

**FACULTAD DE DERECHO**

Escuela Académico Profesional de Derecho

Tesis

**La ejecución del seguro obligatorio de  
accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de  
Villa El Salvador, 2022**

Anthony Enzo Portuguez Ayllon  
Jose Luis Sandiga Pimentel

Para optar el Título Profesional de Abogado

Llma, 2024

Repositorio Institucional Continental  
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

**INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DE TESIS**

**A** : **ELIANA MORY ARCINIEGA**  
Decano de la Facultad de Derecho

**DE** : **MARIBEL ACOSTA GUILLEN**  
Asesor de tesis

**ASUNTO** : **Remito resultado de evaluación de originalidad de tesis**

**FECHA** : 19 de febrero del 2024

---


Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para saludarla y en vista de haber sido designado asesor de la tesis titulada: "**LA EJECUCIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO JUDICIAL DE VILLA EL SALVADOR, 2022**" perteneciente a los estudiantes **SANDIGA PIMENTEL JOSE LUIS** y **PORTUGUEZ AYLLON ANTHONY ENZO**, de la E.A.P. de Derecho; se procedió con la carga del documento a la plataforma "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado 13 % de similitud (informe adjunto) sin encontrarse hallazgos relacionados da plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

- Filtro de exclusión de bibliografía SI  NO
- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores (Nº de palabras excluidas: **0**) SI  NO
- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante SI  NO

En consecuencia, se determina que la tesis constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad.

Recae toda responsabilidad del contenido de la tesis sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios de legalidad, presunción de veracidad y simplicidad, expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales - RENATI y en la Directiva 003-2016-R/UC.

Esperando la atención a la presente, me despido sin otro particular y sea propicia la ocasión para renovar las muestras de mi especial consideración.

  
 \_\_\_\_\_  
 Maribel Acosta Guillén  
 Asesor de tesis

Atentamente

Cc.  
Facu  
ltad  
Oficina de Grados y  
TítulosInteresado(a)



## DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD

Yo, **JOSE LUIS SANDIGA PIMENTEL**, identificado(a) con Documento Nacional de Identidad No. **09378123**, de la E.A.P. de **Derecho** de la Facultad de **Derecho** la Universidad Continental, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. La tesis titulada: "**LA EJECUCIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO JUDICIAL DE VILLA EL SALVADOR, 2022**", es de mi autoría, la misma que presento para optar el Título Profesional de Abogado.
2. La tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente, para la cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas, por lo que no atenta contra derechos de terceros.
3. La tesis es original e inédita, y no ha sido realizado, desarrollado o publicado, parcial ni totalmente, por terceras personas naturales o jurídicas. No incurre en autoplagio; es decir, no fue publicado ni presentado de manera previa para conseguir algún grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, pues no son falsos, duplicados, ni copiados, por consiguiente, constituyen un aporte significativo para la realidad estudiada.

De identificarse fraude, falsificación de datos, plagio, información sin cita de autores, uso ilegal de información ajena, asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a las acciones legales pertinentes.

04 de DICIEMBRE de 2023.

**JOSE LUIS SANDIGA PIMENTEL**

**DNI. No. 09378123**

## DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD

Yo, ANTHONY ENZO PORTUGUEZ AYLLON, identificado con Documento Nacional de Identidad No. 70905494, de la E.A.P. de Derecho de la Facultad de Derecho la Universidad Continental, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. La tesis titulada: "LA EJECUCIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO JUDICIAL DE VILLA EL SALVADOR", es de mi autoría, la misma que presento para optar el Título Profesional de Abogado.
2. La tesis no ha sido plagada ni total ni parcialmente, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas, por lo que no atenta contra derechos de terceros.
3. La tesis es original e inédita, y no ha sido realizada, desarrollado o publicado, parcial ni totalmente, por terceras personas naturales o jurídicas. No incurre en autoplagio; es decir, no fue publicado ni presentado de manera previa para conseguir algún grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, pues no son falsos, duplicados, ni copiados, por consiguiente, constituyen un aporte significativo para la realidad estudiada.

De identificarse fraude, falsificación de datos, plagio, información sin cita de autores, uso ilegal de información ajena, asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a las acciones legales pertinentes.

04 de Diciembre de 2023.



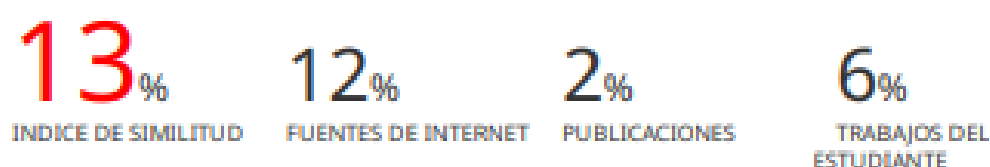
---

ANTHONY ENZO PORTUGUEZ AYLLON

DNI. No. 70905494

## LA EJECUCIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO JUDICIAL DE VILLA EL SALVADOR, 2022

### INFORME DE ORIGINALIDAD



### FUENTES PRIMARIAS

<b>1</b>	<b>hdl.handle.net</b> Fuente de Internet	<b>5%</b>
<b>2</b>	<b>Submitted to Universidad Nacional Mayor de San Marcos</b> Trabajo del estudiante	<b>2%</b>
<b>3</b>	<b>repositorio.ucv.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1%</b>
<b>4</b>	<b>repositorio.continental.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1%</b>
<b>5</b>	<b>Submitted to Universidad Continental</b> Trabajo del estudiante	<b>&lt;1%</b>
<b>6</b>	<b>tesis.pucp.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1%</b>
<b>7</b>	<b>repositorio.uap.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1%</b>
<b>8</b>	<b>repositorio.unfv.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1%</b>

9	<a href="http://www.defensoria.gob.pe">www.defensoria.gob.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
10	<a href="http://lpderecho.pe">lpderecho.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
11	<a href="http://pirhua.udep.edu.pe">pirhua.udep.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
12	<a href="http://cybertesis.unmsm.edu.pe">cybertesis.unmsm.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
13	<a href="http://repositorio.uladech.edu.pe">repositorio.uladech.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
14	<a href="http://www.mtc.gob.pe">www.mtc.gob.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
15	<a href="http://www.tdx.cat">www.tdx.cat</a> Fuente de Internet	<1 %
16	<a href="http://es.slideshare.net">es.slideshare.net</a> Fuente de Internet	<1 %
17	Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru Trabajo del estudiante	<1 %
18	<a href="http://cdn.www.gob.pe">cdn.www.gob.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
19	Submitted to Universidad Tecnologica del Peru Trabajo del estudiante	<1 %

20	<a href="http://www.bufetebuades.com">www.bufetebuades.com</a> Fuente de Internet	<1 %
21	<a href="http://repositorio.unp.edu.pe">repositorio.unp.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
22	<a href="http://worldwidescience.org">worldwidescience.org</a> Fuente de Internet	<1 %
23	<a href="http://repositorio.udh.edu.pe">repositorio.udh.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
24	Yasmin Olteanu. "Access to Justice in Microfinance", Springer Science and Business Media LLC, 2018 Publicación	<1 %
25	<a href="http://pdfcoffee.com">pdfcoffee.com</a> Fuente de Internet	<1 %
26	<a href="http://repositorio.autonoma.edu.pe">repositorio.autonoma.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
27	<a href="http://www.oalib.com">www.oalib.com</a> Fuente de Internet	<1 %
28	<a href="http://catalogo.mp.gob.ve">catalogo.mp.gob.ve</a> Fuente de Internet	<1 %
29	<a href="http://rai.uapa.edu.do:8080">rai.uapa.edu.do:8080</a> Fuente de Internet	<1 %
30	Submitted to Jose Maria Vargas University Trabajo del estudiante	<1 %



31	<b>prezi.com</b> Fuente de Internet	<1 %
32	<b>repositorio.unan.edu.ni</b> Fuente de Internet	<1 %
33	<b>repositorio.unu.edu.pe</b> Fuente de Internet	<1 %
34	<b>repositorio.upp.edu.pe</b> Fuente de Internet	<1 %
35	<b>repositorio.uwiener.edu.pe</b> Fuente de Internet	<1 %
36	<b>sabiasque.net</b> Fuente de Internet	<1 %
37	<b>www.justiciaviva.org.pe</b> Fuente de Internet	<1 %
38	<b>www.reinartzlaw.com</b> Fuente de Internet	<1 %
39	<b>Yesid Oswaldo González Marín. "Habilidades directivas para el desarrollo de la gestión de conocimiento organizacional", Universitat Politecnica de Valencia, 2023</b> Publicación	<1 %
40	<b>doczz.es</b> Fuente de Internet	<1 %
41	<b>img.lpderecho.pe</b> Fuente de Internet	<1 %

42	<a href="https://repositorio.unapiquitos.edu.pe">repositorio.unapiquitos.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
43	<a href="https://repository.tamu.edu">repository.tamu.edu</a> Fuente de Internet	<1 %
44	<a href="https://upc.aws.openrepository.com">upc.aws.openrepository.com</a> Fuente de Internet	<1 %
45	<a href="https://wiki2.org">wiki2.org</a> Fuente de Internet	<1 %
46	<a href="https://www.congressoabramet.com.br">www.congressoabramet.com.br</a> Fuente de Internet	<1 %
47	<a href="https://www.consumidor.gob.pe">www.consumidor.gob.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
48	<a href="https://www.marxist.com">www.marxist.com</a> Fuente de Internet	<1 %
49	<a href="https://www.medias.es.ina.com">www.medias.es.ina.com</a> Fuente de Internet	<1 %
50	<a href="https://1library.co">1library.co</a> Fuente de Internet	<1 %
51	<a href="https://privacy.ehi.com">privacy.ehi.com</a> Fuente de Internet	<1 %
52	<a href="https://repositorio.esan.edu.pe">repositorio.esan.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
53	<a href="https://repositorio.upla.edu.pe">repositorio.upla.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %

54	<a href="http://vsip.info">vsip.info</a> Fuente de Internet	<1 %
55	<a href="http://www.cermi.es">www.cermi.es</a> Fuente de Internet	<1 %
56	<a href="http://www.ure.es">www.ure.es</a> Fuente de Internet	<1 %
57	<a href="http://bib.minjusticia.gov.co">bib.minjusticia.gov.co</a> Fuente de Internet	<1 %
58	<a href="http://cris.maastrichtuniversity.nl">cris.maastrichtuniversity.nl</a> Fuente de Internet	<1 %
59	<a href="http://documentacion.meh.es">documentacion.meh.es</a> Fuente de Internet	<1 %
60	<a href="http://eco.ufm.edu">eco.ufm.edu</a> Fuente de Internet	<1 %
61	<a href="http://es.scribd.com">es.scribd.com</a> Fuente de Internet	<1 %
62	<a href="http://es.unionpedia.org">es.unionpedia.org</a> Fuente de Internet	<1 %
63	<a href="http://inba.info">inba.info</a> Fuente de Internet	<1 %
64	<a href="http://issuu.com">issuu.com</a> Fuente de Internet	<1 %
65	<a href="http://macaulay.webarchive.hutton.ac.uk">macaulay.webarchive.hutton.ac.uk</a> Fuente de Internet	<1 %

66	<a href="http://repositorio.unsch.edu.pe">repositorio.unsch.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
67	<a href="http://repositorio.uss.edu.pe">repositorio.uss.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
68	<a href="http://repositorio.utelesup.edu.pe">repositorio.utelesup.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
69	<a href="http://repository.unad.edu.co">repository.unad.edu.co</a> Fuente de Internet	<1 %
70	<a href="http://tesis.unap.edu.pe">tesis.unap.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
71	<a href="http://www.boe.es">www.boe.es</a> Fuente de Internet	<1 %
72	<a href="http://www.conhist.org">www.conhist.org</a> Fuente de Internet	<1 %
73	<a href="http://www.coursehero.com">www.coursehero.com</a> Fuente de Internet	<1 %
74	<a href="http://www.indecopi.gob.pe">www.indecopi.gob.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
75	<a href="http://www.slideshare.net">www.slideshare.net</a> Fuente de Internet	<1 %
76	"Transmisibilidad del derecho a la reparación del daño moral", 'Latin America Journals Online' Fuente de Internet	<1 %

77	Submitted to Universidad Católica de Santa María Trabajo del estudiante	<1 %
78	agenda.pucp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
79	idoc.pub Fuente de Internet	<1 %
80	www.icnl.org Fuente de Internet	<1 %

## **DEDICATORIA**

A mi madre Luisa Elizabeth Pimentel Rodríguez.

Bach. Sandiga

A mi tío Lizandro García Rodríguez.

Bach. Portuguese

Que juntos desde el cielo nos iluminan y nos ayudan para seguir adelante con nuestros proyectos.

A nuestras familias, por convertirse en la principal motivación para llevar a cabo este sueño, por confiar y creer que podíamos lograrlo a pesar de las dificultades en el transcurso de toda la carrera, por su comprensión al no contar con nosotros en fechas importantes y fines de semana de encierro para estudiar para los exámenes, al acompañarnos en todas aquellas noches de estudio con una frase alentadora y una taza de café...

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, a Dios por sobre todas las cosas por darnos vida y salud para poder terminar esta carrera profesional. A nuestras familias y a todas aquellas personas que de una u otra manera nos brindaron su apoyo en el desarrollo de la carrera y en la formulación de este trabajo.

## RESUMEN

Lo que pretendemos con este trabajo de investigación es brindar un enfoque más preciso de la aplicación del SOAT en el Distrito Judicial de Villa el Salvador. Incluyendo una revisión exhaustiva de los seguros de accidentes y su correspondiente indemnización por responsabilidad civil extracontractual frente a un hecho de tránsito. De esta manera, la presente investigación se encuadra en una metodología con un diseño descriptivo básico, no experimental, y con una orientación cuantitativa, la muestra está compuesta por 36 operadores de justicia de esa localidad, quienes accedieron a responder un cuestionario como herramienta de recojo de información; los resultados muestran que el 30.6 % de los encuestados reportaron que a veces se ejecutó el SOAT y el 36,1 % informan que no reciben compensación de sus aseguradoras después de un hecho de tránsito en el citado distrito judicial. Se concluye que no existe una adecuada ejecución del SOAT.

**Palabras claves:** SOAT, responsabilidad civil extracontractual, aseguradoras, condiciones de salud, póliza de seguro.



## ABSTRACT

The expected result of this academic project is to provide a comprehensive analysis of how the mandatory traffic accident insurance (SOAT) is applied in the judicial district of Villa El Salvador. This includes the analysis of accident insurance and compensation for civil liability derived from a traffic accident.

The present investigation is part of a methodology with a basic descriptive, non-experimental design, and with a quantitative approach, the sample is made up of 36 judicial operators from that locality to whom a questionnaire was applied as a data collection tool; The results show that 30.6 % of the respondents reported that the SOAT was sometimes executed and 36.1 % reported that they do not receive compensation from their insurers after a traffic accident in the Judicial District of Villa El Salvador. Concluding that there is no adequate execution of the SOAT.

**Keywords:** SOAT, non-contractual civil liability, insurers, health conditions, insurance policy

## ÍNDICE

DEDICATORIA.....	2
AGRADECIMIENTOS.....	3
RESUMEN.....	4
ABSTRACT .....	5
ÍNDICE .....	6
ÍNDICE DE TABLAS .....	9
ÍNDICE DE FIGURAS .....	10
INTRODUCCIÓN .....	11
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO .....	12
1.1. Planteamiento del Problema .....	12
1.2. Formulación del Problema .....	15
1.2.1. Problema general .....	15
1.2.2. Problemas específicos .....	15
1.3. Objetivos .....	15
1.3.1. Objetivo general .....	15
1.3.2. Objetivos específicos.....	16
1.4. justificación e Importancia .....	16
1.5. Hipótesis y Descripción de Variables.....	17
1.5.1. Hipótesis general .....	17
1.6.1. Definición conceptual de variables.....	17
1.6.2. Operacionalización de Variables .....	18
1.7. Delimitaciones Presentadas en la Investigación .....	19
1.7.1. Delimitación espacial .....	19
1.7.2. Delimitación temporal .....	19
1.7.3. Delimitación social.....	19

1.8. Limitación presentada en la investigación.....	19
<b>CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>20</b>
2.1. Antecedentes del Problema .....	20
2.1.1 Teorías Relacionadas.....	20
2.1.1.1 El SOAT .....	23
2.1.1.2 Las compañías aseguradoras y las AFOCAT .....	59
2.1.1. Antecedentes internacionales.....	82
2.1.2. Antecedentes nacionales.....	83
<b>CAPÍTULO III METODOLOGÍA.....</b>	<b>85</b>
3.1. Diseño.....	85
3.2. Tipo .....	85
3.3. Alcance.....	86
3.4 Enfoque .....	86
3.5 Método .....	86
3.6 Población.....	86
3.7 Muestra.....	87
3.9 Técnicas de Recojo de la Información .....	87
3.10 Instrumento de Recolección de Datos .....	87
3.11 Técnicas de Procesamiento de Datos.....	88
<b>CAPÍTULO IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....</b>	<b>89</b>
4.1 Resultados.....	89
4.2 Discusión de Resultados.....	100
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>103</b>
<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>105</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>110</b>
Anexo 1: Matriz de consistencia .....	111
Anexo 2: Cuestionario.....	113

Anexo 3: Consentimiento informado .....	116
Anexo 5: Carta de Autorización .....	117
Anexo 6: Base de datos .....	120

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N.º 01: Resultados descriptivos de las preguntas de la dimensión: el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras .....	89
Tabla N.º 02: Resultados descriptivos de las preguntas de la dimensión: el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes .....	90
Tabla N.º 03: Resultados descriptivos de las preguntas de la dimensión: Responsabilidad civil privada de los antecedentes de tránsito .....	92
Tabla N.º 04: Resultados descriptivos de las preguntas de la dimensión: la reparación del daño moral a la víctima .....	93
Tabla N.º 05: Resultado de la variable: la ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito .....	95
Tabla N.º 06: Resultado de la dimensión: el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras .....	96
Tabla N.º 07: Resultado de la dimensión: el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes.....	97
Tabla N.º 08: Resultado de la dimensión: Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito .....	98
Tabla N.º 09: Resultado de la dimensión: la reparación del daño moral a la víctima.....	99

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 01: _Resultado de la variable: la ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito.....	95
Figura 02:_Resultado de la dimensión: el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras .....	96
Figura 03:_Resultado de la dimensión: el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes .....	97
Figura 04:_Resultado de la dimensión: Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito .....	98
Figura 05: Resultado de la dimensión: la reparación del daño moral a la víctima.....	99

## INTRODUCCIÓN

En realidad suelen ser diversas las consecuencias negativas en los accidentes de tránsito, ya que representan un fenómeno frecuente que involucra a numerosas personas, que incluso viven fuera de este distrito. El daño resultante para el bienestar mental y físico puede ser irremediable, y los accidentes más graves son fatales. En consecuencia, el consenso general es que los accidentes de tránsito representan un problema social significativo.

Para examinar y discutir a fondo este tema, surge el deseo de trabajar juntos en su búsqueda de probable solución. La deliberación sobre las reparaciones civiles por accidentes de tránsito requiere una evaluación cuidadosa de todos los daños ocasionados; sin embargo, las sumas indemnizatorias han sido frecuentemente desatendidas o desestimadas a lo largo del tiempo.

Numerosos factores pueden contribuir a los incidentes de tráfico, incluida la señalización insuficiente, el mal funcionamiento de los sistemas del vehículo, la iluminación artificial inadecuada, las carreteras mal diseñadas y las carreteras en mal estado. Estos factores suelen coincidir con motivos de orden público. Otras causas pueden incluir la inobservancia del reglamento de tránsito, manejar bajo los efectos del alcohol, lesiones relacionadas con las drogas y distracciones como el uso del equipo móvil, etc. También, los hechos de tránsito pueden resultar de tretas arriesgadas o por ir a demasiada velocidad permitida. Es allí donde nuestra investigación examina “La implementación del SOAT en el distrito judicial de Villa El Salvador en el 2022”. El esquema de este seguro busca entregar una reparación civil a las víctimas por cualquier daño físico, material o psicológico causado por el infractor. También, establece el derecho de la víctima a recibir una indemnización por el daño sufrido, Cada país tiene sus propias leyes de tránsito que incorporan la compensación por daños y perjuicios.

## CAPÍTULO I

### PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO

#### 1.1. Planteamiento del Problema

Según la OMS, se estima que 1,2 millones de personas mueren anualmente debido a accidentes de tráfico. Como resultado, la población mundial ha puesto mayor énfasis y reconocimiento en el tema cuando se trata de hechos de tránsito. La organización destaca efectivamente este cambio de perspectiva a través de la inclusión de cuadros estadísticos de mortalidad. Resumidamente, los antecedentes utilizados por la OMS se refieren a personas de 5 a 29 años, así como a personas de 30 a 44 años (OMS, 1978).

Una reciente investigación realizada sobre las consecuencias de los accidentes de tránsito en Latinoamérica, refleja que la preocupación de la OMS tenía mucho sentido ya que viene representando un grave problema de salud pública, que lamentablemente no tiene vicios de solución. Mostrando un desinterés de las autoridades de algunos países en cambiar sus actuales políticas de prevención en hechos de tránsito.

Las estimaciones de la Organización Panamericana de la Salud sugieren que, si no se implementan acciones para abordar este problema, las tasas de discapacidad y mortalidad vinculadas a la tercera causa de muerte aumentarán significativamente para 2020 (OMS/OPS, 2001).

Según el último informe del Foro Internacional del Transporte, Argentina se ubicó como líder mundial en términos de muertes por accidentes automovilísticos. Sorprendentemente, Argentina experimenta un alarmante promedio de 7.600 muertes cada año como resultado de este tipo de accidentes. Esta sorprendente estadística ha sido cuidadosamente comparada con otros países con tamaños de población comparables. Cabe destacar que Argentina registra una tasa alarmante de aproximadamente 12,3 muertes por cada



100.000 habitantes al año. Esta realidad desalentadora se puede atribuir a los problemas que rodean a las compañías de seguros, específicamente a su desafortunada tendencia a retener una compensación adecuada. Los principales factores que contribuyen a esta angustiosa tendencia incluyen una falta general de conciencia, actitudes pesimistas y una escasez de orientación sobre cómo las víctimas pueden navegar de manera efectiva el proceso de reclamos (Foro Internacional del Transporte, 2019).

Asimismo, el INEI (2015) proporcionó datos estadísticos que muestran la mortalidad por hechos de tránsito en América Latina es de alrededor de 16,9 personas por cada 100.000 habitantes. Más específicamente en Perú, las estadísticas revelan que 13,9 personas perdieron la vida como consecuencia de estos accidentes. No obstante, al confrontar los años 2015 y 2016, se logra denotar una reducción notable en los hechos de tránsito con consecuencia fatal en toda América Latina. (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2017).

En la llegada del automóvil a la escena mundial anunció peligros sustanciales, poniendo en peligro los medios de subsistencia, el bienestar físico y las estructuras familiares de la humanidad. Estos peligros abarcan daños personales y pérdidas multifacéticas que con frecuencia se abordan a través de un sistema de compensación que carece de principios equitativos o responsabilidad social, priorizando únicamente la determinación de una suma supuestamente adecuada para reparar el daño sufrido (Ccoya, 2019).

La naturaleza peligrosa de conducir y operar un vehículo es ampliamente reconocida a escala mundial, a pesar de que es socialmente aceptable y legalmente permitido. Tales actividades representan un peligro presunto no solo para el conductor sino también para los peatones y otras personas que utilizan las carreteras. Estas personas están constantemente en riesgo de sufrir daños, como lo ilustra la recopilación de datos estadísticos sobre muertes y lesiones relacionadas con el tránsito en numerosos países de América Latina (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2017).

En el contexto de este caso legal en particular, la visión predominante en la jurisprudencia se centra en los parámetros a los que debe sujetarse la responsabilidad civil. Esencialmente, implica la siguiente secuencia de acciones: primero, se debe buscar atención y luego exigir explicaciones. Este proceso se alinea con los principios del derecho privado en el marco legal civil y comercial, así como del derecho constitucional, penal y procesal dentro del ámbito del derecho público. En última instancia, estos elementos se unen para establecer un sistema de compensación civil y seguro diseñado específicamente para incidentes relacionados con accidentes automovilísticos (Berrospi, 2018).

La utilización de vehículos ha tenido resultados significativos, a saber, una mayor tasa de mortalidad, lo que lo convierte en un factor principal en las muertes humanas en toda América Latina. En consecuencia, es crucial examinar, evaluar y estudiar los diversos sistemas que manejan la responsabilidad civil. Adicionalmente, es imperativo definir los términos vinculados a las personas afectadas, los menoscabos sufridos y las razones que sustentan la reclamación judicial de numerosas víctimas involucradas en siniestros vehiculares. Además, es vital explorar los mecanismos de compensación dentro del ámbito legal (Navarro & Wahren, 2017).

Por tanto, nuestra investigación tiene como objetivo verificar la adherencia de las empresas de seguros a las pautas presentes al momento de desembolsar las tarifas de las pólizas SOAT y las indemnizaciones por siniestros. El resultado obtenido se alcanza mediante el análisis del cumplimiento de las responsabilidades de las entidades aseguradoras en correlación con el SOAT. Dichas responsabilidades comprenden el desembolso de pólizas y compensaciones, la oferta de cubrir los gastos por los procedimientos médicos, el pago de hospital, la cobertura por incapacidad y gastos de sepelio y la organización del transporte de los heridos a las instalaciones médicas. El Estado ha considerado fundamental adherirse a esta norma, ya que garantiza la protección de los afectados por accidentes a través del seguro

obligatorio. Estos beneficios engloban la cobertura de costas de sepelio y la cobertura por muerte, a su vez la prestación de atención médica y beneficios por invalidez, ya sea parcial o total.

## **1.2. Formulación del Problema**

### **1.2.1. Problema general**

¿Cómo se viene dando la ejecución del SOAT en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022?

### **1.2.2. Problemas específicos**

- ¿Cómo se viene dando el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras, posterior a los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022?
- ¿Cómo se viene dando el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte, en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022?
- ¿Cómo se viene dando la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022?
- ¿Cómo se viene dando la reparación del daño moral en el distrito Judicial de Villa El Salvador, 2022?

## **1.3. Objetivos**

### **1.3.1. Objetivo general**

Analizar cómo se viene ejecutando el SOAT en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.

### **1.3.2. Objetivos específicos**

- Identificar como se viene dando el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras posterior a los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.
- Identificar como se viene dando el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte, en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.
- Identificar como se viene dando la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.
- Identificar como se viene dando la reparación del daño moral a la víctima en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.

### **1.4. justificación e Importancia**

La principal finalidad de esta investigación es de revisar la metodología existente para abordar la responsabilidad civil en el marco legal. Más específicamente, explora la reparación del daño infligido a personas ajenas durante los servicios de transporte o tareas relacionadas con el tráfico. Para lograr esto, se lleva a cabo un extenso análisis de los procedimientos de compensación destacados en los documentos legales de la sociedad. Se evalúan diversas circunstancias y perspectivas en torno a estos procedimientos para así obtener el principio de equidad y de obligación, y lograr una compensación equitativa.

En la actualidad, la consideración del daño económico resultante de los accidentes de tránsito permanece ausente en la determinación de los montos de las indemnizaciones, lo que afecta negativamente a las personas que experimentan daños como consecuencia de lesiones por accidentes automovilísticos. Adicionalmente, la percepción que prevalece entre una parte importante de la población es la ausencia tanto de desigualdad como de equidad en los métodos de compensación actuales.

En caso de accidente, es fundamental establecer procedimientos que combinen la reparación monetaria y las contribuciones sociales. Esto es imperativo porque las secuelas de un accidente implican no solo dificultades financieras, sino también la necesidad de asistencia pública. Es crucial que los afectados por el accidente, tanto la persona lesionada físicamente como la comunidad circundante, reciban una compensación a través de acciones constructivas para mejorar la seguridad de la red vial local.

## **1.5. Hipótesis y Descripción de Variables**

### **1.5.1. Hipótesis general**

La ejecución del SOAT en el distrito judicial de Villa El Salvador en el 2022 se viene dando de manera ineficaz, por la tardanza en la cancelación de las compensaciones efectuadas por la compañía de seguros y la insuficiente cobertura para los gastos médicos.

## **1.6. Variables**

### **1.6.1. Definición conceptual de variables**

Las variables que revisaremos están profundamente relacionadas con nuestra investigación, ya que nos permitirán acceder a todas las diferentes direcciones que hoy en día son tomados en consideración para determinar el quantum reparatorio por los distintos accidentes de tránsito.

### 1.6.2. Operacionalización de Variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala valorativa
El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito.	La cobertura de accidentes de tránsito es ofrecida por el SOAT, brindando una indemnización por lesiones sufridas tanto por automovilistas como por peatones. Este seguro sirve para brindar al público en general una sensación de seguridad ante incidentes viales, ya que tiene la capacidad de cubrir las lesiones derivadas de cualquier siniestro en la vía.	La escala de Likert mide actitudes y opiniones para establecer una mejor comprensión de lo estudiado. También, se usa para determinar cuántas personas están de acuerdo con una afirmación o cuántas personas cumplen con una declaración. La escala mide las opiniones y actitudes usando configuraciones específicas que no cambian, esto les da la capacidad de determinar con precisión el grado de acuerdo o desacuerdo con la pregunta establecida.	El pago de la indemnización por las aseguradoras	Plazo preventivo en el que se realizará el pago	Nunca Casi nunca A veces Casi siempre siempre
				Desconocimiento de la ley sobre los montos establecidos	
				Conocer las directivas sobre los Beneficiario	
			El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte	El derecho a poder viajar con seguridad y el derecho a vivir	
				Conocimiento de las normas de Seguridad vial	
				Conocimiento de las normas de Señalización vial	
	Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito	Conocer el termino de Lucro cesante y como beneficia al accidentado.			
		Conocimiento de daño emergente y el beneficio para el accidentado			
	La reparación del daño moral de la víctima	Conocimiento del daño moral y su importancia para el accidentado			
		Conocimiento de la reparación de daño causado			

## **1.7. Delimitaciones Presentadas en la Investigación**

### **1.7.1. Delimitación espacial**

Para determinar el alcance de esta tesis se requiere identificar un área o región específica para la investigación. Hacerlo requiere especificar dónde se lleva a cabo la investigación en geografía. Un proceso de delimitación también implica aclarar los límites del tema al señalar el área donde ocurre la presente tesis. Por ello, en el presente estudio trabajaremos la información recabada en la jurisdicción de Villa El Salvador.

### **1.7.2. Delimitación temporal**

Estudiar los fenómenos que elige implica solo un cierto marco de tiempo que puede ser meses o incluso varios años. Antes de comenzar un proyecto, debe decidirse el período de tiempo del que provienen sus datos, recordando seguir los protocolos adecuados al crearlo (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). Por tanto, la presente se ha realizado en el periodo del 2022, tomando como punto de partida la ejecución del SOAT.

### **1.7.3. Delimitación social**

El distrito de Villa El Salvador servirá como escenario de esta investigación, donde su institucionalidad jurídica y las recomendaciones técnicas propuestas tienen como objetivo mejorar las condiciones de todos los involucrados en estos casos post evento.

## **1.8. Limitación presentada en la investigación**

La recolección de información está limitada por el carácter confidencial de ciertos archivos y como producto de la progresiva reinserción laboral del Poder Judicial, por los protocolos sanitarios. Varios de estos archivos contienen información no revelada y también están restringidos, debido a la naturaleza de la investigación.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1. Antecedentes del Problema**

##### **2.1.1 Teorías Relacionadas**

El artículo 5 del RN de Responsabilidad Civil y SOAT establece que la colisión entre un vehículo de transporte público y personas en la vía tiene la consideración de un accidente de tránsito. Además, es pertinente señalar que un automóvil que se encuentre estacionado en la acera asimismo por personas imprudentes puede sufrir daños como consecuencia de un incidente inesperado y contundente (Ccoya, 2019).

En ese sentido es pertinente hacer una precisión; Para que el SOAT pueda ser utilizado según la norma, Que el vehículo donde se desplacen los ocupantes debe encontrarse con el motor encendido y/o en movimiento. Entiéndase que se aplica el mismo principio para los casos de atropellos.

Se contrata una póliza de seguro a través de la emisión del certificado SOAT, lo que garantiza una mayor seguridad para el interviniente en el transporte. Esta declaración confirma que se ha obtenido la cobertura del seguro, ya sea en forma de documento digital o tangible (Miranda y otros, 2010).

Sin embargo, al producirse un accidente de tránsito y auxiliar a los heridos a los centros médicos de esta Jurisdicción o a los de San Juan de Miraflores. La atención medica en realidad esta condicionada a que la aseguradora envíe la carta de garantía y se confirme la intervención policial, para iniciar la atención médica y se realicen los exámenes complementarios que requieran los afectados. No basta que el contratante de una póliza SOAT presente su certificado de contratación – sea físico o digital - Primero exigen la acreditación de las aseguradoras



Dos perspectivas distintas dan forma a la percepción del riesgo de los individuos. Una facción sostiene que el riesgo encapsula el potencial de accidentes, incendios, robos parciales o catástrofes similares. Por el contrario, otra facción define el riesgo como objetos que caen bajo la cobertura de un seguro. En consecuencia, estos diferentes puntos de vista dan lugar a dos terminologías distintas para el riesgo: una que denota los activos asegurados y la otra que describe los sucesos asegurados (Sierra, 2017).

Dicho de otra forma; Son dos criterios íntimamente vinculados, pero de enfoques diferentes. Mientras que uno se orienta transferir los riesgos a una compañía de seguros el otro prefiere administrar los riesgos y asumirlos.

Las acciones del público en general pueden generar una variedad de riesgos, incluidos incendios, robos y daños a terceros. Estos riesgos varían según las empresas específicas involucradas y sus acciones. Puede ser un desafío predecir estos riesgos debido a sus diversas causas (Ccoya, 2019).

La peligrosa amenaza de infringir los derechos y los bienes personales de una persona representa un grave peligro para su bienestar general y su propia identidad. Este concepto resuena con un profundo significado legal. Además, puede acarrear repercusiones adversas en los derechos y bienes lícitos de una persona (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Las pólizas de seguro sirven como medio de compensación por contratiempos inesperados, asignando fondos para compensar daños parciales y totales. Vale la pena observar que el seguro no puede soportar la carga de la protección contra daños que son inevitables. En estos casos, las personas están forzadas a tomar el compromiso de reembolsar financieramente en la medida de sus capacidades.

El alcance exacto de la cobertura se describe en la documentación contractual acordada conjuntamente por los titulares de pólizas y los proveedores de seguros. En virtud de este hecho de mutuo acuerdo, las compañías de seguros pueden minimizar pérdidas económicas considerables y garantizar una asistencia médica competente en situaciones que afectan el bienestar corporal (Sierra, 2017).

En cuanto a los seguros, es de suma importancia verlo como un servicio y no como una industria. Los involucrados en el campo de los seguros juegan un papel vital en la redistribución del capital en tiempos de accidentes y la pérdida de activos significativos. Esta acción tiene un buen panorama económico en el país, fomentando la inversión y la creación de reservas financieras. Además, incentiva a los hogares a fomentar el ahorro al presentar atractivas oportunidades de interés asegurado (Sánchez, 2016).

Los derechos y obligaciones mutuos pueden surgir de múltiples contratos consensuales o bilaterales, proporcionando un servicio similar al de un seguro. Las partes deben llegar a un acuerdo para celebrar dichos contratos, que luego pueden hacerse cumplir por varias razones, incluida la compensación por eventos desconocidos o la ausencia de estos (Huamán, 2018).

Cuando las compañías de seguros emiten una póliza, brindan una demostración definitiva de su compromiso con la provisión de seguros. Esta prueba definitiva es ampliamente reconocida como la prueba fundamental del acuerdo contractual entre el asegurador y el asegurado. Si tenemos en cuenta el principio de Buena fe, principio rector de toda póliza de seguros, todo lo que el contratante de la póliza declare será tomado como cierto por la compañía de seguros. Detalle que también deberá estar comprendido en contrato de seguros.

Se puede incurrir en responsabilidad civil sin un acuerdo legal entre individuos. La imposición de daños no depende de ninguna relación preexistente entre las partes involucradas.

En el campo legal, es crucial que se efectúe la ley, comprendan el concepto de que las acciones tienen consecuencias y puedan identificar el momento en que una acción se vuelve ilegal. En consecuencia, cuando una persona se involucra en actividades delictivas, está sujeta a enjuiciamiento y juicio (García, 2020).

Las heridas emocionales y psicológicas del sujeto, conocidas como daños internos, resultan en una disminución de la riqueza y las ganancias del contribuyente. Esto se debe a la necesidad de retrasar las recompensas para evitar gastos excesivos. Como consecuencia, los fondos de los contribuyentes desaparecen de la observación pública, lo que resulta en una reducción del daño moral e impacta el crecimiento social del individuo (Morales, 2021).

Derivado de un derecho establecido a causar daño, está legalmente permitido que ambas partes puedan causarse daño mutuamente, según el principio de moralidad. Este concepto fundacional de la responsabilidad civil exige que cualquier daño causado debe ser reparado o indemnizado por la parte perjudicada (Valdiviezo, 2016).

La provisión de restitución a la víctima distingue los daños relacionados con los valores patrimoniales o morales de los relacionados con la pérdida de bienes, ya que estos últimos se consideran punitivos y descuidan los intereses de la víctima. Las indemnizaciones no están garantizadas por los daños relativos a los valores patrimoniales o morales, sino que su finalidad es restituir a la víctima (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2018).

#### **2.1.1.1 El SOAT**

Para proceder con la explicación del funcionamiento del SOAT, es imprescindible primero definir el concepto de seguro. Para hacer esto, uno debe reconocer que cada actividad humana contiene inherentemente un grado de incertidumbre o riesgo, ya sea de naturaleza física o financiera. Sin embargo, es parte de la naturaleza humana luchar por la seguridad y evitar el riesgo siempre que sea posible. Por lo tanto, ante la posibilidad de que un riesgo temido

se haga realidad, los individuos tienden a elegir entre varias acciones, entre las que se encuentran la evitación, la prevención, la transferencia o la aceptación. Estas acciones también se reflejan en el presupuesto operativo de la institución (Valdiviezo, 2016).

Al considerar el tema que nos ocupa, el seguro puede definirse como un medio para mitigar los efectos resultantes de la confirmación de un riesgo potencial, que puede transferirse a otra parte. En este sentido, el objetivo del seguro es reducir el impacto de un evento que pueda causar un daño. Esto significa que el propósito del seguro no es brindar un beneficio, sino remediar las consecuencias de un incidente (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Dicho de otra manera, ante un imprevisto violento, sorpresivo e inesperado como los accidentes de tránsito. Surge la posibilidad de transferir el riesgo propio de la actividad del transporte público, particular o comercial, a una compañía de seguros. Que esta obligada a garantizar el pago de toda la atención médica, exámenes complementarios, honorarios médicos, medicamentos y si fuera el caso la indemnización por la incapacidad temporal de todos y cada unos de las personas que resulten afectadas.

El aspecto económico de este mecanismo, como resultado de un negocio jurídico, es evidente. La transferencia de las consecuencias del riesgo a un tercero que las asume no es una tarea sencilla, sino gravosa. En general, el seguro opera en un sistema de contribuciones individuales a un fondo compartido por individuos que enfrentan daños potenciales. Este fondo compartido luego compensa a aquellos que están realmente afectados por el evento anticipado, lo que permite la distribución de beneficios solidarios entre aquellos que enfrentan riesgos similares. Al crear un grupo unificado con contribuciones de todos los expuestos a la amenaza, se facilita una transferencia de riesgo, lo que permite que la comunidad asuma el riesgo que ha sido transferido por sus constituyentes.

La gestión del pool y los compromisos asociados, específicamente los riesgos asumidos por cada participante se convierten en el deber de una sociedad de seguros (Miranda y otros, 2010).

Para comprender completamente las complejidades de una transacción de seguros, es crucial arrojar luz sobre los procedimientos que se deben de considerar. No se puede percibir esta transacción sin la participación de una mutua y el papel mediador de una entidad separada que facilita la interacción entre las diferentes partes expuestas a riesgos específicos (Morales, 2021).

El seguro, en su esencia, no depende de la presuposición de que un individuo solitario enfrentará inevitablemente consecuencias adversas debido a un riesgo particular. En cambio, requiere una comprensión colectiva que abarque la asignación de responsabilidades financieras entre varias personas que son susceptibles a los riesgos, particularmente al brindar asistencia después de percances tangibles (Chilón, 2018).

El concepto operativo del seguro gira en torno a la conversión del riesgo personal en riesgo comunitario. Esto significa que la base del seguro radica en el compromiso simultáneo, la que un conjunto de personas que enfrentan un riesgo equivalente contribuye con sus recursos financieros para satisfacer las necesidades monetarias de cualquier miembro que experimente un incidente desafortunado. A diferencia de los marcos legales alternativos, como los bonos, la distinción de los seguros radica en su capacidad para difundir la cobertura en un grupo mediante el cobro de primas. Como consecuencia, los acuerdos sustanciales son imprescindibles para el funcionamiento eficaz de los seguros (Foro Internacional del Transporte, 2019).

El concepto que esbozaré demuestra que la mutualidad se compone de dos elementos distintos: el elemento personal (todas las personas enfrentan riesgos potenciales y son parte de

la mutualidad) y el elemento económico (la variedad de pagos realizados por los asegurados para cubrir cualquier accidente que surja dentro de la mutualidad) (Berrospi, 2018).

El asegurador se involucra en la transferencia de riesgos como su principal medio de participación. Al aceptar la responsabilidad de reclamos potenciales a cambio de compensación, establecen una conexión entre varias economías individuales en riesgo. Cada asegurado contribuye a un fondo colectivo (a través de las primas) que se asigna para el posible reembolso de siniestros. Para gestionar eficazmente esta cobertura de riesgos interconectados, la compañía de seguros debe implementar una estructura organizativa especializada. Este marco garantiza el cálculo preciso de la prima de cada asegurado, asegurando así una cobertura adecuada para posibles accidentes (Huamán, 2018).

Para lograr plenamente el objetivo de aseguramiento, es imperativo que se cumplan ciertos requisitos técnicos, específicamente la ejecución de operaciones de acuerdo con un plan integral. Para lograr esto, es crucial organizar los riesgos potenciales basados en principios estadísticos. Esto implica utilizar las leyes de las estadísticas para anticipar la probabilidad teórica o matemática de que surjan reclamos, la frecuencia de su ocurrencia y el costo promedio o la magnitud de los beneficios (Berrospi, 2018).

Con base en la información anterior, se puede concluir que el seguro es un contrato lícito que surge del deseo de un colectivo de evitar riesgos particulares. Este acuerdo transfiere la responsabilidad de cubrir los riesgos que pueden convertirse en reclamos reales a un tercero, quien luego utiliza un fondo comunal para cubrir estos riesgos, lo que inevitablemente genera una ganancia para el asegurador y asegura la capacidad del fondo para cubrir cualquier evento perjudicial.

El acrónimo SOAT significa “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito” que se traduce como “Mandatory Traffic Accident Insurance” en inglés, es una póliza de seguro de

contratación obligatoria en nuestro país y en otros de la región. Tales como Ecuador, Colombia y Chile siendo conocido en este último como “SOAP” y está diseñada para brindar cobertura de gastos médicos, invalidez, incapacidad temporal y muerte por accidentes de tránsito. Se requiere, por ejemplo, que en todo propietario de un vehículo en Colombia cuente con cobertura SOAT, y el no cumplir con este requerimiento puede llegar a terminar en sanciones legales y financieras. El período de cobertura del seguro SOAT suele ser de un año y la póliza incluye características específicas, como montos fijos de cobertura para cada tipo de lesión, independientemente del costo real del tratamiento (Chilón, 2018).

El SOAT, sirve para reducir riesgos específicos que pudieran ocurrir en un hecho de tránsito. Tal como lo establece el artículo 28 del Reglamento del SOAT, este seguro funciona como una cobertura de accidentes personales y otorga indemnización por las muertes y golpes ocasionados en un accidente de tránsito con el vehículo asegurado, ya sean pasajeros o terceros que no ocupen el vehículo (Ccoya, 2019).

Del análisis de los datos antes mencionados, se evidencia que el Sistema de Tranquilidad Automotriz (SOAT) opera como un resguardo que blindo a las personas de incidentes desafortunados. La cobertura provista se refiere únicamente a los peligros de fatalidad o daños corporales a las personas, independientemente de su posición dentro del modo de transporte asegurado, en caso de colisión vehicular. La compañía de seguros tiene la responsabilidad de gestionar estos distintos peligros, actuando como representante de la población colectiva (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Como se indicó anteriormente, el seguro se basa en un acuerdo mutuo. En el caso del SOAT, esto es obligatorio por ley y no un acuerdo contractual voluntario. La normativa que regula este tipo de seguro especifica que se aplica a las personas físicas que corren el riesgo de sufrir los eventos específicos que cubre el seguro (Navarro & Wahren, 2017).

Si bien el enfoque principal de esta investigación no es el tema, es imperativo discernir si el SOAT se clasifica como seguro personal o de daños para determinar todas las características pertinentes del seguro. Esto se debe a que cada tipo de seguro opera bajo un sistema distinto, lo que tendrá un impacto significativo en el resultado del estudio.

En nuestro estudio, consideramos al SOAT como un seguro que cubre los daños de toda persona que sufra lesiones como consecuencia de un hecho de tránsito. Tanto los ocupantes como los terceros no ocupantes.

El seguro de daños y el seguro personal difieren en términos de cómo las aseguradoras determinan la provisión de compensación. En el seguro de daños, la cuantía precisa de los daños sufridos se utiliza para determinar la provisión del asegurador. Por tanto, cuando se produce un accidente, la indemnización prevista se calcula en función del importe concreto de los daños. Por otro lado, los seguros de personas consideran ciertos eventos como eventos dañinos sin necesidad de prueba del daño (Ccoya, 2019).

Se puede hacer una diferenciación entre dos formas distintas de seguro en función del nivel de indemnización proporcionado. En el ámbito del seguro de daños, el pago del asegurador tiene por objeto abarcar en su totalidad el valor monetario exacto del daño infligido, siendo necesaria la acreditación de su existencia. Por el contrario, los seguros de personas suelen adoptar una evaluación más amplia de los daños en el momento del inicio del contrato, asumiendo la presencia de dichos daños ante un determinado suceso estipulado en el convenio (Murga, 2019).

La evaluación que se ha formulado indica que el SOAT opera como una variante de la salvaguardia. Esto se atribuye a las normas que orientan su implementación que ofrecen una reparación particular de los perjuicios, la cual se circunscribe a la tutela judicial extendida. Sin embargo, el SOAT posee dos atributos únicos que no solo están prescritos en la Ley General



de Transporte, sino que también son obligatorios. Como su título lo indica, es un seguro obligatorio que se adquiere en las condiciones establecidas por la Ley N.º 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre de carácter integral. Además, es importante mencionar que la responsabilidad de obtener este seguro recae en el dueño del automóvil o en el proveedor de transporte. Quienes no cumplan con esta responsabilidad verán inutilizado su vehículo en el país y también serán sancionados por infringir las normas de tránsito por falta de los trámites necesarios.

La obligatoriedad del SOAT y el enfoque legislativo empleado para establecer su estructura regulatoria requiere una comprensión única. Si bien su objetivo es brindar cobertura de seguro contra los riesgos previstos, el objeto del SOAT radica en la intención del Estado de salvaguardar a los lesionados en situaciones en las que el responsable carezca de los medios para hacer frente a los costos asociados a su recuperación (Díaz, 2007).

La efectividad de implementar un sistema de responsabilidad objetiva por daños sería inútil si la parte culpable no puede indemnizar debido a su insolvencia. Para brindar una protección real a la víctima, es necesario que el responsable cuente con cobertura de seguro contra accidentes de tránsito. Esto les asegura que pueden cumplir con su obligación de reparar el daño causado, sin sufrir ellos mismos como víctimas. Al exigir un seguro contra estos riesgos, podemos observar las implicaciones sociales de esta obligación (Huamán, 2018).

Al tener en cuenta la necesidad de protección contra peligros específicos, es fundamental reconocer que la justificación de esta compulsión reside en la ampliación de la responsabilidad civil. El requisito de obtener un seguro y cumplir con este deber no se deriva simplemente de la autonomía privada o de arreglos contractuales, sino más bien de un requisito legal.

Esto abarca la responsabilidad de contratar un seguro y la necesidad de cumplir con la cobertura con prontitud. Posteriormente, se ha dotado de carácter público a la responsabilidad de adquirir un SOAT, ya que su función es salvaguardar los intereses públicos en su adhesión (Miranda y otros, 2010).

Ciertas personas están obligadas por ley a obtener un seguro de responsabilidad civil para proteger a las posibles víctimas y en caso de que no puedan cumplir con sus responsabilidades debido a dificultades financieras. Esto se considera en el mejor interés del público, ya que garantiza que las personas involucradas en actividades de alto riesgo tengan los fondos necesarios para compensar adecuadamente a quienes sufren daños (Díaz, 2007).

La obligatoriedad del SOAT no restringe la oportunidad de obtener un seguro complementario, independientemente de que sea proporcionado por el Gobierno o entidades privadas, y si es obligatorio o voluntario. El SOAT funciona como un seguro de cobertura mínima, con el mandato de salvaguardar a las personas que pueden enfrentar dificultades financieras debido a un accidente automovilístico. Esta póliza de seguro cumple con el objetivo del Estado de evitar que las personas sean abandonadas durante tales incidentes. La presencia de un agente administrador de seguros y un plan de ejecución es crucial cuando se considera la adhesión de una póliza de seguro a los principios mencionados anteriormente. También, hay que tener en cuenta que la mutualidad juega un papel importante en este sentido (Huamán, 2018).

Esta claro que la contratación de este seguro es de orden público, que ofrece las coberturas básicas (mínimas indispensables), que no impide que el conductor, propietario y el prestador del servicio, de contratar otro seguro de manera facultativa con mayores coberturas para sus ocupantes o contra terceros, que sirva como una especie de segunda capa de cobertura y en exceso a la contratación del SOAT.

Por tanto, tomar medidas es imperativo y recomendable para todos los propietarios y proveedores que prestan el servicio de transporte público de personas, cuando se enfrentan a este problema.

En el ámbito del transporte, está legalmente obligado el traslado del riesgo a un tercero. Para lograr esto, varias facciones seleccionarán de un reservorio de aseguradoras accesibles que servirán como aseguradoras responsables, permitiendo así la cobertura de los peligros de incidentes vehiculares. Posteriormente, estas compañías de seguros cobrarán las primas al adquirir el seguro. A pesar de la aplicación de los principios estándar de seguros, el carácter distintivo del SOAT se demuestra por el establecimiento exclusivo de la reciprocidad, la asignación de aseguradores responsables y la implementación basada en un plan específico (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2018).

### **Sujetos obligados a contratar el SOAT**

De acuerdo con el Reglamento del SOAT, la obligación de obtener este seguro recae en el dueño del vehículo o en el proveedor del transporte. Además, se ha decretado que el tomador del seguro será el titular, el prestador del. Estas pautas dan lugar a una serie de conceptos sobre las partes involucradas en el seguro que requieren una mayor explicación (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

En lo que respecta al SOAT, el tomador (quien establece o contrata la póliza) es responsable de celebrar el contrato y comprometerse a pagar la prima. Sin embargo, no adquieren ninguno de los derechos derivados de la relación jurídica, ya sea por convenio o por ley. La protección que brinda el certificado SOAT está destinada a los fines específicos señalados en la póliza de seguro. Esto incluye a las personas que están asociadas con el vehículo registrado al momento de un accidente de tránsito, independientemente de que el nombre del titular de la póliza figure o no en el certificado. Según el enumeración 7 del Código del SOAT,

la póliza es la persona física que adquiere el SOAT, pudiendo ser el propietario del vehículo u otra persona (Morales, 2021).

Por el contrario, existe el individuo asegurado que posee un interés personal en asegurar la protección de sus activos contra cualquier riesgo potencial. Este interés personal da lugar, por tanto, a una preferencia por la prevención de accidentes. Por lo general, este interés lo tiene el propietario, operador o proveedor de servicios de transporte terrestre según lo dispuesto por las leyes relativas a la responsabilidad civil rígida. En el desafortunado caso de una colisión en la carretera, son responsables de los daños resultantes y pueden verse enfrentados a una circunstancia que ponga en peligro su solvencia financiera. En consecuencia, los afectados por sus acciones quedan sin ningún tipo de salvaguarda (Chilón, 2018).

En caso de siniestro, el asegurador entrega las prestaciones a la persona natural que tiene derecho a recibirlas, conocida como beneficiario. Este individuo puede ser o no el titular de la póliza o la persona asegurada. La principal preocupación del beneficiario es salir ileso de las circunstancias externas, salvaguardando al mismo tiempo su derecho a una vida sana y próspera (García, 2020).

En el caso de riesgo de materialización, la máxima prioridad es garantizar el pleno cumplimiento de las coberturas adeudadas. Existe un escenario potencial donde el tomador de la póliza, el asegurado y el beneficiario del seguro están todos unificados bajo una sola entidad, especialmente si la intención es brindar cobertura a tripulantes de vehículos y terceros no tripulantes afectados por una colisión vehicular (Huamán, 2018).

La afirmación se sustenta tanto en el artículo 4 del Reglamento del SOAT, el artículo 286 del Reglamento de Tránsito, como en el artículo 30.2 de la Ley General de Transporte. Esto se debe a que, tal como lo establece explícitamente el artículo 30.2 de la Ley General de Transporte, el SOAT ofrece cobertura a “todas las personas físicas, independientemente de su

condición de pasajeros o no pasajeros del vehículo, que sufran daños o fatalidad a causa de un hecho vehicular. (Huamán, 2018, p. 18).

De la aplicación de los criterios anteriores, se puede concluir que un tercero no ocupante corresponde a cualquier individuo implicado en una colisión vial y que no se encontraba dentro del vehículo automotor responsable de dicho evento. Esta interpretación podría generar el deber de indemnizar no solo al peatón atropellado por un automóvil, sino también a los ocupantes de otros vehículos sin seguro propio del SOAT.

Los términos *ocupante* y *tercero no ocupante* no están claramente definidos en las normas antes mencionadas. Sin embargo, podemos encontrar claridad en la Orientación Empleada N.º 106-MINSA/DGSPV.01, que establece el cuidado de las personas cubiertos por el (SOAT) en el Ministerio de Salud (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Las definiciones antes mencionadas tienen como objetivo dilucidar la diferenciación entre diferentes entidades involucradas en una colisión vehicular, abarcando individuos dentro del vehículo, individuos externos al vehículo e individuos clasificados como ocupantes de un vehículo distinto. No obstante, no se prevé un diálogo adicional sobre la cuestión de un vehículo asegurado que se vea involucrado en un accidente de tráfico, ni se aclaran específicamente las condiciones de un tercero ocupante o no ocupante en tales circunstancias. Nuestro enfoque se refiere a las consultas que surgen cuando dos vehículos chocan, particularmente cuando uno de los vehículos no cuenta con la Cobertura Legal de Beneficios por Accidentes (SOAT) (Chilón, 2018).

El artículo 14 del Reglamento del SOAT, esta póliza brinda cobertura sin demora, investigación o intervención de ningún órgano de gobierno. Todo lo que se requiere para calificar para la cobertura es prueba del accidente y las lesiones o muertes resultantes sufridas por las víctimas, independientemente de su responsabilidad individual por el incidente. La

póliza cubre una variedad de riesgos, que incluyen muerte, discapacidades a corto o largo plazo y gastos relacionados con el tratamiento médico y arreglos funerarios. Así como la cobertura de Incapacidad Temporal, que ofrece una indemnización a razón de 1/30 de la RMV (Remuneración mínima vital), hasta una (01) UIT

El modo de operación del SOAT es un factor crítico que refleja las características señaladas en la normativa, tales como ser inmediato, incondicional, ilimitado, efectivo y con cobertura nacional y regional, según la situación. Además, es insustituible por el número de siniestros. Al determinar el alcance de la cobertura, el SOAT le permite a la autoridad administrativa reforzar su posición y extender los beneficios a las personas que antes eran ignoradas por las compañías de seguros por un período prolongado. Estas empresas alegaron el carácter contractual de los seguros y el impedimento de crear cobros solidarios a personas sin contrato o mandato legal.

Según el Art. 113 inc. 3 del Nuevo Código Procesal Penal sobre los Derechos y Garantías del tercero civil, refiere que: “El asegurador podrá ser llamado como tercero civilmente responsable, si este ha sido contratado para responder por la responsabilidad civil”, enténdase que esta última parte como; Que tendrá, que responder por la responsabilidad civil del contratante de la póliza. Sin embargo, en el caso de la póliza SOAT no aplica, dado que solo cubre todos los gastos médicos que genere la atención de un accidente de tránsito.

El concepto de solidaridad, como lo destaca el Art. 1383 del Código Civil, no debe darse por sentado. Se establece explícitamente en este escenario que debe ser previsto explícitamente en la ley. Según lo que establece el artículo 17 del Reglamento del SOAT, cuando el accidente de un vehículo de motor amparado por este seguro resulte en daños a peatones o no ocupantes, las compañías de seguros compartirán la misma responsabilidad para indemnizar. Esto asegura que la compensación se proporcione de manera equitativa.

Cuando un vehículo carezca de SOAT y se vea involucrado en un accidente, responderán solidariamente el propietario, el conductor y el prestador del servicio de transporte. Deben asumir la carga financiera de indemnizar a las víctimas del accidente, incluidos los pasajeros, terceros, instituciones médicas y proveedores de seguros. Es evidente que la solidaridad se extiende a terceros no ocupantes sin excepción. Sin embargo, surge un problema relacionado con el reembolso de las costas clínicas y la reparación civil de los ocupantes de los vehículos sin SOAT. La responsabilidad del propietario, conductor y proveedor del servicio de transporte supuestamente ha sido resuelta por las aseguradoras mediante la implementación de esta regla. No obstante, es evidente que aún existe cierta ambigüedad en torno a este asunto. Esto debido a que se han presentado instancias en las que los afectados fueron obligados a luchar activamente por sus derechos ante la Gobierno, específicamente ante el Indecopi, siguiendo los lineamientos articulados en el artículo 40 del Reglamento del SOAT.

### **El consumidor del SOAT**

Para comenzar, es importante examinar si los roles de consumidor son mutuamente excluyentes o si existe un “consumidor de seguros”. El Código de Protección y Defensa del Consumidor Ley 29571, afirma que los servicios de seguros sí se consideran un tipo de servicio, y por lo tanto pueden ser contratados por un consumidor. Como tales, los servicios de seguros pueden estar sujetos a las mismas protecciones de los derechos del consumidor que cualquier otro servicio. Esto se alinea con el concepto del consumidor de seguros y es consistente con las formulaciones del código (Valdiviezo, 2016).

Como se mencionó anteriormente, para calificar para la protección al consumidor, no es obligatorio haber firmado un contrato de seguro. Más bien, es necesario haber experimentado las consecuencias de ese contrato, como un accidente que resultó brindando la cobertura al lesionado o beneficiario, como es el caso del SOAT. En este sentido, el contratante

de una póliza de seguros, actuando tanto como consumidor directo como indirecto, asume varios roles, entre ellos tomador del seguro, asegurado, beneficiario y víctima. Es importante señalar que el tomador del seguro se considera consumidor directo ya que es él quien celebra el contrato de seguro.

La presencia de los consumidores en la industria de seguros no es motivo de controversia. Sin embargo, es crucial identificar quién es el consumidor del SOAT o seguro automotor obligatorio. Está ampliamente aceptado que tanto el contratante como el afianzado tienen derecho a concurrir a las autoridades de gasto para presentar una reclamación por la vulneración de sus derechos, especialmente si la aseguradora les ha denegado la cobertura. Esto es especialmente cierto dado que el asegurado representa al consumidor directo, ya que son ellos quienes compran directamente el contrato SOAT. Por otro lado, el asegurado es un consumidor indirecto ya que se beneficia del contrato de seguro al recibir cobertura después de ocurrido un accidente (Chilón, 2018).

Cuando se refiere de personas afectadas por una colisión de vehículos cubierta por el SOAT, se utiliza el término “asegurado” en lugar de “víctimas”. Esta distinción se estableció por la norma SOAT para determinar quién califica como asegurado. En concreto, se incluyen tanto a las personas físicas, personas dentro del vehículo asegurado como a los terceros no ocupantes, que inicialmente se clasifican como peatones en la póliza. Cabe señalar que el asegurado se caracteriza como consumidor primario, ya que contrata directamente con el SOAT. Por otro lado, el asegurado es considerado un consumidor indirecto que recibe los beneficios de la cobertura del seguro con posterioridad a un accidente. La perspectiva en la que diferimos es la creencia de que no solo el asegurado, sino también los beneficiarios e incluso las víctimas, son consumidores indirectos. Nuestro argumento es que todas las partes involucradas se ven afectadas por la correlación de gasto que existe entre las empresas de seguros y el titular de la póliza del SOAT (Valdiviezo, 2016).



Vale la pena considerar que la entrega de cobertura varía para los asegurados y beneficiarios. Por lo tanto, los asegurados pueden experimentar las implicaciones directas de un accidente automovilístico, resultando en daños a su propiedad. Por el contrario, para los beneficiarios o las víctimas, las repercusiones se extienden más allá de la compensación monetaria. Esto también abarca la restauración de su salud que se vio comprometida como resultado del incidente.

En el debate en curso, a menudo surge la pregunta: ¿qué individuos conforman el tercero no reclamado? Las aseguradoras perciben a los peatones y ciclistas como clientes remotos, aunque esta descripción es limitante. Al ampliar el alcance para incorporar a las personas que ocupan un vehículo sin SOAT implicadas en un incidente vehicular correspondiente, se clasificarían de manera similar como consumidores indirectos de seguros.

Es importante señalar que la persona que opera un vehículo sin seguro SOAT no califica como consumidor directo del seguro, ya que no existe un contrato vigente para la cobertura de ese vehículo. Por lo tanto, quedan excluidos de la definición anterior. Adicionalmente, cabe mencionar que este individuo no puede ser considerado un consumidor expuesto en el contexto de discriminación, ya que no se ubica en una etapa preliminar de determina alguna posible relación de consumo. Lo mismo se aplica si el consumidor es objeto de prácticas comerciales coercitivas antes de entablar una relación de consumo (Valenzuela, 2004).

Luego de considerar la información anterior, es pertinente cuestionarse si una persona que viaja en un vehículo sin seguro SOAT puede ser considerada como consumidor indirecto. Esto no se debe a que serían clasificados como tercero no ocupante ya que la póliza de seguro no se obtiene en beneficio de las personas que viajan en un vehículo sin SOAT. En cambio, la póliza está destinada a asegurar un vehículo y que no sean pasajeros de ningún otro vehículo a motor. Sin embargo, la definición de consumidores indirectos debe buscarse dentro del objeto

mismo de la protección que brinda el Reglamento del SOAT, particularmente en el artículo 4 que establece que “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas”. Este análisis puede ser examinado más a fondo por las autoridades de consumo (Berrospi, 2018).

### **Declaración de la autoridad administrativa sobre la cobertura del SOAT.**

Un cambio en los criterios del Indecopi respecto a la cobertura del SOAT para terceros no ocupantes y pasajeros involucrados en accidentes de tránsito sin SOAT se observa desde el año 2009 (Berrospi, 2018). La Resolución N.º 1628-2009/SC2-Indecopi proporciona un ejemplo notable del cambio de regla. Aquí, Indecopi resolvió un recurso de los ocupantes de un vehículo sin seguro (retroexcavadora). Sorprendentemente, la aseguradora del vehículo, que sí tenía cobertura de seguro, intervino para brindar cobertura. Inicialmente, la autoridad administrativa determinó que en materia de seguros se aplica el artículo 8 de la Ley de Protección al Consumidor, destacando la obligación del asegurador de asegurar una adecuada cobertura. Esto indica que la aseguradora tiene una responsabilidad objetiva por la calidad y adecuación de sus servicios en el mercado (Álvarez y otros, 2022).

Al reconocer al SOAT como un tipo de seguro de accidentes personales, el marco legal del seguro obligatorio de accidentes de vehículos reconoce su cobertura por muerte y otros riesgos. La autoridad administrativa apoya el objetivo primordial de la implementación del SOAT, que es otorgar una indemnización rápida y eficiente a las víctimas de accidentes de tránsito. Tal como lo establece el Reglamento del SOAT, este seguro cubre a todas las personas, independientemente de su condición de pasajeros o no pasajeros. En particular, los gastos de seguros e indemnizaciones se distribuyen sin necesidad de investigación o aprobación de ningún órgano de gobierno (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2018).

Al analizar lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento SOAT, el Indecopi ha reconocido debidamente la existencia de disposiciones específicas relativas a los choques de tránsito en los que intervienen varios automóviles. Este artículo en particular contempla dos marcos de compensación distintos, teniendo en cuenta a las personas afectadas por tales incidentes. Delinea diversos protocolos de compensación, dependiendo de si las partes afectadas son pasajeros de cualquier vehículo (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Indecopi ha declarado oficialmente que, si ocurriera un incidente, las compañías de seguros indemnizarán debidamente a los pasajeros afectados dentro del vehículo cubierto. No obstante, cuando se trate de peatones u otras personas ajenas al siniestro, las compañías de seguros asumirán colectivamente la tarea de indemnizar a dichas personas o beneficiarios. (Murga, 2019)

Las normas emitidas por el Indecopi establecen que, en caso de ocurrir un accidente con un vehículo sin cobertura SOAT, la aseguradora responsable del vehículo equipado con SOAT podrá solicitar el reembolso de los gastos o indemnizaciones pagadas al propietario, conductor o proveedor del vehículo no asegurado (Sierra, 2017).

Luego de una evaluación integral, Indecopi ha concluido que la normativa vigente brinda una oportunidad para que la aseguradora de automóviles que haya adquirido el SOAT ofrezca indemnizaciones y cobertura de gastos a los pasajeros afectados en un vehículo sin seguro. Esta cobertura está autorizada por ley, lo que les permite solicitar el reembolso de las partes designadas como responsables solidarios por adelantado. La autoridad llegó a esta determinación luego de examinar los argumentos presentados en el Oficio 464-2007-DRTyC-T/GR-Tacna del 21 de agosto de 2007, emitido por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Tacna, en el cual se establece que una retroexcavadora no necesita cobertura (Chilón, 2018).

El presupuesto legalmente establecido designa a los ocupantes del SOAT como terceros con derecho a indemnización, conforme a las normas establecidas en el Decreto Supremo N.º 001-2004-MTC, que modifica el Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC. (Valdiviezo, 2016)

El Oficio N.º 022-2009/SC2-Indecopi fue enviado por Indecopi al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el 19 de junio de 2009. El objeto de dicho oficio fue informar sobre la aplicación del Decreto Supremo 024-2002-MTC a los vehículos de “maquinaria especial”. Indecopi hizo esta solicitud al ente rector encargado del transporte y tránsito terrestre a nivel nacional. Corresponde al Ministerio, tal como lo establece la Ley General de Transporte y sus normas nacionales, incluido el Reglamento del SOAT, la interpretación de los principios de transporte y tránsito terrestre (Miranda y otros, 2010).

Para responder de manera efectiva a la situación actual, era imperativo que el informe determinara dos preguntas fundamentales. Principalmente, la investigación fue necesaria para determinar si una maquinaria pesada que se emplea en la calle está obligada a tener la cobertura del SOAT con base en las estipulaciones establecidas en el reglamento. Además, el estudio buscó determinar el derecho de reembolso de las personas que viajan en una retroexcavadora no SOAT en caso de una colisión que involucre un vehículo asegurado por el proveedor de seguros de la parte contraria (Chilón, 2018).

En respuesta a una consulta inicial, el MTC, el 22 de julio de 2009, emitió un oficio (número de referencia: 2734-2009-MTC/15) categorizando una retroexcavadora como maquinaria, no como un vehículo de motor. En consecuencia, se le prohíbe operar dentro de los sistemas de transporte terrestre nacional, sin requisito de seguro SOAT (Chilón, 2018)

En su análisis reciente, el MTC ha reconocido un factor importante que contribuye a la clasificación del ocupante de la retroexcavadora como un tercero no ocupante: la ausencia del SOAT. En consecuencia, tal como se establece en el artículo 17 del Reglamento del SOAT, el

ocupante ahora tiene derecho a recibir una indemnización de la compañía de seguros. Este fallo innovador, en combinación con determinaciones comparables anteriores, ha establecido un punto de referencia crucial para los criterios empleados en la evaluación del alcance de la cobertura del SOAT, un estándar sin cambios que se mantiene con gran importancia hasta el día de hoy. (Berrospi, 2018)

La Resolución del Indecopi N.º 1784-2009/TDC exige una interpretación de la normativa vigente para determinar si una empresa aseguradora, como una AFOCAT emisora del CAT, es responsable de cubrir los gastos del seguro no obligatorio de ocupantes de vehículos, con foco en el artículo 17 del Reglamento SOAT y utilizando la técnica de interpretación más adecuada (Valdiviezo, 2016).

Las conclusiones de la autoridad administrativa indican que hay dos declaraciones distintas dentro de la disposición. La primera declaración define la responsabilidad compartida del dueño, chofer y proveedor del vehículo no asegurado, tanto hacia las víctimas como hacia los ocupantes del accidente. El segundo enunciado recoge la obligación de la corresponsabilidad de reintegrar a la empresa de seguros todos los gastos ocasionados (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2018).

Dentro de sus pronunciamientos, el Indecopi presentará una pregunta sobre el responsable del reintegro de los costos e compensaciones que brinden los comprometidos de la solidaridad con los damnificados, según se especifica en el segundo pronunciamiento. Tras analizar el comunicado, la autoridad del consumidor ha llegado a una singular conclusión lógica. En los casos en que un vehículo carezca de SOAT, la compañía menciona en el artículo anterior que deberá responder. Esta aseguradora específica es la asociada al vehículo que posee el seguro. Considerando el escenario de hecho, esta es la única aseguradora existente (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Para hacer cumplir la regla de devolución en apoyo del asegurador, la autoridad administrativa destaca que es fundamental considerar el cumplimiento por parte del asegurador de su deber de dar cobertura a todas las personas involucradas en un hecho de tráfico, independientemente de que sean personas de carros no afianzados, sin realizar ninguna averiguación previa.

En el ámbito administrativo y judicial, las compañías de seguros esgrimen con frecuencia el argumento de que descifrar la norma en cuestión significaría una conexión entre el asegurador y el dueño, generando una responsabilidad solidaria. Ateniéndonos al artículo 1183 del Código Civil, esta noción violaría sus enseñanzas pues establece que la unidad no puede presumirse y debe declararse explícitamente. No obstante, la autoridad del consumidor ha constatado que el inciso final del artículo 17 del Reglamento del SOAT no señala automáticamente la responsabilidad solidaria del asegurador. El seguro obligatorio de automóviles, conocido como SOAT, exige que la aseguradora cubra oportunamente a los ocupantes del vehículo (Valdiviezo, 2016).

Del examen del artículo 17 dentro del Reglamento del SOAT, la conclusión a la que llega la autoridad administrativa es que las compañías de seguros han interpretado mal la ley. Específicamente, la presente menciona que el asegurador del carro, poseedor del SOAT, tiene la obligación legal de brindar cobertura a las personas que están en un carro sin seguro. Posteriormente, el asegurador puede solicitar el reembolso de estos costos junto con la compensación por la responsabilidad compartida (Berrospi, 2018).

El Indecopi destaca la importancia de un conocimiento profundo de la norma examinada, incluyendo las cláusulas de diferentes artículos pertinentes como el 30°.2 de la Ley General de Transporte y los 4°, 14°, 16° y 28° del Reglamento del SOAT. En consideración al artículo 17 del Reglamento del SOAT, el asegurador está obligado a indemnizar con prontitud a las víctimas que se encuentren en un vehículo sin cobertura de seguro, de conformidad con

la determinación del asegurador sin necesidad de investigación ni declaración previa de autoridad alguna (Berrospi, 2018).

El objetivo de la autoridad administrativa es atender las controversias derivadas del seguro obligatorio, específicamente del SOAT. A diferencia del seguro voluntario, el SOAT tiene como objetivo garantizar una compensación justa para las víctimas, en lugar de absolver a los asegurados de la responsabilidad financiera (Valdiviezo, 2016).

### **La cobertura del SOAT**

Es posible pasar por alto la realidad al realizar estudios de investigación jurídica. Las hipótesis jurídicas que satisfacen los marcos normativos o las doctrinas vigentes pueden parecer que abordan el tema que nos ocupa, pero la pregunta que inicialmente nos llamó la atención fue ¿qué sucede en la realidad cuando se sigue a las compañías de seguros ya la Quinta Sala? Lamentablemente, la noticia brinda una respuesta clara e inmediata: pérdida de vidas, familias devastadas e imposibilidad de recibir compensación por parte de irresponsables, insolventes o simplemente delincuentes mejor asesorados que pueden evadir la responsabilidad. A pesar de la lógica judicial actual que niega a las compañías de seguros cubrir riesgos adicionales, proponemos una posición que pretende conciliar la ley con la realidad (Chilón, 2018).

Existen diversas declaraciones al respecto en el ámbito legal. Las declaraciones de los Tribunales Especializados, que están de acuerdo con la posición de la Autoridad del Consumidor, han sido contrarrestadas por la Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo con Subespecialidad cuando se trata de casos en los que interviene el Indecopi. Sin embargo, el punto de vista contrario afirma que el SOAT es un seguro obligatorio que cubre únicamente los riesgos de daño corporal y muerte que sufran (i) las personas que viajan dentro del automóvil y (ii) las personas ajenas que no ocupan un vehículo, como los peatones o las

personas que utilizan medios de transporte no motorizados. Basada en la noción de que cada vehículo debe poseer su propia póliza, esta perspectiva plantea la idea de responsabilidad exclusiva por las infracciones legales en que se incurra. En consecuencia, la responsabilidad no puede trasladarse a otras compañías de seguros, ya que sus pólizas protegen exclusivamente a las personas que se encuentran dentro de los vehículos asegurados (Valdiviezo, 2016).

En situaciones en las que las compañías de seguros han recibido sentencias desfavorables de la Autoridad del Consumidor, se han adherido a las decisiones de los órganos judiciales. Estas decisiones establecen que los agentes no pueden ser obligados a asumir el costo de un riesgo si no lo han asumido voluntariamente, a menos que se haya dado un mandato claro. Sería ilógico argumentar que la empresa aseguradora tiene el deber de asumir tales costos. (Murga, 2019)

Sin embargo, es importante considerar que los argumentos del Poder Judicial carecen de fundamento sólido y, por lo tanto, carecen de motivación. La interpretación del Tribunal del Indecopi se considera “absurda” sin que se explique por qué esta interpretación es incorrecta. Como se indicó anteriormente, tanto la Ley General de Transporte como normas especiales han señalado la obligación de las empresas de contratar el SOAT, como lo menciona el artículo 30, numeral 30.1. (Chilón, 2018).

El artículo en mención ha establecido la obligatoriedad de adquirir el contrato SOAT, el cual es requisito previo para que los vehículos puedan transitar por las vías nacionales. Cabe señalar que todos los procedimientos legales deben reconocer la obligación inherente que tienen las empresas de obtener el contrato del SOAT, ya que se ha establecido legalmente que este contrato es necesario para que los vehículos puedan circular por las carreteras nacionales.

En determinadas situaciones, es posible llegar a una conclusión errónea sobre los hechos de tránsito, debido a la falta de contratación del SOAT para el vehículo involucrado.



Sin embargo, esto no limita necesariamente la cobertura, como veremos más adelante. (Chilón, 2018).

Es claro que la autoridad administrativa entiende la verdadera intención detrás de la norma SOAT. Más bien, es un seguro obligatorio que opera bajo distintas regulaciones en cuanto al alcance de su cobertura (Valdiviezo, 2016).

Es evidente que el Estado ha establecido un régimen diferenciado de responsabilidad e indemnización por daños ocasionados en un hecho de tránsito, conocido como régimen de responsabilidad del SOAT. Este régimen, que se rige por el Código Civil, difiere del régimen de responsabilidad extracontractual y del seguro facultativo. El régimen de responsabilidad del SOAT se aplica específicamente a los daños relacionados con accidentes y posee características únicas que no se encuentran en otros sistemas de responsabilidad (Ccoya, 2019).

No se trata de una elección, sino de un requisito de ley que dicta la necesidad de contratar un seguro de vehículo automotor para circular legalmente por las vías de la república. Esta obligación legal establece la expectativa general de que todos los conductores deben adquirir este seguro para que sus vehículos puedan circular legalmente. A pesar de este mandato, es posible que algunas empresas actúen fuera de este requisito. En consecuencia, puede haber casos en que los vehículos no cuenten con el seguro SOAT requerido por negligencia de los dueños.

La sanción empleada y la detención del carro son consecuencias que se derivan de la conducción sin el SOAT o el CAT exigidos. Según el código M del Cuadro de Infracciones, esta actuación está catalogada como infracción muy grave (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

En un esfuerzo por disuadir el comportamiento irresponsable, la norma de Tránsito ha implementado sanciones a choferes que no adquieran el seguro obligatorio por ley. Para

promover el cumplimiento de la ley y la obtención de los seguros necesarios, esta legislación ha autorizado la aplicación de sanciones a los propietarios de automóviles, conductores y proveedores de servicios de transporte (Díaz, 2007).

Los artículos antes mencionados confirman el permiso para que los vehículos automotores circulen por las vías nacionales y las consecuencias de no cumplir con el RNT, pero no brindan lineamientos para la aplicación de la cobertura del SOAT ni criterios para evaluar la finalidad del SOAT.

Podemos precisar que cualquier comentario de la ley que contradiga el pronunciamiento de la autoridad del consumidor en estos casos sería incorrecto, pues redundaría en extender los efectos negativos de la no contratación del SOAT a los vehículos que ya circulan por las carreteras nacionales, lo que perjudicaría significativamente a las víctimas. Es importante señalar que tal interpretación no está respaldada por la ley, como alega el demandante (Ccoya, 2019).

Las recientes declaraciones del Tribunal del Indecopi reconocen que el dueño que no logró obtener el SOAT necesario, enfrentará las consecuencias de su actuación negligente (Berrospi, 2018). La conclusión a la que llega la jurisdicción empleada es que la ausencia del SOAT no significa necesariamente que los ocupantes de un vehículo queden sin protección alguna (Murga, 2019).

El Tribunal del Indecopi ha dejado claro que no se desatenderá a ninguna persona que haya resultado lesionada en un choque vehicular, pues el objetivo del SOAT es brindar una cobertura integral a todos los lesionados por un hecho de tránsito (Valdiviezo, 2016).

El objetivo subyacente de SOAT podría debatirse potencialmente como algo más que un medio para otorgar protección a todas las partes implicadas en una colisión vehicular. Más bien, sirve como un mecanismo en el que los agentes de transporte son responsables de su

conducta y obligados a asumir las cargas financieras derivadas de sus elecciones. Por lo tanto, el objetivo principal del SOAT es aliviar las cargas financieras que enfrentan las víctimas que han sufrido lesiones o daños como resultado de un evento que involucre a un vehículo “diligente”, lo cual está comprendido en esta cobertura de seguro (Sierra, 2017).

Las implicaciones de esta interpretación son claras: las personas involucradas en accidentes causados por vehículos no asegurados deben asumir los costos financieros asociados con la negligencia del dueño, el chofer y el proveedor de transporte. En consecuencia, se ven obligados a afrontar los efectos del fallo de responsabilidad del tercero. Podemos plantear la pregunta: ¿el cargo en cuestión se deriva de la norma pertinente? La respuesta es evidentemente negativa, pues la norma no establece explícitamente que las personas que ocupen un vehículo sin cobertura SOAT involucradas en un accidente de tránsito queden excluidas de la indemnización como víctimas.

El artículo 6 numeral 6.1 de la Ley de Transporte establece que las personas que utilicen vehículos automotores son responsables de los riesgos y costos asociados a sus decisiones, y esta responsabilidad no puede transferirse a otros sin una razón válida (Díaz, 2007).

La carga económica de las decisiones negligentes de un tercero que no firmó un contrato con el SOAT no debe ser impuesta a las víctimas por el dispositivo en cuestión. Nuestra preocupación radica en la imposibilidad de verificar simultáneamente dos realidades: (i) la responsabilidad del conductor, propietario y prestador del servicio de transporte; y (ii) la protección de las personas que ocupen el vehículo que no cuente con SOAT (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Debe tenerse en cuenta la plena comprensión del SOAT, seguro regido por la Ley de Transporte, cuyas características no deben ser alteradas por ninguna paráfrasis de las personas jurídicas respecto del artículo 30 de esta ley. (Valdiviezo, 2016). La distinción del SOAT de

sus pares es evidente. Se destaca como un seguro integral que se activa de inmediato y es insustituible por cualquier otro tipo de seguro. Esta característica subraya aún más la intención del seguro de proporcionar cobertura a los afectados por accidentes de tráfico a escala mundial.

Las normas que rigen la cobertura de responsabilidad civil en los seguros opcionalmente contratados son distintas a las normas del SOAT. El primero permite que la cobertura de daños y perjuicios esté supeditada a auditorías, valoraciones y evaluaciones de las circunstancias. A pesar de la disponibilidad de estos procedimientos, una póliza de seguro que no puede tener condiciones impuestas por la compañía de seguros (Díaz, 2007).

Es importante reconocer que la mala interpretación del artículo 30 resultaría en un completo abandono del objeto previsto del SOAT. Esta interpretación se opone directamente a los objetivos del programa, que no puede ser visto como un esquema de aseguramiento opcional como los que ofrecen las aseguradoras en el mercado. Se ha establecido claramente el objeto del SOAT y el alcance de su cobertura, lo que contrasta fuertemente con lo anterior (Valdiviezo, 2016).

Es evidente que la obligatoriedad de la obtención del SOAT no está supeditada al objeto de la norma. La especificación de ocupantes o no ocupantes no impone limitaciones al alcance de la cobertura, ni excluye a las personas que se vean afectadas por un vehículo que carezca de SOAT (Berrospi, 2018).

Cabe mencionar que, si el legislador pretendiera precisar este alcance limitado, el lenguaje de la norma hubiera quedado redactado así: el SOAT cubren cualquier daño solo a los que se encuentran a bordo del carro asegurado y a los terceros que no ocupen el vehículo, pero que sufrir lesiones o perder la vida debido a un accidente vehicular.

Es claro que la interpretación anterior es indebidamente restrictiva y contraria, vulnerando el derecho del agraviado dentro de los accidentes automovilísticos que se

encuentren sin cobertura del SOAT al excluirlas ilegalmente de recibir los beneficios del seguro, ante la falta de cualquier justificación legal.

Es importante reconocer que el Reglamento del SOAT ha definido los escenarios reales que llevan a la conclusión de que una compañía de seguros no brindará cobertura por lesiones derivadas de un hecho de tráfico. Así lo valida el contenido del artículo 37 del Código antes mencionado (Valdiviezo, 2016).

A pesar de la correcta interpretación que aquí se presenta, la obligatoriedad del SOAT sigue siendo evidente, ya que la normativa ha establecido sanciones administrativas para disuadir el incumplimiento del orden legal de convenio. Por lo tanto, las empresas no están autorizadas a modificar las disposiciones del SOAT (Murga, 2019).

Ha quedado probado que la imposición del pacto del SOAT no solo determina el alcance de su cobertura previsto en el numeral 30.2 del artículo 30 de la Ley de Transporte. Esta cobertura está destinada a todos los individuos físicos que sean víctimas de un hecho de tráfico, tanto si se encuentran en régimen de responsabilidad civil como si cuentan con un seguro opcional. Esto se desprende del objeto del seguro, que es dar cobertura a todas las lesiones y muertes derivadas de accidentes de tráfico (Valdiviezo, 2016).

La Ley de Transporte, en particular el artículo 30 numeral 30.2, se refleja en el artículo 4 del Reglamento del SOAT. En consecuencia, al examinar el dispositivo normativo del Reglamento del SOAT, es imperativo tomar en consideración las apreciaciones brindadas en el apartado anterior sobre la Ley de Transporte. Más específicamente, el artículo 4 del Reglamento del SOAT establece que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito extiende la cobertura a todas las personas, sean ocupantes o no de un vehículo automotor, que sufran lesiones o mueran a causa de un accidente de tránsito. En cuanto a la implementación de la

cobertura, se detallan lineamientos en el artículo 17 del Reglamento, pero no se especifican exenciones o restricciones (Miranda y otros, 2010).

La característica única de las reglas de cobertura del SOAT es su capacidad para proporcionar de manera rápida e incondicional la cobertura esencial para las golpes y perjuicios de los agraviados. Esta característica es insustituible y no puede ser subestimada, como se mencionó anteriormente en la sección inicial.

Para dar cumplimiento al Art. 30 de la Ley de Transporte, numeral 30.2, y al artículo 4 del Reglamento del SOAT, es imperativo trazar directrices que garanticen el cumplimiento de los gastos indemnizatorios para los diversos escenarios de accidentes de tránsito. Estos criterios sirven como una guía para efectuar las obligaciones antes mencionadas. Dentro del Art. 17 del Reglamento del SOAT, se especifican las circunstancias precisas en que se hará efectiva la cobertura del seguro; ahora se expondrán estas situaciones. (Sierra, 2017).

La estructura del artículo 17 del Reglamento consta de tres párrafos distintos que se centran en la situación de dos vehículos, designados específicamente como Vehículo A y vehículo B, ambos equipados con SOAT. Los tres párrafos iniciales describen la responsabilidad de cada proveedor de seguros por las personas que habitan en su vehículo respectivo. Además, comparten la responsabilidad colectiva de indemnizar a “peatones o personas ajenas a los vehículos de motor”. En los casos en que una empresa ya haya desembolsado la reparación, la empresa que no paga puede ser impugnada legalmente por la entidad pagadora (Valdiviezo, 2016).

La situación en la que dos automóviles, vehículo A y vehículo B, se hayan en un hecho de tráfico se trata en la sección cuarta del mencionado artículo. En este escenario, el vehículo B carece de SOAT. Las normas legales establecen que el dueño y el chofer (en su caso) son responsables colectiva e individualmente ante distintas entidades. Estas entidades incluyen a

los individuos que se hayan abordo del carro B, los individuos que se hayan no abordó del carro, los centros de atención médica y las compañías de seguros. Las personas antes mencionadas son responsables de los costos y la restitución requerida por las partes afectadas (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

La aplicabilidad del Código Civil relativas a la responsabilidad extracontractual en el contexto de un accidente de tráfico está evidentemente ausente. Las normas pertinentes del Derecho Civil solo entrarán en juego en ausencia de una compañía de seguros contratando con el SOAT. Por el contrario, el cumplimiento del artículo 17 requiere la implementación de las normas del SOAT, lo que garantiza la cobertura de todos los individuos agraviados en un hecho de tráfico (Valdiviezo, 2016).

Tras un examen exhaustivo del caso, queda claro que una comprensión precisa de la regulación produce dos proposiciones distintas. En primer lugar, la norma establece que el dueño, chofer y prestador de transporte del vehículo B son solidariamente garantes frente a sus pasajeros si el vehículo no cuenta con SOAT. En segundo lugar, los responsables están obligados a restituir a la empresa aseguradora todos los costos o reparaciones que se hubiese afectado (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2018).

La indagación surge del escrutinio donde la declaración anterior es la siguiente: ¿hacia qué asegurador están obligados los sujetos pasivos colectivos e individuales a reembolsar los gastos desembolsados y la restitución otorgada al perjudicado? Una única deducción racional extrapolable de la evaluación de la declaración es que, si no existe aseguradora para el Automóvil B, entonces la aseguradora señalada en el artículo pertenece a la aseguradora del Automóvil A, junto a la cual se hizo efectivo el plan de seguro para el automóvil que sí poseía el SOAT. El inicio de esta práctica engloba el objetivo de este seguro de salvaguardar la cobertura económica de las consecuencias de los daños corporales y la muerte de todas las partes implicadas en la colisión (Ccoya, 2019).

Para crear una presunción de reembolso a favor de la aseguradora, es crucial reconocer que la aseguradora, con la cobertura del SOAT, ha extendido la protección a todas las personas en el vehículo, incluso aquellas sin seguro. Es fundamental mencionar que la presente no hace exclusiones para estas personas. Este apego de compromiso al brindar cobertura a todas las agraviados de un hecho de tráfico niega el requisito de investigaciones previas (Berrospi, 2018).

El asegurador no responde solidariamente por el inciso final del artículo 17 del Reglamento del SOAT. En su lugar, se requiere que el asegurador brinde cobertura de inmediato a terceros no ocupantes, incluidas las víctimas del accidente, y se le da la capacidad de buscar reparación del dueño, el chofer y el proveedor de transporte, quienes colectivamente son considerados responsables civiles solidarios (Valdiviezo, 2016)

Es evidente que el dueño o chofer del vehículo y el asegurador no tienen la misma posición con respecto a los ocupantes del vehículo B. Esto se debe a las disímiles obligaciones que tienen el propietario y el asegurador. La responsabilidad del asegurador es indemnizar inmediata e incondicionalmente a la víctima con la cantidad que determine la ley, mientras que la obligación del propietario o conductor es indemnizar los daños o perjuicios sufridos por la víctima. El monto de la compensación se establecerá a través del proceso legal (Ccoya, 2019)

La autoridad del consumidor considera que el verdadero propósito del SOAT solo se puede lograr cuando brinda cobertura a todos los agraviados en un hecho de tráfico. Si se permitiera a las aseguradoras interpretar el SOAT de otra manera, la cobertura perdería su sentido y las víctimas sin cobertura del SOAT serían injustamente discriminadas. Además, la compensación se retrasaría y podría no proporcionar una cobertura inmediata e incondicional para los afectados por el accidente (Chilón, 2018).



Los transportistas, choferes y dueños de vehículos comparten la responsabilidad de indemnizar a los ocupantes de los autos que carecen del SOAT. No obstante, las compañías de seguros deben brindar con prontitud la cobertura y los beneficios necesarios, lo que les permite presentar un caso legalmente contra el proveedor de transporte, el conductor o el propietario del automóvil.

La recuperación de los pagos realizados por las compañías de seguros en relación con los accidentes en los que una persona sea declarada culpable está permitida por el artículo 20 del Reglamento del SOAT. Es importante señalar que esta disposición no establece ningún tipo de respaldo entre el dueño, el chofer y la empresa aseguradora. En cambio, le da a la compañía de seguros la autoridad para buscar una compensación de aquellas personas que se demuestre que actuaron de manera negligente o intencionalmente causaron el accidente (Chilón, 2018).

Si bien se ha establecido que la paráfrasis estricta del este último artículo 17 es inapropiada, pues no refleja la premisa fáctica de la norma estudiada y daría lugar a un error, es importante señalar que la aseveración carece de sustento en el propio texto legal. De hecho, la interpretación de la Corte del Indecopi ha sido respaldada por sentencias judiciales que justifican aún más esta tesis. Por lo tanto, es imperativo aclarar el razonamiento detrás de los posibles errores que podrían resultar de ignorar esta interpretación (Berrospi, 2018).

Al examinar el artículo 17 del Código del SOAT desde la perspectiva teleológica o finalista, queda claro que su propósito es brindar cobertura de manera oportuna a todas las personas afectadas por un incidente de tránsito, alineándose con las normas adicionales previstas en la Ley de Transporte (Valdiviezo, 2016).

La Corte Constitucional ha validado la finalidad del SOAT en su sentencia STC 2736-2004-PA/TC31. Tal como lo establece esta sentencia constitucional, el SOAT busca asegurar la indemnización de las personas afectadas por accidentes vehiculares, independientemente de

su condición de pasajero o de tercero. En consecuencia, el objetivo principal del SOAT no es únicamente salvaguardar los intereses económicos de las compañías de seguros (Valdiviezo, 2016). El objeto de las normas que rigen el SOAT es salvaguardar los intereses de quienes sufren un accidente de tránsito o de sus dependientes. Es importante señalar que estos individuos siguen siendo víctimas a pesar de estar dentro de un vehículo que no cuenta con la cobertura del SOAT.

Es crucial enfatizar el objetivo de empresas aseguradoras. como la del seguro voluntario tiene como objetivo liberar al asegurado de cualquier obligación financiera, el SOAT tiene un objetivo diferente en mente. Su objetivo es garantizar que las víctimas y sus beneficiarios reciban la indemnización a la que tienen derecho, aunque hayan logrado determinar la responsabilidad civil. Por el contrario, las pólizas de seguro voluntario tienen como objetivo liberar al asegurado de cualquier carga monetaria (Chilón, 2018).

Las secuelas del traspaso de facultades por el Decreto Legislativo N.º 1158, plantean la necesidad de reconocer las modificaciones consecuentes. Estas modificaciones apuntan a fortalecer las funciones de SUSALUD, con especial énfasis en hacer valer el derecho de las personas a acceder a los servicios de salud. La organización también supervisa la prestación de servicios que se adhieren a elevados estándares de calidad, rapidez, accesibilidad y aceptabilidad, independientemente de la fuente de financiación. En sustitución de la Superintendencia Nacional de Seguros de Salud, se encuentra la Superintendencia Nacional de Seguros de Salud, que posee un papel comparable de promoción, salvaguarda y afirmación de los derechos de las personas a utilizar los servicios de salud. Indecopi, la organización responsable de supervisar la provisión de beneficios y mantener las relaciones de consumo con IAFAS e IPRESS, asegura que los beneficios se brinden de manera satisfactoria en términos de calidad, oportunidad, disponibilidad y aceptabilidad. Estos beneficios se derivan de la relación entre los consumidores e IAFAS o IPRESS. El ejercicio de las atribuciones del

Indecopi sobre las relaciones con los consumidores en los servicios de salud se alinea con la Quinta Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N.º 1158. Asimismo, el ejercicio de estas atribuciones del Indecopi se apega a la Ley N.º 29571, que es el Código de Protección y Defensa del Consumidor, hasta tanto la Superintendencia Nacional de Salud actúe en los términos previstos en la Segunda Disposición Complementaria Final del mismo dispositivo (Álvarez y otros, 2022).

Cuando se trate de casos relacionados con las nuevas facultades otorgadas a la Superintendencia, es necesario tener cautela ya que los usuarios pueden no comprender plenamente las sutilezas de estas facultades. Si bien SUSALUD tiene la facultad de verificar el acatamiento de las compañías de seguros que brindan la cobertura del SOAT, es importante señalar que la SBS y el Indecopi conservan la facultad de analizar los asuntos de cobertura en caso de muerte, invalidez, incapacidad y otros asuntos relacionados (Berrospi, 2018).

Al considerar este asunto, es importante preguntar sobre el tipo específico de cobertura a la que se hace referencia. ¿Se refiere a un seguro privado o es obligatorio? Lamentablemente, la norma en cuestión no prevé tal exactitud. En consecuencia, es posible que un usuario acuda a un órgano administrativo y reciba una sentencia que le niegue su competencia, por lo que la reclamación del usuario es inadmisibles.

A pesar de ello, creemos que las entidades públicas deben examinar a fondo estos casos para mantener el amparo prevista en el artículo 65 de la Constitución. Si bien esto puede parecer una carga para el proveedor, quien, según las estadísticas, actualmente elude cumplir con las coberturas del SOAT y se aferra al fondo común recaudado para las primas, es importante atender las quejas de las aseguradoras “indefensión e insolvencia”. cuando se produzcan accidentes en vehículos no asegurados (Huamán, 2018).

Uno no puede dejar de reflexionar sobre las trágicas circunstancias al verse dentro de un hecho de tráfico sin la red de seguridad del SOAT. En un momento tan terrible, cuando la vida de uno pende de un hilo, escuchar a alguien decir “todo va a estar bien” puede proporcionar un rayo de esperanza.

A partir de 2009, la visión del Indecopi sobre los márgenes del SOAT para terceros no ocupantes y pasajeros involucrados en un hecho de tráfico sin SOAT ha cambiado. Actualmente, la autoridad administrativa cree que las aseguradoras están obligadas a proporcionar cobertura bajo regulaciones específicas, otorgándoles la capacidad de buscar reparaciones de terceros responsables que comparten la carga de responsabilidad (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

El carácter obligatorio del SOAT le otorga una posición única en cuanto al enfoque legislativo utilizado para desarrollar su marco regulatorio. Como con cualquier forma de seguro, SOAT tiene como objetivo proteger a partes específicas contra riesgos previsibles. En el caso del SOAT, el Estado pretende proteger a los perjudicados cuando el responsable del accidente de tránsito no pueda cubrir los gastos necesarios para la recuperación de las víctimas (Valenzuela, 2004).

La resolución del problema ha sido abordada de manera efectiva por las compañías de seguros, ya que afirman que la responsabilidad de atender los requisitos de las personas sin un SOAT válido recae en el dueño, el operador y el proveedor de transporte. No obstante, los procedimientos judiciales han revelado una ambigüedad a este respecto. Se han presentado casos en los que los afectados han interpuesto recurso por la vía legal para proteger sus derechos a través de la administración pública, principalmente Indecopi. Los consumidores indirectos son las personas que abordan un automóvil sin SOAT según el artículo 40 del Reglamento del SOAT. Es imperativo aclarar que esta clasificación no implica que estas personas sean terceros no ocupantes; más bien, no están directamente protegidos por la póliza de seguro debido a su

ausencia. La obligación legal salvaguardar a todos los individuos, tal como lo ordena el artículo 4 del Reglamento SOAT, sirve como razón de fondo. Esta noción encuentra validación en las opiniones de expertos de declaraciones autorizadas de consumidores (Berrospi, 2018).

Tras un minucioso examen del mencionado aparato, la Autoridad encargada de la supervisión y control ha reconocido y distinguido con suma determinación dos afirmaciones notables. La declaración inicial establece, de manera fehaciente, la obligación colectiva inquebrantable que se impone al propietario, operador y prestador de servicios de transporte de un automóvil, careciendo del vital Seguro Obligatorio de Seguridad y Circulación, bajo la lamentable circunstancia de provocar involuntariamente un siniestro, afectando primordialmente tanto a las víctimas inocentes de dicho accidente como a los ocupantes del mencionado vehículo, quienes lamentablemente quedan sin la cobertura correspondiente. En contrapartida, esta última proclama aclara, en términos claros y concisos, el principio legal de que los responsables de dicho siniestro deben reintegrar a la compañía aseguradora todos los gastos indebidos en que hayan incurrido o las indemnizaciones otorgadas a los agraviados (Díaz, 2007).

En sus pronunciamientos, el Indecopi plantea una interrogante crítica: ¿quiénes deben recibir el reintegro de las costas y las indemnizaciones brindadas por los responsables de la solidaridad con los perjudicados, tal como se aclara en el segundo pronunciamiento? Al analizar el comunicado, la autoridad del consumidor ha inferido que la única respuesta razonable es que, en caso de ausencia del asegurador de un vehículo sin SOAT, el asegurador mencionado en el artículo es el del vehículo con este seguro. En la actual circunstancia, el SOAT, con el que se suscribió la póliza del vehículo, es el único asegurador disponible (Chilón, 2018).

Evitar la discriminación y la exclusividad es un objetivo clave del SOAT. La autoridad del consumidor planteó como objetivo último brindar cobertura a todas las personas afectadas

por accidentes de tránsito, ya sea que sufran lesiones o muertes. Si las aseguradoras se salieran con la suya, el objeto de la póliza quedaría totalmente anulado y la oportuna indemnización por los daños y la muerte ocasionados por el accidente quedaría definitivamente definida. En el lamentable caso de que el vehículo accidentado carezca del SOAT, corresponde al dueño, chofer la responsabilidad colectiva, individual y solidaria de las lesiones y daños ocasionados a las personas de dicho vehículo. Sin embargo, reconociendo la celeridad y la protección integral que confiere el seguro, corresponde a las compañías de seguros extender esta cobertura conforme a lo dispuesto por la ley (Chilón, 2018).

El responsable de un hecho de tráfico puede ser obligado a devolver a la compañía aseguradora, según lo establece el artículo 20 del Reglamento del SOAT. Esta disposición no implica un sentimiento de apoyo mutuo entre el propietario, el conductor y la compañía de seguros. Más bien, otorga a la compañía de seguros la autoridad para buscar el reembolso del individuo responsable, independientemente de si el accidente fue deliberado o debido a negligencia (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Al dictar la sentencia de apelación del Indecopi, el Poder Judicial asume una responsabilidad crítica en la evaluación de la aplicabilidad generalizada de las leyes vigentes en el Reglamento del SOAT, valorando si se extienden a todas las personas o atañen exclusivamente a los ocupantes y peatones (Berrospi, 2018).

Cuando las personas necesitan protección bajo la nueva jurisdicción de SUSALUD, es fundamental actuar con cautela. La naturaleza matizada de sus poderes puede evadir fácilmente la conciencia pública. Si bien están facultados para fiscalizar la adhesión de las aseguradoras que ofrecen la cobertura del SOAT, se debe reconocer que la SBS y el Indecopi conservan su facultad para evaluar aspectos relacionados con la muerte, invalidez, incapacidad, etc.

### **2.1.1.2 Las compañías aseguradoras y las AFOCAT**

Las empresas aseguradoras habilitadas por la SBS eran las únicas que podían distribuir productos de Seguros Soat desde 2002. Sin embargo, a partir de 2006, las modificaciones al art. 30.1 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre permitieron que los fondos regionales y provinciales emitieran certificados contra accidentes de tránsito (CAT), similares a los productos de seguros. Esto se logró a través de la legislación impulsada por la Ley N.º 28893 en 2006 (Valdiviezo, 2016).

#### **Registro de AFOCAT**

Todas las AFOCAT registradas en la SBS pueden operar y emitir CAT. Cada AFOCAT debe registrarse con al menos S/461.109 soles, dicho monto que podrá ser actualizado constantemente por la SBS (D.S. N.º 040-2006-MTC, 2006). Las inscripciones se pueden confirmar en el registro, que es mantenido por la SBS (Chilón, 2018).

El Registro puede cerrar la AFOCAT de una organización por cualquiera de las siguientes causas: cambia su objeto o se disuelve, pierde su capacidad para realizar actos administrativos, es declarada incompetente o incapaz de realizar actos administrativos, o se declara en quiebra sus fondos. Además, la imposibilidad de proporcionar fondos para las gestiones de seguros bancarios puede causar que AFOCAT se deshabilite en el registro. Esto se debe al D.S. N.º 040-2006-MTC de 2006, que establece que AFOCAT puede ser inhabilitada por falta de fondos y la insolvencia del fondo con respecto a la SBS. (Berrospi, 2018)

#### **Características del certificado contra accidentes de tránsito [CAT]**

##### **A) Cobertura**

El CAT asegura tanto a los pasajeros como a los transeúntes contra cualquier accidente en el que puedan verse involucrados. Además, el CAT se encarga de todas las pérdidas no materiales que no están relacionadas con lesiones y muertes. Para estos casos, el CAT fija la

compensación económica que cada individuo tiene derecho a recibir. Las coberturas previstas en el D.S. N.º 040-2006-MTC (2006), se encuentran detalladas en el cuadro de compensación por invalidez permanente del anexo 1, del D.S. N.º 024-2002-MTC. Estos cubren gastos relacionados con gastos de atención médica hacia los agraviados; costas relacionados con el envío de víctimas de un centro hospitalario a otro; gastos que justifiquen la evacuación de las víctimas a una ciudad con mayor capacidad de resolución cuando sus lesiones sean graves o si son enviadas a una ciudad fuera de la ciudad de mayor resolución; gastos que dan derecho a compensación por fallecimiento; y costos por cada día de incapacidad temporal que cubra la trigésima parte (o 1/30) del salario mínimo (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

### **B) Beneficiarios y pago de beneficios**

Según el DS N.º 024-TUO del MTC de 2002, los beneficiarios de este seguro eran el cónyuge sobreviviente; niños de 18 años o menos cuya discapacidad les impidió trabajar; niños mayores de 18 años; padres; hermanos menores de 18 años o mayores de esa edad e incapacitados para realizar un trabajo; si nadie calificaba como heredero, la compensación se otorgaba al fondo de compensación de seguros (Chilón, 2018).

Los certificados emitidos por AFOCAT otorgan indemnizaciones a los heridos o muertos en accidentes de tránsito. Esto se hace a través de una disposición de reembolso de indemnización emitida por las AFOCAT, sin revisión o aprobación externa. Incluso una mirada superficial a la evidencia del accidente y las lesiones de la víctima es suficiente para que se emita esta orden. En particular, este proceso pasa por alto cualquier consideración del conductor, propietario del vehículo u otro proveedor de atención involucrado en el incidente (Berrospi, 2018).



Las reclamaciones de los beneficiarios o de las víctimas reales del daño o la pérdida no se pueden realizar dentro de los dos años posteriores al daño o la pérdida. Este es similar al plazo para presentar una demanda de acción reparatoria con el Código Civil artículo 2001, inciso 4 (Chilón, 2018).

Las AFOCAT están obligadas a desembolsar las prestaciones en los 10 días consecutivos a la manifestación de la atención. En el tema de un accidente vehicular que involucre a 2 o más carros, cada AFOCAT es garante de indemnizar a todos los individuos que son partícipes dentro de un coche asegurado por él o ella. Asimismo, las AFOCAT son responsables de indemnizar a los no ocupantes afectados o transeúntes involucrados en el accidente, son solidariamente responsables de hacer esta compensación. Si un vehículo involucrado en un choque no tiene seguro, el conductor, el propietario y el proveedor son responsables por cualquier daño o lesión a los pasajeros u otras partes involucradas en el accidente. Esto también se aplica cuando ningún tercero estuvo involucrado en el accidente. Adicionalmente, lo mismo se aplica a las compañías de seguros: son responsables de cualquier compensación pagada, así como de los gastos médicos (Berrospi, 2018).

### **C) Causales de exclusión**

Cuando un vehículo se ve involucrado en un hecho de tráfico, la empresa aseguradora no emite pagos de compensación. Esto se debe a que el D.S. N.º 024-2002-MTC 2002, establece que esto no sucederá. En cambio, las compañías de seguros solo pagan indemnización si un vehículo participa en carreras o concursos de vehículos autopropulsados, si está fuera de las fronteras del país o si sus áreas de tránsito no están abiertas al público. Tampoco cubrirán casos relacionados con terremotos, guerras o casos fuera de los procedimientos normales de transporte. Además, no pueden cubrir lesiones causadas por suicidio o accidentes causados por vehículos no asegurados (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

#### **D) Fondo de compensación del certificado contra accidentes de tránsito.**

La fundación conocida como AFOCAT se instituyó en respuesta a las preocupaciones de la sociedad en torno a los incidentes de tránsito. Lo principal es garantizar que las víctimas reciban una compensación adecuada por cualquier daño o perjuicio que hayan sufrido. Sin embargo, para que el certificado AFOCAT sea efectivo, es fundamental que el vehículo responsable del accidente esté debidamente identificado. Si no se reconoce la responsabilidad y se escapa de la escena de un incidente, se pierde cualquier perspectiva de reparación para las víctimas involucradas. Por iniciativa del TUO, se constituyó la Caja de Compensación para hacer frente a los gastos del Certificado contra accidentes de tráfico. Estos gastos cubren la cuidado médica de los agraviados lesionadas y los costas de entierro de las víctimas de accidentes no identificadas y que huyen. De acuerdo con el Decreto de la Corte Suprema 034-2011-MTC (2011), las AFOCAT y las compañías de seguros están legalmente obligadas a aportar el 1 % al Fondo por cada CAT emitido. El desarrollo de este sistema de cotización se detalla en el Reglamento del Fondo, especificado en la Disposición Final Sexta y Transitoria (Ccoya, 2019).

Al ayudar a las personas afectadas por accidentes de tráfico, las oficinas del defensor del pueblo ofrecen apoyo durante las secuelas iniciales y durante todo el período de recuperación. Además, ayudan a abordar las inquietudes relacionadas con la provisión inoportuna o la falta de provisión de reembolsos médicos, compensación por discapacidad, costos funerarios y gastos incurridos debido a muertes accidentales. Las AFOCAT están encargadas de otorgar los derechos y amplía cobertura a gastos específicos.

Por tanto, la AFOCAT debe emitir una carta de garantía como parte de una Póliza de Seguro (IP) de víctima de accidente o (CAT). Esto garantiza que a las víctimas no se les cobrará menos de la unidad tributaria, ni uno hasta la UIT. Sin embargo, ha habido informes de que

AFOCAT se niega a emitir cartas de garantía con nominaciones inferiores al límite establecido (Miranda y otros, 2010).

Después de emitir una factura, un centro de atención médica debe esperar 10 días hábiles antes de cobrar el pago de sus servicios. Adicionalmente, los pacientes deben afrontar los costos de transporte, facturas hospitalarias, gastos médicos, costos de medicamentos y otros gastos relacionados con su rehabilitación.

Los AFOCAT, que son asignados por el auditor médico o médico especialista, usan sus observaciones para determinar los gastos médicos apropiados dentro de la solicitud de reembolso de un paciente. A los tres días de la solicitud inicial, estas dudas se resuelven antes de la recogida. El centro de salud público o privado no renuncia a su compromiso de brindar la atención que el paciente necesita; en cambio, se les anima a proporcionar el alcance completo del tratamiento (Chilón, 2018).

La AFOCAT primero intenta resolver cualquier disputa monetaria relacionada entre el proveedor y el cuidado médico a través de la interacción directa. De no ser así, el Ministerio de Salud recurre al centro nacional de conciliación y arbitraje (hoy denominado SUNASA) en busca de asistencia. Alternativamente, podrán acudir a la Superintendencia de Banca Seguros y/o al centro nacional de conciliación y arbitraje para solicitar su asistencia (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Es necesario idear métodos que ayuden al Estado a cobrar las deudas de las aseguradoras y AFOCAT, ambas por el efecto positivo de evitar pérdidas financieras. Al mismo tiempo, es necesario implementar medidas que disuadan a los establecimientos nacionales de salud de acumular deudas impagas.

### **Accidente de tránsito**

Los accidentes en la vía, según lo establecido por el INEC, ocurren en los casos en que se presenta un imprevisto en la vía que resulta en un evento inesperado. Estas situaciones pueden verse influenciadas por varios factores, como el clima o las condiciones de la carretera desfavorables. Además, las personas que principalmente conducen automóviles y actúan de manera irresponsable pueden contribuir a que ocurran tales incidentes. En consecuencia, estos accidentes pueden generar daños e incluso fatalidades (Paucar, 2013).

Durante el lapso del 2005 al 2009, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2017) descubrió que Lima, Arequipa, La Libertad y Callao fueron las regiones donde ocurrieron la mayoría de los accidentes automovilísticos en Perú, representando el 63,8 % de todos los incidentes. Curiosamente, estas regiones en particular tenían porcentajes relativamente bajos de accidentes, con solo 4,8 %, 5,8 % y 3,7 % en Lima, Arequipa y Callao, respectivamente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2020).

Por lo que se produce una pérdida considerable tanto de bienes como de vidas como resultado de numerosos accidentes vehiculares, lo que lo convierte en un problema apremiante a escala nacional.

### **Conductor**

El individuo responsable de operar el carro motorizado se caracteriza como el individuo que está al mando de la operación o administración del mecanismo del motor en su transporte. Los restantes supuestos en los que pueden encontrarse excepciones, además del artículo 2 de la Ley sobre Tránsito, Circulación de Automotores y Seguridad Vial, se encuentran ubicados en el párrafo siguiente (Morales, 2017).

Para operar un vehículo, es esencial que una persona posea una licencia de conducir válida, que sirva como testimonio de sus capacidades de conducción. La posesión de esta licencia garantiza además que la persona y su vehículo están suficientemente cubiertos por un

seguro de accidentes. En particular, este requisito se extiende tanto a los motociclistas como a los conductores de transporte público.

### **Víctima**

La definición de víctima, según la Ley General de Víctimas y la Real Academia Española, es cualquier persona que sufre un daño ocasionado por una persona imprudente o un incidente inesperado (Espinoza, 2013).

La aplicación de los acuerdos internacionales y los documentos pertinentes relacionados con la materia están legitimados por esta legislación, tal como lo establece la constitución. La protección de las víctimas, la provisión de ayuda y el otorgamiento de reembolso deben ser garantizados por los órganos gubernamentales competentes en todos los sectores. Asimismo, estas obligaciones deberán ser cumplidas de conformidad con los lineamientos que establezcan la entidad (Ramírez, 2016).

Para garantizar la salvaguardia de los individuos afligida y el conveniente resarcimiento de angustia, es imperativo que tanto los organismos gubernamentales como los no gubernamentales tomen medidas. Además, estas entidades deben proporcionar garantías para evitar futuros malos tratos, facilitando así la restitución integral

El seguro como lo conocemos es como un método de transferencia de riesgos de la responsabilidad procedente de los hechos de tránsito. De acuerdo con Donati, el seguro se define como una operación económica que implica el aporte financiero de individuos en riesgo para hacer frente a gastos futuros. Estos gastos son necesarios y requieren cobertura para mitigar la carga financiera (Rodríguez, 2013).

En su contexto original, referido a la cobertura del seguro, el término *seguro* ha ampliado su alcance desde entonces para abarcar varios conceptos relacionados con el aseguramiento de la estabilidad monetaria. La cobertura de seguro es importante para la

seguridad de las necesidades financieras críticas, ya que protege contra gastos imprevistos que pueden exceder la imaginación durante situaciones críticas. Para brindar esta protección, se consideran debidamente los aportes de personas físicas en riesgo de contratiempos económicos (Valdiviezo, 2016).

El propósito del seguro es salvaguardar los activos de posibles pérdidas en caso de un incidente imprevisto. Esto puede ser en forma de cobertura obligatoria o voluntaria, con la intención de aminorar los costos asociados con la reconstrucción de la propiedad y compensar a las personas afectadas por el accidente. Al pagar las primas, los asegurados obtienen varias ventajas, que incluyen pasivos financieros reducidos y activos de reemplazo (Ccoya, 2019).

Teniendo en cuenta que el SOAT atiende una ansiedad nacional, es importante destacar su impacto en el progreso de eficacia de la víctima y la protección de los problemas de responsabilidad relacionados con los vehículos. Los seguros alternativos, que no son obligatorios por motivos personales, enfatizan aún más la importancia del sistema de seguro obligatorio. Sin embargo, es crucial reconocer que la búsqueda de un beneficio colectivo a través del seguro obligatorio se produce a expensas del individualismo.

### **Definición propia**

Los accidentes automovilísticos presentan a las compañías de seguros varios desafíos debido a la naturaleza de su negocio. Estas empresas dependen de los automóviles para asumir la carga de los riesgos del transporte. En consecuencia, el seguro puede parecer engañosamente sencillo para los extraños. Sin embargo, hay numerosos factores que contribuyen a su complejidad. Los proveedores de seguros deben lidiar con papeleo extenso, costos exorbitantes y el manejo de lesiones graves resultantes de accidentes. La insuficiencia monetaria de las personas implicadas en estos accidentes les impide abordar los problemas financieros y de

documentación necesarios. Además, las personas afectadas en estos hechos suelen carecer de la documentación necesaria que les permita presentar denuncias ante la PNP.

Anticipándose a posibles consecuencias en cascada, el gobierno estableció un programa destinado a mitigar este problema. Esta iniciativa dispuso que todos los automóviles que circulen por las vías del país deben contar con el seguro designado, independientemente de las alternativas personales, garantizando el acceso a la atención médica por lesiones derivadas de accidentes vehiculares. Asimismo, se han designado determinadas actividades que requieren la cobertura de un seguro de responsabilidad civil extracontractual.

### **Concepto de accidentes de tráfico**

Las situaciones de alto riesgo y las actuaciones con elementos nocivos muchas veces pueden desembocar en accidentes de tráfico mortales, que surgen de la nada y son imposibles de revertir.

Numerosos peligros asociados con la operación de un vehículo motorizado plantean amenazas potenciales para el bienestar de una persona. Los peligros antes mencionados son el resultado de varios factores, como la falta de enfoque, la falta de entusiasmo o una seguridad en sí mismo inquebrantable. Las consecuencias pueden surgir de un encuentro con otro automóvil, la carga excesiva de un vehículo o condiciones climáticas desfavorables. Los sucesos inesperados, como el transporte inadecuado, deficiente del vehículo, también pueden contribuir a estos desafortunados incidentes (Ccoya, 2019).

Varios factores pueden afectar la eficacia de la intervención humana. La percepción pública a menudo se ve influida por los transeúntes y los conductores, mientras que la influencia de los que están en el asiento trasero suele ser insignificante debido a su participación limitada. Curiosamente, los servicios de primeros auxilios y emergencias con frecuencia arrojan resultados favorables, y a menudo toman a las personas por sorpresa (Chilón, 2018).

En varios casos, la ocurrencia de un individuo de utilizar el transporte público se deriva de una parte externa que interviene a través de diversos medios. La intervención se manifiesta como compromiso directo o indirecto con numerosos individuos que se oponen al orden establecido.

### **Clases de accidentes**

La ocurrencia de un hecho de tráfico se entiende comúnmente como un choque. Estos accidentes se catalogan en función de las circunstancias específicas que los rodean. El sistema de clasificación utilizado en este análisis involucra tres modelos distintos: incidentes que involucran un solo vehículo, interacciones entre varios autos y choques con animales y también cuando un peatón u otro auto se cruza inesperadamente con el camino del vehículo (Sierra, 2017).

### **Accidentes simples**

Cuando el vehículo de un conductor se vuelve incontrolable en la pista de piques, suelen salirse de control y son muy difícil de estabilizarlos. Este evento se observa con frecuencia y, por lo general, no provoca ninguna ocurrencia adicional. Sin embargo, también puede servir como catalizador de numerosos incidentes significativos posteriores (Tintaya, 2014).

De acuerdo con Rostworowski (2004), la ocurrencia de deslizamiento lateral en los automóviles se observa cuando hay una rotación lateral aunada al equilibrio del vehículo sostenido por las llantas de un solo lado. Asimismo, la ocurrencia de una rotación completa del vehículo no se limita únicamente a los movimientos laterales durante un giro lateral. Es fundamental considerar también la rotación longitudinal que se produce cuando el vehículo realiza una maniobra de giro.

La conexión de los neumáticos a la derrota de un barco forma un vacío que emerge inmediatamente debido a los diferentes ángulos en los que convergen las bandas de rodamiento



(Tintaya, 2014). Se pueden infligir lesiones como resultado de una colisión, independientemente de si el automóvil choca con un objeto inamovible o si está involucrado en una colisión con otro vehículo que viaja a la misma velocidad (Rostworowski, 2004). Tintaya (2014) observó un evento notable conocido como conflagración, donde un vehículo se desvaneció misteriosamente en llamas y quedó completamente reducido a cenizas.

### **Accidentes múltiples**

En caso de colisión frontal, dos vehículos colisionen en direcciones opuestas y de manera frontal (Rostworowski, 2004). Cuando dos vehículos chocan, se pueden colocar uno frente al otro a partir del mismo sentido. Esto sucede cuando un carro se acerca al otro, ya sea en forma transversal o vertical (Tintaya, 2014).

En el ámbito de los choques vehiculares, un tipo particular conocido como colisión lateral ocurre cuando dos autos encuentran daños en sus costados debido a la velocidad excesiva de un auto y el posterior impacto en el costado del otro vehículo (Rostworowski, 2004).

Los vehículos tienen guardabarros rayados que sufren daños imprevistos en su exterior. No obstante, si la orientación del perjuicio que se opone al área trazada inicia un tirón, el proceso de reparación puede continuar sin problemas y sin ningún obstáculo. Se ha observado que los accidentes a menudo dan como resultado un choque compuesto, que implica la combinación de varios tipos de choques (Tintaya, 2014).

### **Atropello**

El acto de abordar o desembarcar un vehículo tiene el potencial de alterar el equilibrio de un individuo, lo que resulta en un daño potencial. Los colapsos, acuñados por Rostworowski (2004), se manifiestan cuando la estabilidad de uno se ve comprometida.

En el acercamiento de un automóvil a un ciudadano abatido para su conexión, funciona como un conducto, según Tintaya (2014). El acto de comprimir implica atravesar el cuerpo con al menos una rueda del vehículo. Esta maniobra puede resultar en un efecto de aplastamiento en vehículos más pesados o un efecto de adelantamiento en vehículos más livianos (Rostworowski, 2004).

Durante la expedición, es probable que el individuo sea arrastrado debido a que sus prendas se enredan en un saliente de la estructura de transporte (Tintaya, 2014).

Según Tintaya (2014), un enfoque potencial para mitigar las lesiones en caso de una colisión entre un vehículo y un peatón es emplear mecanismos de propulsión para elevar al peatón por encima del vehículo o utilizar sistemas mecánicos para levantarlo y alejarlo del vehículo. La evaluación del caso de ejecución del atropello es importante para determinar las repercusiones (Rostworowski, 2004). Por lo que el hecho de ser atropellado por un vehículo provoca compresión en el tronco del peatón, resultando en aplastamiento (Tintaya, 2014).

### **Causas de accidentes**

La causa de los accidentes de tránsito, son en realidad muy diversas; Ellas van desde el exceso de velocidad, elementos de distracción, somnolencia, deficiente iluminación artificial, mala señalización de las vías, o el conducir bajo los efectos de alcohol o estupefacientes.

### **Divisor persona**

Se ha determinado, a través de una investigación exhaustiva realizada en Uruguay, que la mayoría, el 91 % para ser precisos, de los principales contribuyentes a los accidentes de vehículos se pueden atribuir a factores humanos. Esto se debe en gran parte a la ocurrencia de estos incidentes que ocurren predominantemente en lugares sobre formaciones naturales del terreno, como carreteras y otras características similares. Significativamente, el alcohol emerge como un factor determinante en un número sustancial, aproximadamente el 70 %, de estos

hechos, ya que están fuertemente influenciados por acciones humanas irresponsables. En la jerarquía de factores que contribuyen al daño del evento, el abuso del alcohol ocupa el tercer lugar. Además, el consumo de pequeñas cantidades de alcohol representa el 13 % del daño total. Al mismo tiempo, el abuso del alcohol ejerce una influencia predominantemente adversa en prácticamente todos los eventos, lo que exagera el grado de daño que provocan (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2020).

En otras legislaciones de tránsito, el elemento persona - elemento hombre – división persona, dentro de todos los elementos que intervienen en estos casos, es sin duda el más importante. Donde se le estudia como conductor, como peatón o como ocupante.

### **Causas que contribuyen la concentración al conducir**

La aparición de agotamiento se caracteriza por la aparición de agotamiento tanto mental como física, atribuida a la subcategorización de aspectos fisiológicos y psicológicos. Esta progresión se observa en los individuos a través de la diversificación de sus dominios fisiológicos y psicológicos. Antes de operar un vehículo, se debe poseer conocimiento y conciencia en relación con varios factores que potencialmente pueden dificultar su funcionamiento óptimo. La fatiga puede surgir por multitud de causas, lo que provoca dificultades para mantener la concentración, debido a su asociación con numerosos factores diversos. La fatiga conduce a una disminución en el control de la reacción al afectar la competencia del sistema nervioso (Bullard, 1991).

Todos aquellos casos donde la fatiga es la causa de un accidente de tránsito resulta vinculante en el análisis que debemos hacer sobre la experticia del elemento hombre. Dado la mayoría de los casos presentan un común denominador en la edad temprana del conductor y/o peatón, ya que muchos de ellos mostraron una actitud imprudente y negligente en su conducción.

Varios efectos negativos en el cuerpo son causados por el consumo de etanol. Algunos de estos efectos son la disminución de la capacidad reaccionar, la disminución de la atención a las tareas de conducción y la disminución de la conciencia del entorno del vehículo. La concentración de etanol en niveles altos cuando se consumen grandes cantidades. Como resultado, se puede perderla la concentración. A más consumo de alcohol, se pierde las facultades de entender las normas de tránsito (Chilón, 2018).

Una característica en los conductores bajo la influencia de alcohol en la sangre es sin duda que no valoran adecuadamente el peligro y los riesgos que implica conducir un vehículo motorizado sin tener pleno control del mismo; ya que, debido a su percepción errónea de su velocidad, distancias y su capacidad de reacción exponen su propia integridad física.

Las actividades multitarea como el de fumar, comer y manipular el autorradio para oír música y o conectarlo en su teléfono celular tienen el potencial de causar distracciones. Incluso una breve interacción con su teléfono puede resultar en una distancia de viaje no deseada. Por ejemplo, imagine manejar a 60 kilómetros por hora y distraerse por solo 5 segundos con una llamada telefónica. Observando el paisaje circundante, la distracción resultante dura 110 segundos y corresponde a una distancia recorrida de aproximadamente 140 metros. En un escenario separado, obtener vasos de una bolsa toma solo 4 segundos mientras se bebe agua de un recipiente. En un lapso de 4 segundos, un individuo es capaz de recorrer una distancia de 110 metro. La radio del vehículo se puede ajustar en 3 segundos mientras se recorre una distancia de 110 m, o alternativamente, en 80 m. El acto de manipular el tabaco se puede ejecutar en 3 segundos en un lapso de 80 metros (Ccoya, 2019).

Como bien refiere Ccoya, el elemento hombre está expuesto continuamente a los factores de distracción durante la actividad de la conducción; Tales como, los avisos luminosos presentes en la vía, la invasión de los peatones dentro de su eje de marcha (vendedores

ambulantes y/o peatones imprudentes), equipos musicales con un volumen muy alto, llamadas telefónicas, etc.

Las implementaciones de comportamiento impetuoso a menudo resultan en disputas, discusiones o ataques de gritos. En la era actual, las personas se esfuerzan cada vez más por obtener información sobre el comportamiento de otros automovilistas. A medida que se enfrentan a los fracasos, exhiben menos indulgencias, pero mayor angustia emocional al lograr el éxito. Tales tendencias a entregar conclusiones orales feroces perduran independientemente de las circunstancias. Para comunicarse de manera efectiva mientras se conduce, es crucial que los conductores posean habilidades lingüísticas competentes. Ser experto en esto mejora la capacidad de expresarse (Castresana, 2006).

### **Divisor mecánico**

La relación simbiótica entre los individuos y sus teléfonos móviles es crucial. Cuando cualquiera de los lados encuentra un mal funcionamiento, ambos se ven afectados debido a su fuerte conexión. Asimismo, el vínculo entre los conductores y los automóviles es significativo. Si una de ellos presenta una avería, uno y otro encuentran inconvenientes parejos a su relación íntima. Esta estrategia reduce efectivamente que se produzca accidentes entre pasajeros y sus dispositivos móviles.

El divisor mecánico o, dicho de otra manera, el elemento vehículo en un accidente de tránsito es sin duda uno de los elementos que toman mayor relevancia para la determinación de la velocidad y la responsabilidad de los accidentes de tránsito. Este elemento ofrece la posibilidad de realizar un estudio de la resistencia de materiales empleados en su construcción, nos ayuda a determinar la velocidad mínima probable y la dirección de los vehículos momentos previos a la materialización del hecho de tránsito, así como la posible relación entre la percepción posible y real del peligro por parte de su conductor.

### **Divisor ambiental**

A medida que ocurre la precipitación, las ventanas del vehículo experimentan un proceso de oscurecimiento conocido como condensación. Este fenómeno presenta un desafío para los conductores, ya que les impide percibir efectivamente el camino que tienen por delante y evitar posibles colisiones. Además, la presencia de pistas mojadas incrementa aún más el problema al inducir una inestabilidad notable y comprometer la eficiencia de las maniobras de frenado. También, los pasajeros se enfrentan a obstáculos considerables para protegerse de daños físicos cuando se enfrentan a cristales empañados como consecuencia de la precipitación.

Como nos referimos anteriormente, los elementos que intervienen en un accidente de tránsito suelen ser 04 (Elemento vehículo, Elemento vía, Elemento hombre y Elemento ambiente). Pero en este párrafo nos referimos al Divisor ambiental o al elemento ambiente. Que pocas veces es tomado en cuenta en la reconstrucción de los estos hechos de tránsito, significando un gran error; Toda vez que no se otorga la importancia que merece. Debido a los factores ambientales (dígase climáticos) tenemos la neblina, la lluvia, el granizo, la nieve, que originan huaicos y derrumbes. Así mismo la deficiente iluminación artificial de una vía durante la noche puede provocar muchos accidentes, sobre todo en las carreteras y trochas.

Los incidentes pueden ocurrir mientras se viaja entre dos lugares como resultado de la toma de alto riesgo de una persona, desprecio por el conductor o falta de interés. Ocasionalmente, estos incidentes ocurren cuando se transportan cargas pesadas, se manipulan mal las mercancías o se dañan los automóviles debido a la falta de conocimiento de la situación por parte de alguien. Las deficiencias en las condiciones ambientales, las estructuras de tráfico e incluso los sistemas de tráfico también pueden dar lugar a incidentes de tránsito (Ccoya, 2019).

Los comportamientos y acciones de los peatones y conductores representan un papel transcendental en el éxito de la causa. Los pasajeros a pie o en vehículos tienen un impacto mucho mayor en la causa que los pasajeros en automóviles. Los conductores y transeúntes pueden influir en la causa al realizar tareas rutinarias y cuando se ven involucrados en situaciones de emergencia.

Los incidentes frecuentemente dependen de una escala de acción mucho mayor cuando ocurren. Por lo general, esto significa que los participantes deben abordar al menos un desafío específico o general relacionado con el transporte de su vehículo. Esto no es sorprendente cuando se considera que muchas de estas situaciones resultaron en un accidente.

Dicho de otra manera, que por lo general un accidente de tránsito trae consigo una cadena de eventos unidos en forma secuencial, que al someterlo a una reconstrucción de los hechos (regresión por fases), nos permite identificar cual fue el factor que predominó para que se haya producido el evento.

### **La teoría del incumplimiento**

#### **Preposiciones**

La observancia de los convenios contractuales se considera del primer requisito para el resarcimiento civil. Esto se debe a que el comportamiento de incumplimiento de la obligación de un deudor, que es legal o ilegal. Las proposiciones son las siguientes: en primer lugar, si un deudor incumple una obligación absoluta, puede ser considerado responsable en virtud del derecho contractual si se puede demostrar que ha cometido un incumplimiento imputable. Si la parte merecedora puede probar daños sustanciales como resultado del incumplimiento de su deudor, tiene derecho a exigir una compensación por esos daños o pérdidas.

En segundo lugar, la indemnización por daños y perjuicios por incumplimiento de las obligaciones contractuales debe regularse separadamente del régimen general (Chilón, 2018).

### **El incumplimiento y el cumplimiento por equivalencia**

Al presentar una propuesta legislativa, es crucial documentar meticulosamente las medidas sugeridas. Este objetivo se puede lograr a través de un proceso secuencial: como paso inicial, se debe realizar una categorización sistemática de todas las formas de incumplimiento. Posteriormente, se debe emprender una exploración de los recursos legales disponibles para el acreedor para hacer frente a los incumplimientos del deudor. Por último, a partir de los datos recopilados, se debe realizar una evaluación para determinar la idoneidad y eficacia de los diferentes métodos de protección del crédito. Se pueden presentar pruebas concluyentes para demostrar que, en ciertos escenarios específicos, si existe una violación innegable y responsable de un deber de proporcionar un artículo específico, el bienestar del beneficiario debe compensarse con una adherencia comparable independientemente de las responsabilidades financieras, o demostrar cualquier daño infligido por el deudor. Nuestro objetivo aquí es establecer definitivamente que, en esta situación, no existe igual sustitución del incumplimiento (reparación por incumplimiento) del cumplimiento (Ccoya, 2019).

### **El cumplimiento por equivalencia**

El Código Civil del MINJUS contiene muchas disposiciones que exigen un cumplimiento similar de los daños y perjuicios. Esto se debe al análisis cuidadoso de cada texto por parte de personas concienzudas al momento de buscar este (MINJUS, 2014).

El artículo 579 establece que se deben cumplir todas las obligaciones contractuales, como aquella en la que el deudor debe proporcionar al acreedor cosas específicas para establecer la propiedad.

Esta ley establece que toda pérdida del que debe deberá asignar al merecedor el costo e interés. Además, esta ley establece obligaciones alternativas en el artículo 624. Los artículos 639 y 641 establecen que el acreedor puede elegir cuál de los objetos prometidos reclamar si



ambos se han perdido por culpa del deudor. También, indican que, si ninguno de los objetos puede prestarse y uno ha dejado de ser debido, entonces el deudor debe presentar el valor del último objeto que no pudo prestar; o si uno de ellos se ha perdido por culpa del deudor, entonces los acreedores pueden reclamar la cosa perdida o su valor de reposición (Asociación Peruana de Empresas de Seguros, 2019).

Esto demuestra cómo los acreedores tienen total autonomía al momento de elegir un reemplazo para un artículo que se había perdido o dejado de adeudarse; en tercer lugar, esto demuestra que la validación del cumplimiento es fundamental porque salvaguarda la elección del acreedor al contraer compromisos alternativos. El Código Civil prohíbe a los testadores dejar cualquiera de sus bienes a otra persona. Sin embargo, el art. 3752 establece que nadie puede heredar algo que pertenece a otra persona si el propietario se niega a vender o pide un precio exorbitante por ello (Valdiviezo, 2016).

Y, por último, el art. 710 estipula que cuando uno de los acreedores solidarios muere o se encuentra en mora, todos los demás deudores están obligados a indemnizar el valor equivalente de lo que se debe. Nuestro análisis necesita del art. 1420 cuando se habla de ventas. Este artículo habla sobre el vendedor que rompió la tradición cuando vendió el artículo sin defectos; también menciona que el comprador pagó todo o parte del precio sin defectos. En este escenario, el comprador tiene derecho a romper su contrato y devolver lo que pagó con intereses. Además, pueden solicitar una compensación por cualquier daño o exigir la entrega del artículo y luego pagar los daños (Berrospi, 2018).

En primer lugar, está claro que el consumidor puede cancelar el contrato o solicitar el cumplimiento. Al hacer esto, podrán demandar por compensación por cualquier daño.

Está claro que un consumidor tiene derecho a reclamar la “entrega del artículo”, lo que significa que los comerciantes deben cumplir con los acuerdos realizados. Si un comerciante

se retrasa en su cumplimiento, el consumidor pierde su derecho a la entrega. Pero si una entrega tardía es imposible debido a la logística, entonces el consumidor podrá reclamar una compensación monetaria por los bienes perdidos. También cabe señalar que el art 579 se refiere a las obligaciones exigidas a las personas que aportan determinados objetos (Chilón, 2018).

Esto significa que los consumidores les deben a los artistas alguna compensación cuando compran su arte. Es importante tener en cuenta que, si la venta de arte se considera un regalo, debe mencionarse en la letra del artículo. El donante debe en todo momento mantener su parte del acuerdo.

Esto incluye reponer cualquier propiedad perdida o destruida, como se indica en el texto de 1836. Además, si los herederos del donante no pudieron proporcionar su parte del contrato, la cosa prestada debe considerarse sin valor y devolverse a su propietario (Berrospi, 2018).

### **Premisas conceptuales**

Para lograr el resultado deseado, es imperativo incorporar los principios procedentes del Decreto Supremo del MTC de 2010 Reglamento de Supervisión de la AFOCAT. Asimismo, es fundamental el apego a los principios legales establecidos por la Ley N.º 29571, que consolida el Código de Protección y Defensa del Consumidor. Esto garantiza la eficacia y sostenibilidad de este emprendimiento. En consecuencia, es fundamental contar con otros conceptos fundamentales relacionados con el tema elegido, ya que son indispensables para lograr el resultado deseado (Valenzuela, 2004).

**Accidente de tránsito.** Los hechos de tránsito son definidos por la AFOCAT como hechos súbitos, contundentes e imprevistos que involucran a un vehículo automotor. El hecho donde un vehículo este en trayectoria o no, no afecta la cobertura que brinda AFOCAT por cualquier daño causado al propio vehículo o a terceros. Cabe señalar que AFOCAT se extiende a todos los daños derivados del accidente, no limitándose exclusivamente a las lesiones físicas.

**AFOCAT.** Uno de los conceptos más utilizados en este estudio es la idea de mototaxis. Estos mototaxis están regulados por AFOCAT, que es una entidad que administra los fondos regionales y provinciales. El principal objetivo de AFOCAT es garantizar la igualdad de protección de los consumidores y cumplir con las responsabilidades de los proveedores. Es allí donde se debería supervisar, particularmente en el contexto de los mototaxis. Para realizar una operación legal, un vehículo menor debería obtener permiso por la SBS como también de la AFOCAT. La SBS es responsable de la gestión adecuada y justa de los fondos, mientras que la AFOCAT supervisa la legalidad de la utilización de los fondos.

**CAT.** Para cumplir con las normas establecidas por la SBS, los operadores de AFOCAT deben obtener una certificación única conocida como Certificado de Capacidad Cat. Este prestigioso documento solo puede ser emitido por instituciones autorizadas, y se debe presentar una solicitud previa a la SBS para asegurarlo. Una vez en posesión de este codiciado certificado, a los operadores se les otorga el título estimado de asociados, lo que les otorga la capacidad de indemnizar a las partes afectadas involucradas en incidentes vehiculares, así como a aquellos que han resultado dañados sin una participación directa. Previo a la emisión de este certificado, se requiere que el MTC otorgue la aprobación oficial. La responsabilidad de AFOCAT es atender y gestionar todas las responsabilidades y secuelas relacionadas con colisiones vehiculares. Esto incluye indemnizar a los individuos dentro de un accidente, pero que aun así sufren sus consecuencias.

**Central de riesgos.** Asegurando a los asegurados contra accidentes severos, SOAT funciona como el equivalente de CAT. Para asegurar una información precisa y veraz, es necesario un Centro de Riesgos que supervise CAT y documente los hechos de tráfico registrados en el parte de tránsito. El Centro de Crédito, también conocido como SBS, es responsable de procesar y liberar los datos no procesados adquiridos por el Centro de Crédito. Este paso es crucial para mantener registros precisos del número de accidentes. La tarea

posterior consiste en determinar el costo de cada accidente, el cual debe correlacionarse con los gastos derivados de las colisiones de tránsito.

**Fiduciaria.** El fondo AFOCAT está a cargo de la SBS, que actúa como fideicomisario designado. De acuerdo con el contrato de fideicomiso, la SBS es responsable de asegurar que los fondos sean depositados y administrados para maximizar la rentabilidad y cumplir con los beneficios requeridos. Previo a esto, AFOCAT estableció un contrato de fideicomiso con la SBS.

**Fondo:** Obteniendo sus recursos primarios, el asegurador se nutre del Fondo de Seguros AFOCAT. Este fondo abarca diversos activos, incluidos activos líquidos, ganancias e ingresos. Tanto el sector provincial como el regional están cubiertos, ya que las contribuciones de los asociados de AFOCAT alimentan el fondo. Los asociados, al ser los CAT de los propietarios de los vehículos, tienen la responsabilidad de cubrir los accidentes de sus vehículos. Incluidos los costos por lesiones, muertes y reparaciones de vehículos, este fondo garantiza una cobertura integral de accidentes. Asegurar la posesión del CAT adecuado durante el evento de colisión es crucial para recibir cobertura para el vehículo participante. Específicamente, esta base solo compensa los costos asociados con un particular vehículo; cualquier otro vehículo implicado en el accidente no estará incluido en la cobertura de este fondo.

**Vehículo coberturado.** Un contrato de seguro brinda cobertura para los vehículos utilizados en el transporte público, que se conocen como vehículos cubiertos. En virtud de este contrato, el vehículo responsable de prestar los servicios de pasajeros se denomina vehículo cubierto. Las AFOCAT, como se describe más adelante, funcionan exclusivamente dentro del ámbito del transporte público. La AFOCAT tiene fondos encomendados

**Contrato de fideicomiso.** Para manejar los fondos de manera efectiva, es crucial que se establezca y promulgue un Acuerdo de Fideicomiso legalmente vinculante entre la

AFOCAT y el Fideicomisario. El objetivo principal de dicho acuerdo es garantizar la gestión adecuada de los fondos.

**Consumidores.** La capacidad de un proveedor para ofrecer sus productos o servicios depende de la condición jurídica o natural de la persona. Esta condición también influye en las actividades comerciales o profesionales de una persona, así como en cualquier actividad no comercial en la que participe regularmente. Desafortunadamente, los proveedores a menudo no consideran estos factores.

**Proveedores.** Las empresas públicas o privadas suelen ser las que componen los proveedores. A cambio de favores, estos proveedores ofrecen diversos tipos de arreglos. El almacenamiento, preparación, venta y provisión son realizados regularmente por los proveedores. En consecuencia, se asemejan a los consumidores tanto en sus características como en su legalidad.

**Relación de consumo.** Para que exista una conexión entre un consumidor y un proveedor, es fundamental asignar un valor monetario a la producción de un determinado artículo o servicio.

**Idoneidad.** Las expectativas del consumidor con respecto a una compra se basan en múltiples factores, incluida la oferta, el procedimiento comercial manejado y alguna investigación que lo acompañe. Además, estas expectativas están influenciadas por varias cláusulas, escenarios y circunstancias. Esto abarca todos los aspectos del producto o servicio, incluida su forma, tamaño y otros detalles específicos. Además, tiene en cuenta el importe pagado y cualquier otra circunstancia relevante.

**Obligación de los proveedores** Se anticipa que los proveedores cumplirán con una serie de pautas que afectan la idoneidad de sus ofertas. Sus ofertas deben ser genuinas y poseer atributos que las distingan de la competencia. Además, los proveedores están obligados a

brindar asistencia suficiente para las marcas designadas y material promocional preciso. Los proveedores también deben verificar que los contenedores no contengan artículos que se desvíen de las descripciones anunciadas. En última instancia, los proveedores deben cumplir con sus deberes relacionados con la calidad, duración y contenido de sus productos.

**Sanciones administrativas del Indecopi.** De acuerdo con las normas del código de consumo, se ha establecido una jerarquía de sanciones para atender diversas infracciones. El conjunto inicial de sanciones comprende infracciones menores, incluidas multas y amonestaciones. Las infracciones más graves, en cambio, conllevan multas pecuniarias por valor de 150 UIT. Además, las infracciones más graves, como la evasión de impuestos, ameritan multas que alcanzan las 450 UIT. Vale la pena señalar que el Código del Consumidor restringe específicamente la implementación de solo los dos niveles iniciales de sanciones. Sin embargo, está dentro del ámbito de las oficinas regionales imponer sanciones complementarias si lo considera apropiado

**OPS.** Los reclamos de los contratantes de las AFOCAT son evaluados primero por el organismo de protección al consumidor del Indecopi durante las audiencias administrativas, que tienen un máximo de tres UIT.

### **2.1.1. Antecedentes internacionales**

Morales (2021) señala que “en su investigación tuvo como finalidad estudiar la obligatoriedad de indemnizar en los contratos de seguros de automóviles en Nicaragua” (p. 56). El universo de esta investigación cualitativa de corte transversal fueron las compañías de seguros legales que operan en Nicaragua. La población de su estudio fueron las pólizas de seguro de vehículos con cobertura de daños, excluyendo algunos criterios específicos.

Para el levantamiento de información, la técnica de recojo de información utilizó revisión bibliográfica, sitios web legales sobre seguros, matrices descriptivas, registros de

libros de consulta y registros de la sección bibliográfica del Gobierno de Nicaragua. El objeto principal de la compañía de seguros es asumir los riesgos y pagar las indemnizaciones dentro del plazo fijado por la ley. Esta creencia en la teoría es necesaria para que permanezcan en el negocio. Sin embargo, en la práctica no se cumple realmente ya que existen muchas vallas burocráticas.

Álvarez, Guarín, Vega (2022), en su tesis, definen que la base de cobro analizada contiene datos de 2019 a 2021, que revelan retrasos en el pago de estos servicios. Es importante mencionar que luego de casi dos años de servicio, el 65,3 % de los pagos de beneficios no han sido recibidos por este tipo de incidencias, por lo que es necesario que las agencias revisen la devolución y rentabilidad que genera la prestación de los servicios.

### **2.1.2. Antecedentes nacionales**

Berrospi (2018) tuvo como misión relatar cómo se venía aplicando el SOAT en el distrito judicial de San Juan de Lurigancho; La teoría del daño, la teoría del riesgo, la teoría de la responsabilidad civil, la teoría de la protección de la póliza de seguro y el marco teórico del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, además la compensación de las víctimas son todos elementos importantes que ayudan en el desarrollo de teorías de responsabilidad civil relacionadas con accidentes de tránsito. La investigación utiliza un diseño transversal descriptivo no experimental del tipo básico. Se extrae la población de los juzgados civiles especializados del municipio de San Juan de Lurigancho. Posteriormente, se aplicó un cuestionario a 36 funcionarios judiciales colaboradores como instrumento de medición de datos. Esto arrojó un 66,67 % como resultado final. Además, como resultado, solo un pequeño porcentaje de participantes indicó que pagaba un SOAT caso de lesiones o daños en sus automóviles. De hecho, el 33,33 % afirmó que nunca solicitó este servicio. Por lo tanto, se puede concluir que casi nadie cumple con el SOAT en el distrito judicial de San Juan de Lurigancho.

Ccoya (2019), en su tesis, mencionó que tuvo como objetivo principal encontrar y valorar las causas de los sucesos de tráfico aplicando como herramienta el método DREAM para formular medidas de prevención. Los datos sobre accidentes se recopilan a través de entrevistas y análisis de informes policiales y bases de datos. Estos datos se utilizan para identificar las causas de accidentes más comunes y ayudar a determinar las medidas de control basadas en los hallazgos. Estas estadísticas muestran que las personas a menudo sufren de conceptos erróneos o malentendidos. Esto conduce a un alto número de accidentes de tráfico y otras circunstancias negativas. Estos resultados se recopilaron a través de DREAM, una aplicación que analiza los motivos previos de los accidentes. Cuando las personas no entienden los signos y las señales, no entienden correctamente las restricciones de tiempo.

También, malinterpretan las normas relativas al acceso de vehículos y las sustancias en los vehículos. Por último, los problemas de salud causaron el 1,7 % de los accidentes, mientras que los defectos del vehículo provocaron el 4,7 %.

Huamán (2018), amplía el análisis del régimen jurídico que regula los fondos de la AFOCAT. Para lograr esto, el primer paso debe ser entender cómo se conceptualizan los vehículos AFOCAT, su creación y progreso en el margen que los acoge. Esto permitirá la creación de un mapa comparativo para el seguro de vehículos de América Latina. Posteriormente, comprender el estricto aspecto técnico jurídico del fondo AFOCAT permitirá analizar por qué son necesarias las reformas para evitar mayores lesiones a los derechos de los consumidores y barreras a un acceso más amplio.



## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **3.1. Diseño**

Hernández, Fernández y Batista (2014) identificaron que la estrategia de diseño es el medio aceptado para el recojo de información y datos que se alineen con el enfoque del problema de investigación.

Según los autores, la identificación de un diseño de investigación adecuado juega un papel fundamental para determinar si aborda de manera efectiva el enunciado del problema. Específicamente, esto implica examinar y analizar de cerca los fenómenos en su entorno natural para comprenderlos mejor. Simultáneamente, enfatizan que el proceso de diseño sirve como un método confiable para recopilar y analizar datos e información que pueden respaldar la pregunta de investigación. Además, señalan que, si la investigación no implica manipulación de variables, entra en la categoría de diseño no experimental transversal y descriptivo (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

#### **3.2. Tipo**

Para comprender numerosas facetas de un tema en particular, la investigación básica tiene como objetivo comprenderlas profundizando en el conocimiento actual. Esta clasificación de la investigación se conoce comúnmente como investigación básica debido a su búsqueda de la expansión del conocimiento (-22 %).

Utilizando fuentes externas y acumulando conocimiento, la investigación científica fundamental tiene como objetivo revelar principios y teorías novedosas, así como establecer los cimientos de la comprensión científica.

### **3.3. Alcance**

Para Hernández et al. (2014), el alcance descriptivo mide y describe un problema. Analiza, estudia y presenta los hechos, propiedades y procedimientos de un objeto, grupo de personas o fenómeno de los que se busca definirlo.

### **3.4 Enfoque**

En 2014, Hernández et al. propusieron una metodología para validar los análisis estadísticos mediante la recopilación y el procesamiento de datos. Este enfoque implica el uso de pruebas obtenidas después del procesamiento.

### **3.5 Método**

En el ámbito de la investigación científica, la utilización del razonamiento deductivo permite la exploración de principios generales y el posterior análisis de datos más específicos. Como Hernández et al. (2014) han empleado esta metodología en su investigación, es evidente que han seguido la progresión lógica desde conceptos amplios hasta observaciones más específicas e individualizadas. Como explica Vilca (2012), este enfoque deductivo facilita la transición de una comprensión integral del universo al examen de entidades singulares.

### **3.6 Población**

Según un estudio realizado por Hernández, Fernández y Batista (2014), el fenómeno en estudio abarca información sobre los seres vivos, incluidos humanos, animales y objetos inanimados. Este grupo colectivo de seres y su conocimiento asociado se denomina población.

El tamaño de la muestra para este estudio es de 36 operadores de justicia, entre ellos tenemos a los (señores jueces, especialistas, auxiliares y abogados litigantes de la Corte Superior de Lima Sur) quienes fueron encuestados dentro del distrito de Villa El Salvador.

### **3.7 Muestra**

En Villa el Salvador, los juzgados civiles especializados empleamos un total de 36 operadores judiciales. Este grupo específico es el mismo número que la población por lo que se considera un modelo censal.

Una muestra censal es un tipo de muestra utilizada en investigaciones que implica la inclusión de todos los elementos o individuos de la población objetivo bajo estudio. En lugar de seleccionar un subconjunto representativo de la población, como ocurre en otros tipos de muestras estadísticas, en una muestra censal se tienen en cuenta para el análisis todos y cada uno de los miembros de la población. (Hernández y otros, 2014)

### **3.8 Muestreo**

Para facilitar las cosas, se emplean técnicas de muestreo no probabilísticas. La selección de muestras se basa en los razonamientos señalados por el investigador, resultando en un proceso no mecánico y no aleatorio. Por lo tanto, este enfoque destaca la destreza de toma de decisiones del investigador, en lugar de confiar en fórmulas deterministas o probabilísticas.

### **3.9 Técnicas de Recojo de la Información**

El método más efectivo para la recolección de datos, según Hernández, et al (2014), es la encuesta. Una técnica empleada para recopilar datos de un grupo de individuos con el fin de analizar sus opiniones, actitudes, comportamientos o características específicas relacionadas con un tema de investigación se conoce como encuesta de investigación. Este método se utiliza comúnmente en la comunidad científica para adquirir información y conocimientos valiosos.

### **3.10 Instrumento de Recolección de Datos**

Con el fin de abordar un problema específico, las personas con frecuencia optan por participar en las encuestas. Como resultado, las encuestas se han convertido en una estrategia común para recopilar evidencia empírica. La presente investigación adopta un cuestionario

como medio de adquisición de datos. Al participar en tales encuestas, los participantes pueden evaluar una variedad de variables al mismo tiempo que consideran los objetivos del estudio. Este enfoque inclusivo reconoce la participación potencial de varias personas, incluidas aquellas implicadas en asuntos civiles, administrativos y de seguros, que pueden brindar información integral sobre sus respectivos casos. Para evaluar los elementos esenciales de los mandatos de seguros de accidentes, la encuesta incorpora una escala de Likert. Compuesto por una serie de preguntas, este cuestionario tiene como objetivo evaluar diversas variables relacionadas con las necesidades de seguros de accidentes (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

### **3.11 Técnicas de Procesamiento de Datos**

El procesamiento de los datos del presente trabajo se realizó mediante la hoja de cálculo en Excel, para la obtención de las tablas y figuras se obtuvieron mediante la aplicación del programa SPSS.

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### 4.1 Resultados

**Tabla N.º 1**

*Resultados descriptivos de las preguntas de la dimensión: el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras*

<b>Dimensión: El pago de las indemnizaciones por las aseguradoras</b>		%
1. ¿Ud. Conoce sobre la existencia de un seguro obligatorio de accidentes de tránsito-SOAT?	A veces	5,6 %
	Casi siempre	5,6 %
	Siempre	88,9 %
2. Considera Ud. que hay poca publicidad sobre los alcances del SOAT	Nunca	2,8 %
	Casi nunca	25,0 %
	A veces	33,3 %
	Casi siempre	30,6 %
	Siempre	8,3 %
3. ¿Ud. conoce sobre la existencia del Fondo de Compensación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)?	Nunca	16,7 %
	Casi nunca	13,9 %
	A veces	5,6 %
	Casi siempre	16,7 %
	Siempre	47,2 %
4. Ud. Alguna vez ha sufrido de un siniestro vial.	Nunca	75,0 %
	Casi nunca	13,9 %
	A veces	11,1 %
5. Considera Ud. que existe una debida información acerca de la existencia del SOAT	Nunca	2,8 %
	Casi nunca	27,8 %
	A veces	38,9 %
	Casi siempre	19,4 %
	Siempre	11,1 %
6. Considera Ud. que el pago de la indemnización cubre los daños causados, sumándole a este el tiempo de demora que tiene el trámite.	Nunca	13,9 %
	Casi nunca	33,3 %
	A veces	33,3 %
	Casi siempre	16,7 %
	Siempre	2,8 %
7. Cree Ud. que el pago de la indemnización es cubierto por el SOAT es rápida, oportuna y veraz	Nunca	13,9 %
	Casi nunca	41,7 %
	A veces	33,3 %
	Casi siempre	11,1 %
8. Le han brindado información oportuna en los accidentes de tránsito	Nunca	13,9 %
	Casi nunca	52,8 %
	A veces	25,0 %
	Casi siempre	2,8 %
	Siempre	5,6 %
9. Cree que las aseguradoras notifican a los familiares de los fallecidos para el cobro de la indemnización	Nunca	11,1 %
	Casi nunca	47,2 %
	A veces	30,6 %
	Casi siempre	11,1 %
10. Cree Ud. que el trámite para la obtención del pago de la indemnización es engorroso.	Nunca	2,8 %
	Casi nunca	5,6 %
	A veces	30,6 %
	Casi siempre	50,0 %
	Siempre	11,1 %

Los análisis descriptivos de las preguntas sobre la dimensión: el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras, las respuestas establecen lo siguiente: **en la pregunta 1.** los participantes responden que siempre 88,9 %, a veces 5,6 % y casi siempre, 5,6 %; **sobre la pregunta 2.** los participantes responden que a veces 33,3 %, casi siempre 30,6 %, casi nunca 25,0 %, siempre 8,3 %; y nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 3.** los participantes afirman que siempre 47,2 %, casi siempre 16,7 %, nunca 16,7 %, casi nunca 13,9 % y a veces 5,6 %; **sobre la pregunta 4.** Los participantes afirman que nunca 75,0 %, casi nunca 13,9 % y a veces 11,1 %; **sobre la pregunta 5.** los participantes afirman que a veces 38,9 %, casi nunca 27,8 %, casi siempre 19,4 %, siempre 11,1 % y nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 6.** los participantes afirman que a veces 33,3 %, casi nunca 33,3 %, casi siempre 16,7 %, nunca 13,9 % y siempre 2,8 %; **sobre la pregunta 7.** los participantes afirman que casi nunca 41,7 %, a veces 33,3 %, nunca 13,9 % y casi siempre 11,1 %; **sobre la pregunta 8.** los participantes afirman que casi nunca 52,8 %, a veces 25,0 %, nunca 13,9 %, siempre 5,6 % y casi siempre 2,8 %; **sobre la pregunta 9.** los participantes afirman que casi nunca 47,2 %, a veces 30,6 %, nunca 11,1 % y casi siempre 11,1 %; finalmente **sobre la pregunta 10.** los participantes afirman que casi siempre 50,0 %, a veces 30,6 %, siempre 11,1 %, casi nunca 5,6 % y nunca 2,8 %.

**Tabla N.º 2:**

Resultados descriptivos de las preguntas de la dimensión: el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes

<b>Dimensión: El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes.</b>		%
11. Considera que el pago de la indemnización por muerte es suficiente para resarcir el daño causado?	Nunca	58,3 %
	Casi nunca	27,8 %
	A veces	8,3 %
	Casi siempre	5,6 %
12. Cree Ud. que las personas que son víctimas de un accidente vial no cumplen con las señales de tránsito	Casi nunca	5,6 %
	A veces	66,7 %
	Casi siempre	25,0 %
	Siempre	2,8 %
13. Cree Ud. que las autoridades de tránsito no cumplen adecuadamente su labor en un siniestro vial	Nunca	2,8 %
	Casi nunca	22,2 %
	A veces	47,2 %
	Casi siempre	27,8 %
14. Considera que la parte de la responsabilidad de los siniestros son por poca señalización en las calles del distrito	Casi nunca	5,6 %
	A veces	55,6 %
	Casi siempre	25,0 %
	Siempre	13,9 %
15. Cree Ud. que los conductores incumplen con las normas de transporte público y privado	A veces	11,1 %
	Casi siempre	52,8 %
	Siempre	36,1 %
16. Considera que los conductores de los vehículos son personas no capacitadas para el manejo de un automotor	Casi nunca	2,8 %
	A veces	58,3 %
	Casi siempre	25,0 %
	Siempre	13,9 %
17 cree Ud. que si se diera publicación a la normativa referente al SOAT habría más personas que puedan hacer uso los montos indemnizatorios	Casi nunca	2,8 %
	A veces	30,6 %
	Casi siempre	25,0 %
	Siempre	41,7 %
18 ha escuchado hablar sobre el Fondo de Compensación del seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito	Nunca	16,7 %
	Casi nunca	27,8 %
	A veces	19,4 %
	Casi siempre	11,1 %
	Siempre	25,0 %
19. Cree que las empresas aseguradoras notifican a los agraviados para el cobro de las indemnizaciones	Nunca	13,9 %
	Casi nunca	44,4 %
	A veces	33,3 %
	Casi siempre	5,6 %
20. Considera que las empresas aseguradoras deberían de asumir mayores responsabilidades cuando no notifican a los beneficiarios para el cobro de la indemnización	Siempre	2,8 %
	A veces	5,6 %
	Casi siempre	33,3 %
	Siempre	58,3 %

Los análisis descriptivos de las preguntas sobre la dimensión: el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras, las respuestas establecen lo siguiente: **sobre la pregunta 11.** los participantes afirman que nunca 58,3 %, casi nunca 27,8 %, a veces 8,3 % y casi siempre 5,6 %; **sobre la pregunta 12.** los participantes afirman que a veces 66,7 %, casi siempre 25,0 %, casi nunca 5,6 % y siempre 2,8 %; **sobre la pregunta 13.** los participantes afirman que a veces 47,2 %, casi siempre 27,8 %, casi nunca 22,2 % y nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 14.** Considera que la parte de la responsabilidad de los siniestros son por poca señalización en las calles del distrito, los participantes afirman que a veces 55,6 %, casi siempre 25,0 %, siempre 13,9 % y casi nunca 5,6 %; **sobre la pregunta 15.** los participantes afirman que casi siempre 52,8 %, siempre 36,1 % y a veces 11,1 %; **sobre la pregunta 16.** los

participantes afirman que a veces 58,3 %, casi siempre 25,0 %, siempre 13,9 % y casi nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 17.** los participantes afirman que siempre 41,7 %, a veces 30,6 %, casi siempre 25,0 % y casi nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 18.** los participantes afirman que casi nunca 27,8 %, siempre 25,0 %, a veces 19,4 %, nunca 16,7 % y casi siempre 11,1 %; **sobre la pregunta 19.** los participantes afirman que casi nunca 44,4 %, a veces 33,3 %, nunca 13,9 %, casi siempre 5,6 % y siempre 2,8 %; finalmente **sobre la pregunta 20.** los participantes afirman que siempre 58,3 %, casi siempre 33,3 %, a veces 5,6 % y casi nunca 2,8 %.

**Tabla N.º 3:**

*Resultados descriptivos de las preguntas de la dimensión: responsabilidad civil privada de los antecedentes de tránsito*

<b>Dimensión: responsabilidad civil privada de los antecedentes de tránsito</b>		%
21. Considera que se debería sancionar las demoras en el pago de la indemnización a los agraviados por una entidad aseguradora	A veces	8,3 %
	Casi siempre	22,2 %
	Siempre	69,4 %
22. Considera que las empresas aseguradoras brindan charlas informativas respecto a la ejecución del SOAT	Nunca	11,1 %
	Casi nunca	47,2 %
	A veces	33,3 %
	Casi siempre	2,8 %
23. Considera Ud. que deberían incrementarse las sanciones a los conductores que incurran en un siniestro vial.	Siempre	5,6 %
	Casi nunca	2,8 %
	A veces	16,7 %
	Casi siempre	30,6 %
24. Considera que los accidentes viales son a causa del alcohol o algún estupefaciente	Siempre	50,0 %
	A veces	44,4 %
	Casi siempre	27,8 %
25. Cree Ud. que se debería interponer mayores sanciones a los conductores que manejen en estado de ebriedad y causen un accidente vial	Siempre	27,8 %
	Casi nunca	2,8 %
	A veces	16,7 %
	Casi siempre	27,8 %
26. Considera que de haber mayor publicación respecto al cobro de la indemnización por causa de un siniestro vial se tendría mejor resultados para las personas que no tienen los recursos para poder curarse	Siempre	52,8 %
	Nunca	2,8 %
	A veces	30,6 %
	Casi siempre	16,7 %
27. Considera el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debería de brindar información respecto a las labores del fondo de compensación	Siempre	50,0 %
	Casi nunca	2,8 %
	A veces	2,8 %
	Casi siempre	33,3 %
28. Cree Ud. que el fondo de compensación del SOAT debería de cubrir cierto monto para indemnizarme	Siempre	61,1 %
	Nunca	2,8 %
	Casi nunca	2,8 %
	A veces	13,9 %
29. Considera Ud. que Indecopi debería de poder intervenir en el impago de las indemnizaciones a los agraviados	Casi siempre	27,8 %
	Siempre	52,8 %
	Casi nunca	2,8 %
	A veces	13,9 %
30. Considera Ud. que el SOAT es una herramienta para el aseguramiento de las personas que se transportan en un vehículo automotor	Casi siempre	30,6 %
	Siempre	52,8 %
	Nunca	2,8 %
	Casi nunca	2,8 %
	A veces	19,4 %
	Casi siempre	30,6 %
	Siempre	44,4 %



Los análisis descriptivos de las preguntas sobre la dimensión 3: responsabilidad civil privada de los antecedentes de tránsito, las respuestas establecen lo siguiente: **sobre la pregunta 21**, los participantes afirman que siempre 69,4 %, casi siempre 22,2 % y a veces 8,3 %; **sobre la pregunta 22**. los participantes afirman que casi nunca 47,2 %, a veces 33,3 %, nunca 11,1 %, siempre 5,6 % y casi siempre 2,8 %; **sobre la pregunta 23**. los participantes afirman que siempre 50,0 %, casi siempre 30,6 %, a veces 16,7 % y casi nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 24**. los participantes afirman que a veces 44,4 %, casi siempre 27,8 % y siempre 27,8 %; **sobre la pregunta 25**. los participantes afirman que siempre 52,8 %, casi siempre 27,8 %, a veces 16,7 % y casi nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 26**. los participantes afirman que siempre 50,0 %, a veces 30,6 %, casi siempre 16,7 % y nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 27**. los participantes afirman que siempre 61,1 %, casi siempre 33,3 %, casi nunca 2,8 % y a veces 2,8 %; **sobre la pregunta 28**. los participantes afirman que siempre 52,8 %, casi siempre 27,8 %, a veces 13,9 %, nunca 2,8 % y casi nunca 2,8 %; **sobre la pregunta 29**. los participantes afirman que siempre 52,8 %, casi siempre 30,6 %, a veces 13,9 % y casi nunca 2,8 %; finalmente **sobre la pregunta 30**. los participantes afirman que siempre 44,4 %, casi siempre 30,6 %, a veces 19,4 %, nunca 2,8 % y casi nunca 2,8 %.

**Tabla N.º 4:**

**Resultados descriptivos de las preguntas de la dimensión: la reparación del daño moral a las víctimas**

**Dimensión: la reparación del daño moral a la víctima**

		%
31. considera Ud. que el SOAT debería de cubrir la reparación civil por daño moral ante un accidente de tránsito	Nunca	8,3 %
	Casi nunca	8,3 %
	A veces	16,7 %
	Casi siempre	13,9 %
	Siempre	52,8 %
32. Cree Ud. que el daño moral causado a las víctimas de un accidente de tránsito, eventualmente pueden ser asumidas por el SOAT	Nunca	11,1 %
	Casi nunca	8,3 %
	A veces	25,0 %
	Casi siempre	25,0 %
	Siempre	30,6 %
33. Cree Ud. que el daño moral causado a las víctimas ante un accidente de tránsito, y que dicho daño asumido por el SOAT, disminuirá la carga procesal	Nunca	19,4 %
	Casi nunca	13,9 %
	A veces	19,4 %
	Casi siempre	25,0 %
	Siempre	22,2 %
34. Considera que los accidentes vehiculares causan daño psicológico y que tales daños deberían de ser cubiertos por el SOAT	Nunca	5,6 %
	Casi nunca	8,3 %
	A veces	19,4 %
	Casi siempre	16,7 %
	Siempre	50,0 %
35. Cree Ud. que el daño moral causado a las víctimas es irreparable.	Nunca	2,8 %
	Casi nunca	11,1 %
	A veces	11,1 %
	Casi siempre	25,0 %
	Siempre	50,0 %

Los análisis descriptivos de las preguntas sobre la dimensión: la reparación del daño moral a la víctima, las respuestas establecen lo siguiente: **sobre la pregunta 31.** los participantes afirman que siempre 52,8 %, a veces 16,7 %, casi siempre 13,9 %, nunca 8,3 % y casi nunca 8,3 %; **sobre la pregunta 32.** los participantes afirman que siempre 30,6 %, a veces 25,0 %, casi siempre 25,0 %, nunca 11,1 % y casi nunca 8,3 %; **sobre la pregunta 33.** los participantes afirman que casi siempre 25,0 %, siempre 22,2 %, nunca 19,4 %, a veces 19,4 % y casi nunca 13,9 %; **sobre la pregunta 34.** los participantes afirman que siempre 50,0 %, a veces 19,4 %, casi siempre 16,7 %, casi nunca 8,3 % y nunca 5,6 %; finalmente **sobre la pregunta 35.** los participantes afirman que siempre 50,0 %, casi siempre 25,0 %, casi nunca 11,1 %, a veces 11,1 % y nunca 2,8 %.

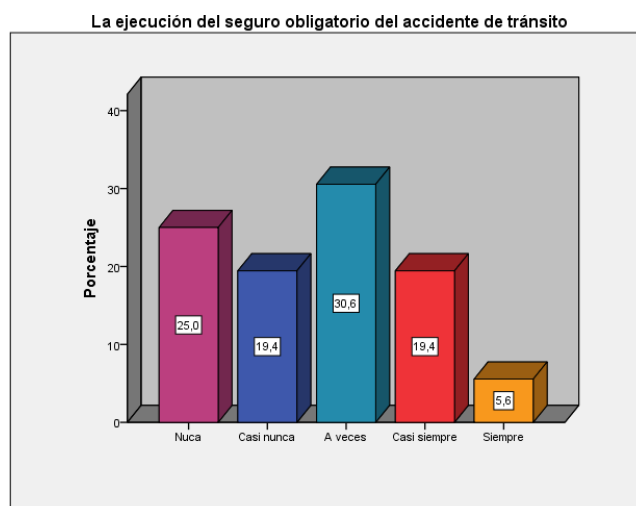
**Tabla N.º 5:**

*Resultado de la variable: la ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito*

La ejecución del seguro obligatorio del accidente de tránsito			
		Frecuencia	Porcentaje
Válidos	Nuca	9	25,0
	Casi nunca	7	19,4
	A veces	11	30,6
	Casi siempre	7	19,4
	Siempre	2	5,6
	Total	36	100,0

**Figura 1**

Resultado de la variable: la ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito



Los resultados muestran que un 30,6 % de los encuestados dicen que a veces se cumple la ejecución del seguro obligatorio de accidentes de tránsito; y un 5,6 % establecen que siempre se cumple.

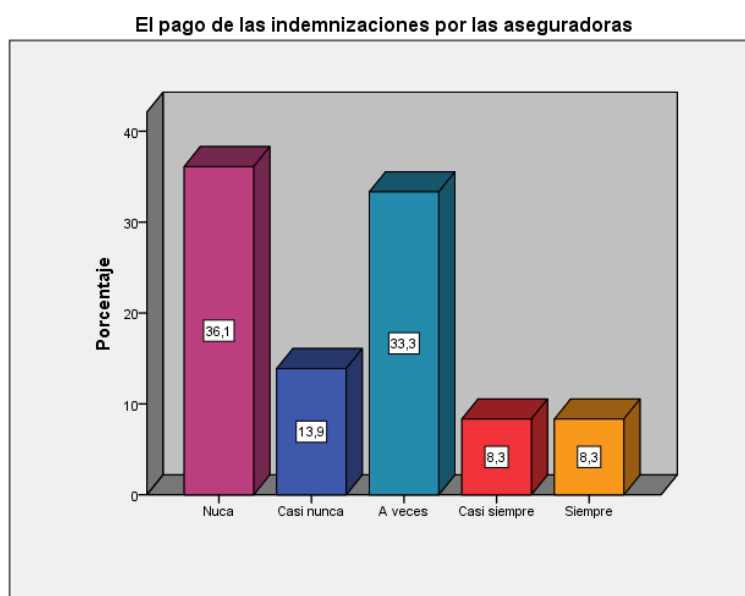
**Tabla N.º 6**

*Resultado de la dimensión: el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras*

<b>El pago de las indemnizaciones por las aseguradoras</b>			
		Frecuencia	Porcentaje
Válidos	Nuca	13	36,1
	Casi nunca	5	13,9
	A veces	12	33,3
	Casi siempre	3	8,3
	Siempre	3	8,3
	Total	36	100,0

**Figura 2**

Resultado de la dimensión: el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras



Los resultados muestran que un 36,1 % de los encuestados establecen que nunca realiza el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras; y un 8,3 % establecen que casi siempre o siempre se realiza.

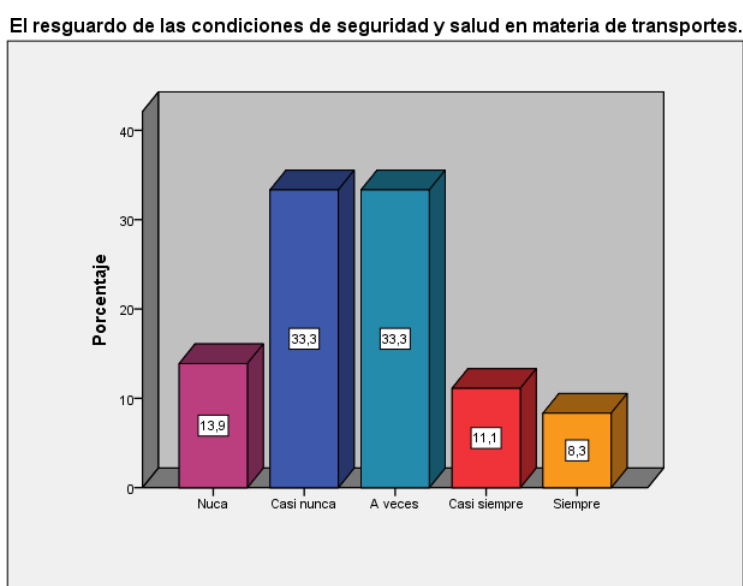
**Tabla N.º 7**

*Resultado de la dimensión: el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes*

El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes.			
		Frecuencia	Porcentaje
Válidos	Nuca	5	13,9
	Casi nunca	12	33,3
	A veces	12	33,3
	Casi siempre	4	11,1
	Siempre	3	8,3
	Total	36	100,0

**Figura 3**

*Resultado de la dimensión: el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes*



Los resultados muestran que un 33,3,1 % de los encuestados dicen que casi nunca o a veces se realiza el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes; y un 8,3 % establecen que siempre se realiza.

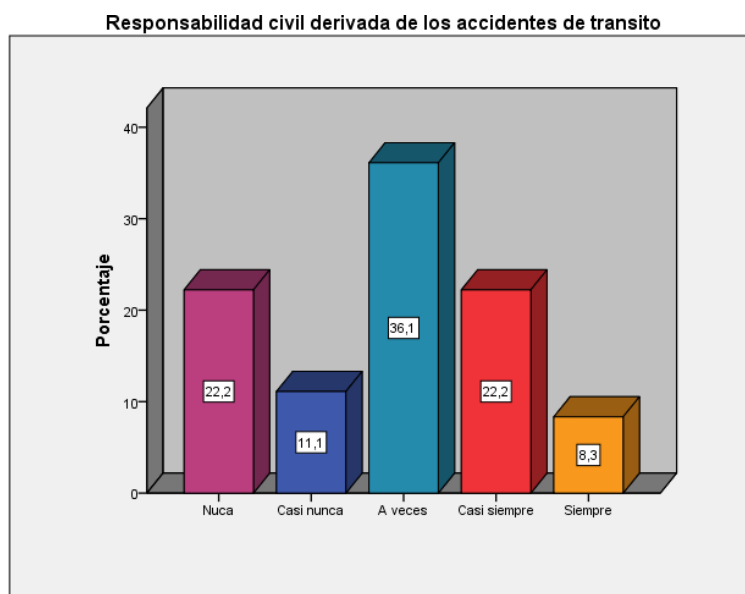
**Tabla N.º 8**

*Resultado de la dimensión: Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito*

Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito			
	Frecuencia	Porcentaje	
Válidos	Nuca	8	22,2
	Casi nunca	4	11,1
	A veces	13	36,1
	Casi siempre	8	22,2
	Siempre	3	8,3
	Total	36	100,0

**Figura 4**

*Resultado de la dimensión: Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito*



Los resultados muestran que un 36,1 % de los encuestados establecen que a veces se realiza la Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito; y un 8,3 % establecen que siempre se realiza.

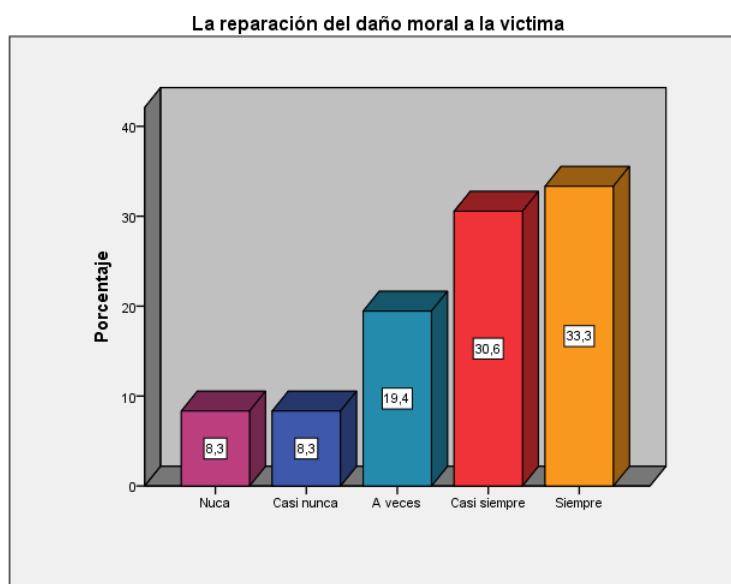
**Tabla N.º 9**

*Resultado de la dimensión: la reparación del daño moral a la víctima*

<b>La reparación del daño moral a la víctima</b>			
		Frecuencia	Porcentaje
Válidos	Nuca	3	8,3
	Casi nunca	3	8,3
	A veces	7	19,4
	Casi siempre	11	30,6
	Siempre	12	33,3
	Total	36	100,0

**Figura 5**

Resultado de la dimensión: la reparación del daño moral a la víctima



Los resultados muestran que un 33,3 % de los encuestados establecen que a veces se realiza La reparación del daño moral a la víctima; y un 8,3 % establecen que nunca o casi nunca se realiza.

## 4.2 Discusión de Resultados

El propósito del presente trabajo es explicar cómo se aplica el SOAT en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022; los resultados obtenidos en la investigación señalan que el 30,6 % de participantes responde que a veces se viene dando la ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito y en un menor porcentaje 5,6 % establecen que siempre se brinda la ejecución del seguro. Berrospi (2018), en su investigación, señala que el 66,67 % de los encuestados informó que el soat casi nunca se ejecuta, mientras que el 33,33 % afirmó que se ejecuta ocasionalmente en el distrito judicial de Villa el Salvador. Por lo tanto, se puede concluir que el distrito judicial de Villa el Salvador rara vez se ejecuta adecuadamente; nuestra investigación ha arrojado conclusiones similares a los resultados antes mencionados, revelando que la cobertura insuficiente de los seguros de accidentes de tránsito lesiona los derechos de las personas.

Asimismo, se observa que el 36.1 % señala que nunca se da el pago de la indemnización por las aseguradoras debido a los procedimientos burocráticos, además de las trabas administrativa, el desconocimiento, por parte de la persona afectada, de la existencia de la póliza y además por el incumplimiento de la publicidad de los acreedores de las indemnizaciones; en sentido opuesto, solo el 8,3 % de participantes señalan que casi siempre o siempre, respectivamente, se hace efectivo el pago de las indemnizaciones; Álvarez y colaboradores (2022) establecen en su investigación que la base de recaudación analizada durante el periodo del 2019 al 2021, expone el atraso en los pagos por los servicios prestados. Cabe destacar que han pasado casi dos años desde la prestación de los servicios, sin embargo, el pago de los beneficios no ha sido recibido por el 65,3 % de los beneficiarios, por lo que es necesario que la entidad vigile las glosas y devoluciones que se derivan de la prestación del servicio; estos resultados concuerdan con los que se presentan en la investigación, a pesar de presentarse una lista de beneficiarios estos tardan de ser citados, según la normativa peruana



vigente, existiendo un orden en de prelación de beneficiarios, la problemática está en la solicitud del pago de los montos indemnizatorios y la falta de conocimientos por parte de las personas para realizar los trámites correspondientes.

Además, los resultados obtenidos muestran que el 33,3 % de los encuestados señalan que casi nunca o a veces, respectivamente; no se da el resguardo de las mínimas condiciones de salud en el flujo de transporte, esto debido a la falta de señalización en las pistas, por el incumplimiento de los conductores, y por la mala praxis del sujeto al volante; en contraste con el 8,3 % que señala que siempre se llega a cumplir con la seguridad vial en el distrito de Villa El Salvador. Ccoya (2019), en su investigación, establece que, a partir de una recopilación de 88 informes y cuestionarios, los resultados de la investigación revelan que la principal causa de los accidentes de tráfico es la mala estimación de los intervalos, con un 42,05 % de los incidentes, seguida de la mala comprensión o desconocimiento de la situación con un 39,25 %. Bajo la influencia de una sustancia representa el 9,81 %, las limitaciones de acceso al interior del vehículo el 5,14 %, las averías en el vehículo el 2,80 % y la causa menos frecuente es el deterioro repentino de la salud el 0,93 %; ambos resultados demuestran que existe también una falta por parte de las personas de los siniestros, además de la falta de señalizaciones, pistas deterioradas y aglomeración de autos en horas específicas.

Los resultados muestran, además, que el 36,1 % de encuestados señalan que a veces concurre una responsabilidad de los conductores y el propietario del vehículo a reparar el daño causado, también consideran que se deberían incrementar las sanciones y penalidades económicas a los conductores que incumplan las reglas de tránsito, en comparación con el 8,3 % señala que los causantes de los siniestros viales son siempre los conductores, por lo que el adeudo recaería en el conductor por el incumplimiento de las normas de tránsito; Huamán (2018) establece que de acuerdo al Oficio 1454-217/Indecopi-JUN, la Oficina de Cobranza Coactiva del Indecopi tiene un bajo porcentaje de cancelaciones de multas, con más del 85 %

de multas sin pagar y sujetas a medidas de embargo. Esto indica que AFOCAT incumple con su obligación de pagar multas, desacata sus responsabilidades y viola los derechos de los consumidores. Estas acciones muestran una falta de preocupación por las consecuencias de su comportamiento y están respaldadas por información del área coercitiva del Indecopi. Cabe mencionar que la descripción anterior y sus correspondientes resultados concuerdan, ya que utilizarla como criterio de atribución de responsabilidad conduciría a una mejor reparación del daño intangible, que en la actualidad no está siendo abordada satisfactoriamente.

Finalmente, se aprecia en los resultados que el 33,3 % de encuestados señalan que siempre se repara el daño moral de los agraviados, en contraste con el 8,3 % que señalan que nunca o casi nunca, respectivamente, no reciben la reparación del daño moral, que para poder defender sus derechos inician un proceso judicial. Sierra (2017) describe, en su investigación, que, por lo general, los accidentes resultan en daños físicos, pero con frecuencia resultan en la destrucción de bienes personales que no son reembolsados por el programa SOAT actual para vehículos de propiedad privada. Es importante tener en cuenta que, si bien la cobertura de seguro requerida para el transporte público incluye lesiones corporales y daños a la propiedad, la cobertura para vehículos privados se limita a lesiones corporales. Este vacío en la regulación del seguro de responsabilidad civil obligatorio para los vehículos de propiedad particular genera desigualdad en el tratamiento y cobertura de daños para los afectados; los resultados de las investigaciones difieren, la falta de reparación del daño moral de los afectados por accidentes en vehículos particulares se encuentran en desventaja frente a los afectados por accidentes en el transporte público, ya que los primeros solo están asegurados por lesiones corporales mientras que los segundos tienen cobertura tanto por lesiones corporales como por daños materiales.

## CONCLUSIONES

### **1. Sobre el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras**

Nuestra investigación tiene como principal objetivo el de evaluar el proceso de indemnización que realizan las aseguradoras a los agraviados en un hecho de tránsito, habiéndose constatado que no existe una política clara en la atención por este seguro. Hay poco conocimiento de los usuarios de este seguro, sobre todo de sus coberturas y el procedimiento a seguir en caso sea requerido. Los inconvenientes que se identificaron en los centros de atención médica en el distrito de Villa El Salvador son de forma y de fondo. A través de entrevistas con 36 operadores, se reveló que más del 77 % de los participantes carecían de un conocimiento preciso sobre la cobertura actual del SOAT, lo que indica posibles brechas en la aplicación.

### **2. El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte**

Al realizar nuestra investigación se hizo evidente que esta póliza de seguro en particular no está exenta de fallas. Se revelaron un sinnúmero de problemas, incluidos los obstáculos administrativos frecuentes que dificultaban la cobertura, instancias de pólizas vencidas, incumplimiento de un contrato y cargas financieras que recaían sobre el paciente, su familia o incluso el conductor del vehículo. Sorprendentemente, ciertos establecimientos de salud incluso se negaron a brindar tratamiento a los pacientes que dependían del seguro SOAT, lo que indica claramente la necesidad de una mayor conciencia sobre los derechos de los ciudadanos y la utilización adecuada de este seguro. Es fundamental abordar estas preocupaciones para garantizar un trato más eficiente y justo a los individuos afectadas por un hecho de tráfico.

### **3. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito,**

En nuestra investigación, ha quedado clara que el alcance de la cobertura del SOAT es insuficiente, lo que deja a muchos ciudadanos insatisfechos a la hora de solicitar su cobertura, quienes tienen que enfrentar un sin número de problemas cuando participan en un accidente de tránsito.

Lo que es aún más preocupante es que más del 36 % de los encuestados admitió haber recibido información directamente de las víctimas, quienes han tenido que asumir sus propios gastos médicos, a pesar de la obligatoriedad de sufragarse todo gasto a través del SOAT. En muchos accidentes, se ha demostrado que las coberturas de este seguro no son del todo claras, ya que las mismas están en función al centro médico donde son auxiliadas las víctimas (clínicas u hospitales), debido a la tarifa que manejan cada establecimiento. Asimismo, se observan inconvenientes en estos centros de salud por la inobservancia en el cuidado de la “Ley de Emergencia 27604”, ya que condicionan la atención médica a la recepción de las cartas de garantía enviadas por las compañías de seguros.

**4. Con respecto a la reparación del daño moral a la víctima de los accidentes de tránsito,** consideramos que es necesario revisar la labor del “fondo de compensación del SOAT y los AFOCAT”, ya que fue creado por el MTC como una noble respuesta para todos aquellos accidentes de tránsito donde exista la fuga del vehículo automotor causante del accidente. El mismo que es administrado por el MTC, aclarando que este fondo brinda a las víctimas las mismas coberturas del SOAT y las AFOCAT por la vía del reembolso; Sin embargo, pocos o nadie sabe que existe y peor aún no conocen cómo utilizarlo. Considerando que la poca difusión de este fondo es responsabilidad del MTC y la SBS, dado que los fondos para su funcionamiento son adjudicados por todas las compañías de seguros.

## RECOMENDACIONES

### **1. Sobre el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras**

Este trabajo sugiere la necesidad de efectuar un cambio en la Ley N.º 27181 añadiendo un párrafo por ser un tema de interés público, para que se obligue a las compañías de seguros a que los reclamos sobre el SOAT sean revisados en un plazo no mayor de 72 horas. Esto demostrará que el Estado tiene una especial atención por la naturaleza de los daños. De manera que se agilicen las indemnizaciones en un periodo máximo de 10 días útiles, y se revise la posibilidad de involucrar a la SBS para que exija un informe a las compañías de seguros sobre los antecedentes de cada caso, que permita sancionar cuando no se ha entregado una indemnización en forma oportuna.

### **2. El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte.**

Motivados por el noble interés de atender la situación de emergencia de una víctima, es necesario recomendar que se incorpore como coberturas de gastos médicos y gastos de sepelio al fondo de compensación del MTC, pero solo para los ocupantes de los vehículos automotores que mantengan vigente un “SOAT o CAT”, para atender todos aquellos eventos que no tienen las características de un accidente de tránsito (vandalismo, asaltos), que ocasionen lesiones graves o muerte del ocupante.

### **3. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito**

Debería de modificarse el CPP para que el PPJJ disponga una medida cautelar inmediata, de comprobarse el delito de lesiones graves, durante la investigación preliminar del accidente, para asegurar la reparación civil de las víctimas. Incorporando a las compañías de seguros como tercero civil de acuerdo con el art. 113 inc. “c” del citado código, para que hagan entrega de una carta de garantía (carta fianza), que

garantice el monto indemnizatorio que dispongan los Jueces, y se entregado en forma inmediata.

#### **4. La reparación del daño moral a la víctima de los accidentes de tránsito.**

Se entiende por daño moral que es el sufrimiento que experimenta una persona cuando ha sido víctima de un hecho de tránsito, originando en algunos casos una serie de traumas psicológicos que conllevan al menoscabo de su condición personal y familiar. En ese sentido, el cálculo de una indemnización suele ser compleja, ya que al ser un daño no tangible su determinación resulta muy difícil. Por esa razón, sugerimos la creación de un nuevo seguro de responsabilidad civil de ocupantes o terceros no ocupantes de contratación obligatoria, que sirva para sufragar los gastos de una atención psicología que permita sobrellevar el nuevo aspecto de las víctimas y/o a la incapacidad permanente a la que debe se enfrentarse, como consecuencia de un accidente de tránsito.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Berrospi, D. (2018). *La ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito en el distrito judicial de San Juan de Lurigancho, 2017*. (Tesis de Licenciatura, Universidad César Vallejo).  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/19798/Berrospi\\_BDE.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/19798/Berrospi_BDE.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Bullard, A. (1991). Casualidad probabilística: el problema de los costos administrativos en el diseño de un sistema de responsabilidad civil extracontractual. *Revista IUS ET VERITAS*. 2(3), 3-12.  
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/15312>
- Castiglione, S. (2004). *Lesiones no intencionales, legislación de América Latina sobre programas preventivos y responsabilidades*. Organización Panamericana de La Salud.
- Castresana, A. (2006). *La responsabilidad aquiliana: Bases históricas para una construcción jurídica actual*. Editorial Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ccoya, O. (2019). *Identificación y evaluación de causas de accidentes de tránsito aplicando el método DREAM (Driving Reliability and Error Analysis Method) para proponer medidas preventivas en el distrito José Luis Bustamante Rivero 2019*. (Tesis de Licenciatura, UTP)  
[https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/3354/Oriana%20Ccoya\\_Trabajo%20de%20Investigacion\\_Bachiller\\_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/3354/Oriana%20Ccoya_Trabajo%20de%20Investigacion_Bachiller_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Chilón, M. (2018). *El formato de registro de accidentes de tránsito efectiviza el pago de la indemnización en Lima Norte* (Tesis de Licenciatura, Universidad Privada del Norte)
- Decreto Supremo N.º 24-2004 (11-06-2004). Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito, Artículo 28.
- Díaz, J. (2007). El derecho administrativo sancionador y los principios que lo regulan. *En Revista Jurídica del Perú*, 78, 57-65
- Espinoza, J. (2013). *Derecho de la responsabilidad civil*. (7ma ed.). Lima, Perú. Rodhas.
- Foro Internacional del Transporte. (2019). Calles Más Seguras. *ITF.OECD.org*.  
[https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/calles-mas-seguras-benchmarking-mundial\\_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/calles-mas-seguras-benchmarking-mundial_0.pdf)
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación*. (5ª Edición). McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. DE C.V.
- Huamán, C. (2018). *La regulación jurídica del fondo de las asociaciones de fondos contra accidentes de tránsito y la afectación a los derechos del consumidor*. (Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú).

[https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/14638/HUAMAN\\_ROJAS\\_CARLOS\\_ENRIQUE1.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/14638/HUAMAN_ROJAS_CARLOS_ENRIQUE1.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Instituto Nacional de Estadística e Informática, (2017). Obtenido de Encuesta Demográfica y de Salud Familiar. Perú-INEI. <https://goo.gl/MYmymc>

Ley N.º 27604 (22-12-2001). Congreso de la República  
[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/283545/255319\\_L127604-2001.pdf20190110-18386-ohr4g4.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/283545/255319_L127604-2001.pdf20190110-18386-ohr4g4.pdf)

Marcos, M. (2001). Régimen jurídico y tributario de las contribuciones empresariales destinadas a la instrumentación de los compromisos por pensiones mediante contratos de seguro. En: *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, 19, 105-137.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). *Estadística - Servicios de Transporte Terrestre por Carretera - Parque Automotor*.  
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344892-estadistica-servicios-de-transporte-terrestre-por-carretera-parque-automotor>

Miranda, J., Rosales, E., Paca, A., Luna, D., López, L., Huicho, L. (2010). Cobertura real de la ley de atención de emergencia y del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT). *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública online*. 27(2), 179-183.

Morales, O. (2021). *Análisis jurídico de la indemnización como obligación del asegurador en el contrato de seguro de automóviles* (Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua) <https://repositorio.unan.edu.ni/16694/1/16694.pdf>

Murga, V. (2019). El mercado de seguros en Perú. *Cultura de Seguros*.  
<https://culturadeseguros.pe/el-mercado-de-seguros-en-peru/>

Navarro, F., & Wahren, P. (2017). El sector asegurador en América Latina.  
<https://www.celag.org/el-sector-asegurador-en-america-latina/>

OMS. (1978). *Atención Primaria de Salud. Informe de la Conferencia Internacional sobre Atención Primaria de la Salud* (Primera ed.). OMS/FNUI.

OMS/OPS. (2001). *La Salud Pública en las Américas: Funciones Esenciales*. OPS/OMS.

Paucar, A. (2013). *Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*. (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Mayor de San Marcos) <http://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/cybertesis/3323>

Ramírez, G. (2016). *Análisis de las coberturas de los seguros con relación a los accidentes de tránsito en las resoluciones expedidas por Indecopi en la ciudad de Arequipa de enero a diciembre del 2012*. (Tesis de maestría, Universidad Católica de Santa María). <http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/handle/UCSM/5970>

Rodríguez, J. (2013). *Análisis jurídico de la póliza de seguro obligatorio de accidente de tránsito (SOAT) referente al pago de la indemnización y a la normativa legal*. (Tesis



de pregrado, Universidad Internacional del Ecuador).  
<http://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/238/1/T-UIDE-0223.pdf>

Rostworowski, M. (2004). *Enciclopedia temática del Perú-Incas*. El Comercio.

Sánchez, F. (2010). *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*. Cuarta Edición. Aranzadi

Sánchez, F. P. (2016). *Seguros, temas esenciales*. Eco Ediciones.

Sierra, Y. (2017). *El seguro obligatorio para vehículos particulares en Colombia y su insuficiencia en relación principio de reparación integral* (Tesis de Licenciatura, Universidad Santo Tomas).  
<https://repository.usta.edu.co/jspui/bitstream/11634/4858/6/2017yerylsierra.pdf>

Tintaya, C. (2014). *Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito del distrito judicial de Puno*. (Tesis de postgrado, Universidad Andina Nestor Cáceres Velásquez).  
<https://es.scribd.com/document/373543721/Criterios-Juridicos-Para-La-Determinacion-de-Responsabilidad-Civil-en-Accidentes-de-Tránsito>

Valdiviezo, R. (2016). *Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de Indecopi. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro*. (Tesis de pregrado en Derecho, Universidad de Piura)

Valenzuela, H. (2004). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio: una aproximación desde el análisis económico del derecho*. Ara Editores.

**Anexos**

**Anexo 1: Matriz de consistencia**

**LA EJECUCION DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO JUDICIAL DE VILLA EL SALVADOR EN EL 2022**

problema	objetivos	hipotesis	variables e indicadores	metodologia		
Problema principal	Objetivo general	Hipótesis principal	Variable	Método	Técnica	Muestra
¿Cómo se viene dando la ejecución del SOAT en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022	Analizar cómo se viene ejecutando el SOAT en el distrito de Villa El Salvador 2022.	La ejecución del SOAT en el distrito judicial de Villa El Salvador en el 2022 se viene dando de manera ineficaz, por la tardanza en la cancelación de las compensaciones efectuadas por la compañía de seguros, la insuficiente cobertura para los gastos médicos.	<p><b>La ejecución del SOAT en el distrito judicial de Villa El Salvador.</b></p> <p><b>Dimensiones:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El pago de la indemnización por las aseguradoras</li> <li>• El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte</li> <li>• Responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito</li> <li>• La reparación del daño moral de la víctima</li> </ul>	<p><b>Diseño: no experimental, transversal y descriptivo</b></p> <p><b>Tipo: básica</b></p> <p><b>Alcance: descriptivo</b></p>	<p><b>TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS</b></p> <p>Encuesta, instrumento cuestionario.</p> <p><b>TÉCNICA DE PROCESAMIENTO DE DATOS</b></p>	<p><b>POBLACIÓN</b></p> <p>36 personas encuestadas del Juzgado Civil Especializado de Villa El Salvador.</p> <p><b>MUESTRA</b></p> <p>36 personas que laboran en los juzgados civiles especializados ubicados en Villa El Salvador.</p>

Problemas específicos	Objetivo específico
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cómo se viene dando el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras posterior a los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022?</li> <li>• ¿Cómo se viene dando el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte, en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022?</li> <li>• ¿Cómo se viene dando la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022?</li> <li>• ¿Cómo se viene dando la reparación del daño moral en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar como se viene dando el pago de las indemnizaciones por las aseguradoras posterior a los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.</li> <li>• Identificar como se viene dando el resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transporte, en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.</li> <li>• Identificar como se viene dando la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.</li> <li>• Identificar como se viene dando la reparación del daño moral a la víctima en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.</li> </ul>

## Anexo 2: Cuestionario

### Cuestionario

Estimado señor (a), agradezco su valiosa colaboración.

Lee atentamente cada pregunta luego responde con veracidad y honestidad cada pregunta. La información que nos proporcionará será muy importante para fundamentar el trabajo de investigación, sobre la ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito en el distrito judicial de Villa el salvador.

#### Instrucciones:

Cada pregunta presenta cinco alternativas, priorice una de las respuestas y marque con X la respuesta que usted crea conveniente.

Variable	Dimensión	Ítems o Preguntas	1	2	3	4	5
			Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre
La ejecución del seguro obligatorio del accidente de tránsito	El pago de las indemnizaciones por las aseguradoras	<b>DESCONOCIMIENTO</b>					
		1)¿Ud. Conoce sobre la existencia de un seguro obligatorio de accidentes de tránsito-SOAT?					
		2. Considera Ud. que hay poca publicidad sobre los alcances del SOAT					
		3. ¿Ud conoce sobre la existencia del Fondo de Compensación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)?					
		4. Ud. Alguna vez ha sufrido de un siniestro vial.					
		5. Considera Ud. que existe una debida información acerca de la existencia del SOAT					
		<b>PLAZO DE PAGO</b>					
		6. Considera Ud. que el pago de la indemnización cubre los daños causados, sumándole a este el tiempo de demora que tiene el trámite.					
		<b>BENEFICIARIO</b>					
		7. CREE Ud. que el pago de la indemnización es cubierto por el SOAT es rápida, oportuna y veraz					
		8. Le han brindado información oportuna en los accidentes de tránsito					
		9. Cree que las aseguradoras notifican a los familiares de los fallecidos para el cobro de la indemnización					
		10. Cree Ud. que el trámite para la obtención del pago de la indemnización es engorroso.					

	<b>DERECHO A LA VIDA</b>					
El resguardo de las condiciones de seguridad y salud en materia de transportes.	11. Considera que el pago de la indemnización por muerte es suficiente para resarcir el daño causado?					
	12. Cree Ud. que las personas que son víctimas de un accidente vial, no cumplen con las señales de tránsito					
	<b>SEGURIDAD VIAL</b>					
	13. Cree Ud. que las autoridades de tránsito no cumplen adecuadamente su labor en un siniestro vial					
	<b>SEÑALIZACIÓN VIAL</b>					
	14. Considera que la parte de la responsabilidad de los siniestros son por poca señalización en las calles del distrito					
	15. Cree Ud. que los conductores incumplen con las normas de transporte público y privado					
	16. Considera que los conductores de los vehículos son personas no capacitadas para el manejo de un automotor					
	17 Cree Ud. que si se diera publicación a la normativa referente al SOAT habría más personas que puedan hacer uso los montos indemnizatorios 18 Ha escuchado hablar sobre el Fondo de Compensación del seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito					
	19. Cree que las empresas aseguradoras notifican a los agraviados para el cobro de las indemnizaciones					
20. Considera que las empresas aseguradoras deberían de asumir mayores responsabilidades cuando no notifican a los beneficiarios para el cobro de la indemnización						
Responsabilidad civil privada de los antecedentes de tránsito	21 Considera que se debería sancionar las demoras en el pago de la indemnización a los agraviados por una entidad aseguradora					
	22. Considera que las empresas aseguradoras brindan charlas informativas respecto a la ejecución del SOAT					
	23. Considera Ud. que deberían incrementarse las sanciones a los conductores que incurran en un siniestro vial.					
	24. Considera que los accidentes viales son a causa del alcohol o algún estupefaciente					
	25. Cree Ud. que se debería interponer mayores sanciones a los conductores que manejen en estado de ebriedad y causen un accidente vial					
	26. Considera que de haber mayor publicación respecto al cobro de la indemnización por causa de un siniestro vial se tendría mejor resultados para las personas que no tienen los recursos para poder curarse					
	27 Considera el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debería de brindar información respecto a las labores del fondo de compensación					
	28. Cree Ud. que el fondo de compensación del SOAT debería de cubrir cierto monto para indemnizarme					
	29. Considera Ud. que Indecopi debería de poder intervenir en el impago de las indemnizaciones a los agraviados					

		30. Considera Ud. que el SOAT es una herramienta para el aseguramiento de las personas que se transportan en un vehículo automotor					
La preparación del daño moral a la víctima		31. considera Ud. que el SOAT debería de cubrir la reparación civil por daño moral ante un accidente de tránsito					
		32. Cree Ud. que el daño moral causado a las víctimas de un accidente de tránsito, eventualmente pueden ser asumidas por el SOAT					
		33. Cree Ud. que el daño moral causado a las víctimas ante un accidente de tránsito, y que dicho daño asumido por el SOAT, disminuirá la carga procesal					
		34. Considera que los accidentes vehiculares causan daño psicológico y que tales daños deberían de ser cubiertos por el SOAT					
		35. Cree Ud. que el daño moral causado a las víctimas es irreparable.					

### Anexo 3: Consentimiento informado

#### Consentimiento informado para participantes de Investigación

El presente estudio es conducido por José Luis SANDIGA PIMENTEL y Anthony Enzo PORTUGUEZ AYLLON, Bachilleres de la Facultad de Derecho de la Universidad Continental. El objetivo de la investigación es Describir como se viene dando la ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.

En función de ello, lo invitamos a participar de este estudio a través de un cuestionario, que se estima tendrá una duración de 15 minutos. Su participación es absolutamente voluntaria. Todos sus datos personales se mantendrán en estricta confidencialidad: se codificarán con un número para identificarlos de modo que se mantenga el anonimato. Además, no serán usados para ningún otro propósito que la investigación. Su participación no involucra ningún beneficio directo para su persona. Si usted lo desea, un informe de los resultados de la investigación se le puede hacer llegar cuando la investigación haya concluido y usted lo solicite, para ello usted nos brindará el medio de comunicación más conveniente para hacerle llegar la información.

Su participación será sin costo alguno. Igualmente, no recibirá ningún incentivo económico ni de otra índole. Todas las consultas o dudas que tenga sobre la investigación pueden ser atendidas en cualquier momento durante su participación. Así mismo, puede retirar su participación en el momento que lo desee sin ningún perjuicio. Si durante la entrevista alguna de las preguntas le resulta incómoda, puede decírselo al entrevistador y también puede, si así lo desea, no responderla. Una vez que acepte participar, una copia de este consentimiento informado le será entregada.

---

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por José Luis SANDIGA PIMENTEL y Anthony Enzo PORTUGUEZ AYLLON, He sido informado(a) de que el objetivo de este estudio es Describir como se viene dando la ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito en el distrito judicial de Villa El Salvador, 2022.

Se me ha informado que tendré que responder preguntas en un cuestionario, lo cual tomará aproximadamente 15 minutos.

Entiendo que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado(a) de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar a José Luis \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_) al teléfono \_\_\_\_\_.

Estoy al tanto de que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados del estudio cuando este haya concluido. Estoy al tanto que no recibiré ninguna compensación económica por mi participación. Para esto, puedo contactar a José Luis \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_) al teléfono anteriormente mencionado.

\_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /2023

Nombre del participante

Firma del participante

Fecha



## Anexo 5: Carta de Autorización



Presidencia de la Corte Superior de Justicia de Lima Sur  
Gerencia de Administración Distrital

*"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"*  
*"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"*

Villa María Del Triunfo, 28 de Marzo del 2023

**CARTA N° 000007-2023-GAD-CSJLS-PJ**



Firmado digitalmente por  
CAMPOMANES PALOMINO Aquiles  
Fernando SAU 20502779875 soft  
Cargo: Gerente De La Administración  
Distrital De La Cajal  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 28.03.2023 16:46:50 -05:00

Señores  
**SANDIGA PIMENTEL JOSE LUIS** – DNI 09378123  
**PORTUGUEZ AYLLON ANTHONY ENZO** – DNI 70905494

**Asunto** : Solicitan autorización para realizar encuesta.

**Referencia** : EXPEDIENTE 002124-2023-UGDA-G  
SOLICITUD S/N-2023 (6MAR2023)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para saludarlo muy cordialmente y manifestarle que, en atención al asunto y en relación al documento de la referencia, medio por el cual solicitan la autorización para ingresar a la sede que corresponda, a fin de poder realizar encuestas vinculadas a su Proyecto de Tesis "La ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito en el distrito judicial de Villa el Salvador 2022".

Al respecto, de acuerdo a lo informado por la Unidad de Servicios Judiciales mediante Oficio N° 000063-2023-USJ-GAD-CSJLS-PJ, su solicitud se considera procedente debiendo ceñirse estrictamente a las indicaciones detalladas en el documento adjunto.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad, para reiterar a usted los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

**AQUILES FERNANDO CAMPOMANES PALOMINO**  
Gerente de la Administración Distrital de la CSJLS  
Presidencia de la Corte Superior de Justicia de Lima Sur

ACP/gmm



Esta es una copia auténtica de un documento electrónico archivado en el Poder Judicial del Perú. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas en: <https://verifica.pj.gob.pe/doc/sgd> CÓDIGO: 471930 CLAVE: 3EU1MC  
CARTA N° 000007-2023-GAD-CSJLS Página 1 de 1





Presidencia de la Corte Superior de Justicia de Lima Sur  
Gerencia de Administración Distrital  
UNIDAD DE SERVICIOS JUDICIALES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Villa María Del Triunfo, 14 de Marzo del 2023

**OFICIO N° 000063-2023-USJ-GAD-CSJLS-PJ**



Firmado digitalmente por TAFUR  
VELIT Juan Martin FAU 20602779875  
soft:  
Jefe De La Unidad De Servicios  
Judiciales De La Csjs  
Mensaje: Soy el autor del documento  
Fecha: 14.03.2023 13:41:09 -05:00

Sr(a).

**AQUILES FERNANDO CAMPOMANES PALOMINO**

Gerente de la Administración Distrital de la CSJLS

Presente. -

**Asunto** : SOLICITAN AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR ENCUESTA -  
PORTUGUEZ AYLON ANTHONY ENZO.

**Referencia** : EXPEDIENTE 002124-2023-UGDA-G  
HOJA DE ENVÍO 000106-2023-USJ-GAD-CSJLS (6MAR2023)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para saludarlo muy cordialmente y manifestarle que, en atención al asunto y en relación al documento de la referencia.

Mediante solicitud S/N de fecha 06 de marzo de 2023, el señor Anthony Enzo Portuguez Ayllon con DNI N°70905494 y el señor José Luis Sandiga Pimentel con DNI N°09378123, en su calidad de Bachilleres de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Continental, vienen realizando el proyecto de Tesis que lleva como título "LA EJECUCION DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTE DE TRANSITO EN EL DISTRITO JUDICIAL DE VILLA EL SALVADOR", con fines de obtener la titulación; solicitando en tal sentido, **autorización para el ingreso a la sede que corresponda para poder realizar las encuestas** vinculadas a dicho tema y que está orientada a los señores Jueces y Personal del Juzgado Especializado en Transito y Seguridad Vial de Villa El Salvador.

Respecto a la autorización para la recolección de datos en las sedes del distrito de Villa El Salvador, consideramos pertinente tener en cuenta que, la tesis identifica y contribuye con cerrar la brecha de conocimiento a partir de un análisis de fuentes de información académica, actuales y pertinentes; y que para su desarrollo emplea los principios rigurosos de investigación académica establecidos.

Asimismo, colaborar con un trabajo de investigación contribuye a mejorar nuestra imagen ante la ciudadanía; además, permitirá a la Escuela Judicial ampliar la documentación con la que cuenta en su biblioteca y finalmente permitirá recabar información específica del tema materia de estudio, el mismo que puede ser utilizado en la formulación de algunas mejoras en esta Corte Superior de Justicia.

Sin embargo, para el desarrollo del tema en estudio, el solicitante debe tener presente lo siguiente:

- ✓ Para el ingreso a las sedes judiciales debe cumplir con los requisitos establecidos para tal fin.





Presidencia de la Corte Superior de Justicia de Lima Sur  
Gerencia de Administración Distrital  
UNIDAD DE SERVICIOS JUDICIALES

- ✓ De desarrollarse encuestas, las preguntas deben ser en estricto, referentes al tema en estudio<sup>1</sup>.
- ✓ En caso de requerir entrevista y/o consulta con los magistrados, esta debe ser coordinado con el administrador de cada sede, estando sujeto a la disponibilidad del tiempo que puedan contar los magistrados.
- ✓ De requerir atención del despacho de Presidencia, esta debe ser tramitado de manera independiente a través de la mesa de partes de Presidencia.
- ✓ Concluido su labor, el estudiante donará una copia de su trabajo a la Biblioteca de esta Corte Superior de Justicia de Lima Sur.
- ✓ La recolección de datos en las sedes del distrito de Villa El Salvador deberá ser coordinada con el administrador de la sede donde desarrolle dicha actividad, debiendo ceñirse al siguiente cronograma.

FECHA	DISTRITOS	SEDES
27 al 31 de marzo de 2023	Villa El Salvador	CISAJ
		Villa del Mar

Por lo expuesto, y de la revisión de la encuesta a aplicar, donde se ve que las preguntas versan sobre el tema de estudio, esta Unidad es de la opinión que dicha solicitud debe ser atendida de manera favorable, el cual debe ser llevado a cabo de acuerdo a lo señalado previamente, información que debe ser remitida para su conocimiento al solicitante; así como a los responsables de las sedes señaladas.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad, para reiterar a usted los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

**JUAN MARTIN TAFUR VELIT**  
Jefe de la Unidad de Servicios Judiciales de la CSJLS  
Presidencia de la Corte Superior de Justicia de Lima Sur

JTV/av

<sup>1</sup> Está prohibido a los servidores hacer declaraciones públicas a medios de comunicación, sobre asuntos relacionados con las actividades institucionales, salvo estén debidamente autorizados por la autoridad competente. Artículo 32.- Prohibiciones a los servidores. Reglamento Interno de Trabajo del Poder Judicial



