

**UNIVERSIDAD PRIVADA SAN JUAN BAUTISTA**

**FILIAL ICA**

**FACULTAD DE DERECHO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**



**LA RESPONSABILIDAD CIVIL GENERADA POR INFORTUNIOS**

**DE TRÁNSITO, EN EL DISTRITO JUDICIAL**

**DE ICA, OCTUBRE - 2016**

**TESIS**

**PRESENTADA POR BACHILLER**

**CONETTA EGUIZABAL, IDO ALFREDO**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE**

**ABOGADO**

**ICA - PERU**

**2017**

**Asesor:**

***Abogado. Raúl Antonio Bravo Sender.***

## **AGRADECIMIENTO.**

*A mi Amigo, Maestro y Mentor Jorge Alberto Ghezzi Hernández  
por sus buenos consejos y el incondicional apoyo en el desarrollo  
de mi investigación para obtener el reconocimiento como profesional  
Del Derecho.*

## **DEDICATORIA.**

*“La presente tesis se lo tributo a mis padres y maestros de prácticas, quienes depositaron la confianza para desarrollarme como profesional.”*

## **RESUMEN**

El trabajo de investigación tuvo como objetivo principal determinar cómo nuestro ordenamiento establece con precisión la reparación civil por riesgo, con los infortunios de tránsito, siendo de tipo descriptivo, porque se analizaron las variables del debido proceso por reparación civil derivada de infortunios de tránsito, las mismas que se investigaron durante el desarrollo de la investigación y explicativo, porque permitió determinar los efectos del debido proceso por reparación civil derivada de los infortunios de tránsito. El nivel fue no experimental, porque no se manipularon las variables a estudiar. El diseño de Investigación fue Transversal porque nos permitió observar las muestras del año 2015. La Población estuvo comprendida por litigantes, miembros del Poder Judicial, Ministerio Público, Abogados, y efectivos Policiales (PNP) que se encontraron relacionados con el tema de investigación en materia del derecho, la población no se encuentra debidamente cuantificada. La muestra con la cual se trabajó en la investigación, fue representativa, y presento las mismas características de la población quedando conformada por 33 litigantes, 32 integrantes del poder judicial, 32 del ministerio público, 32 abogados y 32 policías nacionales. Las técnicas de cosecha de datos fueron la encuesta y la entrevista; y en el caso de la técnica de la entrevista fue la ficha de entrevista; los métodos de interpretación de datos fueron clasificación de datos, codificación, tabulación, cuadros estadísticos y análisis de resultados obteniendo los siguientes resultados en la tabla 1 podemos observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 138 respondieron que sí, mientras 23 respondieron que no; en la tabla 2 podemos observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 145 respondieron que sí, mientras que 16 respondieron que no; en la tabla 3 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 151 respondieron que sí, mientras que 10

respondieron que no; en la tabla 4 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 155 respondieron que sí, mientras que 6 respondieron que no; en la tabla 5 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada 128 respondieron que sí, mientras que 33 respondieron que no; en la tabla 6 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 149 respondieron que sí, mientras que 12 respondieron que no; en la tabla 6 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 158 respondieron que sí, mientras que 3 respondieron que no; en la tabla 8 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 140 respondieron que sí, mientras que 21 respondieron que no; en la tabla 9 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 155 respondieron que sí, mientras que 6 respondieron que no; en la tabla 10 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 159 respondieron que sí, mientras que 2 respondieron que no; en la tabla 11 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 129 respondieron que sí, mientras que 32 respondieron que no; en la tabla 12 se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 96 respondieron que sí, mientras que 65 respondieron que no; en la tabla 13, se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 109 respondieron que sí, mientras que 52 respondieron que no; en la tabla 14, se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 117 respondieron que sí, mientras que 44 respondieron que no; en la tabla 15, se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 99 respondieron que sí, mientras que 62 respondieron que no; en la tabla 16, se puede observar que de los 161 encuestados a la pregunta realizada, 159 respondieron que sí, mientras que 2 respondieron que no; obteniéndose las siguientes conclusiones, del análisis de los resultados obtenidos concluimos que la Legislación Nacional si establece con

precisión la reparación civil por riesgo, con los infortunios de tránsito, donde el 98.75% de los encuestados respondieron que sí, mientras que el 1.24% respondió que no; a la luz de los resultados obtenidos concluimos que la aplicación de los criterios normativos de nuestra Legislación Nacional si contribuye en garantizan el debido proceso por reparación civil derivada de infortunios de tránsito, donde el 98.14% de los encuestados respondieron que sí, mientras que el 1.86% respondió que no; del análisis de los resultados obtenidos podemos concluir que el informe pericial del accidente de tránsito contribuye a determinar la justa y adecuada reparación civil del accidente de tránsito; donde el 72.67% de los encuestados opina que sí, mientras que el 27.33% opinaron que no.

Léxicos Claves: Reparación civil en infortunios de tránsitos.

## **ABSTRAT**

The research's main objective was to determine how the National Legislation clearly establishes liability for risk, traffic accidents, being descriptive, because the variables of due process analyzed by civil liability for accidents, the same as those investigated in the course of the investigation and explanation. The level was not experimental, because the variables are not manipulated to study. Design Research was Transversal because it allowed us to observe samples of 2015. The population was comprised of litigants, members of the judiciary, prosecutors, lawyers, and police personnel (PNP) that were found, which by the nature of the research population is not properly quantified. The sample with which he worked on the study, was representative, and present the same characteristics of the population being comprised of 33 trial, 32 members of the judiciary, the public prosecutor 32, 32 lawyers and 32 national policemen. The data collection techniques; the data collection, and in the case of the technique of the interview was the record of interview; analysis techniques and interpretation of data were data classification, coding, tabulation, statistical tables and results analysis the following results in table 1 of the 161 respondents to the question asked, 138 answered yes, while 23 they said no; in Table 2 of the 161 respondents to the question asked, 145 answered yes, while 16 said no; in table 3 of the 161 respondents to the question asked, 151 answered yes, while 10 said no; of the 161 respondents to the question asked, 155 answered yes, while 6 not responded; in table 5 of 161 respondents to the question asked 128 answered yes, while 33 said no; in Table 6 respondents to the question asked, 149 answered yes, while 12 said no; in table 6 of the 161 respondents to the question asked, 158 answered yes, while three said no; in table 8 of the 161 respondents to the question asked, 140 answered yes, while 21 said no; 9 it can be seen that of the 161 respondents to the question asked,



155 answered yes, while 6 said no; 10 of the 161 respondents to the question asked, 159 answered yes, while two said no; in table 11 of the 161 respondents to the question asked, 129 answered yes, while 32 said no; in table 12 it can be seen that of the 161 respondents to the question asked, 96 answered yes, while 65 said no; in table 13, it can be seen that of the 161 respondents to the question asked, 109 answered yes, while 52 said no; in table 14, it can be seen that of the 161 respondents to the question asked, 117 answered yes, while 44 said no; in table 15, it can be seen that of the 161 respondents to the question asked, 99 answered yes, while 62 said no; in table 16, it can be seen that of the 161 respondents to the question asked, 159 answered yes, while two said no; yielding the following conclusions, analysis of these results we conclude that the national legislation if clearly establishes liability for risk, traffic accidents, where 98.75% of respondents said yes, while 1.24% answered do not; application regulatory criteria of our national legislation if it helps to ensure due process for civil liability for accidents, where 98.14% of respondents said yes, while El 86% said no; can expert report accident helps determine fair adequate liability accident; where 72.67% of respondents believe that if, while 27.33% thought not.

Keywords: Civil liability and car accidents.

## INTRODUCCIÓN

La reparación civil ocupa un lugar cada día más importante como secuela de la relevancia de los infortunios de cualquier tipo y, en especial, de los derivados de los infortunios de tránsito. Éstos implican un riesgo que no es necesario ponderar en cuanto a su ímpetu y sus resultados, porque convive a diario en nuestro entorno cotidiano con dramáticas y gravísimas consecuencias de todos conocidas. En consecuencia, el trabajo comprende:

El capítulo primero, expone los antecedentes, las distintas teorías que conceptualizan y destacan los antecedentes de la presente tesis. En este capítulo haremos especial mención a los elementos que configuran a la responsabilidad civil, pues si bien la presente tesis se circunscribe a la que se genera por los infortunios de tránsitos, no menos cierto es que también debe cumplir con la concurrencia de dichos elementos.

En el capítulo segundo se realizó la delimitación del problema, formulación del problema, además de explicar su justificación e importancia, plantear los objetivos, las hipótesis, las variables e indicadores. Toda tesis debe partir de una realidad problemática, pues su objeto consiste en arribar a una posible solución sobre la base de su estudio.

En el tercer capítulo se formuló la hipótesis estadística, lo cual nos permitió realizar la toma de decisión de aceptación o rechazo de la hipótesis planteada. Debe tenerse presente que la hipótesis arribada en la presente tesis es consecuencia de la aplicación de encuestas entre los operadores de justicia (Abogados, Jueces, Fiscales y efectivos policiales), pero debe precisarse que esta hipótesis es una solución que se acerca a lo más posible a la realidad y no descarta la posibilidad de otras soluciones.

En el capítulo cuarto se presentan los efectos derivados en la investigación.

Finalmente, en el capítulo quinto se presentan las conclusiones, presupuestos, cronograma de actividades y recomendación de la investigación.

# ÍNDICE

## Contenido

---

<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>DEDICATORIA</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>RESUMEN</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>ABSTRAT</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>ÍNDICE</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>CAPITULO I</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
1.1. Antecedentes:.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
1.2. Bases Teóricas:.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
1.2.1 Marco Conceptual:.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
1.2.2 Marco Legal:.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
1.2.3 Derecho Comprado:.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>CAPITULO II</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>EL PROBLEMA</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
2.1. Planteamiento del problema. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
2.1.1. Delimitación del Problema:.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
2.2. Justificación del Problema:.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>CAPITULO III</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>HIPOTESIS Y VARIABLES</b> .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
3.1. Hipótesis:.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>

3.2. Objetivos:.....	¡Error! Marcador no definido.
3.3. Variables e Indicadores:.....	¡Error! Marcador no definido.
3.4 Formulación de la Hipótesis Estadística:	¡Error! Marcador no definido.
<b>CAPITULO IV</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
METODOLOGÍA de la investigación .....	¡Error! Marcador no definido.
4.1. Tipo y Diseño de Investigación: .....	¡Error! Marcador no definido.
4.2. Población y Muestra:.....	¡Error! Marcador no definido.
4.2.2. Muestra: .....	¡Error! Marcador no definido.
4.3. Técnica de Recolección de Datos: .....	¡Error! Marcador no definido.
4.3.1. Instrumentos de Recolección de Datos: ....	¡Error! Marcador no definido.
<b>CAPITULO V</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
<b>RESULTADOS</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
5.1. RESULTADOS:.....	¡Error! Marcador no definido.
5.2.- Análisis e interpretación de resultados: ...	¡Error! Marcador no definido.
5.3.- Administración de la Investigación: .....	¡Error! Marcador no definido.
<b>CAPITULO VI</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
<b>CONCLUSIONES</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
6.1. Conclusiones. ....	¡Error! Marcador no definido.
6.2. Recomendaciones. ....	¡Error! Marcador no definido.
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
<b>CAPITULO VII</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
<b>ANEXOS</b> .....	¡Error! Marcador no definido.

ANEXO 01: FORMULARIO DE ENCUESTA DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA  
SAN JUAN BAUTISTA – ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO. .... **¡Error!**  
**Marcador no definido.**

ANEXO 02: MATRIZ..... **¡Error! Marcador no definido.**

**CAPITULO I**

**MARCO TEÓRICO**

---

### **1.1. Antecedentes:**

Para el desarrollo del trabajo de investigación se tomó en cuenta los siguientes antecedentes:

**Leandro Spetale Bojorquez, REPARACION CIVIL Y LA REPARACION POR INFORTUNIOS DE TRÁNSITO. Madrid - España. 2011.**

Conclusiones:

Un proceso de este tipo se puede pedir la reparación por las lesiones sufridas, por las incapacidades sean temporales o definitivas, por la inutilización o pérdida de algún miembro, y hasta por la fallecimientos, en este último caso *–obviamente–* la víctima no será quien reclame, sino su familia, y justamente por ello la legislación refiere que la reparación se otorgará a la víctima o a su familia (*Bis nota 5 referida al daño moral donde apreciamos esta característica*). La conclusión es que deberemos acreditar el daño diferenciando los diversos tipos<sup>8</sup>, el nexo causal, la valorización económica, y tras un largo proceso lo correcto será percibir la reparación debida.

**RAQUEL CEBALLOS MOLANO LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y EL SEGURO Y VOLUNTARIO DEL AUTOMÓVIL: UN ESTUDIO EN EL DERECHO COLOMBIANO Y ESPAÑOL. BOGOTA - COLOMBIA. 2012.**

CONCLUSIONES

#### **PRIMERA**

En ésta primera etapa de sistematización de las normas comunes a la reparación civil del automóvil y su aseguramiento obligatorio



en el ordenamiento jurídico colombiano, vistas a la luz del derecho español, se concluye que no siguen ningún patrón armonizador como si corresponde a la legislación de responsabilidad y seguro del automóvil, armonizada y adaptada al Derecho comunitario europeo, encaminado a la reparación íntegra de los daños causados en accidente de tránsito, premisa fundamental de la Primera Directiva (*Vid* 72/166/CEE del 24 de abril de 1972) como al funcionamiento de las Oficinas Nacionales, que garanticen la efectiva reparación de los daños a las víctimas de infortunios de circulación, ocurridos en el territorio de un Estado miembro y ocasionados por un automotor estacionado habitualmente en otro Estado miembro, estuviera o no asegurado, y garantizar el ejercicio de las libertades de circulación de individuos, bienes o capitales. Que eliminó la exigencia de la carta verde en las fronteras, incompatible con tales libertades de circulación, exigible solamente a automovilistas de terceros países que no sean parte del Convenio multilateral de garantías en el Espacio Económico Europeo.

Ese marco de armonización europeo, nos lleva a reflexionar sobre la necesidad de atemperar nuestro sistema de responsabilidad y aseguramiento obligatorio con parámetros que sean adaptables en los países sur americanos y tomar la iniciativa de convocar, sino a todos los países iberoamericanos, sí al menos a los integrados ya en la “Comunidad Andina” (antes Pacto Andino).

## **SEGUNDA**

En la comparación de los sistemas de reparación civil derivada del accidente de tránsito, encontrarnos los siguientes rasgos que los acercan o distinguen:

- 1) La reparación civil automovilística del ordenamiento español, es un sistema de responsabilidad asentado en la teoría del riesgo, cuasi objetivado, con exoneración de responsabilidad por una causa ajena, fuerza mayor extraña a la conducción del automotor o culpa única de la víctima. Se regula en una Ley especial, con la que se adapta a la legislación interna las tres Directivas de la Comunidad Europea. Incluye un “Sistema legal de valoración del daño corporal” o baremo, este último, a nuestro modo de ver, lo más novedoso del sistema y que responde a un típico seguro de reparación civil, desarrollado incluso por fuera de las exigencias del marco comunitario a iniciativa del propio legislador español para sustituir del libre y dispar arbitrio judicial, la cuantificación del daño corporal, implantando un sistema vinculante que posibilita la evaluación y tasación de las obligaciones indemnizatorias bajo parámetros definidos para cada tipo de daño en forma igualitaria tanto para el **daño corporal patrimonial como** extra patrimonial, mediante tablas con máximos y mínimos aplicados al caso concreto de la persona perjudicada en el accidente automovilístico, garantizando mayores cánones de celeridad, igualdad y seguridad jurídica. Se destaca, en los artículos 379 a 385 del Código Penal, que tipifican como delitos autónomos por la conducción negligente o temeraria de vehículos y ciclomotores, por violación del deber de seguridad en el tráfico.
- 2) En este sistema, el punto de conexión para imputabilidad de la responsabilidad está casi en forma exclusiva en el conductor del automotor como sujeto causante del daño que vincula con su responsabilidad al asegurador obligatorio, quien es el

obligado a indemnizar; y, solo en supuestos muy especiales (art. 1 de la LRCSCVM) se vincula subsidiariamente al propietario del automotor por “hechos ajenos”, o al tenedor, poseedor o detentador del automóvil por “hechos de las cosas”, pero más que estos, el verdadero sujeto pasivo del daño es el asegurador obligatorio, quien pagará la reparación establecida por la Ley, mediante la aplicación del baremo.

- 3) La institución de responsabilidad automovilística se acompaña de un sistema de garantía a través del seguro obligatorio de daños corporales, que “socializa” las pérdidas a cargo de los tomadores o asegurados, los propietarios de los automotores.

Es una cobertura solamente para los daños corporales físicos hasta el límite del S.O.A.T; típico seguro sin culpa, que más que un sistema de reparación civil es un sistema de previsión y seguro socializado.

- 4) En el seguro obligatorio español, el SOE, no todas las víctimas o perjudicados por el hecho de un accidente automovilístico, tienen el derecho a ser indemnizadas, quedan excluidas, el conductor y los terceros que han contribuido en forma única a la acusación del hecho dañoso, la víctima culpable y los que fueren autores o cómplices y ocuparen a sabiendas un automotor robado, igual tratamiento se da en el aseguramiento voluntario, que contempla además otros casos de exclusión cuando es accionado para complementar la reparación que excede al SOA. En este aspecto, la diferencia es relevante con nuestro sistema de garantías, que cubre tanto el conductor, el asegurado, el tomador su cónyuge y parientes, así como a la

víctima que ha sufrido daños corporales atribuidos a su propia culpa; todos tienen derecho a ser indemnizados bajo el sistema del seguro obligatorio (SOAT), igual que otras víctimas de daños del automóvil, incluso aquellos autores o cómplices del hurto del automotor - puesto que no hace ninguna distinción la ley del SOAT- y si los sufren pueden ser indemnizados.

Aunque por el sistema general de responsabilidad este excluida la responsabilidad por lesiones causadas por culpa exclusiva de la víctima, igual que en el seguro voluntario que tampoco considera terceros al cónyuge o parientes hasta el segundo grado de afinidad o consanguinidad del asegurado

### **TERCERA**

Puede afirmarse que la obligación aquiliana de reparar los daños causados en accidente de tránsito, tiene respaldo efectivo inmediato en el ordenamiento colombiano para los daños corporales, aunque sólo sea en forma parcial a través del aseguramiento obligatorio, el SOAT, aunque, considerado un seguro de reparación civil, es en estricto derecho un seguro de infortunios de personas, cuyo ámbito de protección es la muerte accidental y las lesiones derivadas del siniestro automovilístico, contratado para un colectivo determinado, las víctimas del accidente de tránsito, a cargo de los propietarios o responsables del automotor y en forma coactiva, por disposición legal.

Este seguro, aunque está determinado por la Ley y la jurisprudencia como un seguro de reparación civil, por su técnica legislativa y la atribución terminológica impuesta, en

nuestro criterio, muestra otra realidad jurídica, es un seguro sin culpa, un seguro mixto de infortunios personates y sanitario o de salud, por cuenta de un tercero, con una obligación condicional de indemnizar los daños corporales a la realización del riesgo, extendido a “todo accidente de tránsito”, cuyo asegurado- beneficiario será la individuo -víctima del accidente- o grupo de personas lesionadas en un solo acontecimiento, el siniestro, para liberar al asegurador, en todo - según los límites cubiertos o en parte, de la obligación de responder del conductor, causante directo del daño y del tomador o propietario, indirectamente obligado a responder por terceros a cargo.

Realizada las indagaciones respectivas en el ámbito Regional y Local, sobre trabajos relacionados con el presente tema de investigación no se han encontrado trabajos relacionados con el presente estudio.

## **1.2. Bases Teóricas:**

### **La Acción del ciudadano ante el daño.**

Una visión histórica del fenómeno jurídico de la reparación civil nos remonta al origen mismo del derecho, es decir, a las primeras manifestaciones de la actividad humana reguladas normativamente. En las primeras comunidades todo daño causado al individuo o bienes de otro despertaba en la víctima el instinto de la venganza. El hombre respondía a un instinto natural de devolver el mal por el mal que había sufrido. Era una reacción absolutamente espontánea. Así como el niño golpea la piedra contra la cual ha tropezado, el hombre primitivo bajo la impresión del dolor reaccionaba involuntariamente movido por un

sentimiento de cólera contra la causa aun inocente de ese sufrimiento. "El dolor gobierna soberanamente el sentimiento jurídico del hombre primitivo. La injusticia es apreciada no según su causa, sino según su efecto; no según las circunstancias relativas al individuo del autor sino desde el ángulo de la víctima. La piedra lo ha golpeado, él siente el dolor y el dolor lo empuja a la venganza. Cuando la pasión es excitada no importa mucho que sea la intención o la negligencia o aun el azar que haya conducido la mano que ha causado el mal. La pasión impone la expiación aun del inocente"

Al Estado incumbe la responsabilidad penal; la acción represiva ya no corresponde a la víctima. El particular que ha sufrido un daño tiene desde entonces la acción de daños y perjuicios, distinta de aquélla y que atañe sólo a la víctima por la reparación civil del autor.

### **1.2.1 Marco Conceptual:**

La reparación civil: Es la obligación que recae sobre un individuo de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una reparación de perjuicios. Díez-Picazo define la responsabilidad como «la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido». Aunque la persona que responde suele ser la causante del daño, es posible que se haga responsable a una individuo distinta del autor del daño, caso en el que se habla de «responsabilidad por hechos ajenos», como ocurre, por ejemplo, cuando a los padres se les hace responder de los daños causados por sus hijos o al propietario del automotor de los daños causados por el conductor con motivo de la circulación.

La reparación civil puede ser contractual o extracontractual. Cuando la norma jurídica violada es una ley (en sentido amplio), se habla de responsabilidad extracontractual, la cual a su vez puede ser o bien delictual o penal (si el daño causado fue debido a una acción tipificada como delito) o cuasi-delictual o no dolosa (si el perjuicio se originó en una falta involuntaria). Cuando la norma jurídica transgredida es una obligación establecida en una declaración de voluntad particular (contrato, oferta unilateral, etcétera), se habla entonces de responsabilidad contractual.

### **A.- Elementos de la Responsabilidad Civil:**

Al momento de estudiar la responsabilidad civil derivada de los infortunios de tránsito es básica y fundamental que concurren los elementos que la constituyen. En principio nuestro sistema de responsabilidad civil distingue entre una responsabilidad civil contractual y una responsabilidad civil extra contractual. La primera se deriva del incumplimiento de una obligación asumida en el contexto de una relación contractual; mientras que la segunda se deriva del deber jurídico que tenemos todas las personas de no causar daño a nadie y se remonta a la *lex Aquiliana* en Roma.

No está de más mencionar que nuestro sistema de responsabilidad civil también distingue entre la responsabilidad Subjetiva y la responsabilidad Objetiva. En la primera el factor de atribución puede ser la culpa o el dolo, mientras que en la segunda se configura por un riesgo objetivo.

A demás de estos sistemas de responsabilidad, existen otros que la doctrina reconoce, como la responsabilidad civil pre contractual, es

decir, aquella que se presenta en las tratativas de un contrato, pues las partes que están celebrando un acuerdo tienen como obligación recíprocamente brindarse información; también está la responsabilidad civil post contractual, pues si bien es cierto al concluir un contrato ya no hay obligaciones, pueden persistir algunas en el sentido de guardarse cierta confidencialidad; y también resulta vigente y aplicable la responsabilidad civil derivada de actos unilaterales, pues la sola voluntad genera obligación para quien la manifiesta como es el caso de la oferta.

En todos estos sistemas de responsabilidad civil deben concurrir simultáneamente sus elementos configurativos que son los siguientes: 1) la conducta dañosa, 2) el daño, 3) el nexo causal, 4) el factor de atribución y 5) la ilicitud. Debe tenerse presente que conducir un vehículo constituye una actividad riesgosa objetivamente, es por ello que la responsabilidad civil derivada de infortunios de tránsito se ubica dentro de la responsabilidad civil objetiva. A continuación ofrecemos una breve explicación teórica respecto de cada uno de los elementos de la responsabilidad civil.

El comportamiento dañoso hace referencia al comportamiento desplegado por el sujeto que ocasiona el daño, es decir, la actividad que realiza el individuo para ocasionar el daño que puede ser tanto patrimonial como extra patrimonial. En la responsabilidad civil derivada de los infortunios de tránsito, el comportamiento dañoso es representado en el hecho de la conducción del vehículo automotor que es definido como una actividad riesgosa y por tanto engloba a la denominada responsabilidad objetiva.



El daño es considerado como el menoscabo que sufre la persona en su esfera jurídica; puede distinguirse entre un daño patrimonial y un daño extra patrimonial. Lo patrimonial alude a todo aquello que puede ser valorado en términos monetarios o económicos, mientras que el daño extra patrimonial alude a un menoscabo a la esfera subjetiva de la persona. El daño patrimonial comprende el daño emergente que es la pérdida patrimonial efectivamente sufrida y también comprende al lucro cesante, que es la ganancia dejada de percibir. Por otro lado el daño extra patrimonial comprende el daño moral y el daño a la persona.

En cuanto a la responsabilidad civil derivada de infortunios de tránsito puede causarse tanto daño patrimonial como daño extra patrimonial; pongámonos en el escenario de una víctima que como consecuencia del accidente se le amputan las piernas y esta persona es futbolista de profesión. En este caso podemos visualizar que hay un daño emergente que se refleja en la pérdida patrimonial generada por el pago del tratamiento médico e intervenciones quirúrgicas y un lucro cesante que se refleja a lo que dejara de percibir al ya no poder dedicarse profesionalmente al fútbol; este tipo de daño patrimonial para su resarcimiento se cuantifica monetariamente. Asimismo, puede verificarse que se ha configurado un daño moral por cuanto se ha frustrado el proyecto de vida de la persona que se dedicaba al fútbol profesional y un daño a la persona al haber perdido sus piernas.

Otro elemento configurativo de la responsabilidad civil, es el nexo causal que significa que entre el hecho dañoso y el daño debe haber una relación de causa y efecto, es decir, el hecho dañoso es el que causa el daño. En nuestro sistema de responsabilidad civil

tenemos a la causa adecuada como nexo causal contenida en el artículo 1985° del Código Civil. Sin embargo, pueden presentarse situaciones de causa ajena contenidas en el artículo 1972° del Código Civil que dan lugar a la fractura del nexo causal como son: el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho determinante de un tercero y el propio hecho de la víctima. El mismo Código Civil también reconoce a la concausa contenida en su artículo 1973°, que estipula que el daño siempre es consecuencia de la conducta del autor pero con la atribución o participación de la propia víctima.

Como se ha precisado la responsabilidad civil que se le atribuye al sujeto puede tener distintos grados. Estos vienen a ser los factores de atribución, que son aquellos que determinan la existencia de la responsabilidad civil. En la responsabilidad civil contractual el factor de atribución es la culpa y puede tener los siguientes grados: culpa leve, culpa inexcusable y dolo. En el caso de la responsabilidad civil extra contractual, los actores de atribución son dos: la culpa y el riesgo. En el caso de la responsabilidad derivada de los infortunios de tránsito es evidente que se enmarca dentro de un supuesto de responsabilidad extra contractual, por cuanto entre el sujeto que ocasiona el daño y quien lo sufre previamente a la contingencia no existía ningún vínculo entre los mismos, es por ello que el factor de atribución será la culpa o el riesgo creado.

Finalmente para que haya responsabilidad civil debe concurrir la ilicitud o antijuricidad. Como precisa el Maestro Lizardo Taboada Córdova: *“Solo nace la obligación de indemnizar cuando se causa daño a otro u otros mediante un comportamiento o conducta que no*

*es amparada por el derecho, por contravenir una norma imperativa, los principios del orden público o las reglas de convivencia social”<sup>1</sup>.*

En el caso de la responsabilidad civil derivada de los infortunios de tránsitos, la ilicitud se configura por cuanto quien ocasiona el daño no ha cumplido con una norma jurídica que en este caso se reduce al Reglamento General de Tránsito, que estipula el comportamiento que deben observar los conductores en cuanto a velocidad y demás deberes de cuidados que deben observar en esta conducta que de por sí es riesgosa objetivamente, es decir, la ilicitud consistiría en el quebrantamiento o inobservancia del Reglamento General de Tránsito.

### **B.-La reparación civil en el proceso penal.**

**La naturaleza jurídica.-** La inclusión de la denominada responsabilidad civil ex delicto en la legislación penal, ha generado la discusión que formulada en interrogante sería: ¿la reparación civil derivada del delito tiene naturaleza pública o privada, o posee una naturaleza mixta?

Responder a dicha cuestión, o en todo caso indagar sobre la naturaleza de la reparación civil derivada de un accidente de tránsito no constituye un tema de controversia, toda vez que por cualquiera de las vías a emplear, ya sea la civil o la penal se va buscar el resarcimiento del daño ocasionado por el accidente de tránsito, es decir, con la implementación del Nuevo Código Procesal Penal a través del Actor Civil, figura que es implementada para que la parte agraviada pudiera sustentar y acreditar el resarcimiento que se constituye en la reparación civil, que no es

---

<sup>1</sup> Lizardo Taboada Córdova. “Elementos de la responsabilidad civil” Editorial Gryley, Lima 2003.

otra cosa que la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados.

### **C.- Daños resarcibles.**

Analizar el tema de la clasificación de los tipos de daños que se pueden producir y que deban ser resarcidos por el responsable es entrar a uno de los tópicos más polémicos sobre la responsabilidad civil, no existiendo hasta la fecha consenso por parte de la doctrina.

Sin embargo, podemos señalar – siguiendo a Carlos Fernández Sessarego, por parecernos que su posición es la más acabada hasta ahora – que existen dos criterios para especificar los daños. El primero hacer referencia a la naturaleza o calidad ontológica del ente lesionado y el segundo a las consecuencias generadas por el daño – evento.

En ese sentido, se entiende a la calidad ontológica del ente afectado se observan que son dos las categorías de entes capaces de soportar las consecuencias de un daño. De una parte encontramos al ser humano, fin en si mismo, y , del otro a los entes del mundo de los cuales se vale el hombre, en cuanto son instrumentos para realizar y proyectar su vida. El daño al ser humano que obviamente es el que tiene mayor significado, es el que se designa y se conoce como daño subjetivo o daño a la persona. En cambio el daño que incide en las cosas se denomina daño objetivo. En resumen, si se entiende a la calidad ontológica del ente afectado por el daño, este puede ser considerado ya sea como daño subjetivo o daño a la persona o como daño objetivo o daño a las cosas.

La segunda clasificación, que se sustenta en los efectos del daño, nos permite distinguir dos tipos de daños, de un lado podemos referirnos a los daños extra-personales o patrimoniales, que son los que tienen consecuencias apreciables en dinero y, del otro, cabe aludir a los daños personales o extra-patrimoniales, los mismos cuyos efectos no pueden traducirse en dinero.

Esta última clasificación es la más usual por quienes se han ocupado del tema, por la razón y con fines meramente expositivos, nos referimos a ella con algo más de detalle.

#### **a) Daños extra-personales o patrimoniales.**

Se caracterizan como su propia denominación lo indica por afectar el patrimonio de la persona, es decir, producen un menoscabo en el ámbito pecuniario o económico de un tercer. Son los que generan consecuencias apreciables en dinero o cuando el objeto dañado puede ser sustituido por otro de idéntica naturaleza. Este tipo de daños comprende dos modalidades: daño emergente y lucro cesante:

**-Daño emergente:** es la pérdida destrucción o inutilización de las cosas o derechos que el tercero posee, en otras palabras es la pérdida patrimonial efectiva<sup>2</sup> que producen un empobrecimiento<sup>3</sup> en el patrimonio del tercero.

**-Lucro Cesante:** se refiere a la pérdida de una ganancia legítima esperada o en un aumento no realizado del patrimonio. Esa ganancia o enriquecimiento debe tener carácter lícito, pues si se ha

---

<sup>2</sup> TABOADA CORDOVA, Lizardo, Elementos de la responsabilidad civil. Grijley, Lima 2001. P. 56.

<sup>3</sup> DE TRAZEGNIES GRANDA. Fernando. La responsabilidad extracontractual. Tomo II. Fondo editorial de la PUCP. Lima, 1990, P.36.

dejado de ganar una suma de dinero proveniente de acciones ilícitas, no podrá reclamarse derecho al pago de lucro cesante.

### **b) Daños personales o extramatrimoniales**

Son aquellos daños que afecta derechos no patrimoniales de las persona, por lo que no son mensurables en dinero en forma inmediata y directa. Según el artículo 1985 del CC son dos: el daño moral y el daño a la persona.

**-Daño moral:** es la lesión inferida a los sentimientos de la víctima y que produce un gran dolor, aflicción o sufrimiento. Ejemplo: cuando un individuo causa la muerte de otro, los familiares de la víctima sienten una gran aflicción y un profundo dolor. Esta aflicción debe ser indemnizada al margen de los gastos de sepelio y otros.

**-Daño a la persona:** el daño a la persona o daño subjetivo es aquel cuyos efectos recaen en el ser humano, considerando en sí mismo, en cuanto sujeto de derecho, desde la concepción hasta el final de la vida <sup>4</sup>

Dada la unidad del ser humano, todos los daños que se le ocasionen deberían sistemáticamente incorporarse, para el efecto de su reparación, dentro de la genérica noción de daño a la persona. Así lo exige la naturaleza misma del ser humano y el único y común fundamento que los conecta esencialmente, como es el ser humano en sí mismo.

Para Fernández Sessarego, el daño a la persona se divide en dos categorías: la primera referida al daño psicosomático, mientras que

---

<sup>4</sup> El llamado daño a la persona incluye también los perjuicios que se puedan causar al concebido o persona por nacer, en razón a ello es que se denomina "daño subjetivo", a fin de que no se surjan dudas de que también se incluye dentro del referido concepto al *nasciturus*.

la segunda se contrae al daño al proyecto de vida o a la libertad fenoménica.

Dentro del daño psicosomático, Fernández Sessarego incluye aquellos en los que se daña el cuerpo o soma y aquellos en los que se daña la psique. De manera que se incluyen dentro de esta subcategoría el daño biológico, el daño moral y el daño al bienestar. De esta manera, puede comprenderse que para el citado jurista, el “daño moral” (pretium doloris) no es otra cosa que es una modalidad del daño a la persona y, por consiguiente, es una especie de un concepto comprensivo, es decir, de una noción genérica que lo engloba y subsume. Y esta, obviamente, es la de daño a la persona<sup>5</sup>

Señala el citado autor: “la tradicional concepción del daño mora se centra en el daño ocasionado al ámbito efectivo o sentimental de la persona, lo que trae como consecuencia, sufrimiento, dolor, perturbación espiritual.

Decimos que es un daño a determinado “aspecto” de la persona, al igual que una multiplicidad de otros daños lesionan otros tantos aspectos del complejo y, a la vez, unitario ser humano. Se trata en este específico caso de la lesión a una modalidad del género “daño a la persona”. Por esta razón somos de la opinión que debe incluiré la restringida noción de daño moral dentro de aquella otra, genérica y comprensiva, de daño a la persona. Y es que el daño moral no es otra cosa, como está dicho, que un daño específico que compromete básicamente la esfera afectiva o sentimental de la persona ocasionándole una perturbación, un dolor, un sufrimiento

---

<sup>5</sup> FERNANDEZ SESSAREGO. Carlos. “el daño al proyecto de vida” Disponible en <http://dike.pucp.edu.pe>

que carece de un sustento patológico, no tiene sentido, por lo tanto y en nuestro concepto, seguir otorgando autónoma jurídica a una voz que se encuentra conceptualmente subsumida dentro de otra que es genérica y comprensiva “

Con respecto a la segunda categoría: daño al proyecto de vida<sup>6</sup>, es una de las modalidades del daño a la persona, puede ser entendido como el más grave daño que se puede causar a la persona. Dicho acto repercute de modo radical en su proyecto de vida, es decir, impide que el ser humano se realice existencialmente de conformidad con dicho proyecto libremente escogido, atendiendo a una personal vocación<sup>7</sup>. Es, tal vez el daño más importante que se puede inferir al ser humano como es el arrebatarle, el sentido o razón de ser su vida<sup>8</sup>.

Como corolario a lo dicho hasta este punto debemos enfatizar en que desde una perspectiva integral de la reparación de los daños, todos los tipos de daños deben ser tomados en cuenta y evaluados en sede penal, cuando se trata de supuestos de responsabilidad civil por actos ilícitos de apariencia delictiva, de manera que se determine cuáles se han configurado en el caso en concreto y se proceda a una adecuada reparación e indemnización<sup>9</sup> de todos y cada uno de ellos.

Para lograr ello, citamos una vez más a Fernández Sessarego, cuando muy atinadamente sostiene que: “es conveniente que los

---

<sup>6</sup> Crf FERNANDEZ SESSAREGO. Carlos. “EL daño a la persona en el código civil peruano de 1984 y el código civil italiano de 1942

<sup>7</sup> FERNANDEZ SESSAREGO. Carlos. “el daño a la persona en el código civil peruano de 1984” En: Libro homenaje a José León Barandiaran. Editorial Cuzco, Lima 1985. P.202

<sup>8</sup> FERNANDEZ SESSAREGO. Carlos. “Los jueces y la reparación del daño al proyecto de vida” En: Revista Oficial del Poder Judicial. Vol. 1,Nº 1, Centro de investigaciones Jurídicas del Poder Judicial, Lima 2007 p. 178

<sup>9</sup> Desde la perspectiva que la reparación por actos ilícitos de apariencia delictiva debe ser integral.



jueces no fijen, con un criterio facilista, reparaciones globales o en bloque en la relación con las diversas modalidades de daños al ser humano. El empleo de esta metodología no permite identificar la entidad o nivel de gravedad de cada una de las diversas lesiones sufridas por las persona y el consiguiente monto que debería corresponder por los perjuicios sufridos en cada caso. La finalidad perseguida con el desagregado de los daños a la persona es el determinar, en cada caso, la reparación adecuada que, frente a las consecuencias de cada uno de ellos, debe asumir el agente del daño. Además, este desagregado de lesiones causadas a la persona ayudará a que los jueces se familiaricen con el abanico de daños que se le pueden causar, los identifique cada vez con mayor nitidez y se vayan acostumbrando a fijar criterios para su reparación, basándose en baremos o en la equidad, creando jurisprudencia que, a la larga, facilitará y uniformará, relativamente, las reparaciones a otorgarse, en cada caso, a las víctimas de un daño a la persona<sup>10</sup>.

Así por ejemplo, de los múltiples daños que se pueden causar a una persona algunos acarrear consecuencias de orden extramatrimonial mientras que otros tendrán consecuencias de carácter patrimonial. Así, por ejemplo, si un pianista pierde la mano derecha, el juez tendrá que fijar reparaciones independientes por las consecuencias derivadas de cada uno de los diferentes daños de los que la persona ha sido víctima. De un lado, ha de indemnizar las consecuencias e la lesión en si misma (daño biológico), mientras que del otro ha de reparar aquellas que inciden

---

<sup>10</sup> FERNANDEZ SESSAREGO. Carlos. "Los jueces y la reparación del daño al proyecto de vida" En: Revista Oficial del Poder Judicial. Ob. Cit. Pp. 181-182.

en la calidad de vida de la persona ( daño al bienestar ) y, estas dos, a su vez, de cualquier otra consecuencia de los diferentes daños a la persona no excluyen los resarcimientos de orden patrimonial como el daño emergente generado por las hospitalizaciones del artista y sus derivados, así como los del lucro cesante de contratos por conciertos suscritos que no podrá cumplir.

Cada daño exige una singular reparación. Cada uno de los daños referidos –daño biológico, daño al bienestar, daño al proyecto de vida, daño emergente y lucro cesante- debe ser reparado de manera independiente por que sus consecuencias son diferentes de las que los otros daños causaos a la persona

#### **D.- Extinción de la reparación civil**

Las normas específicas que se deben tomar en cuenta para analizar el tema señalado en el epigrafe de este apartado son los artículos 2001, inciso 4 del código civil y el artículo 100 del código penal.

El primero de los artículos citados (artículo 2001, inciso 4 del CC) establece que prescriben “salvo disposición diversa de la ley”. A los dos años, la acción de anulabilidad, la acción reivindicatoria, la que proviene de pensión alimenticia, la acción indemnizatoria por responsabilidad extracontractual.

A su vez el artículo 100 del CP establece que la “acción civil derivada del hecho punible no extingue mientras subsista la acción penal.”

Ahora bien, lo primero que debemos señalar, es que el término extinción a que hace alusión el citado artículo del CP no hace

referencia a la extinción de la acción civil en general, sino solamente a la extinción por prescripción<sup>11</sup> de esta cuando provenga de un hecho punible, para ser más exactos de un ilícito de apariencia delictiva.

De acuerdo a ello, se tiene que el artículo 100 del CP regula que la acción civil solo se extinguirá (por prescripción) cuando la acción penal se extinga igualmente por prescripción. De modo que se debe descartarse aquella interpretación literal del referido artículo, que entiende que si la acción civil no se extingue mientras subsista la acción penal, entonces a contrario sensu, una vez extinguida la acción penal, la acción civil también se extinguirá. Pues la acción penal puede extinguirse por amnistía<sup>12</sup>, muerte del imputado<sup>13</sup>, entre otras causales, lo cual no implica la extinción de la acción civil.

Bajo esa perspectiva, a efectos de la acción civil por responsabilidad extracontractual proveniente de una conducta delictiva, no es aplicable el inciso 4 del artículo 2001, toda vez que por el principio de especialidad de aplicación de la ley hace aplicable el artículo 100 del CP.<sup>14</sup>

De esta forma se tiene que si producido el ilícito penal generador de daño, transcurren más de dos años (inciso 4 del artículo 2001 del CP) sin que se interrumpa la prescripción de la acción civil, ello no extingue, pues el plazo de prescripción de la acción civil, ello no

---

<sup>11</sup> Cfr. CASTILLO ALV, José Luis. Las consecuencias jurídico-económicas del delito. Ob. Cot. P.160

<sup>12</sup> GALVEZ VILLEGAS, Tomas Aladino "La reparación civil en el proceso penal" 2da edición, Lima 2005 pp 334-335

<sup>13</sup> Si se trata de la extinción de la acción penal por muerte del agente del delito, y se ha producido un daño indemnizable, la acción resarcitoria podrá ejercitarse contra los herederos de dicho agente de conformidad con el artículo 1218 del CC.

<sup>14</sup> SALINAS SICCHA, Ramiro "La extinción de la acción civil derivada del hecho punible" En: Gaceta Penal & Procesal Penal. Tomo 3, Gaceta Jurídica, Lima, setiembre 2009 p.57

la extingue, pues el plazo de prescripción aplicable es el de la acción penal (artículo 100 del CP). Solo si transcurre el plazo de prescripción extraordinaria de la acción penal (artículo 83 in fine del CP) ininterrumpidamente, la acción penal y, con ella la civil, fenecerán.

Por otro lado, el artículo 100 del CP no constituye una causal de suspensión de la prescripción de la acción civil si se toma en cuenta que el momento a partir del cual empieza la prescripción de la acción penal y de la acción civil es normalmente el mismo: el momento de comisión del ilícito que produce un daño indemnizable. En tales casos, no hay plazo de prescripción de la acción civil alguno que haya transcurrido antes del inicio de la prescripción de la acción penal, esto es, no hay plazo alguno anterior que deba “reanudarse ni adicionarse” una vez concluida la causal<sup>15</sup>.

Tampoco se puede afirmar que funcione, en todos los casos en que suele afirmarse, como una causal de interrupción de la acción civil. Debe descartarse ello, en tanto se sostenga que, en virtud al artículo 100 del CP, el lapso en que subsiste la acción penal quede siempre sin efecto y solo una vez extinta ella ( por prescripción) corra un nuevo plazo de prescripción: dos años conforme al inciso 4 del artículo 2001 del código civil.

Por ejemplo: en un proceso penal por delito de lesiones graves, el agraviado (constituido en parte civil) se desiste de su pretensión civil. Si se aplicara el artículo 100 del CP como una causal de interrupción de la acción penal, el agraviado tendría el excesivo

---

<sup>15</sup> REVILLA LLAZA, Percy “Precisiones sobre la prescripción de la acción civil reparatoria sustentada en el daño ex delicto” Ob. Cit, pp 197 y 198

plazo de 14 años para entablar una acción indemnizatoria en sede civil (doce años tiempo en que se extingue la acción penal vía prescripción extraordinaria) más dos años (plazo que establece el inciso 4 del artículo 2001 del cp)

Con mejor criterio, debe aplicarse aquí el inciso 2 del artículo 1997 del CC, que señala que el desistimiento de la pretensión civil (en este caso, dentro de un proceso penal) hace que quede sin efecto la interrupción de la prescripción de la acción civil, de modo que el agravado tendrá, a partir de dicho acto procesal, dos años para plantear su acción indemnizatoria en sede civil (aun cuando prosiga el proceso penal)

Por otro lado es necesario tener presente que el artículo 100 del CP se limita a hacer depender la subsistencia de la acción civil de la acción penal. No expresa que la acción civil “se interrumpe por las mismas causales que la acción penal”. Luego, la acción civil conserva su autonomía normativa con relación a sus propias causales de interrupción.

Por otro lado, la acción para ejercitar la acción resarcitoria, es decir, la facultad para recurrir a la autoridad jurisdiccional a fin de que esta determine la reparación, tanto en su entidad como en su monto, prescribe en general a los 2 años o en el plazo que se mantenga vigente la acción penal, una vez que ello se ha realizado a través de una sentencia consentida o ejecutoriada, nos encontramos ante una obligación nacida de una ejecutoria, cuyo plazo de prescripción, está previsto en el inciso 1) del artículo 2001 del código civil. En este caso el plazo de prescripción es de 10 años, el mismo que puede interrumpirse con el requerimiento de

pago, que puede realizarse de modo indeterminado. Esto es el agraviado, cuya reparación civil se ha amparado en el proceso, tiene el más amplio plazo para cobrar la reparación civil, pudiendo hacerlo directamente en ejecución de sentencia, como ya se ha indicado o inclusive utilizando la sentencia como título ejecutivo.<sup>16</sup>

### **1.2.2 Marco Legal:**

Presentamos en forma resumida las normas legales que regulan la circulación vial de automotores de transporte terrestre, considerando sólo aquellos aspectos relacionados con el tema motivo de nuestra investigación.

Ley N<sup>a</sup> 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, del 05 de octubre de 1999. Establece los lineamientos económicos generales, organizacionales y funcionarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República, no comprendiendo en su ámbito de aplicación el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

Ley N<sup>a</sup> 29391, Ley que crea los Juzgados de Tránsito Vial. Del 31 de julio de 2009.

Incorpora el numeral 6 al artículo 46° del TUO de la Ley Orgánica del Poder Judicial, cuyo texto es el siguiente:

Ley N<sup>a</sup> 29439, Ley que modifica e incorpora artículos al Código Penal y modifica el Código Procesal Penal, referidos a la conducción en estado de ebriedad o drogadicción. Del 17 de noviembre de 2009.

---

<sup>16</sup> GALVEZ VILLEGAS, Tomás Aladino. La reparación civil en el proceso penal Ob. Cit. P.342

Su Artículo 1° modificación los artículos 22°; 36°, inciso 7); 111°; 124°; 274°; 368° y 408° del Código Penal y los artículos 22°; 36°, inciso 7); 111°; 124°; 274°; 368° y 408° del Código Penal,

Decreto Supremo N° 009-2004-MTC, Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transportes. Del 27 de febrero de 2004.

### **1.2.3 Derecho Comprado:**

**Argentina:** El artículo 68 de la Ley 24.449 dispone que todo automotor, obligatorio acoplado o semicopado deba estar cubierto por un seguro de daños eventuales causados a terceros, transportados o no. Igualmente, resulta obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rigen para los automotores. En todos los casos, el titular del automotor deberá circular con el recibo oficial extendido por la compañía aseguradora a los fines de constatar la vigencia del mismo. La póliza del seguro obligatorio debe abarcar reparación civil hacia terceros transportados y no transportados, hasta los límites establecidos

## **CAPITULO II**

### **EL PROBLEMA<sup>17</sup>**

---

---

<sup>17</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.



## **2.1. Planteamiento del problema<sup>18</sup>.**

Conforme las estadísticas a Nivel Nacional y Mundial, las muertes en infortunios, y en nuestra Región y Ciudad de Ica, las estadísticas nos muestran, que nuestra Ciudad, no se mantiene al margen, los infortunios de Tránsito, van en aumento, el parque Automotriz, ha ido en aumento, ha superado el crecimiento urbano, la desocupación, la falta de trabajo, entre otras causas ha generado, que miles de individuos encuentren en los automotores, una fuente de trabajo, pero sin embargo, las irresponsabilidades, la falta de educación vial y conocimiento de Reglas de tránsito, las fallas humanas, las fallas vehiculares, y los procedimientos legales, en estos casos nos muestran una ineficacia legal al momento de señalar o precisar responsabilidades a quienes han dañado o causado consecuencias letales o fatales de las individuos víctimas de los infortunios de tránsito, a quienes responsabilizamos, al chofer, al dueño del automotor, a las empresas, las denuncias o procedimientos administrativos o legales, son insuficientes, para aplicar las penalidades que correspondan. La ciudad de Ica, reporta un incremento de infortunios de tránsito en lo que va del año, las autoridades respectivas, muestran pasividad, lentitud, en su accionar, las calles con enormes zanjas, obras inconclusas, contusas, letreros o avisos, postes o torres de empresas diversas, comerciales, electrónicas, telefónicas, entre otras, incrementan los infortunios y las responsabilidades a señalar, es el principal motivo del presente trabajo de investigación.

### **2.1.1. Delimitación del Problema:**

### **2.1.2. Delimitación Espacial<sup>19</sup>:**

---

<sup>18</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

Según el contexto de estudio abarco el distrito Judicial de Ica.

### **2.1.3. Delimitación Temporal:**

El trabajo de investigación estuvo delimitado al año 2015.

### **2.1.4. Delimitación Social:**

Implico a la sociedad del distrito judicial de Ica.

### **2.1.5. Delimitación conceptual:**

Implico evaluar la Reparación civil Generada del Accidente de Tránsito.

## **2.2. Justificación del Problema:**

La investigación se justificó porque el tema sobre la reparación civil generada del accidente de tránsito, existe pacto en el Perú básicamente desde la apariencia legal y de la indagación policial, pero incluso hoy no ha apropiado un enfoque más tolerante que permita superar las límites estrictas de la abogacía y de la intrusión policial, implicando en el análisis de la incierta los vectores que la vinculan con las del País.

### **2.2.1. Justificación Metodológica:**

Los aportes y estrategias metodológicas que se desarrollaron, permitieron un mejor conocimiento de la reparación civil generada del accidente de tránsito.

### **2.2.2. Justificación Teórica:**

El trabajo tiene una importancia porque a través de la investigación, se proporcionará datos sobre la reparación civil generada del accidente de tránsito.

### **2.2.3. Justificación Práctica:**

---

<sup>19</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

Con la adecuada aplicación de las deducciones derivados en la presente tesis, se alcanzarán en forma práctica mejoras significativas en la reparación civil generada del accidente de tránsito.

## **CAPITULO III**

### **HIPOTESIS Y VARIABLES<sup>20</sup>**

---

---

<sup>20</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

### **3.1. Hipótesis<sup>21</sup>:**

#### **3.1.1. Hipótesis General<sup>22</sup>:**

La Ley del Estado instituye con exactitud la reparación civil por peligro, con los infortunios de tránsito

#### **3.1.2. Hipótesis Específicas:**

La aplicación de los criterios normativos de nuestra Legislación Nacional contribuye en garantizan el debido proceso por reparación civil derivada de infortunios de tránsito

El informe pericial del accidente de tránsito contribuye a determinar la justa y adecuada reparación civil del accidente de tránsito

### **3.2. Objetivos<sup>23</sup>:**

#### **3.2.1. Objetivo General<sup>24</sup>:**

Comprobar como la Ley Estatal establece con exactitud el resarcimiento civil por peligro, con los infortunios de tránsito.

#### **3.2.2. Objetivos Específicos<sup>25</sup>:**

Identificar como la aplicación de los criterios normativos de nuestra Legislación Nacional contribuye en garantizan el debido proceso por reparación civil derivada de infortunios de tránsito.

Establecer como el informe pericial del accidente de tránsito contribuye a determinar la justa y adecuada reparación civil del accidente de tránsito.

---

<sup>21</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

<sup>22</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

<sup>23</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

<sup>24</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

<sup>25</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

### **3.3. Variables e Indicadores<sup>26</sup>:**

#### **3.3.1. Variable Independiente:**

- ✓ Reparación civil

#### **3.3.2. Indicadores Independientes:**

- ✓ Reparación

#### **3.3.3. Variables Dependientes:**

- ✓ Accidente de Transito

#### **3.3.4. Indicadores Dependientes:**

- ✓ Lesión corporal
- ✓ Colisión
- ✓ Atropello.

---

<sup>26</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

## **CAPITULO IV**

### **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN<sup>27</sup>**

---

---

<sup>27</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

#### **4.1. Tipo y Diseño de Investigación:**

La tesis fue de espécimen descriptivo y explicativo.

Descriptivo, porque se analizaron las variables del debido proceso por reparación civil derivada de infortunios de tránsito, las mismas que se investigaron durante el desarrollo de la investigación.

Explicativo, porque permitió determinar los efectos del debido proceso por reparación civil derivada de los infortunios de tránsito.

##### **4.1.1. Nivel de Investigación:**

El nivel fue no experimental, porque no se manipularon las variables a estudiar

##### **4.1.2. Diseño de Investigación:**

Fue Transversal porque nos permitió observar las muestras del año 2015, cuyo esquema fue el siguiente:

$$\frac{MT1}{MT2} \quad O$$

M : Represento la muestra

O : Represento las observaciones realizadas.

T : Represento a la muestra estudiada en el tiempo (2015).

#### **4.2. Población y Muestra<sup>28</sup>:**

##### **4.2.1. Población:**

Estuvo comprendido por litigantes, miembros del Poder Judicial, Ministerio Público, Abogados, y efectivos Policiales (PNP) que se encontró relacionada con el tema de investigación en materia del derecho, los cuales por la naturaleza de la investigación la

---

<sup>28</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.



población no se encuentra debidamente cuantificada, en base a 161 individuos.

#### **4.2.2. Muestra:**

La muestra con la cual se trabajó en la investigación, fue representativa, en base a 161 individuos y presentó las mismas características de la población, la que se detalla a continuación:

$$n = \frac{Z^2PQ}{e^2}$$

#### **Donde:**

Z = Valor de la abscisa de la curva normal para una probabilidad del 95% de confianza.

P = Proporción de entrevistados que manifestaron su opinión sobre la reparación civil generada por infortunios de tránsitos, en el distrito judicial de Ica - 2015 (P = 0.5)

Q = Proporción (Q = 0.5)

he = Error muestra  $\pm 10\%$

n = Tamaño óptimo de la muestra.

Entonces, con un nivel de confianza del 95% y 10% como margen de error muestra tenemos:

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)}{(0.01)^2} = 161$$

Por lo tanto, 161 encuestados conformados por litigantes, miembros del Poder Judicial, Ministerio Público, Abogados, y efectivos Policiales de la provincia de Ica, fueron entrevistadas; para ello se realizó la fijación simple, es decir, se distribuyó la

muestra en 5 estratos de manera equitativa, tal y como se detalla a continuación:

#### **ESTRATIFICACION DE LA MUESTRA**

<b>ENCUESTADOS</b>	<b>MUESTRA</b>
Abogados litigantes	33
Trabajadores del Poder Judicial	32
Trabajadores del Ministerio Público	32
Abogados en General	32
Personal Policial	32
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>

**Fuente:** Confección propia.

#### **4.3. Técnica de Recolección de Datos<sup>29</sup>:**

Las técnicas utilizadas fueron la encuesta y la entrevista.

##### **4.3.1. Instrumentos de Recolección de Datos:**

El instrumento en el caso de la técnica de la encuesta fue el cuestionario, y en el caso de la técnica de la entrevista fue la ficha de entrevista.

---

<sup>29</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

## **CAPITULO V**

### **RESULTADOS**

---

## 5.1. RESULTADOS:

### 5.1.1. Diseño y esquema de Análisis estadístico:

En el análisis e interpretación de datos se realizó mediante las siguientes etapas:

**Clasificación de datos**<sup>30</sup>. - Fue la etapa del procesamiento de los datos que consistió en seleccionar los datos obtenidos, en función a diferentes criterios y objetivos específicos de la tesis.

**Codificación**<sup>31</sup>. - Consistió en asignar o conceder valores a los ítems del cuestionario, de acuerdo a los objetivos de la investigación.

**Tabulación.**- Los datos fueron ingresados en una base de datos utilizando para ello, el paquete SPSS v. 18 para consolidar, totalizar en cifras los resultados obtenidos, generar reportes para facilitar su análisis e interpretación.

**Construcción de cuadros estadísticos.** - Fue el proceso donde se elaboraron cuadros estadísticos para darle mayor objetividad y facilitar la comprensión del trabajo de investigación, por parte no solo de los investigadores sino para los lectores en general.

**5.1.2. Análisis de resultados.** - Proceso de elaboración de tablas, cuadros estadísticos, y gráficos, que facilitaron la comprensión de los datos obtenidos. Se utilizará programas de Microsoft Word, Excel y SPSS; aplicándose Chi Cuadrado y la técnica de Regresión y Correlación para el análisis de las variables en los casos necesarios.

---

<sup>30</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

<sup>31</sup> Fuente Universidad Privada San Juan Bautista.

**Interpretación de la Información.** - Fue el proceso mediante el cual se explica el análisis y la interpretación respectiva y se trabajará mediante inferencias lógicas de los datos procesados a través del contraste de resultados parciales con las hipótesis del presente trabajo de investigación.

### **5.1.3. Certeza y Seguridad del Instrumento de Investigación:**

La validez y confiabilidad del instrumento de investigación se realizó mediante la ayuda de tres expertos conocedores del Derecho Civil, quienes realizaron una prueba piloto al 10% de la muestra en tres tiempos diferentes para poder dar la certeza y seguridad del caso.

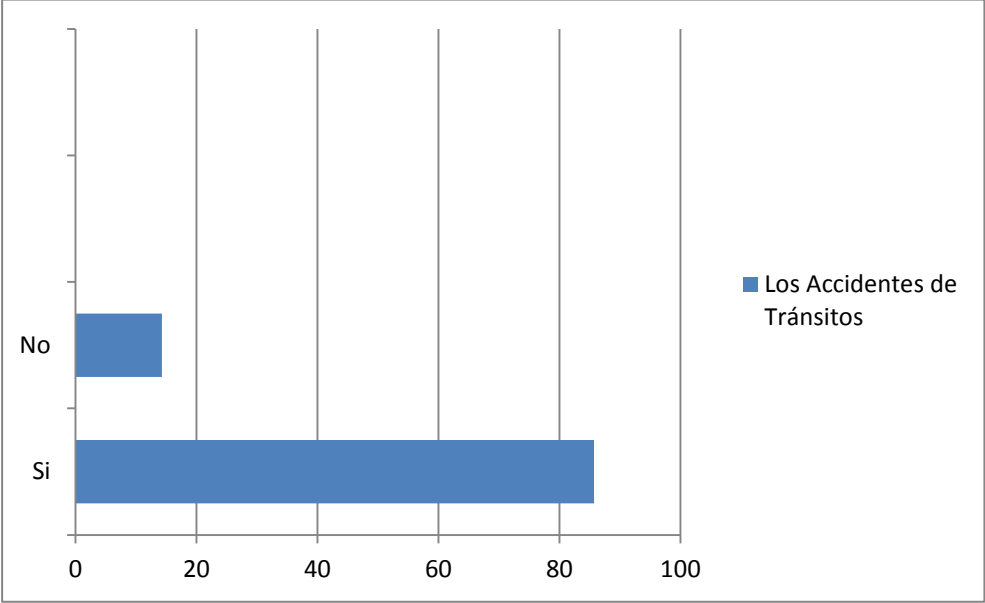
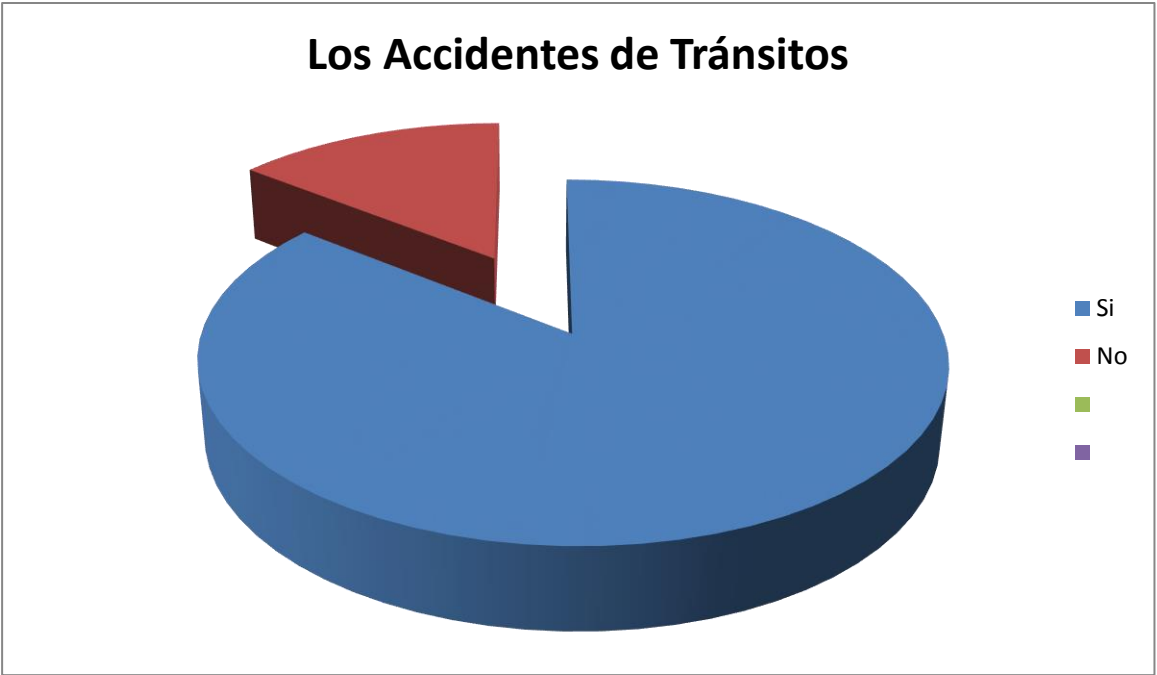
## **5.2.- ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS:**

**CUADRO N° 01:** Los infortunios de tránsito son infortunios que generan daño a las personas y bienes o cosas, que es producido por la intervención de automóviles.

<b>Opcion</b>	<b>F</b>	<b>%</b>
Si	138	85.71
No	23	14.29
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 01:** Definimos que el 85.71% respondió que sí y el 14.29% dijo que no.



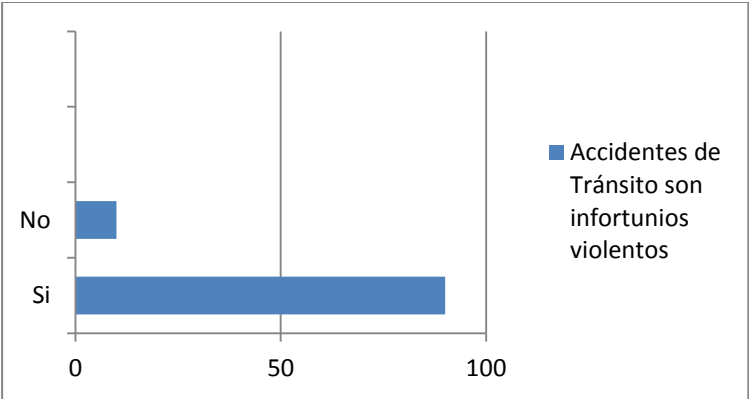
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 02:** Los infortunios de tránsito son infortunios violentos e inesperados que ocurren en las vías de tránsito produciendo daños a los individuos que se encuentran a su alrededor del vehículo y los ocupantes del mismo.

Opcion	F	%
Si	145	90.06
No	16	9.94
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 02:** Definimos que el 90.06% respondió que sí y el 9.94% dijo que no.



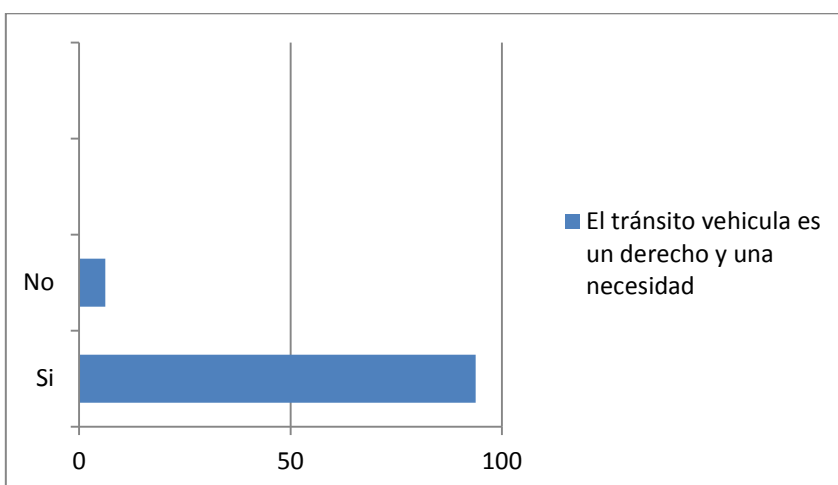
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 03:** El tránsito vehicular es una necesidad en el mundo actual y su seguridad es esencial.

Opcion	F	%
Si	151	93.79
No	10	6.21
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 03:** Definimos que el 93.79% respondió que sí y el 6.21% dijo que no.



**Fuente:** Confección propia.

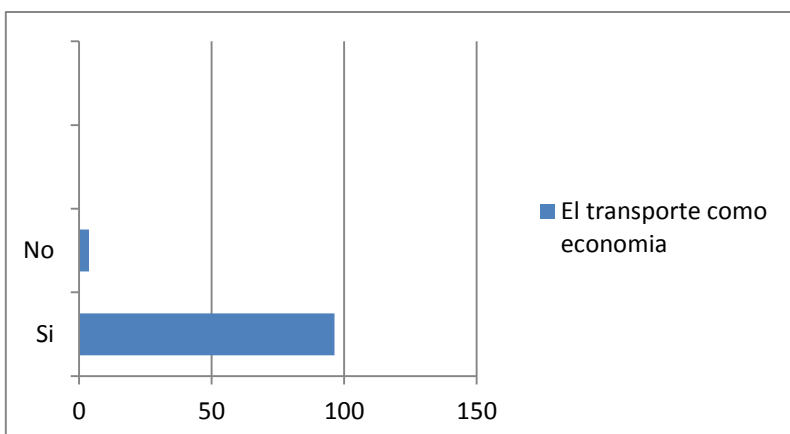
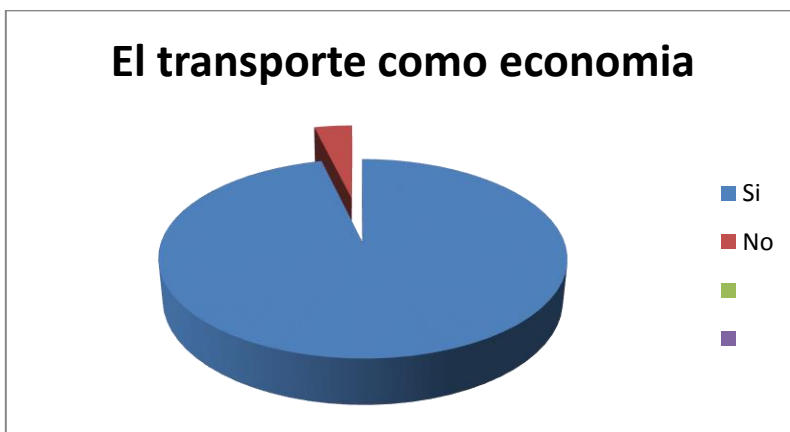


**CUADRO N° 04:** El servicio de transporte público se ejerce en bienes del Estado.

Opcion	F	%
Si	155	96.27
No	6	3.73
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**MAGEN N° 04:** Definimos que el 96.27% respondió que sí y el 3.73% dijo que no.



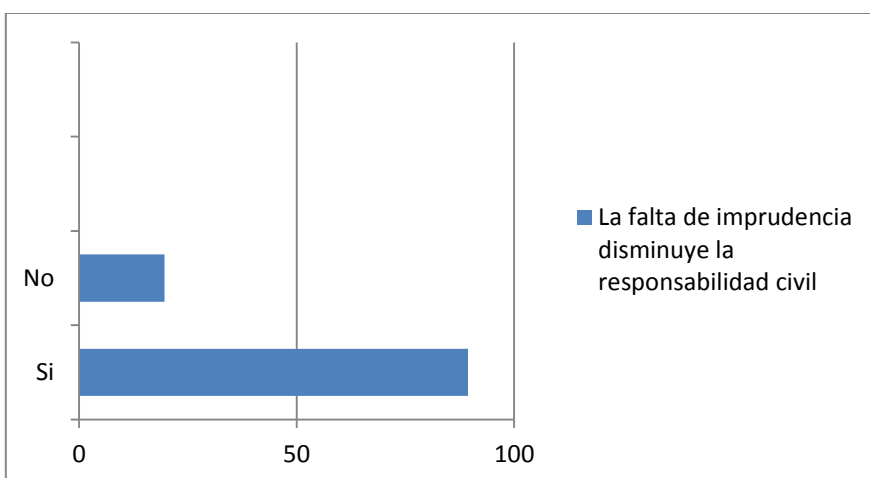
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 05:** Si se demuestra la falta de imprudencia, la determinación de la reparación civil es disminuida.

Opcion	F	%
Si	128	89.40
No	33	10.60
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 05:** Definimos que el 89.40% respondió que sí y el 10.60% dijo que no.



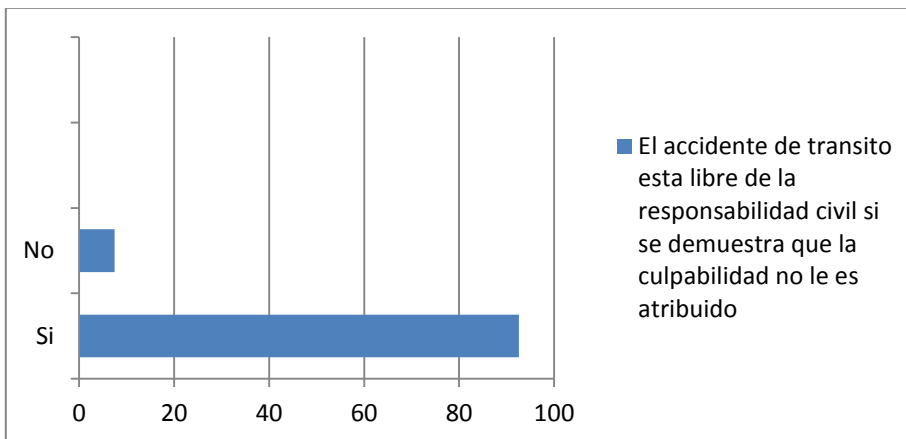
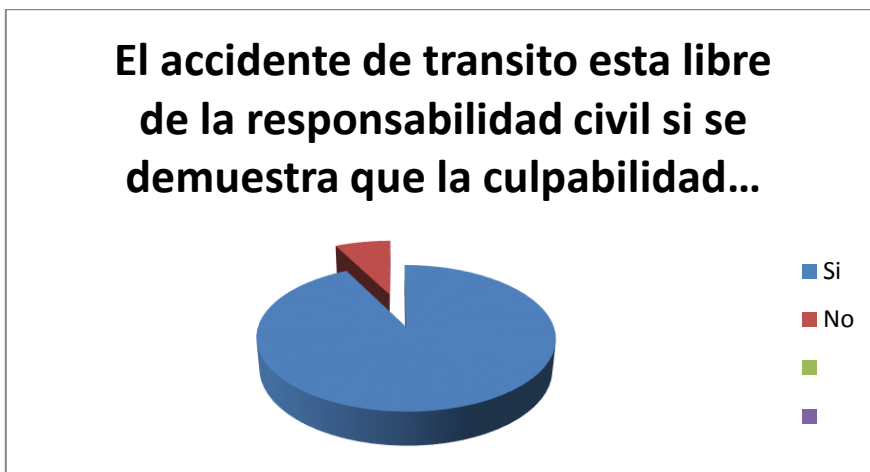
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 06:** El causante del accidente de tránsito está libre de la reparación civil si demuestra que el infortunio no es atribuido a su responsabilidad.

Opcion	F	%
Si	149	92.55
No	12	7.45
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 06:** Definimos que el 92.55% respondió que sí y el 7.45% dijo que no.



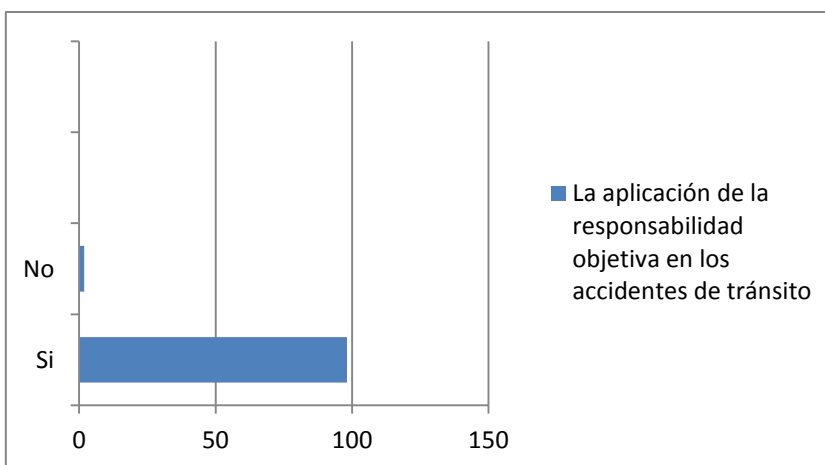
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 07:** La responsabilidad civil en infortunios de tránsitos, se puede aplicar la responsabilidad objetiva regulada en el Código Civil.

Opcion	F	%
Si	158	98.14
No	3	1.86
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 07:** Definimos que el 98.14% respondió que sí y el 1.86% dijo que no.



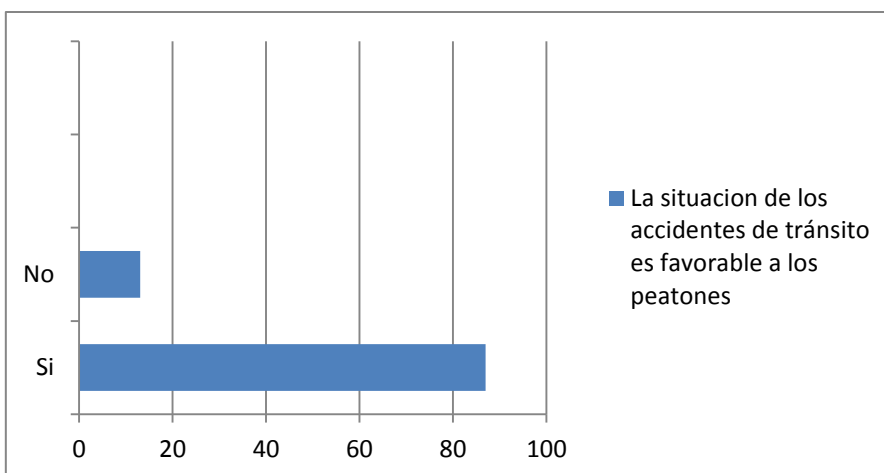
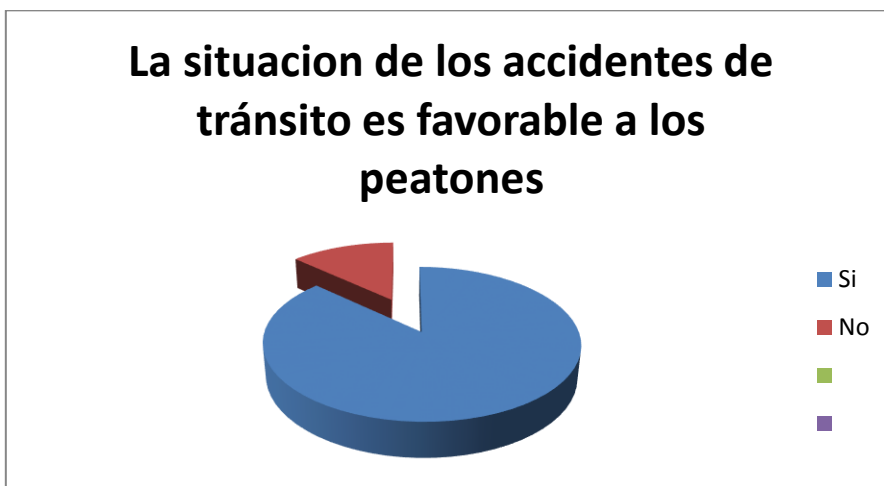
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 08:** La situación del peatón en los infortunios de tránsito, es revestida por el beneficio de la duda y ciertos derechos.

Opcion	F	%
Si	140	86.96
No	21	13.04
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 08:** Definimos que el 86.96% respondió que sí y el 13.04% dijo que no.



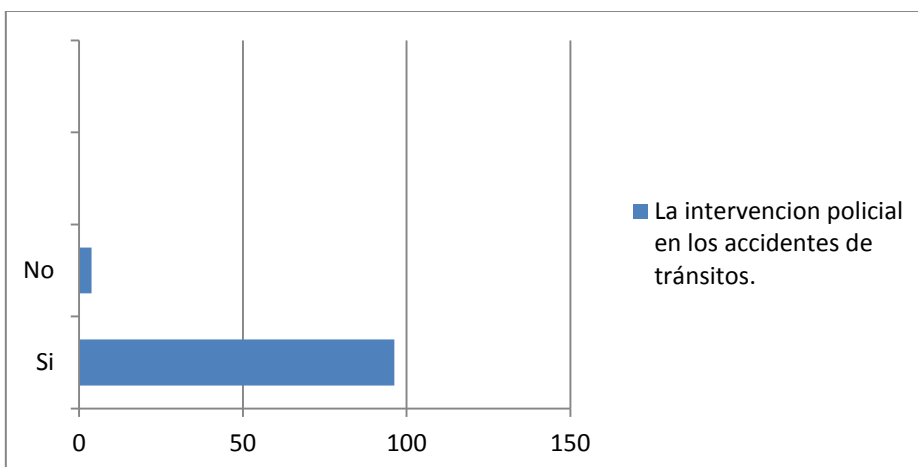
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 09:** En los infortunios de tránsito, frente a los daños se requiere la intervención del personal Policial.

Opcion	F	%
Si	155	96.27
No	6	3.73
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 09:** Definimos que el 96.27% respondió que sí y el 3.73% dijo que no.



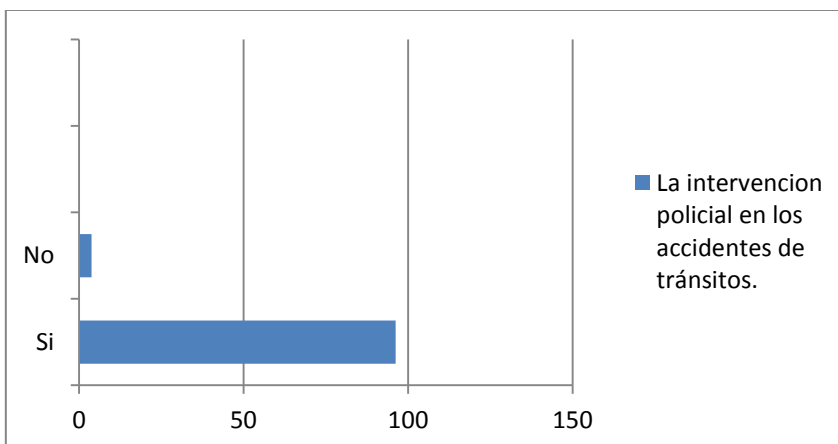
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 10:** En los infortunios de tránsito, frente a los daños se requiere la intervención del personal Policial.

Opcion	F	%
Si	155	96.27
No	6	3.73
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 10:** Definimos que el 96.27% respondió que sí y el 3.73% dijo que no.



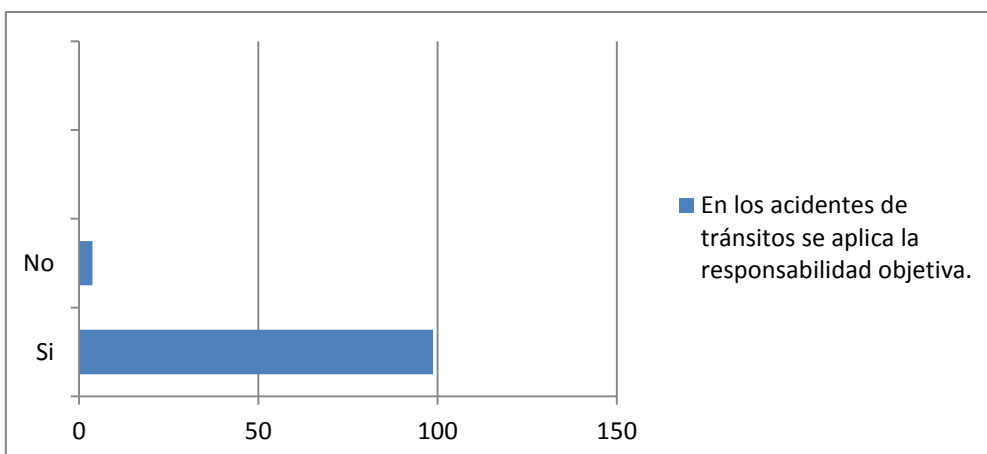
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 11:** La responsabilidad derivada en los infortunios de tránsito corresponde a la responsabilidad objetiva.

Opcion	F	%
Si	159	98.76
No	2	1.24
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 11:** Definimos que el 98.76% respondió que sí y el 1.24% dijo que no.



**Fuente:** Confección propia.

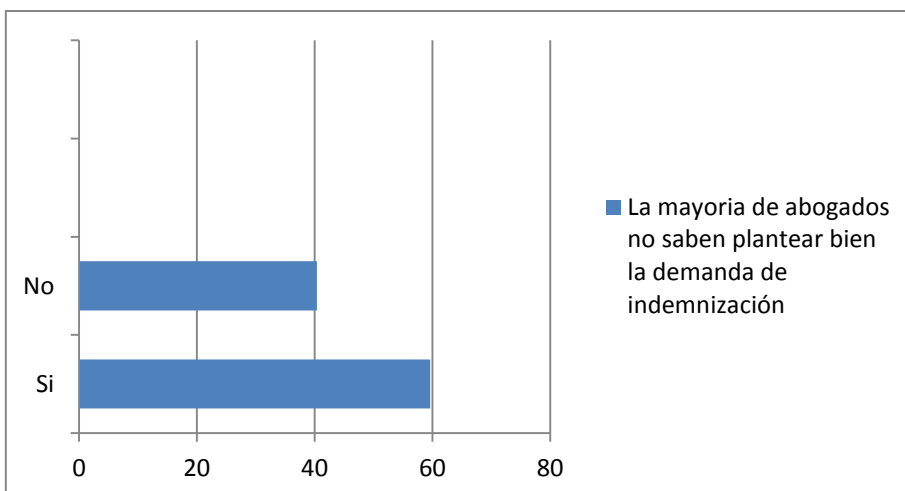


**CUADRO N° 12:** La mayoría de abogados no saben plantear bien su demanda de indemnización.

Opcion	F	%
Si	96	59.63
No	65	40.37
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 12:** Definimos que el 59.63% respondió que sí y el 40.37% dijo que no.



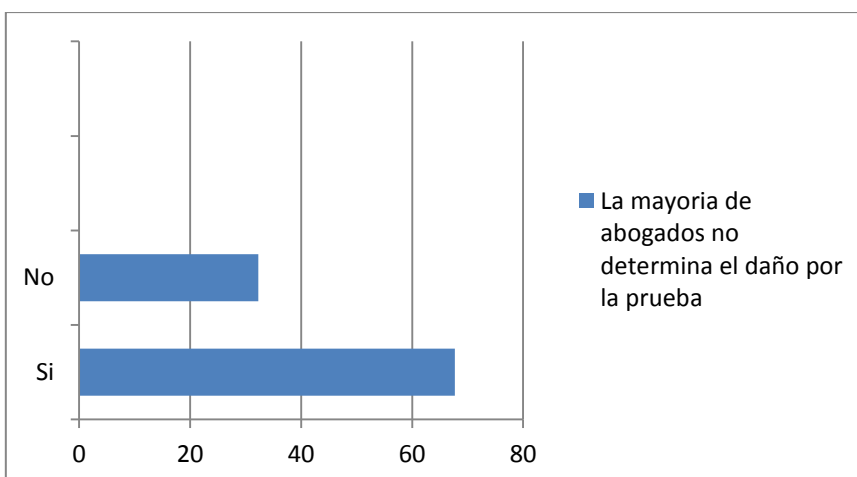
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 13:** La mayoría de abogados no determinan el daño por la prueba.

Opcion	F	%
Si	109	67.70
No	52	32.30
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 13:** Definimos que el 67.70% respondió que sí y el 32.30% dijo que no.



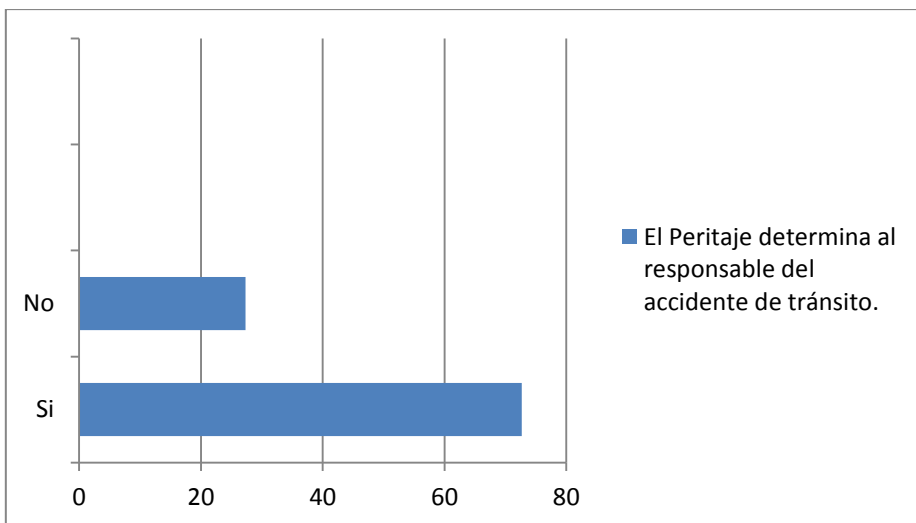
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 14:** El Peritaje determina al responsable del accidente de tránsito.

Opcion	F	%
Si	117	72.67
No	44	27.33
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 14:** Definimos que el 72.67% respondió que sí y el 27.33% dijo que no.



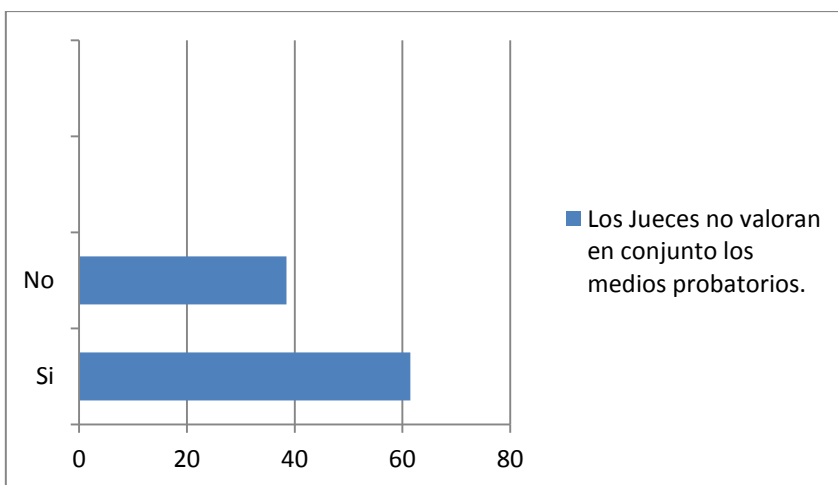
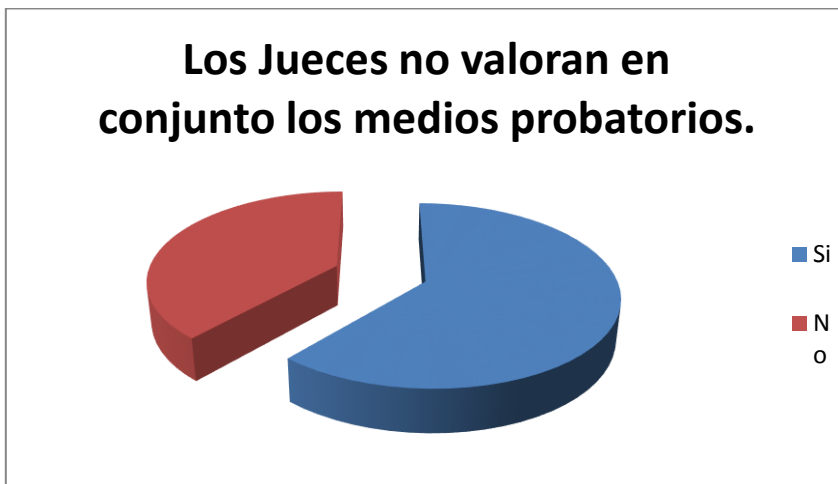
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 15:** Los Jueces no valoran en conjunto los medios probatorios.

Opcion	F	%
Si	99	61.49
No	62	38.51
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 15:** Definimos que el 61.49% respondió que sí y el 38.51% dijo que no.



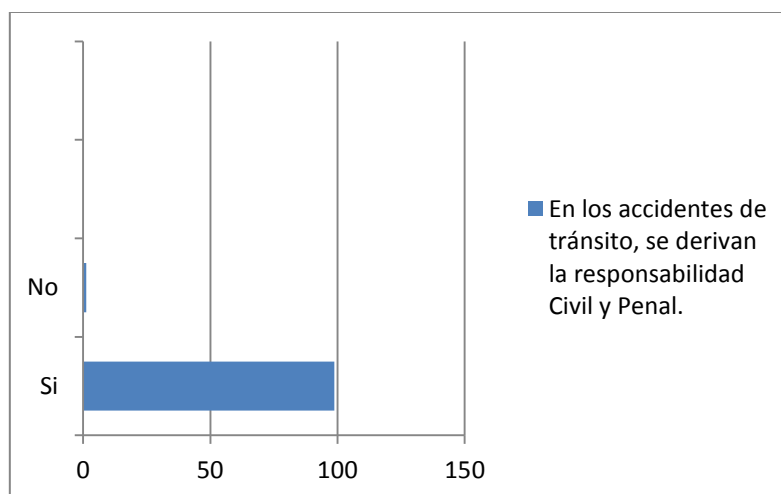
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 16:** En los infortunios de tránsito, se derivan la responsabilidad Civil y Penal.

Opcion	F	%
Si	159	98.76
No	2	1.24
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 16:** Definimos que el 98.76% respondió que sí y el 1.24% dijo que no.



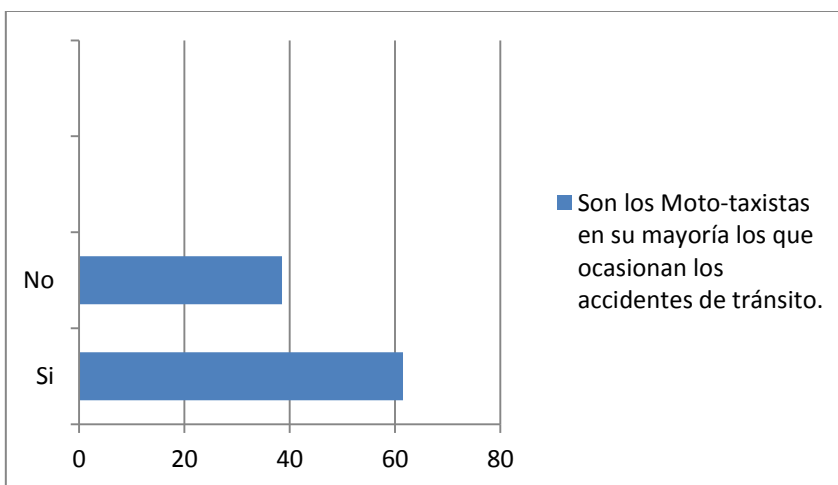
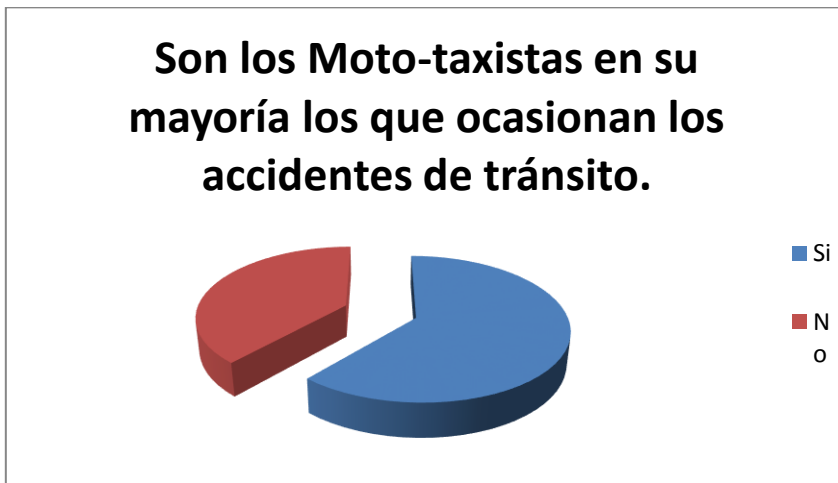
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 17:** Son los Moto-taxistas en su mayoría los que ocasionan los infortunios de tránsito.

Opcion	F	%
Si	99	61.49
No	62	38.51
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 17:** Definimos que el 61.49% respondió que sí y el 38.51% dijo que no.



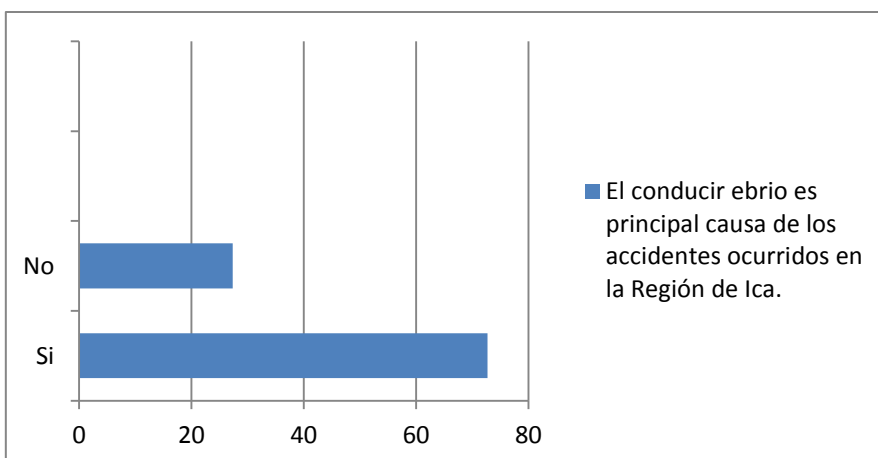
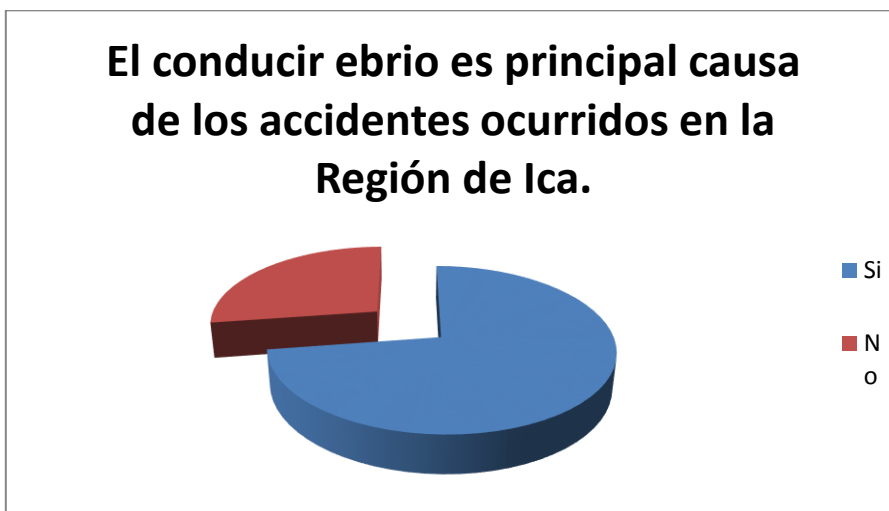
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 18:** El conducir ebrio es principal causa de los infortunios ocurridos en la Región de Ica.

Opcion	F	%
Si	117	72.67
No	44	27.33
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 18:** Definimos que el 72.67% respondió que sí y el 27.33% dijo que no.



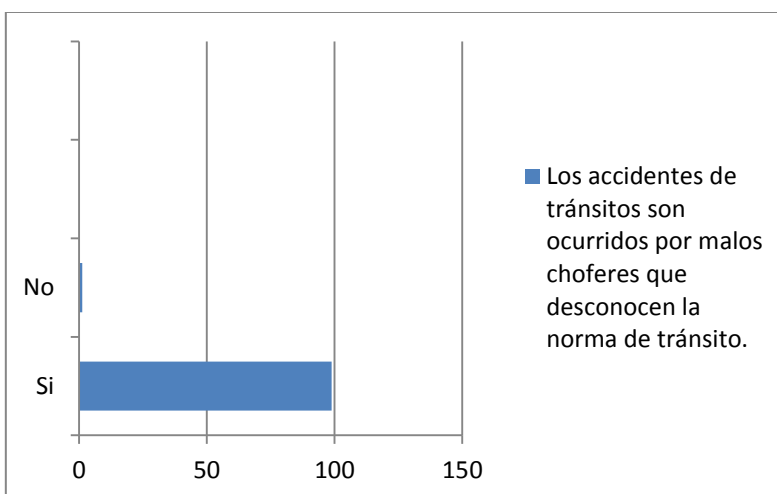
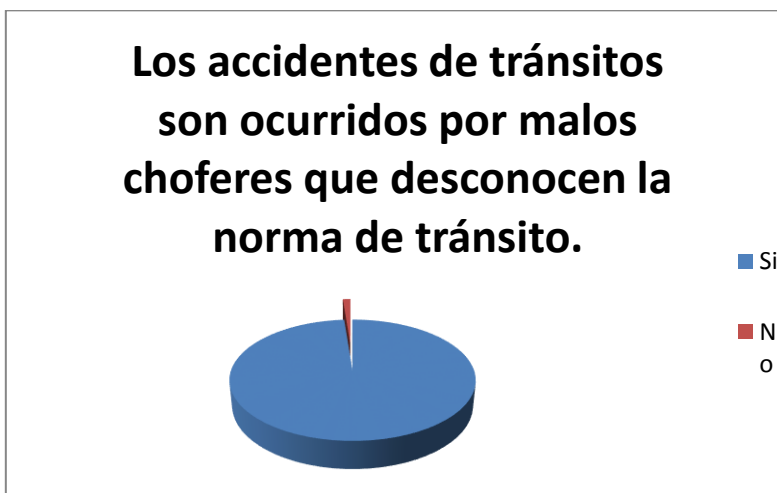
**Fuente:** Confección propia.

**CUADRO N° 19:** Los infortunios de tránsito son ocurridos por malos choferes que desconocen la norma de tránsito.

Opcion	F	%
Si	159	98.76
No	2	1.24
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 19:** Definimos que el 98.76% respondió que sí y el 1.24% dijo que no.



**Fuente:** Confección propia.

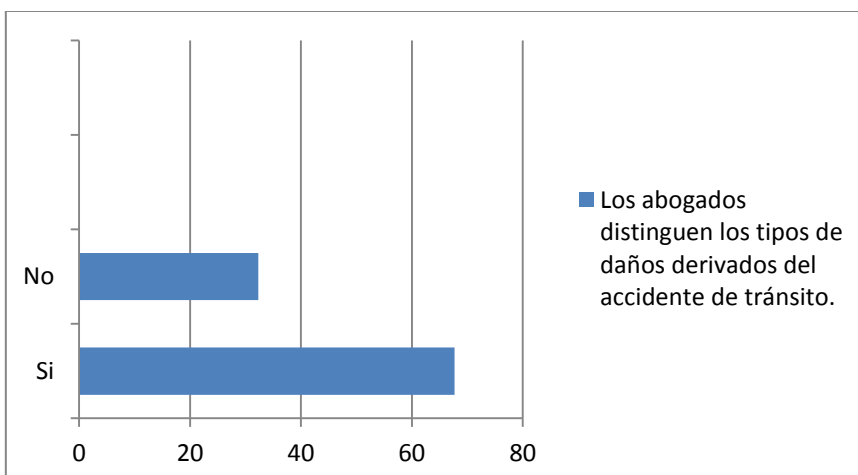
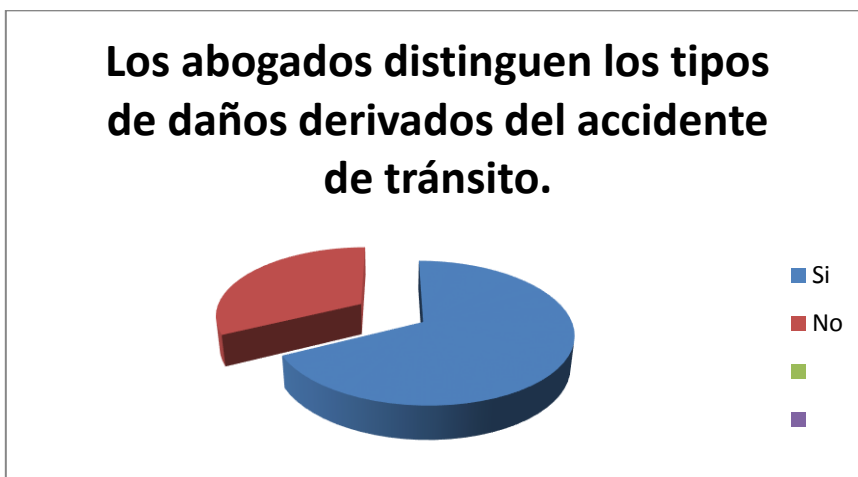


**CUADRO N° 20:** Los abogados distinguen los tipos de daños derivados del accidente de tránsito.

Opcion	F	%
Si	109	67.70
No	52	32.30
<b>TOTAL</b>	<b>161</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Confección propia.

**IMAGEN N° 20:** Definimos que el 67.70% respondió que sí y el 32.30% dijo que no.



**Fuente:** Confección propia.

### 5.3.- ADMINISTRACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN:

#### 5.3.1.1. Presupuesto

<b>Actividad</b>	<b>Detalle</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Total</b>
Procesamiento de Datos	Pago por servicio de digitación	1 individuo	S/ 300.00
	Análisis y construcción de base de datos	1 individuo	S/ 600.00
	Material de escritorio: papel bond A4	2 millares	S/ 100.00
	Material de escritorio: papel bulky	1 millar	S/ 200.00
	Material de escritorio: CD´s en blanco	1 caja	S/ 50.00
	Material de escritorio: Tinta de impresora de inyección color	1 unidades	S/ 300.00
	Encuestadores	3 individuos	S/ 300.00
	material de escritorio; Tinta de impresora de inyección modelo STYLLUS 777 negro	2 unidades	S/ 300.00
	Grabaciones de CD'S	10	S/ 100.00
Búsqueda bibliográfica	Uso de Internet	100 horas	S/ 100.00
Servicio de fotocopia	Reproducción (copias)	2000	S/ 250.00

	Empaste de la tesis	05 juegos	S/ 450.00
	Asesoramiento Externo		S/ 2,500.00
<b>TOTAL GENERAL</b>			S/5,750.00

### 5.3.2. Cronograma de actividades

	ACTIVIDADES A REALIZAR	2016 - 2017					
		O	N	D	E	F	M
<b>01</b>	Formulación del Proyecto	X					
<b>02</b>	Búsqueda Bibliográfica	X					
<b>03</b>	Exposición y conformidad del	X					
<b>04</b>	proyecto	X	X				
<b>05</b>	Cogida y edificación de base de noticias		X	X			
<b>06</b>	Examen de los datos			X			
<b>07</b>	Composición del informe final			X	X		
<b>08</b>	Exposición del informe final					X	X
	Sustentación de la Tesis						

## **CAPITULO VI**

### **CONCLUSIONES**

---

## **6.1. Conclusiones.**

6.1.1. Del estudio de los resultados derivados, ultimamos que la Ley Estatal constituye con exactitud la reparación civil por peligro, con los infortunios de tránsito, donde el 98.75% de los encuestados respondieron que sí, mientras que el 1.24% respondió que no.

6.1.2. Con el estudio realizamos concluimos que, la atención de los criterios normativos de nuestra Legislación Nacional si contribuye que garantizan el debido proceso por reparación civil derivada de infortunios de tránsito,

6.1.3. Con el estudio realizado concluimos que el informe pericial del accidente de tránsito contribuye a determinar la justa y adecuada reparación civil del accidente de tránsito; donde el 72.67% de los encuestados opina que sí, mientras que el 27.33% opinaron que no.

## **6.2. Recomendaciones.**

6.2.1. Los choferes de vehículos profesionales y no profesionales; y, los peatones debemos cambiar de actitud. Ya es momento de ser consientes para la reducción de los infortunios, si bien ello comprende de la normatividad, también depende de nuestro modo de proceder en cuanto para respetar las normas de tránsitos y evitar los infortunios de tránsito.

6.2.2. Tener un cabal conocimiento de la Ley de Tránsito, el Estado debe enseñar la normativa jurídica, por lo que una de las causas para la comisión de las contravenciones de tránsito es su desconocimiento.

6.2.3. Fomentar entre la Policía Nacional principios de ética para el buen cumplimiento de sus funciones, sobre todo a la hora de emitir su informe pericial en los infortunios de tránsito.

## **BIBLIOGRAFIA**

---

1. “Las obligaciones” por RENÉ ABELIUK MANASEVICH.
2. “Reparación civil. Módulo auto instructivo” Academia de la Magistratura.
3. “Instituciones de Derecho Romano” por PEDRO BONFANTE.
4. “Tratado de Derecho Civil – Obligaciones” por GUILLERMO BORDA.
5. “Diccionario Jurídico Elemental. 2003” por GUILLERMO CABANELAS DE TORRES.
6. “El dolo en el Derecho Civil y Comercial” por JORGE CARRANZA.
7. “La Responsabilidad Aquiliana” AMELIA CASTRESANA
8. “Elementos de derecho civil. Parte general. 4” por SANTOS CIFUENTES.
9. “El Código Civil y la teoría jurídica del accidente” por FERNANDO DE TRAZEGNIES GRANDA
10. Lizardo Taboada Córdova. “Elementos de la responsabilidad civil” Editorial Gryley, Lima 2003.

**PÁGINAS WEB:**

1. ADAME GODDARD, Jorge: Curso de Derecho Romano Clásico I (Introducción e historia, acciones, bienes y familia) México. 2009.  
[http://works.bepress.com/jorge\\_adame\\_goddard/](http://works.bepress.com/jorge_adame_goddard/)
2. ALARCÓN FLORES, Luis Alfredo: Código Penal Peruano – Parte Especial.  
[www.monografias.com](http://www.monografias.com).
3. ARISTÓTELES: La gran moral. [www.Psikolibro.com](http://www.Psikolibro.com).
4. Derecho Romano I y II. Material de Estudio. Págs. 93-94.  
[www.unedderecho.com](http://www.unedderecho.com).

## **CAPITULO VII**

### **ANEXOS**

---



**ANEXO 01: FORMULARIO DE ENCUESTA DE LA UNIVERSIDAD PRIVADA  
SAN JUAN BAPTISTA – ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO.**

**FORMATO DE ENCUESTA**

Marque con un aspa (X) la respuesta que considere correcta:

1. Los infortunios vehiculares son sucesos que ocasionan un daño personal, patrimonial como consecuencia directa de la circulación vial.
  - a. Sí.
  - b. No.
  
2. Los infortunios de tránsitos son infortunios que involucran un vehículo automotor que genera daños a los individuos, cosas o ambos.
  - a. Sí.
  - b. No.
  
3. El tránsito vehicular es una necesidad en el mundo actual y su seguridad es esencial.
  - a. Sí.
  - b. No.
  
4. El servicio de transporte público se ejerce en bienes del Estado.
  - a. Sí.
  - b. No.
  
5. Si se demuestra la falta de imprudencia, la determinación de la reparación civil es disminuida.
  - a. Sí.
  - b. No.

6. El causante del accidente de tránsito está libre de la reparación civil si demuestra que el infortunio no es atribuido a su responsabilidad.
- a. Sí.
  - b. No.
7. La responsabilidad civil en infortunios de tránsitos, se puede aplicar la responsabilidad objetiva regulada en el Código Civil.
- a. Sí.
  - b. No.
8. La situación del peatón en los infortunios de tránsitos, es revestida por el beneficio de la duda y ciertos derechos.
- a. Sí.
  - b. No.
9. En los infortunios de tránsitos, frente a los daños se requiere la intervención del personal Policial.
- a. Sí.
  - b. No.
10. En los infortunios de tránsitos, frente a los daños se requiere la intervención del personal Policial.
- a. Sí.
  - b. No.
11. La responsabilidad derivada en los infortunios de tránsito corresponde a la responsabilidad objetiva.
- a. Sí.
  - b. No.

12. La mayoría de abogados no saben plantear bien su demanda de indemnización.

a. Sí.

b. No.

13. La mayoría de abogados no determinan el daño por la prueba.

a. Sí.

b. No.

14. El Peritaje determina al responsable del accidente de tránsito.

a. Sí.

b. No.

15. Los Jueces no valoran en conjunto los medios probatorios.

a. Sí.

b. No.

16. En los infortunios de tránsito, se derivan la responsabilidad Civil y Penal.

a. Sí.

b. No.

17. Son los Moto-taxistas en su mayoría los que ocasionan los infortunios de tránsito.

a. Sí.

b. No.

18. El conducir ebrio es principal causa de los infortunios ocurridos en la Región de Ica.

a. Sí.

b. No.

19. Los infortunios de tránsitos son ocurridos por malos choferes que desconocen la norma de tránsito.

a. Sí.

b. No.

20. Los abogados distinguen los tipos de daños derivados del accidente de tránsito.

a. Sí.

b. No.

## ANEXO 02: MATRIZ

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores	Instrumentos	Fuente
<p><b>Problema General</b> ¿De qué manera la Legislación Nacional establece con precisión la responsabilidad civil por riesgo, con los infortunios de tránsito?</p>	<p><b>Objetivo General:</b> Determinar como la Legislación Nacional establece con precisión la responsabilidad civil por riesgo, con los infortunios de tránsito</p>	<p><b>Hipótesis General:</b> La Legislación Nacional establece con precisión la responsabilidad civil por riesgo, con los infortunios de tránsito</p>	Responsabilidad Civil.	Indemnización	Cuestionario	Informes Entrevistas
<p><b>Problemas Específicos</b> ¿De qué manera la aplicación de los criterios normativos de nuestra Legislación Nacional garantiza el debido proceso por responsabilidad civil derivada de infortunios de tránsito?</p> <p>¿De qué manera el informe pericial del accidente de tránsito influye a determinar la justa y adecuada responsabilidad Civil?</p>	<p><b>Objetivos Específicos:</b> Identificar como la aplicación de los criterios normativos de nuestra Legislación Nacional contribuye a garantizar el debido proceso por responsabilidad civil derivada de infortunios de tránsito.</p> <p>Establecer como el informe pericial del accidente de tránsito contribuye a determinar la justa y adecuada responsabilidad civil.</p>	<p><b>Hipótesis Específicas:</b> La aplicación de los criterios normativos de nuestra Legislación Nacional contribuye a garantizar el debido proceso por responsabilidad civil derivada de infortunios de tránsito</p> <p>El informe pericial del accidente de tránsito contribuye a determinar la justa y adecuada responsabilidad civil del accidente de tránsito</p>	Accidente de Tránsito.	Lesión corporal Colisión Atropello	Cuestionario	Informes Entrevistas