónoma” a cargo del asegurador ,imposición de orden positivo que debe hallarse en todo seguro de responsabilidad civil hacia terceros con el fin de satisfacer un cometido netamente social: asegurar la atención, de manera inmediata, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales o muerte ,independientemente de a quien correspondiere en definitiva la responsabilidad por el hecho dañoso y de la posible incidencia de eximentes causales, cuestión que queda reservada para un momento ulterior. Así pues, a fin de solventar sin dilaciones esa finalidad, la ley prevé la posibilidad de que frente a los denominados gastos (expresión que cabe concebir en sentido amplio, como comprensiva de gastos de atención hospitalaria, quirúrgica, farmacéutica y/o cualquier otra erogación necesaria para la atención del paciente) el damnificado o en su caso el acreedor subrogante que haya efectuado el pago o asumido el gasto-pueda dirigir su reclamo de manera directa contra la aseguradora del tercero involucrado en el siniestro, sin necesidad de probar la responsabilidad del asegurado. Cabe destacar que, el Código Civil de la Nación Argentina en su artículo 1078°, menciona que, la acción por indemnización del daño moral sólo competirá al damnificado directo; si del hecho hubiere resultado la muerte de la víctima, únicamente tendrán acción los herederos forzosos. Paralelamente nuestro Código Civil de Perú refleja una similitud al referirse que es aquella dolencia psíquica ocasionada por un perjuicio interno de la víctima, que causa desequilibrio interior o anímico.

Para finalizar, el daño moral se conceptualiza por ser netamente subjetivo, insuficiente para establecer un quantum exacto como bien lo menciona el Dr. Albarracín, sin embargo, resulta desfasado que el SOAT otorgue un monto ínfimo

al que se espera sea fructífero para aquellas personas que sufrieron la pérdida de un ser querido como consecuencia de un accidente vehicular; teniendo como objetivo asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte. Sin duda alguna se visualiza un abuso por parte de las compañías hacia los asegurados, que celebran este contrato por imperio de la normal exigible.

Asimismo, encontramos el objetivo específico 2: Describir como los límites de cobertura afecta al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020. El Dr. García, Carrasco, Montoya, Jauregui; los brokers Barbieri y Flores concuerdan que el límite de la cobertura en una póliza de seguro de tránsito no logra a cabalidad compensar los efectos que causa el rompimiento del proyecto de vida, ya que, emana un trasfondo más amplio de lo que se brinda, sí que se ajuste al costo de vida de una familia peruana promedio, y al estar sujeta al límite de la cobertura, el proyecto de vida de los deudos causará efectos en un corto plazo brindando solo un resarcimiento parcial que se extinguirá en el tiempo. Sin embargo, los Dres. Albarracín y Loayza discrepan alegando que los daños al proyecto de vida tienen una proyección cambiante en el tiempo, mientras que la cobertura se dará en base a lo que la norma expresa. Por ello, es correcto que el límite de la cobertura se fije de tal forma que la norma señale el límite sobre el daño al proyecto de vida para hablar si existe una posible afectación o no. Esto es discrepante con el recurso de casación N° 1322-2019, Uruguay, que refiere en el literal A.2, sustentando que, en relación al abatimiento del daño moral, ha dicho reiteradamente la Corte que "(...) no es posible, en principio, modificar en casación las cantidades fijadas por concepto de daño moral, porque su determinación supone el ejercicio del poder discrecional por parte del Juez de mérito, no pasible de generar un error de derecho. Pero ese poder discrecional de los órganos de mérito se podría revisar en casación si se comprobará o una determinación o fijación de un monto indemnizatorio arbitrario, por lo ínfimo o lo desmesurado; ello habilitaría al órgano de casación a aplicar los principios del absurdo jurisdiccional y anular, consecuentemente, la decisión de mérito. En consecuencia, el monto fijado

se encuentra dentro de los parámetros razonables jurisprudenciales, por lo que no corresponde una revisión exhaustiva en esta sala. Por otro lado, el Código Civil peruano no contempla una definición taxativa del daño al proyecto de vida, pero refiere que si existe una indemnización que deriven de la acción u omisión generadora del daño a la persona y el daño moral, debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido. Mientras tanto, en el Código Comercial Argentino en su artículo 1738 refiere que la indemnización comprende la pérdida o disminución del patrimonio de la víctima, y toda aflicción psicológica que violen sus derechos personalísimos o las que resultan de la interferencia en su proyecto de vida. Por otro lado, Tesfaye, Lemma, Berhan y Beshah (2017) refiere que, “El daño al proyecto de vida es la limitación al libre desarrollo que posee una persona de forma satisfactoria” (p.160). Para concluir resulta importante tener una definición expresa del proyecto de vida y de los alcances que pueda tener, ya que, si este se interpreta en un sentido muy amplio, esté podría ser aprovechado por el causante de la omisión o acto lesivo, transgrediendo el derecho autónomo de la víctima y de los terceros afectados.

VI. CONCLUSIONES

Las conclusiones son las siguientes:

PRIMERA. – El seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide significativamente en la acción indemnizatoria, toda vez que se retribuye o reembolsa una ínfima cuantificación a los terceros damnificados por la vulneración de sus derechos, debido a criterios legales y vacíos en el artículo 29 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, porque es un derecho adquirido del individuo, que nace producto de una eventualidad que ocasiona un daño a otra persona.

SEGUNDA. - Los siniestros automovilísticos repercuten negativamente al daño moral, ya que, este no se encuentra contemplado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito , toda vez que, los efectos que producen a los terceros damnificados alteran el factor psicosomático, causando un desmedro total o parcial que compromete el derecho primordial a la integridad psíquica y al bienestar emocional a causa de la muerte del asegurado.

TERCERA. – Los límites de cobertura afectan negativamente al proyecto de vida, ya que, el quantum máximo de la compensación económica es irrisoria para resarcir el rompimiento inmediato de la planificación directa de cada tercero damnificado que encuentra resquebrajado su presente y futuro, transgrediendo el derecho fundamental al libre desarrollo y bienestar integral.

VII.RECOMENDACIONES

Recomendamos lo siguiente:

PRIMERO.- Es necesario la revisión exhaustiva de la normativa de tránsito con una modificación al Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de tránsito, respecto al artículo 29° donde menciona el monto compensado a terceros damnificados por la muerte de una persona equivale a 4UIT, considerando la protección a los intereses sociales, económicos y legales que generan el uso obligatorio del SOAT.

SEGUNDO.- El SOAT se encuentra meramente limitado por la norma, al precisar que solo se fije un monto total para cada hecho sin implementar una sucesión de los distintos supuestos que produce un siniestro automovilístico que puede ocasionar la muerte inmediata. Por lo que, se recomienda la incorporación de una sucesión de los hechos que se produzca en el reglamento a fin de garantizar el daño moral mediante nuestra legislación y el resguardo de este derecho, que brindará una objetividad social asertiva, pues de lo contrario se estaría ejecutando una indefensión de los involucrados.

TERCERO.- Los límites de cobertura no deben ser considerados como parámetros de factores atribuibles en los casos de proyecto de vida ya que, al encontrar ciertas restricciones habría una ineficacia, ello atentaría contra un desarrollo fructífero. De tal modo que, ante el rompimiento de este, es recomendable que se actúe de manera rápida y precisa sobre los elementos de convicción que se generan ante el evento dañoso.

Referencias

Akimbekova-Meruert,A., Akimbekova-Saida,A., Nusenov-Zholdasbek, M. y Tlegenova-Fatima,A. (2016). Matters on Compensation of Moral Damage: Practical Aspects. *International journal of environmental & science education*, 11(17), 9734-9736.<https://files.eric.ed.gov/fulltext/EJ1119063.pdf>

Araujo, Z.H. (2019). *Indemnización del daño a la persona en sede Judicial, basada en un bareno Cajamarca* [Tesis de doctor, Universidad Nacional de Cajamarca]. Repositorio Institucional UNC.<http://repositorio.unc.edu.pe/bitstream/handle/UNC/3537/TESIS%20DE%20DOCTORADO%20%20INDEMNIZACI%C3%93N%20DEL%20DA%C3%91O%20A%20LA%20PERSONA%20EN%20SEDE%20JUDICIAL%2C%20BASADA%20EN%20UN%20BAREMO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Arias, J. (2020). *Proyecto de tesis. Guía para la elaboración*. (D.L, ed. Primera), Repositorio. (Original publicado en 2020).file:///C:/Users/David/Downloads/Proyecto%20de%20Tesis%20-LIBRO%20(1).pdf

Ayala, W. V. (2017). *¿todo va a estar bien? Análisis de la cobertura del Soat en los pronunciamientos del Indecopi* [Tesis de doctor, Universidad Católica del Perú]. Repositorio Institucional PUCP.http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8602/AYALA_VIC TOR_SOAT_Indecopi.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Barboza-Palomino,M., Rojas-Portocarrero,W.K. y Salas-Gonzalo,A. (2016). Revisión de la literatura en psicología de tránsito y la seguridad vial. *Psicología PUCP*, 7 (2), 75-77. <http://revistas.ucsp.edu.pe/index.php/psicologia/article/view/60/60>

Blanca-Casado,A.(2016). The concept of moral dagame. Doctrinal studies. *UNED*, 18(208), 405-407. <http://e->

spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:RDUNED-2016-18-5070/Concepto_dano_moral.pdf

Bruzón, C. (junio, 2019). La jurisprudencia como fuente formal del derecho de Cuba. *Díkaión*,28(1),158. <http://www.scielo.org.co/pdf/dika/v28n1/0120-8942-dika-28-01-146.pdf>

Cámara de Apelación en lo Contencioso Administrativo de Argentina (2017, 10 de octubre). Sentencia C-7449-BB1/17 (Leónidas). [file:///C:/Users/David/Downloads/Ver%20sentencia%20\(causa%20N%C2%B0%207449\)%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/David/Downloads/Ver%20sentencia%20(causa%20N%C2%B0%207449)%20(1).pdf)

Compiani-Maria,F. y Facal-Maria, C. (2017). Problemática en torno a la limitación de la prestación en los seguros de responsabilidad civil en Argentina. *Ibero - Latinoamericana De Seguros*, 26(47),19-21. file:///C:/Users/David/Downloads/Problematica_en_torno_a_la_limitacion_de_la_prest_a.pdf

Connelly-Luke, B. (2017). The nature of whiplash in a compensable environment: Injury, Disability, Rehabilitation, and Compensation Systems. *Journal of orthopaedic & sports physical therapy*,47 (7), 504-508. <https://www.iospt.org/doi/pdf/10.2519/iospt.2017.7533>

Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica. (2019). Reglamento de calificación, clasificación y Registro de los investigadores del SINACYT. https://portal.concytec.gob.pe/images/noticias/Propuesta_del_nuevo_Reglamento_d_el_investigador.pdf

Corte Suprema de Justicia de Uruguay (2019, 05 de setiembre). Sentencia C-1322/19 (cc). <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:5b5nb6CbgYJ:www.poderj>

udicial.gub.uy/servicios-en-linea/sentencias-de-casacion/download/7532/6207/19.html+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=pe

Corte Suprema de Justicia de la República del Perú (2017, 17 de julio). Sentencia C-10192/2016 (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual-Indecopi). https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2019/07/Sentencia-10192-2016-Lima-Legis.pe_.pdf

Corte Suprema de Justicia de la República del Perú (2017, 27 de setiembre). Sentencia N° 3256/2015 (Alfredo Serna Miranda). <https://lpderecho.pe/responsabilidad-objetiva-atenua-victima-contribuido-dano-casacion-3256-2015-apurimac/>

Corte Suprema de Justicia de la República del Perú (2017, 22 de noviembre). Sentencia N° 928/2016 (Fanny Luz Mondragón Cervera). https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-extracontractual-objetiva-accidente-transito-casacion-928-2016-lambayeque/#_ftnref7

Corte Superior de Justicia de Lima (2019, 11 de junio) Sentencia-1247/2018 (Erik Kevin Arenas Sierra). <https://lpderecho.pe/valoran-dano-proyecto-vida-imponer-reparacion-civil-inimputable-mato-estudiante-exp-1247-2018/>

Corte Superior de Justicia de Lima (2017,2 de noviembre). Sentencia 13989/12 (Luis Geraldine Rojas Loyola). <http://www.gacetajuridica.com.pe/boletin-nvnet/ar-web/sentencia-casoBrunito.pdf>

Defensoría del pueblo (diciembre, 2012). Balance *del seguro obligatorio de accidentes de tránsito: Propuesta para una atención adecuada a las víctimas*. Razón pública. <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/informe-159.pdf>

Díaz-Herrera, C. (2018). Investigación cualitativa y análisis de contenido temático. Orientación intelectual de la revista *Universum. General de Información y Documentación*, 28 (1),126-128.
<https://revistas.ucm.es/index.php/RGID/article/view/60813/4564456547606>

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental de Uruguay (2008, 17 de noviembre). *Ley 18.412. Ley de Seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio* de Uruguay.
<https://jpcolonia.minterior.gub.uy/images/stories/Leyes/ley.18412.pdf>

Escudero- Sánchez, C. y Cortez- Suárez, L. (2018). Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica. *Utmach*,2(1),43.
<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12501/1/Tecnicas-y-MetodoscualitativosParaInvestigacionCientifica.pdf>

Fernández C., G. (2019). *Introducción a la Responsabilidad Civil: lecciones universitarias*. (1.a. ed.). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.

Fernández S., C. (1996). *Daño a la persona y daño moral en la doctrina y en la jurisprudencia latinoamericana actual*. (1. a. ed). Lima: Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.

Espinoza E., J. (2019). *Responsabilidad Civil por Accidentes de tránsito*. (1.a ed.). Lima: Instituto Pacífico S.A.C.

Gauchi-Risso, V. (2017). Estudio de los métodos de investigación y técnicas de recolección de datos utilizadas en bibliotecología y ciencia de la información. *Española de Documentación Científica*, 40(2), 10-11.
[file:///C:/Users/David/Downloads/Estudio de los metodos de investigacion y tecnicas.pdf](file:///C:/Users/David/Downloads/Estudio%20de%20los%20metodos%20de%20investigacion%20y%20tecnicas.pdf)

Gaviria-Fajardo, R., Cruz-Moreno, P. M y León, M. (2019). Seguridad vial a través del seguro vehicular en América Latina y el Caribe. *Banco Interamericano de Desarrollo División de Transporte*, 1803 (8), 34-37. https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Diagn%C3%B3stico_%E2%80%9CMovernos_Seguros%E2%80%9D_Seguridad_vial_a_trav%C3%A9s_d_el_seguro_vehicular_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_es.pdf

Guerra, B.C. y Sandoval, R.S. (2018). *Casación N° 3499-2015 - La Libertad: El principio de reparación integral del daño en el proceso de indemnización* [tesis de doctor, Universidad Científica del Perú]. Repositorio Institucional UCP. <http://repositorio.ucp.edu.pe/bitstream/handle/UCP/584/GUERRASANDOVAL-1-Trabajo-Casaci%C3%B3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hernández-Ronald, M., Arias-Chávez, D., Flores-Sotelo, W., Arévalo-Tuesta, J.A., Anton-De Los Santos, P., Yépez-Muñiz, L.A. y Lagos-Videla, J. (2019). Indicadores de evaluación de citas y referencias en tesis de maestría en educación: una muestra peruana. *Investigación Apuntes Universitarios*, 9(3), 71-75. <file:///C:/Users/toshiba/Downloads/Dialnet-IndicadoresDeEvaluacionDeCitasYReferenciasEnTesisD-7237424.pdf>

Hernández, S. R. y Mendoza, C.S. (2019). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta* (Mc Graw Hill Education, ed., 6ta). <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2016). *Tasa de accidentes de tránsito, según departamento* https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1528/mapa.pdf

Janssen- Pauline, P. y Kool-Renée, R. (2017). Recognising Victimhood: Lessons from the International Criminal Court and Mass Claim Programmes for the Compensation

Procedure Parallel to the Trial of International Crimes in the Netherlands. *Neth Int Law*,10. (1007), 242. [file:///C:/Users/David/Downloads/Janssen-Kool2017_Article_RecognisingVictimhoodLessonsFr%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/David/Downloads/Janssen-Kool2017_Article_RecognisingVictimhoodLessonsFr%20(1).pdf)

Jara, P., M., Larriega, H., P., Nieto, L., D. y Quispe, P., M. (2014). *Calidad en las empresas del sector seguros en Lima Metropolitana*. [Tesis de magíster, Universidad Católica del Perú]. Repositorio institucional PUCP.http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/14953/JAR_A_LARRIEGA_CALIDAD_SEGUROS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Kumar-Mohajan, H. (2018). Qualitative Research Methodology in Social Sciences and Related Subjects. *Journal of Economic Development, Environment and People*, 7(1),10-12. https://mpr.ub.uni-muenchen.de/85654/1/MPRA_paper_85654.pdf

López-Javier, R. y García-De la Serrana, D. (2019). La incapacidad laboral en el baremo de tráfico de 2015: unas reflexiones elementales con relevantes consecuencias prácticas. *La Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 8(1), 41. [file:///C:/Users/David/Downloads/Dialnet-LaIncapacidadLaboralEnElBaremoDeTráficoDe2015-7061034%20\(1\).pd](file:///C:/Users/David/Downloads/Dialnet-LaIncapacidadLaboralEnElBaremoDeTráficoDe2015-7061034%20(1).pd)

Ministerio de Hacienda (1986,02 de enero). *Ley 18490. Establece seguro obligatorio de accidentes personales causados por la circulación de vehículos motorizados*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. http://www.cmfchile.cl/portal/principal/605/articles-796_doc_pdf.pdf

Marín-Angie, L., Hernández-Elybe, R. y Flores-Jesús, Q. (2016). Metodología para el análisis de datos cualitativos en investigaciones orientadas al aprovechamiento de fuentes renovables de energía. *Arbitrada Interdisciplinaria de Ciencias de la Educación, Turismo, Ciencias Sociales y Económicas, Ciencias del Agro y Mar y Ciencias Exactas y Aplicadas*,1(1),6. <file:///C:/Users/toshiba/Downloads/Dialnet-MetodologiaParaElAnálisisDeDatosCualitativosEnInve-7062638.pdf>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (1984, 24 de julio). *Decreto legislativo N°295. Código Civil Peruano de 1984*. Diario Oficial el peruano n°2015.<http://spij.minjus.gob.pe/notificacion/guias/CODIGO-CIVIL.pdf>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (1795, 10 octubre). *Código Civil de la Nación Argentina*. El Boletín Oficial de la República de Argentina.

http://spij.minjus.gob.pe/graficos/Legcomp/Sudamerica/Argentina/CODIGO_CIVIL.pdf

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (1938, 15 junio). *Ley 92 de 1938. Código Comercial Colombiano*. Diario Oficial de Colombia n°. 23.803. https://www.cvc.gov.co/sites/default/files/Sistema_Gestion_de_Calidad/Procesos%20y%20procedimientos%20Vigente/Normatividad_Gnl/Codigo%20Civil%20Colombiano.pdf

Montes-Silvana,A., Ledesma-Rubén,D. y Poó-Fernando, M. (2014). Estudio y prevención de la distracción e inatención en la conducción. *Avances en Psicología Latinoamericana*, 32(1), 116. <http://www.scielo.org.co/pdf/apl/v32n1/v32n1a09.pdf>

Otero-Ortega, A. (2018). Enfoques de Investigación. *Métodos Para El Diseño Urbano – Arquitectónico*. 1(1), 7-8. file:///C:/Users/USUARIO/Desktop/Downloads/Otero-OteroA_Enfoques.pdf

Presidente de la República y Ministro de Transporte, Comunicaciones, Viviendas y Construcción. (2000, 10 de octubre). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Ley N° 27181. Decreto Supremo N° 049-2000-MTC*. Sistema Peruano de Información

Jurídica.<http://www2.congreso.gob.pe/sicr/tradocestproc/clproley2001.nsf/pley/689C767D0305DA2105256D25005CF7D7?opendocument>

Presidente de la República y Ministro de Transporte, Comunicaciones, Viviendas y Construcción. (2005, 19 de agosto). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por*

Accidentes de Tránsito. Sistema Peruano de Información Jurídica.
http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2797.pdf

Radivojević-Zoran, Z. y Raičević, Nebojša.N. (2020). state liability for non-pecuniary damages in the jurisprudence of the European court of human rights .*Teme*,6(1),18.
<file:///C:/Users/David/Downloads/1297-8504-1-PB.pdf>

Rekalde-Itziar, I., Vizcarra-Maria, T. y Macazaga-Ana,M. (2014).La Observación Como Estrategia De Investigación Para Construir Contextos De Aprendizaje Y Fomentar Procesos Participativos.*Educación* XX,17(1),204.
<https://www.redalyc.org/pdf/706/70629509009.pdf>

Rey de España. (2015, 14 de julio). *Ley 20 de 2015. Ley de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras de España.* Boletín Oficial del Estado nº 168. <https://www.boe.es/eli/es/l/2015/07/14/20/dof/spa/pdf>

Ruiz-José,I. y Herrera-Aura, N. (2016). Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de información: Caracterización general y tipologías de accidentes. *CES*, 9(1),34-35. <http://www.scielo.org.co/pdf/cesp/v9n1/v9n1a04.pdf>

Sánchez-Ramírez, A. (2018). El daño a la persona en la experiencia comparada. *Aequitas*,1(1), 51. <file:///C:/Users/toshiba/Downloads/15219-Texto%20del%20art%C3%ADculo-52235-1-10-20180924.pdf>

Sánchez H., Reyes, C. y Mejía, K. (2018). *Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística.* (1. ed.). Lima. Perú.<https://www.urp.edu.pe/pdf/id/13350/n/libro-manual-de-terminos-en-investigacion.pdf>

Taboada C., L. (2018). *Elementos de la Responsabilidad Civil.* (3.a ed.). Lima: Editora y librería jurídica GRIJLEY EIRL.

Tantaleán, O.R. (2016). *Tipología de las investigaciones jurídicas*. [tesis de doctor en derecho, Universidad Nacional de Cajamarca]. Repositorio Institucional UNC. <file:///C:/Users/David/Downloads/Dialnet-TipologiaDeLasInvestigacionesJuridicas-5456267.pdf>

Tesfaye-Ermias, E., Lemma-Tekalign, T., Berhan-Eshetie, E. y Beshah-Birhanu. (2017). key project planning processes affecting project success. *International Journal for Quality Research*, 11(1),160. https://www.researchgate.net/publication/315575498_Key_project_planning_processes_affecting_project_success

Troncoso-Pantoja,C. y Amaya-Placencia, A. (2017). Entrevista: guía práctica para la recolección de datos cualitativos en investigación de salud. *Facultad de medicina*, 65(2), 330.<http://www.scielo.org.co/pdf/rfmun/v65n2/0120-0011-rfmun-65-02-329.pdf>

Uribe-Lozada, N. (2016). Análisis técnico - jurídico de la modalidad de cobertura por reclamación o “claims made” en los seguros de responsabilidad civil a la luz del ordenamiento jurídico colombiano. *Ibero-Latinoam.Seguros*, 44 (25), 19. <file:///C:/Users/David/Downloads/17426-Texto%20del%20art%C3%ADculo-63129-1-10-20161011.pdf>

Woolcott-Oyague,O. y Monje-Mayorca,D. (2018). El daño al proyecto de vida: Noción, estructura y protección jurídica según los parámetros establecidos por la Corte Interamericana de Derechos Humanos - CIDH. *Utopía y Praxis Latinoamericana*,23 (2),8. <https://www.redalyc.org/jatsRepo/279/27957770009/html/index.ht>

ANEXO

Anexo 1: MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

TÍTULO: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020 “

PROBLEMA	OBJETIVOS	SUPUESTOS	CATEGORIAS Y SUBCATEGORIAS	METODOLOGÍA
<p>Problema principal ¿De qué manera el seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide en la acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020?</p>	<p>Objetivo General</p> <p>Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020.</p>	<p>Supuesto general</p> <p>El seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide significativamente en la acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020.</p>	<p>Categoría 1:</p> <p>Seguro obligatorio de accidentes de tránsito</p> <p>Subcategorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Siniestros automovilísticos -Límites de cobertura 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Enfoque: Cualitativo 2. Tipo de estudio: Aplicada 3. Diseño: Interpretativo de investigación-acción 4. Técnicas de recolección de datos: <ul style="list-style-type: none"> - Entrevista - Análisis de fuentes documental - Análisis de legislación comparada

<p>Problema específico 1:</p> <p>a) ¿De qué manera los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020?</p> <p>b) ¿De qué manera los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020?</p>	<p>Objetivo específico 1:</p> <p>a) Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020.</p> <p>Objetivo específico 2:</p> <p>b) Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.</p>	<p>Supuesto específico 1:</p> <p>Los siniestros automovilísticos repercuten negativamente al daño moral a terceros damnificados en el Callao, 2020.</p> <p>Supuesto específico 2:</p> <p>Los límites de cobertura afectan negativamente al proyecto de vida a terceros damnificados en el Callao, 2020.</p>	<p>Categoría 2:</p> <p>Acción indemnizatoria</p> <p>Subcategorías:</p> <p>- Daño moral</p> <p>-Daño al proyecto de vida</p>	<p>-Análisis da revisión de fuentes normativas --La revisión de base de datos de fuentes jurisprudenciales</p> <p>5) El método de análisis de datos cualitativos consiste en la recolección de información estos pueden ser narraciones de los participantes (visual, auditiva), textos escritos (documentos, cartas, etc.), entrevistas (respuestas orales, gestos), para luego describirlos, comprender, interpretar, explicar y finalmente encontrar sentido a los datos en el marco del planteamiento el problema (Hernández, 2010, p. 292)</p>
---	--	---	---	--

ANEXO 2: INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020”.

Entrevistado/a: ALI OMAR ALBARRACIN SANCHEZ.

Cargo/profesión/grado académico: ABOGADO.

Institución: ESTUDIO JURIDICO VILLA VILCARROMERO

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Lo restringe realmente no. Porque la norma no pone como tope un monto máximo, a diferencia de otros donde señala taxativamente “hasta” (en el caso específico de muerte), pero al ser este relativamente bajo las aseguradoras aprovechan esto. Para los efectos cito la norma taxativamente:

Artículo 29.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubrirá, como mínimo, los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor asegurado:

- * Muerte c/u: Cuatro (4) UIT
- * Invalidez permanente c/u hasta: Cuatro (4) UIT
- * Incapacidad temporal c/u hasta: Una (1) UIT
- * Gastos médicos c/u hasta: Cinco (5) UIT
- * Gastos de sepelio c/u hasta: Una (1) UIT

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

Sí. El problema del SOAT no es el sentido o concepto por el cual se creó, el problema podríamos decir que realmente es la legislación que señala montos que aparentemente son bajos para resarcir daños.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

Podríamos señalar que los montos no son justos en comparación a lo que mencionan diversos autores y la misma Corte Interamericana de DDHH con respecto al daño al proyecto de vida, pero insisto que el problema en sí es la legislación peruana que pone montos relativamente bajos de los cuales el SOAT y/o las aseguradoras aprovechan.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

No. Porque el daño moral se calcula en termino de mera probanza, que emanan un análisis profundo.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustaría a la realidad, a pesar que nos encontramos en un sistema jurídico "Civil Law"?

Existirían inconvenientes si es que se legisla porque si este se encuentra dentro de los parámetros del marco legal, el precio de la póliza aumentaría afectando el bolsillo de los clientes.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17. 200 soles?

Sí. Me parece correcto porque el SOAT es un responsable solidario.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Qué el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

No. Considero que satisface parcialmente el rompimiento del proyecto de vida.

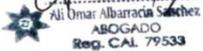
8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se

compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

Me parece correcto que la norma fije un monto al daño al proyecto de vida, con el fin que no exista controversias sobre cuanta indemnización recaerá a los deudos.

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

Sería ideal, así podríamos reparar a las familias de forma correcta y no haya tanta controversias.

Nombre del entrevistado	Sello y firma
ALI OMAR ALBARRACIN SANCHEZ	 

Callao 4 de mayo de 2021

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020”.

Entrevistado/a: **ERNESTO GARCIA MARIN**

Cargo/profesión/grado académico: **ABOGADO CIVILISTA/MAGISTER EN DERECHO COMERCIAL**

Institución: **ESTUDIO JURIDICO ESPICHAN**

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Sí. Creo que el SOAT se encuentra restringido ya que, los efectos que este ocasiona no logran cumplir las expectativas del accidente.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

Siento que no es viable ya que, la solución vas más allá de los perjuicios ocasionados, por ende, no se cumple como solución

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

No. Porque es un monto que no satisface las consecuencias que ocasiona la pérdida de un familiar y que sus efectos son de magnitudes mayores.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

Si. Porque el daño moral si no se encuentra regulado la compensación económica se vuelve dilatoria y litigiosa.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustaría a la realidad, a pesar que vivimos en un sistema jurídico "Civil Law"?

Sí. El daño moral tiene una interpretación subjetiva, pero esta no se ajusta a la realidad y el aumento del monto indemnizatorio.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17. 200 soles?

No. Es por ello, que las víctimas no solo agotan la activación de la póliza también buscan amparo en el Poder Judicial.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

No. Porque el rompimiento del proyecto de vida y sus alcances no equivalen al monto económico que brinda este límite de cobertura.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

No, porque el alcance que tendrá en el tiempo es mayor al valor de la cobertura.

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera? **No. Porque el límite de cobertura no se ajusta a que el proyecto de vida se cumpla satisfactoriamente.**

Nombre del entrevistado	Sello y firma
ERNESTO GARCIA MARIN	

Callao 5 de mayo de 2021



GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020”.

Entrevistado/a: **JOZSEF JAUREGUI CASTRO DE CAVALCANTI**

Cargo/profesión/grado académico: **ABOGADO CIVILISTA**

Institución: **“THEMIS CONSULTORES” SAC.**

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Considero que a pesar de que su concepción tiene una finalidad fundamental como es salvaguardar la vida y la salud de las personas, el problema se agudiza con los agentes que operan este tipo de instrumentos, los cuales no tienen suficiente información de cómo hacerlos efectivos o cuales son las situaciones limitantes de estos, ya que el mismo mercado ofrece varios productos con diferentes coberturas, problemas que además se han agudizado con la pandemia y la oferta de salud.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

Considero que tiene ciertas ventajas, sin embargo, estas no alcanzan para determinados casos, los cuales deberán ser complementados con otros instrumentos. Por lo que desde mi experiencia sería mejor que se cuente dentro de los seguros de salud y contra accidentes aquellos que están relacionados con vehículos automotores, como son los automóviles y las motos, ya que no podemos evaluar el riesgo desde una perspectiva netamente de la persona que contrata el servicio sino de aquellos que generan el daño.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

Desde mi experiencia, considero que en su mayoría los montos son irrisorios y no alcanzan para reparar el daño en todas sus dimensiones.



Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

Es un tema para el análisis de cada caso en concreto, ya que no podemos adelantar una decisión por los diferentes tipos de responsabilidades en las que se incurren, si bien es cierto existen temas urgentes a ser tratados estos deberán ser analizados concienzudamente, bajo responsabilidad, a fin de no generar otro tipo de perjuicios, ya que los criterios subjetivos abundan y no permiten un real análisis de los hechos en cuestión.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustará a la realidad, a pesar que vivimos en un sistema jurídico "Civil Law"?

No creo que tenga que ver con un tema de incremento o no, sino que se tenga un criterio uniforme a fin de determinar la responsabilidad y sobre todo brindar la atención médica necesaria para evitar mayores daños, ya que la indemnización debe asumirla quien genera el daño, fuera de que si el seguro tiene o no un monto razonable.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17. 200 soles?

Es una cuestión subjetiva, puesto que todos los elementos del daño no están planteados y dependerá de cada caso en concreto, además siempre debemos tener en cuenta los elementos de la responsabilidad, entre los cuales dependerá quien se hace responsable de dicha muerte, por lo que considero que este seguro debe restringirse a temas objetivos como son la atención médica y la salvaguarda de la integridad física y mental de los involucrados en este tipo de accidentes.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

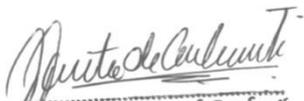
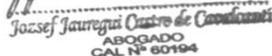
Creo que se está desnaturalizando la razón de ser de este tipo de seguros, es importante tener siempre en cuenta que los montos pagados anualmente por este seguro no son por si mismos capaces de satisfacer las necesidades completas de atención medica de las personas ante un siniestro.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

No estoy de acuerdo que se fije un monto en este tipo de seguros, ya que hay muchas cuestiones a determinar, creo que debería integrarse en mayor medida en un proceso de caso de seguros en caso de perjuicios a terceros, a través de seguros personales.

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

El proyecto de vida, desde una perspectiva personal deviene en subjetivo, ya que dependerá de cada caso en concreto y que es difícilmente indemnizable en todos sus aspectos, pero si ya existe un monto este podría ser tomado como parte del pago del daño ocasionado.

Nombre del entrevistado	Sello y firma
JOZSEF JAUREGUI CASTRO DE CAVALCANTI	 

Callao 5 de mayo de 2021

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020”.

Entrevistado/a: **LUIS FELIPE LOAYZA LEON**

Cargo/profesión/grado académico: **DOCENTE EN DERECHO CIVIL/ABOGADO/MAGISTER EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL.**

Institución: **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DEL PERÚ/ ESTUDIO JURIDICO COGNITIO**

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Todos los seguros de pólizas están restringidos más por el monto indemnizatorio que por la misma norma.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

Solo para cubrir montos indemnizatorios urgentes.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

Sí. Porque la finalidad del SOAT es cubrir los efectos económicos del daño inmediato.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

No. Porque, para la valoración de los daños morales, es un factor muy subjetivo.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustará a la realidad, a pesar que vivimos en un sistema jurídico "Civil Law"?

La finalidad del SOAT es paliar o cubrir daños, a pesar que no se ajusten a una realidad.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17. 200 soles?

Sí. Porque el monto se ajusta a la proporcionalidad del daño a pesar que esta sea subjetiva.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

Como he mencionado el fin del SOAT es cubrir estos tipos de daños. Además, hay que recalcar que el muerto no tiene proyecto de vida, el proyecto de vida que esta en juego es de los deudos.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

La cobertura del SOAT debería ser evaluada en la legislación. Si bien es cierto el SOAT es responsable solidario, esta funciona en el marco normativo

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

Si. Considero que los daños al proyecto de vida tienen una proyección cambiante en el tiempo, mientras la cobertura se dará en base a lo que la norma expresa.

Nombre del entrevistado	Sello y firma
LUIS FELIPE LOAYZA LEON	

Callao 5 de mayo de 2021



GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020”.

Entrevistado/a: **PAOLA CARRASCO LOZANO**

Cargo/profesión/grado académico: **ABOGADA/MAGISTER EN DERECHO CIVIL Y COMERCIAL**

Institución: **UNIVERSIDAD DE LIMA / ESTUDIO JURIDICO VILLA VILCARROMERO**

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Sí. Porque tiene límites en su cobertura, no cumpliendo el fin para el cual fue creado.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

Las limitaciones en la cobertura del SOAT no resultan viables, dado que el límite del monto de la póliza presenta un perjuicio, además de ello los centros médicos privados no cuentan con una tabla estándar que permita aprovechar este seguro.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

Su cobertura es muy básica.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

No. Porque las indemnizaciones por daño moral deben continuar regulándose de forma general con el Código Civil.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustará a la realidad, a pesar que vivimos en un sistema jurídico "Civil Law"?

El daño moral tiene un análisis subjetivo, no se podría definir el quantum indemnizatorio sin probanza de por medio.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17. 200 soles?

Es irrisorio, resultaría necesario que se genere un proceso sumarísimo derivado de las actuaciones administrativas en la ejecución de la póliza.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

Claro que no. Porque el quantum indemnizatorio esta fijado sin valoración de cada caso particular.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

Debería ajustarse al costo de vida peruano.

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

Debe estar sujeto al daño que se acredite.

Nombre del entrevistado	Sello y firma
PAOLA CARRASCO LOZANO	 Paola Carrasco Lozano Abogada Reg. CAL. 53435

Callao 05 de mayo de 2021

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020”.

Entrevistado/a: **TOSHIRO WILFREDO MONTOYA TANABE**

Cargo/profesión/grado académico: **ABOGADO**

Institución: **ESTUDIO JURIDICO LAZO & MONTOYA**

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Sí. El monto indemnizatorio en caso muerte equivale a 4UIT, razón por la cual los efectos que ocasiona un accidente superan las 4UIT.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

En parte brinda una solución inmediata, pero por otro lado no, porque cumple una expectativa parcial.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

No. Es oportuno explicar que la pérdida de un familiar y lo que deje de producir no se compara con el monto brindado por la póliza.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

Desde una perspectiva normativa sí. Porque se entendería un poco más de sus alcances y

dejaría de ser tan subjetivo como se ve.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustará a la realidad, a pesar que vivimos en un sistema jurídico "Civil Law"?

En parte sí. Ya que, el daño moral es subjetivo, pero como vemos en la realidad el monto no cumple la expectativa del daño moral, ello implica la carga procesal que existe en el órgano de justicia.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17. 200 soles?

Sería una salida inmediata pero no satisface el perjuicio a los deudos en su totalidad.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

El proyecto de vida que se pueda comprobar se romperá con este monto límite.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

No. Porque el costo de vida nacional equivale a un precio mayor que si lo equiparas en el tiempo se vuelve ínfimo.

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

Si se sujeta a la cobertura estaríamos hablando de un proyecto de vida de a corto plazo.

Nombre del entrevistado	Sello y firma
TOSHIRO WILFREDO MONTOYA TANABE	

Callao 5 de mayo de 2021



GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao Centro, 2020”.

Entrevistado/a: Harumi Flores Sessarego Cargo/profesión/grado

académico: Bróker de Seguros Institución: Morgan & Asociados

Corredores de Seguros SAC

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra limitado por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

El Soat es un seguro que está limitado por norma. Del punto de vista de la aseguradora la suma asegurada va acorde al costo por el que se paga.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

Sí, ya que las aseguradoras cumplen con indemnizar a los damnificados con las sumas aseguradas estipuladas y pactadas por el seguro. De no tener este seguro es probable que la indemnización sería a través de un proceso judicial y demoraría más para el pago o incluso no llegaría.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

Del punto de vista del seguro, cumple con los montos estipulados que se exige por ley. Sin embargo, no encuentra justo si lo ajustamos a la realidad.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

El daño moral debe estar regulado con la finalidad que no exista una indefensión a los afectados.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustará a la realidad, a pesar que vivimos en un sistema jurídico "Civil Law"?

Probablemente no se ajuste, pero es necesario ver que tanto es recomendable alzar el monto indemnizatorio.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan S/17.200 soles?

Desde el punto de vista del seguro considero que es una suma un poco desproporcional, ya que el monto reparatorio debe basarse en la magnitud del daño.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el ~~importe~~ del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

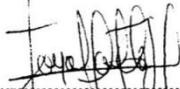
Considero que el proyecto de vida de cada familia es diferente y esto implicaría montos distintos de cobertura para cada necesidad.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

Las sumas aseguradas brindadas por el Soat van acordes a lo que se paga por este seguro. Si se aumentan están coberturas obligariamos a que se pague más por este seguro, pero sería oportuno una revisión.

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

Cada familia tiene un proyecto de vida distinto, y considero que para poder amparar unproyecto de vida ante la falta de un familiar esta no debe estar sujeta.

Nombre del entrevistado	Sello y firma
Joyce Harumi Flores Sessarego	 Joyce Harumi Flores Sessarego Gerente General Morgan & Asociados Corredoras de Seguros SAC

Callao 25 de mayo de 2021

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020”.

Entrevistado/a: Italo Barbieri Montoya

Cargo/profesión/grado académico: Asesor de Seguros / Contador / Bachiller

Institución: Scottini Corredores de Seguros

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra limitado por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

A comparación de antes de existir la norma, no había una indemnización salvo una acción judicial, o en caso el vehículo tuviera una póliza de todo riesgo podría, el monto para la indemnización por fallecimiento resulta un monto muy bajo ya que la vida no tiene como cuantificarse en términos monetarios.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

Como en el punto anterior, antes de salir la norma que regula al SOA, ya habían personas que no recibían ningún tipo de indemnización.



3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

Al no poder cuantificar cuánto vale una vida, es difícil poder indicar que es un monto justo, pero cuando se da la pérdida de un familiar se debe dar un monto razonable.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

Es difícil poder regular el daño moral, sin embargo, el monto que se da en la indemnización es en base al cálculo dado por ley, y este al ser un seguro obligatorio el proceso de indemnización debería ser de corto plazo

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustará a la realidad, a pesar que vivimos en un sistema jurídico "Civil Law"?

En caso haya un cambio en el monto indemnizatorio, esto sería mediante una ley, y al tener rango de ley debería aplicarse a partir de su reglamentación

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17.200 soles?

El monto es muy bajo por la pérdida de una vida, sin embargo, antes de que existiera este seguro, el poder tener una indemnización era muy difícil por el trámite legal.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

Definitivamente el monto no compensa la pérdida de un ser querido

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

Desde mi punto de vista, el monto a indemnizar debería ser en base al historial familiar del afectado (si tiene hijos, esposa, o algún dependiente) y en base al sueldo que podría tener el fallecido poder calcular la indemnización para que se pueda proyectar una vida para los familiares que resulten beneficiados

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

A mi parecer no. Ya que, si tenía dependientes, la persona podría haberles dado una calidad de vida distinta a la que tendrían con el familiar en vida, los S/17,200.00 no podrían pagar el colegio o la universidad de los hijos.

Nombre del entrevistado	Sello y firma
ITALO BARBIERI MONTOYA	 

Callao 25 de junio de 2021

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: "Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020".

Entrevistado/a: **ROBERTO CARLOS ASTORGA NAVARRO**

Dirección: Av. Contralmirante Mora Block B dpto. 102

DNI: 77423000

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Si, que solo te dan lo escrito en la norma.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular

No, ya que el monto a darse es muy poco para la coexistencia de los terceros que perdieron a un familiar.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

Diría que injustos, ya que son montos pequeños.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

Considero que sí deberían de mencionarlo y pone otro tope de dinero superior al que brindan, ya que cada caso es diferente.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustaría a la realidad, a pesar que nos encontramos en un sistema jurídico "Civil Law"?

Depende, si es una subida que logre satisfacer la necesidad sí.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17. 200 soles?

NO, porque todas las personas tenemos diferentes tipos de vivir el día a día.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

No.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

Claro que no, no debería estar sujeto a un límite ya que vulnera derechos de las personas.

9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

NO, ya que el monto actual no estima positivamente hacia la sociedad por estar limitado.

Nombre del entrevistado	Firma
Roberto Carlos Astorga Navarro	

Callao 23 de mayo de 2021

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: “Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020”.

Entrevistado/a: JULY SARITA GÁLVEZ VÁSQUEZ

Dirección: Jr. Sam Martín 360, interior 1- Callao Cercado

DNI: 43517263

Objetivo general

Determinar cómo incide el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la acción indemnizatoria de terceros damnificados en el Callao, 2020

1. ¿Cree que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se encuentra restringido por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC al presentarse un accidente automovilístico?

Si, porque está regulado por una norma.

2. En su experiencia ¿Cree que el SOAT es una solución viable para los afectados o damnificados de un accidente vehicular?

No, ya que no se toma en cuenta a cabalidad los derechos de los afectados.

3. En base a su experiencia, ¿Considera Ud. que el SOAT da montos económicos justos a los damnificados de un accidente vehicular que hayan sufrido la muerte de un familiar directo?

No, no da montos equitativos para aquellos que sufren l pérdida de un ser querido, es más me parece graciosa la cantidad brindada por el SOAT.

Objetivo específico 1

Analizar cómo los siniestros automovilísticos repercuten en el daño moral de terceros damnificados en el Callao, 2020

4. ¿Crees que el daño moral debe estar regulado en el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, con la finalidad que al darse un siniestro automovilístico esta pueda ser compensada a la brevedad posible y con un monto razonable? ¿Por qué?

Sería genial, para poder establecer de manera positiva los rangos que exige la ley para satisfacer los intereses de los ciudadanos.

5. De acuerdo a su experiencia ¿Cree que el SOAT, ante una subida de los montos indemnizatorios por concepto de daño moral se ajustaría a la realidad, a pesar que nos encontramos en un sistema jurídico "Civil Law"?

Sí, siempre y cuando se dé una buena aplicación del caso específico.

6. ¿Considera correcto que ante un accidente de tránsito que cause la muerte de los involucrados el monto reparatorio a sus víctimas sea tan solo S/17. 200 soles?

No, es muy poco.

Objetivo específico 2

Describir cómo los límites de cobertura afectan al proyecto de vida de terceros damnificados en el Callao, 2020.

7. Cree Ud. ¿Que el monto económico y su límite de cobertura compensan el rompimiento del proyecto de vida al sufrir la pérdida del ser querido?

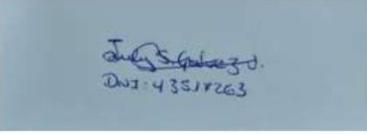
Claro que no, es más lo debilitan a que una persona no se desarrolle al 100%.

8. ¿Considera oportuno que, de acuerdo al costo de vida en el Perú, el daño al proyecto de vida se compense con un límite de cobertura que equipare solo a S/17.200 soles a la muerte de un familiar?

No, porque cada realidad es distinta.

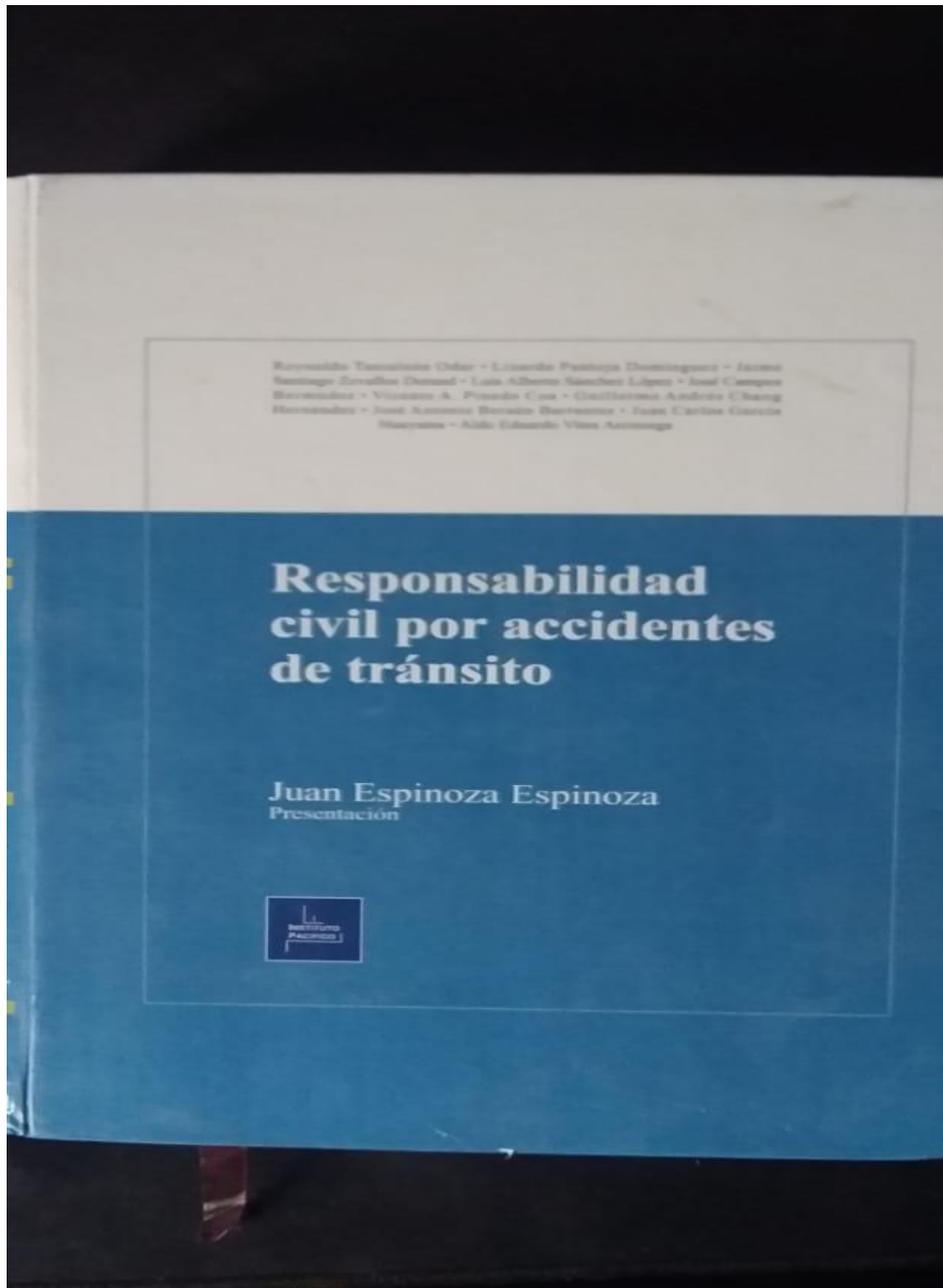
9. ¿Considera usted, que el proyecto de vida deba estar sujeto al monto de cobertura para que esta sea fructífera?

Si, porque se compensaría de forma positiva.

Nombre del entrevistado	Firma
July Sarita Gálvez Vásquez	

Callao 23 de mayo de 2021

ANEXOS 3: libros físicos utilizados



ANEXO3:Instrumento



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Payano Blanco, Jakelyne Ingrido
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Asesora de Proyecto de Investigación. Universidad César Vallejo
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista
- 1.4. Autores de Instrumento:
 - Pacheco Sotomayor, Brandy Alexsy
 - Ramírez Jayco, Rafaela Elsa

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MÍNIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.											Y		
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.											X		
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.											X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											X		
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales											X		
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las categorías.											X		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											X		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos											X		
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.											X		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.											X		

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si
-

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

90%

Callao, 23 de mayo del 2020

Jakelyne Ingrido
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 9978944. Telf.: 970.16.8948

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- I.1. Apellidos y Nombres: Machado Bravo, Marco
 I.2. Cargo e institución donde labora : Asesor del Congreso de la República del Perú
 I.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista
 I.4. Autores de Instrumento:

- Pacheco Sotomayor, Brandy Alexsy
- Ramírez Jayco, Rafaela Elsa

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MÍNIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :


95 %
 Callao, 27 de Noviembre del 2020

 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 ABOGADO
 Reg. C.O. 62663
 DNI No. 09815021 Telf.: 991889192

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO
I. DATOS GENERALES

- I.1. Apellidos y Nombres: Temoche Espinoza, William Mariano
 I.2. Cargo e institución donde labora: Estudio Jurídico Iustitia Legalis S.A.C
 I.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista
 I.4. Autor(A) de Instrumento:
 Pacheco Sotomayor, Brandy Alexsy
 Ramírez Jayco, Rafaela Elsa
 I.5. **ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MÍNIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.													X
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.													X
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													X
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													X
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las categorías.													X
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													X
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos													X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.													X
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													X

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

100 %

Callao, 08 de diciembre del 2020



 William Mariano Temoche Espinoza
 Reg. CAL N° 78580

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No 08591803 Telf.: 999124118