



---

UNIVERSIDAD CATÓLICA LOS ÁNGELES  
CHIMBOTE

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**LAS TENDENCIAS DOCTRINALES SOBRE DAÑOS  
EXTRA CONTRACTUAL EN LOS ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO EN LATINOAMÉRICA EN EL PERÍODO DE 2015  
A 2020.**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR EL GRADO  
ACADÉMICO DE BACHILLER EN DERECHO Y CIENCIA  
POLÍTICA**

**AUTOR**

**TORRES BARBOZA, EDWIN  
ORCID: 0000-0002-5406-3897**

**ASESORA**

**MUÑOZ CASTILLO, ROCIO  
ORCID: 0000-0001-7246-9455**

**CHIMBOTE-PERÚ**

**2021**

**TÍTULO DE LA TESIS**

**LAS TENDENCIAS DOCTRINALES SOBRE DAÑOS  
EXTRACONTRACTUAL EN LOS ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO EN LATINOAMÉRICA EN EL PERÍODO DE 2015  
A 2020.**

## **EQUIPO DE TRABAJO**

### **AUTOR**

Torres Barboza, Edwin

ORCID: 0000-0002-5406-3897

Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, Estudiante de Pregrado,  
Chimbote, Perú

### **ASESORA**

Muñoz Castillo, Rocio

ORCID: 0000-0001-7246-9455

Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, Facultad de Derecho y Ciencia  
Política, Escuela Profesional de Derecho, Chimbote, Perú

### **JURADO**

Dr. Ramos Herrera. Walter

ORCID: 0000-0003-0523-8635

Mgtr. Conga Soto, Arturo

ORCID: 0000-0002-4467-1995

Mgtr. Villar Cuadros, Maryluz

ORCID: 0000-0002-6918-267X

**JURADO EVALUADOR DE TESIS Y ASESORA**

---

Dr. Ramos Herrera Walter

**PRESIDENTE**

---

Mgtr. Conga Soto, Arturo

**MIEMBRO**

---

Mgtr. Villar Cuadros Maryluz

**MIEMBRO**

---

Mgtr. Muñoz Castillo, Roció

**ASESORA**

## **AGRADECIMIENTO**

El presente trabajo de Investigación; agradecerte primeramente a ti Dios por bendecirme para llegar hasta donde he llegado, porque hiciste realidad este sueño anhelado. A la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote (ULADECH) por darme la oportunidad de estudiar y culminar satisfactoriamente este semestre académico.

*Edwin Torres Barboza*

## **DEDICATORIA**

Dedico a mi hija por ser un soporte espiritual en mis estudios; y por ser la esperanza de mi existencia y perseverancia en el logro de mis metas.

A los catedráticos por compartir sus sabias enseñanzas, por sus consejos para culminar con mi Carrera profesional.

*Torres Barboza, Edwin*

## RESUMEN

La problemática de la investigación hallada fue ¿Cuáles son las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica? Los objetivos fueron: determinar identificar y describir las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020. Metodología: el tipo de investigación es básica, nivel descriptivo de enfoque y diseño cualitativo. Muestra: Posturas doctrinales de los países Brasil, Colombia, Chile, México y Perú en el periodo 2015 a 2020. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos: Es de análisis documental, el plan de análisis está constituido por 5 fases Fase 1: Definición de las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidentes de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 20120. Fase 2: Búsqueda de corrientes doctrinales en los países México, Colombia, Brasil, Chile y Perú. Fase 3: Identificar la convergencia o divergencia en las corrientes doctrinales halladas. Fase 4: Evaluar la convergencia general de las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidentes de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 20120. Fase 5: Discusión de los resultados hallados con las bases teóricas desarrolladas en el trabajo de investigación. Resultado: será la tabulación y presentación gráfica y la interpretación descriptiva de los resultados, la discusión de resultados, en la que desarrollamos teóricamente el trabajo de campo la contratación de la hipótesis general en base a la prueba de hipótesis. Conclusiones: en base a la prueba de hipótesis, análisis y las encuestas, bibliografía, anexos

Palabras claves: accidentes de tránsito, responsabilidad extracontractual, víctimas.

## **ABSTRACT**

The problem of the investigation found was: What are the doctrinal tendencies on tort damages in traffic accidents in Latin America? The objectives were: to determine to identify and describe the doctrinal trends on tort damages in traffic accidents in Latin America in the period 2015 to 2020. Methodology: the type of research is basic and descriptive level of qualitative approach. Sample: Doctrinal positions of the countries Brazil, Colombia, Chile, Mexico and Peru in the period 2015 to 2020. Techniques and Instruments for Data Collection: It is of documentary analysis, the analysis plan is made up of 5 phases Phase 1: Definition of doctrinal trends on non-contractual damages in traffic accidents in Latin America in the period 2015 -2020. Phase 2: Search for doctrinal currents in the countries of Mexico, Colombia, Brazil, Chile and Peru. Phase 3: Identify the convergence or divergence in the doctrinal currents found. Phase 4: Evalu ate the general convergence of doctrinal trends on tort damages in traffic accidents in Latin America in the period 2015-2020. Phase 5: Discussion of the results found with the theoretical bases developed in the research work. Result: it will be the tabulation and graphic presentation and the descriptive interpretation of the results, the discussion of the results, in which we theoretically develop the field work, the hiring of the general hypothesis based on the hypothesis test. Conclusions: based on hypothesis testing, analysis and surveys, bibliography, annexes

Keywords: traffic accidents, tort, victims.

## INDICE DE CONTENIDO

TITULO DE LA TESIS .....	ii
EQUIPO DE TRABAJO.....	iii
JURADO EVALUADOR DE TESIS Y ASESORA .....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
DEDICATORIA .....	vi
RESUMEN.....	vii
ABSTRACT .....	viii
INDICE DE CONTENIDO .....	ix
TABLA DE CONTENIDO.....	xii
I. INTRODUCCIÓN .....	1
II. REVISIÓN DE LITERATURA.....	3
2.1. Antecedentes.....	3
2.2. Antecedente Internacional .....	3
2.3. Antecedente Nacional.....	5
2.4. Antecedente Local.....	7
2.5. enunciado del problema .....	9
2.6. objetivos de la investigación.....	9
a) objetivo general .....	9
b) objetivo específico .....	9
2.7. justificación de la investigación .....	9
III. MARCO TEÓRICO.....	10
3.1. la responsabilidad civil .....	10
3.1.1. definición.....	10
3.1.2. la responsabilidad extracontractual .....	10
3.1.3. daños extracontractual en accidentes de tránsito.....	11
3.1.4. responsabilidad civil extracontractual .....	11
3.1.5. responsabilidad civil extracontractual directa e indirecta .....	12
3.1.6. naturaleza jurídica de la responsabilidad .....	12
3.1.7. la responsabilidad objetiva por riesgo .....	13
3.1.8. jurisprudencia en daños extracontractual en accidente de tránsito .....	13
3.1.9. en el código peruano .....	13
3.2.0. en el código mexicano.....	14
3.2.1. definición jurídica de accidente de tránsito .....	14
3.2.2. accidente de tránsito .....	14
3.2.3. concepto de peligro.....	15

3.2.4. factor de atribución subjetivos.....	15
3.3.1. daño a la persona .....	16
3.3.2. el daño causado.....	16
3.3.3. el daño por hechos jurídicos ilícitos que da origen a la responsabilidad civil.....	17
3.3.4. clasificación del daño .....	17
3.4.1. el quantum indemnizatorio .....	17
3.4.2. indemnización .....	17
3.4.3. resarcimiento .....	17
3.4.4 indemnización por un hecho de tránsito .....	18
3.4.5. legitimación pasiva y la obligación de los aseguradores.....	19
3.4.6. determinación del monto de la reparación civil .....	19
III. HIPOTESIS .....	20
3.1. hipótesis general .....	20
3.2. hipótesis específicas .....	20
IV. METODOLOGIA .....	20
4.1. Tipo de investigación .....	20
4.2. Nivel de la investigación.....	20
4.3. Diseño de la investigación.....	21
4.4. población y muestra .....	22
a. Población.....	22
b. Muestra.....	22
4.5. definición y operacionalización de variables e indicadores.....	22
4.6. técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	23
4.7. plan de análisis.....	24
4.8. matriz de consistencia .....	25
4.9. Principios Éticos.....	27
V. RESULTADOS .....	27
5.1. Resultados.....	27
5.3. Análisis De Resultados.....	32
VI. CONCLUSIONES .....	38
VII. RECOMENDACIÓN .....	39
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	40
ANEXOS.....	43
Anexo 1. cronograma de actividades .....	44
Anexo 2. Presupuesto .....	44
Anexo 3. Cuestionario.....	46
Anexo 04: Tablas del resultado.....	47
Anexo 5. declaración de compromiso ético y no plagio.....	48

## TABLA DE CONTENIDO.

<i>Tabla de Resultados</i>	1	_____
<i>Tabla de Objetivos</i>	_____	47

## I. INTRODUCCIÓN

La investigación se realizó un estudio para poder conocer y describir los daños extracontractuales el cual consta de dos dimensiones: directa e indirecta; del mismo modo los accidentes de tránsito, que consta de tres dimensiones, leve, moderado y grave. Por lo dicho anteriormente, se plantea la siguiente interrogante: ¿Cómo se fundamenta las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 – 2020? Surgió la necesidad de conocer los “daños” extracontractual en accidente de tránsito de los países de Brasil, Colombia, Chile, México y Perú, Por ser países en similitud. En el caos vehicular y manejo en el sistema de tránsito principalmente en la capital de estos países; mediante un trabajo organizado y la elaboración del material adecuado se logrará identificar y describir respecto al tema tratado para la previa evaluación y así tener información confiable; al respecto, De Trazegnies (2001), comenta que los accidentes de automóvil en la mayoría de los casos los dos choferes consideran honestamente que la culpa es del otro, el juez tiene muy grave escrúpulos de conciencia para atribuir la culpa a uno a otro y finalmente opta por una responsabilidad compartida. Y que es en realidad quizá la culpa es de ambos o de ninguno aun cuando seamos los choferes más diligentes del mundo, en muchos momentos tenemos descuidos; y si unode esos momentos coinciden precisamente con el azar de que otro automóvil se cruce ante nosotros, se produce una falta humana estadísticamente inevitable y el azar, notemos que si el azar no interviene en el momento del descuido colocando otro automóvil o un peatón delante ni siquiera la teoría subjetiva sanciona la culpa presente en el descuido que efectivamente existió, sino ha habido daño es decir, intervención del azar el culpable de descuido no es sancionado por la responsabilidad extracontractual, lo que prueba que el sistema de responsabilidad extracontractual no está orientado a la sanción de una falta a la reparación de un daño.(p.55)

El objetivo general que se plantea es describir las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en los accidentes de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015

– 2020

El presente trabajo de investigación se justifica porque existe una necesidad de conocer las tendencias doctrinales de los daños extracontractual en accidente de tránsito, pues este trabajo de investigación servirá como fuente de consulta para otras investigaciones de nuevas figuras jurídicas de “daños extracontractual” la metodología utilizada en el presente proyecto es de tipo básica de nivel descriptivo y diseño cualitativo de tipo descriptivo conclusiones: en la problemática de accidentes de tránsito, se explicará con mayor extensión los criterios teóricos jurídicos que tomará en cuenta el juzgador para fijar el monto a resarcir el daño a la víctima.

## II. REVISIÓN DE LITERATURA

### 2.1. Antecedentes

### 2.2. Antecedente Internacional

Maqueo, (2020) En su artículo de Investigación titulada “La responsabilidad civil extracontractual desde la perspectiva del análisis económico del derecho y la economía del comportamiento” señala que: El grupo de legisladores parte del planteamiento de una situación *ex ante* con carácter de preventiva o disuasoria que reduzca los índices de accidentes de tráfico provocados por los animales domésticos en la vía pública. Para ello, se les brindan algunos datos emitidos por la Dirección General de Tránsito, la cual pone de manifiesto que la presencia de animales sin vigilancia en la vía pública constituye un problema de política pública que no debería ser desatendido. En ese sentido, se les pide responder un cuestionario como guía para determinar el sentido de las normas jurídicas que se pretenden adoptar dentro del régimen de responsabilidad extracontractual, por el descuido de los animales y su impacto en los accidentes automovilísticos. Por su parte, al grupo de juzgadores se le proporciona información sobre un caso concreto en el cual el accidente de tránsito ya ha ocurrido. Se trata de un accidente causado por el cruce de un animal doméstico a través de una avenida. Una camioneta, al tratar de esquivar al animal, choca contra un automóvil en el que viajaban tres personas. En el supuesto accidente muere uno de los pasajeros y dos más quedan seriamente lesionados. Cabe advertir que la narrativa del caso incluye una descripción detallada de los hechos. Además, se les pide a los juzgadores que actúen con plena libertad para responder sin tomar en consideración la existencia de normas predeterminadas por el sistema jurídico.

Zeno (2015) afirma en su tesis titulada “La responsabilidad civil extracontractual de los empresarios: Especial referencia a España y Puerto Rico, la responsabilidad civil extracontractual de los empresarios frente a terceras personas por los actos de sus empleados, a sí como la responsabilidad por los accidentes del trabajo”. Tesis presentada por la universidad complutense

de Madrid para para optar el grado de doctor en derecho civil empresarial. existe un enfoque uniforme en esencia, aunque con ciertas particularidades sustantivas y de forma, estableciendo una responsabilidad objetiva y presunta fundada en culpa *in eligendo* o *in vigilando* siendo esta responsabilidad más rigurosa que la contemplada en el art. 1.902 Cod. Civil español. Mientras en los Estados Unidos y la mayoría de los países europeos existe una responsabilidad objetiva y vicaria sin el beneficio de la culpa presunta civilista; para lo cual se realizó una metodología de estudio con análisis comparativa, con nivel explicativo, Examinamos el modelo de responsabilidad presunta de los empresarios, esto cambió como consecuencia de la Revolución Industrial, la especialización y los derechos adquiridos por los trabajadores a partir del Siglo XIX. Esto ha traído como consecuencia que la mayoría de los países europeos, así como los Inglaterra y los Estados Unidos, sigan el modelo de la responsabilidad vicaria (pág. 294). De dicha investigación se resalta la importancia en unificación de leyes en el ámbito laboral, la responsabilidad civil por los daños de sus empleados por los accidentes del trabajo.

Marcelo (2015), en su artículo periodístico titulada “La responsabilidad del estado extracontractual, pero esta vez sustentada en una concepción objetiva y directa, sobre la base de la falta de servicio que encuentra anclaje en el artículo 1112 del código civil, al cual se recurrirá en forma subsidiaria o directa de acuerdo con la interpretación que se efectuará de la norma y su vinculación al derecho público”, tuvo como objetivo general revisar leyes, normas que se asemejen al amparo en la judicatura legal y real consolidándose un conjunto compromiso compleja y eficaz; para lo cual consiguió una metodología inductiva con un enfoque cualitativo, con nivel descriptivo; se llegó a la conclusión deben lograr materializar el equilibrio entre el derecho del particular que se encuentra lesionado y el bien común que afecta a la comunidad. De dicha investigación, se resalta que deben poseer leyes, que reconozcan el trabajo patrio con el gobierno y burócratas públicos.

### **2.3. Antecedente Nacional.**

De Trazegnies (2001), en su libro titulado “la responsabilidad extracontractual no debe cargar al acusante concepto económico exagerado, fundando sobre las bases discutibles, como antes se ha visto; en cambio la controversia resarcitorio hereditario respecto al daño extra patrimonial podría ser sencillamente aceptada en el que existe una real y verdadera carga de conciencia sobre el causante, igualmente de la acción propio indebido”, libro presentado por el catedrático de ciencias del derecho civil por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Tuvo como objetivo principal el desarrollo de nuevas formas de organización social y económica, como la expansión de los seguros, que permiten diseñar soluciones antes no imaginadas; la agudización de la percepción del principio de solidaridad humana; para lo cual consiguió una metodología de estudio inductivo con un enfoque mixto, con nivel explicativo; se llegó a la conclusión tratándose de accidentes de tránsito un inicio legal de reproche de conciencia proyectándonos hacia un error humano, sino que de bien emplear juicios y fundar aparatos preparados a tratar o disolver el enunciado económico de daños o adherir a la colectividad. De dicha investigación se ha llegado a que las personas que causan daños se les que reparar económicamente por las lesiones causadas a la víctima por el principio de *pro homine* fundada en los derechos humanos.

(Caballinas, 2019), en su tesis titulada “Criterios teóricos - jurídicos en la indemnización por responsabilidad civil extracontractual derivados de un accidente de tránsito”, tesis presentada en la Universidad Nacional de Trujillo para obtener el título profesional de abogado. Se investigó los criterios teórico - jurídicos que debe observar el juzgador para determinar el monto de la indemnización por daños y perjuicios causados a la persona humana, en caso de responsabilidad civil extracontractual, derivados de un accidente de tránsito. Se eligió intencionalm ente la muestra de estudio conformada por 05 fallos jurisprudenciales relevantes a efecto de determinar los criterios teórico -jurídicos que observa el Juzgador para determinar el monto de la

indemnización por responsabilidad civil extracontractual en casos de accidentes de tránsito, así como la tabla de los montos indemnizatorios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, las Indemnizaciones por fallecimiento fijados por los tribunales peruanos en los procesos por accidente de tránsito, y la indemnización por daños en la legislación comparada, a efecto de verificar los montos indemnizatorios por concepto de reparación a la víctima, en el periodo 2010-2017; asimismo se consideró al jurisprudencia comparada. Para el recojo de la información se consideraron las técnicas del análisis documental y la observación, los mismos que se aplicaron con sus respectivos instrumentos; los datos obtenidos fueron organizados y presentados en tablas de frecuencia. Para la discusión de los resultados se utilizaron los métodos análisis síntesis, deductivo inductivo, descriptivo y hermenéutico, con el fin estudiar las variables del problema, interpretar las normas e inferir las conclusiones y generalizar los resultados a la población de estudio. Se concluyó que los criterios teórico - jurídicos que se aplican en los procesos peruanos para determinar el monto de la indemnización por daños y perjuicios causados a la persona humana, en caso de responsabilidad civil extracontractual, derivados de un accidente de tránsito se aplican indistintamente como son: el daño emergente, el lucro cesante, el daño moral, el daño biológico, el daño al proyecto de vida, el daño a la capacidad laboral, el daño a la salud o bienestar y el daño a los causahabientes, aunque también se aplican los criterios de razonabilidad y proporcionalidad.

Sarmiento (2018) menciona en su tesis titulada “Los Daños Extramatrimoniales En Los Accidentes De Tránsito” en la tesis presentada por la universidad san pedro de la facultad de derecho y ciencias políticas de Huaraz trabajo de suficiencia profesional para optar el título profesional de Abogado, Tuvo objetivo general la responsabilidad civil extracontractual generada por hechos antijurídicos, como son los accidentes de tránsito, cuyo evento es catalogado como una actividad riesgosa; sino el mero deber de reparar cuando hay menoscabo; para lo cual se siguió con una metodología descriptiva; llegó a la conclusión en cuanto a si se trata de un daño resarcible

en materia contractual o extracontractual, carece de sentido la interrogante, toda vez que ello depende del bien que se afecte con la acción antijurídica, teniendo en consideración que el ordenamiento legal peruano prevé en ambos casos el resarcimiento” (pág. 36). De dicha investigación es ahí la importancia el estudio de estas instituciones jurídicas La estimación de la concreta cuantía en la reparación de daño moral ha de ser razonada en los supuestos que la motivación sea posible. El Magistrado dispone de libertad para fijar el quantum indemnizatorio y para ello deberá ponderar el valor de la cosa o del daño que se trata de reparar.

#### **2.4. Antecedente Local**

Valenzuela (2018), en su tesis titulada “el *quantum* indemnizatorio en relación a los daños a la persona en los casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito en el distrito de los Olivos, 2016-2017”, tesis Presentada por la Universidad Cesar Vallejo para obtener el título profesional de abogada. Tuvo como objetivo principal fijar la cantidad económica a indemnizar se efectúa realmente a reparar las acciones dañosas hechas aún individuo en materia de cargo de conciencia civil por evento de circulación vial en el distrito de los olivos 2016 - 2017; para lo cual se elaboró metodología científica con enfoque cualitativo, con nivel descriptivo; llegó a la conclusión en cuanto a los magistrados logran atisbar del valor indemnizatorio con relación a los daños a la persona, en gran parte no se efectúan dichas expectativas, porque existen variedad de razonamientos de los jueces, no hay igualdad en los fallos. Cabe señalar no se pudo prever aparatos que ayuden a los magistrados a precisar la cuantía pecuniaria reparable por la acción dañosa o lesión producidos a su semejante de derecho a resguardar”, de dicha investigación sobresale que no existe una apropiada educación, por el cumplimiento a las reglas de tránsito o ignorancia, imprudencia y negligencia del conductor crea un riesgo a la sociedad.

(Shapiama, 2016), en su tesis titulada “La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito: percepción de los jueces competentes de la provincia de Huánuco sobre su naturaleza

jurídica; año 2012 - 2016”, tesis presentada en la Universidad Nacional Hermilio Valdizán para obtener el título profesional de abogado. objetivo general, demostrar que los Jueces de Paz Letrado, Civiles y Jueces Superiores de la provincia de Huánuco erróneamente coinciden en afirmar que la naturaleza jurídica de los daños y perjuicios derivados como consecuencia de los accidentes de tránsito, cuando se trata de pasajeros es extracontractual. El alto nivel de crecimiento de la población en el área periurbana, la proliferación de barrios periféricos y el incremento del parque automotor, están íntimamente relacionados con los accidentes de tránsito en la vía pública, dentro de nuestra vida de relación, que indudablemente genera responsabilidad penal y civil. La responsabilidad civil contractual en el transporte de pasajeros, es la nacida de las obligaciones que contraen de una parte la empresa de transporte, y de la otra el usuario o pasajero que necesita el servicio. Existen en el transporte de pasajeros ciertas obligaciones por parte de la empresa de transporte que son importantes conocer cuando se es usuario del servicio, como es el de la obligación de trasladar el usuario del servicio al lugar de destino pactado por las partes. Esto porque el transporte de personas es una obligación de resultado, donde no cumplido el trayecto pactado a destino origina la responsabilidad civil contractual en virtud del contrato de transporte. Es ésta, la relación obligacional que no tienen en consideración los magistrados de los órganos jurisdiccionales de la provincia de Huánuco al resolver los procesos sobre indemnización por daños y perjuicios derivados de los accidentes de tránsito cuando la víctima es pasajero, aplicando sin mayor análisis las normas de la responsabilidad civil extracontractual, tesis que no compartimos, razón por la cual postulamos que en estos casos debe aplicarse concurrentemente las normas de la responsabilidad civil contractual y extracontractual en cuanto sea favorable para la víctima. El 80% de abogados especialistas en materia civil concluyen que cuando se trata de daños causados como consecuencia de accidentes de tránsito de naturaleza contractual, ese mismo porcentaje considera que en estos casos deben resolverse aplicando las

normas de responsabilidad contractual, además de opinar favorablemente por nuestra posición de aplicación de las normas de manera concurrentemente cuando sea favorable a la víctima.

## **2.5. enunciado del problema**

¿Cuáles son las tendencias doctrinales sobre Daños Extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020?

## **2.6. objetivos de la investigación**

### **a) objetivo general**

Determinar las tendencias doctrinales sobre Daños Extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.

### **b) objetivo específico**

1. Identificar las corrientes doctrinales sobre Daños Extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.
2. Describir las corrientes doctrinales sobre Daños Extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.

## **2.7. justificación de la investigación**

Teórica. - El beneficio que generará es conocer e identificar la tendencia de los daños extracontractual en accidente de tránsito a nivel de Latinoamérica.

Práctica. – Servirá como fuente de consulta para otras investigaciones, como referencia o espejo del panorama, respecto al tema; así mismo como modelo que les permita contar con un marco de referencia.

Metodológica. El tipo de investigación es básica y nivel descriptivo de enfoque y diseño cualitativo.

Social. - El resultado de la aplicación del proyecto está orientado a determinar la actualidad comparativa en Latinoamérica del tema tratado.

### **III. MARCO TEÓRICO**

#### **3.1. la responsabilidad civil.**

##### **3.1.1. definición.**

Actualmente la doctrina se ha dedicado a estudiar el tema de la responsabilidad civil tomando como idea central la reparación de los daños. sugiriendo inclusive que el término "responsabilidad" sea sustituido por el de "reparación". Ghersi considera que esto es necesario en virtud de que el concepto de "reparación, es más amplio y rico que el de responsabilidad" por lo que permitirá que se estructure una teoría general sobre las situaciones dañosas. (Campos Diaz, 2000, p.19)

Actualmente hay diversas opiniones en la doctrina sobre cuál es el término correcto para referirse a esta figura. Mientras que algunos autores consideran que el término "reparación" es más claro que el de "responsabilidad", otros sostienen que es el de "responder" el que debe utilizarse y finalmente, los que señalan que el "derecho de daños" es el más apropiado por que garantiza la reparación de intereses colectivos. (Campos Diaz, 2000,p.19)

##### **3.1.2. la responsabilidad extracontractual.**

La llamada responsabilidad extracontractual o "aquiliana" caracterizada por la inexistencia de una previa relación contractual entre el autor del daño y la víctima y dentro de ella, en un caso concreto de responsabilidad por hecho ajeno o por actos de otro, se va a proceder también a una exposición de lo concreto a lo general y de lo general a lo concreto, de modo que no se pierda de vista que lo que está sucediendo con la responsabilidad. (San Julián, 2001,p.22)

La responsabilidad por los daños ocasionados en el ejercicio de actividades peligrosas ha sido uno de los temas más controvertidos en el derecho civil contemporáneo y ha originado diversos debates que han girado en torno, principalmente, al criterio de imputación de la responsabilidad, oscilando entre quienes creen que debe permanecer dentro del dominio de la

culpa y quienes consideran que la imputación debe prescindir del reproche subjetivo de la conducta y proponen diversos criterios objetivos para fundamentarla.

En esta obra se afronta la temática de la responsabilidad objetiva derivada de las actividades peligrosas desde una perspectiva histórico-dogmática. En la primera parte se demuestra que en el Derecho Romano existieron supuesto de responsabilidad sin culpa, fundada en la creación de peligros extraordinarios. Luego se explica el surgimiento de la moderna teoría de las actividades peligrosas y los diversos argumentos que se han propuesto para justificarla. Y en la tercera parte se analiza la cuestión en el subsistema jurídico latinoamericano, para constatar una mayor tendencia de este subsistema a establecer supuestos de responsabilidad objetiva. Se propone, finalmente, una relectura en clave romanista de algunas normas del Código Civil colombiano a partir de las cuales podría construir una regla de responsabilidad sin culpa para los daños derivados de las actividades peligrosas.

Con este trabajo se contribuye a la construcción de un diálogo entre las reglas romanas de responsabilidad sin culpa y la moderna problemática de las actividades peligrosas, pues la comprensión de aquellas resulta de enorme utilidad para cimentar una teoría coherente en esta materia.

### **3.1.3. daños extracontractual enaccidentes de tránsito**

Es todo hecho o suceso causado por una persona consiente a otro u otros sea por dolo o culpa, y que está obligado a indemnizar por el hecho dañoso causado por su impericia, imprudencia o negligente pero que en esta etapa se tiene que determinar la intención de querer hacer daño. Pero si el daño causado se llega a comprobar la no intención de hacer daño por culpa no existirá la obligación de indemnizar.

### **3.1.4. responsabilidad civil extracontractual.**

De Trazegnies (2001), afirma que “la moderna responsabilidad extracontractual coloca

el acento en la reparación de la víctima antes que, en el castigo del culpable el automovilista imprudente puede ser sancionado con multas aun si no ha llegado a producir daños o eventualmente con sanciones penales si su conducta ha sido particularmente grave, pero el derecho civil, se ocupa fundamentalmente de reparar a la víctima persigue el resarcimiento económico de quien sufro el daño independientemente de que el causante merezca un castigo o no. Cuando existe peligro riesgoso por parte del conductor de un vehículo al realizar acciones que va poner en peligro la vida. De los transeúntes de la vía que circulan y de los peatones no basta la sanción administrativa, el derecho civil busca la reparación el daño causado a la víctima, con ello enmendar el sufrimiento producto del evento dañoso” (p.379)

### **3.1.5. responsabilidad civil extracontractual directa e indirecta.**

Responsabilidad civil indirecta, llamada también por algunos autores responsabilidad civil refleja o subsidiaria. La responsabilidad civil indirecta es en consecuencia aquella que se genera por mandato de la ley, aun cuando el sujeto, llamado por ello mismo autor indirecto, no haya causado daño alguno, siempre y cuando se cumplan determinados requisitos legales exigidos para el nacimiento de dicho supuesto especial de responsabilidad civil. (Vera, 2018)

Esta responsabilidad civil directa está referida al hecho objetivo doloso y la indirecta a la subjetiva culpa, se basa en el hecho dañoso que le causa a una persona.

### **3.1.6. naturaleza jurídica de la responsabilidad.**

Nace del principio de la buena fe, de las conductas ilícitas que pudiera cometer, lo que se busca es defender a las partes del posible daño en su persona o patrimonio.

Existen distintas posiciones sobre la naturaleza jurídica de la responsabilidad civil en esta etapa, y según la opción, la normatividad aplicable es diferente. Si el contrato no se forma o resulta nulo, se discute si la responsabilidad es contractual o extracontractual o si en realidad existe un género autónomo de responsabilidad. (Bernal,2013, p. 44)

### **3.1.7. la responsabilidad objetiva por riesgo.**

Esta referido al conductor de un vehículo que por su acción temeraria maniobra un aparato automotor, por culpa o dolo causa accidente de tránsito a un transeúnte objetivamente será responsable el conductor inicialmente, como afirma Díaz (2000) “en la responsabilidad objetiva la ilicitud no es un elemento necesario, para que se surja la responsabilidad civil, en virtud de lo cual, basta con que se haya ocasionado un daño para que el sujeto que hizo uso del instrumento o mecanismo, sea responsable por los daños causados”. (p.54)

Se tendrá que determinar si cumplen con los requisitos para que el conductor sea imputado por su acción los factores que motivaron a que realice tal hecho sea por factores subjetivo, Lubomira (2015), dice que “la responsabilidad por los eventuales daños producidos en dichos incidentes sobre el conductor del vehículo causante de aquellos. Hecho este ha sido criticado con insistencia en la doctrina española”. (p.524)

### **3.1.8. jurisprudencia en daños extracontractual en accidente de tránsito.**

El comentario de la jurisprudencia y el debate sobre ella, igual que la controversia doctrinaria, tiene que darse; nuestro derecho a respetar es indispensable una agitación intelectual seria y comprometida. El reconocimiento de los intereses económicos en juego en materia de reparación de daños, el análisis económico del derecho, de las persecuciones económicas de la normatividad y de aplicación, el impacto de una y otra en el sentimiento de la ciudad frente a estado, al derecho y a la justicia. (Henaó, 1998)

### **3.1.9. en el código peruano.**

El Código de 1852 dentro del marco de la culpa, pero invocarla una forma tácita de hacer menos escandalosa la novedad de la teoría del riesgo frente a los juristas conservadores. Sin embargo, existe todavía una cierta ambigüedad en la opinión de los juristas que proponen la reforma entre la responsabilidad objetiva y la inversión de la carga de la prueba. (De Trazegnies,

2004,p.10)

En estos años el código peruano, la responsabilidad extracontractual está referido a la teoría riesgosa, que imputaba la acción por el hecho daño causado, a otra persona.

### **3.2.0. en el código mexicano.**

El análisis de las normas de responsabilidad civil extracontractual en México, nos muestra que el mensaje que el legislador ha enviado al menos en el papel normativo es muy claro, todo daño debe ser indemnizado pero esta indemnización no debe ser integrada. Pese a que la doctrina repite que la reparación de los daños al menos los materiales deben ser total la indemnización al mano tratándose del lucro cesante por daños personales. (Martín, 2000,p.5)

Como es sabido, la responsabilidad civil exige como regla cuatro elemento o presupuesto para su configuración, la antijuricidad el daño, el factor de atribución y la relación de causalidad así es como se conforma el hecho ilícito que da lugar el fenómeno resarcitorio. (Brodsky, 2015)

Se ha llegado a la conclusión de luego de haber hecho la comparación entre los países vistos anteriormente tienen similitud respecto a la responsabilidad extracontractual respecto al hecho dañoso por el riesgo creado en accidentes de tránsito por ser lícito, que en el hecho resarcitorio a la víctima y sus familiares.

#### **3.2.1. definición jurídica de accidente de tránsito.**

##### **3.2.2. accidente de tránsito.**

Cosa o acontecimiento que sucede de la acción de transitar ir de lugar a otro por vías o parejas públicos en vehículos y con las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino, una vez que los sujetos de derechos interesantes en el mencionado accidente de tránsito, ejercitan su acción jurídica correspondiente. Robledo (2019), comenta que “es acción

licita que comete una persona sin tener intención que querer dañar o dañar a otra persona, pero por acción de transitar en una vía subjetivamente causa daño o lesión a otra, pero podría existir factores o circunstancias que pudiera cometer el hecho antijurídico”. (p.70)

Hernández (2009), refiere que “existe una controversia entre si debería de llamarse accidente o hecho desde mi perspectiva está bien dicho de las dos maneras ya que accidente de tránsito hecho de tránsito terrestre en ambas se describe una acción inesperada, causada por diversos factores estos pueden ser humanos o naturales”. (p. 50), en los países latinoamericanos existen diferentes formas de mencionar accidente o hecho, la cosa es que en el fondo todos son las consecuencias producidas por vehículos que colisionaron entre sí o lesionan a personas o transeúntes.

### **3.2.3. concepto de peligro.**

El peligro se asocia a algo concreto y el riesgo es más bien el margen de incertidumbre sobre el posible daño, por lo que el riesgo es igualmente un concepto cualitativo que implica un valor colectivo, por lo que no sólo depende del cálculo de probabilidad, sino también de los contextos sociales y culturales. (Chávez, 2018, p. 9)

Esta referido a los hechos o la fenomenología que son producidos por la naturaleza, que están latentes producirse tal hecho.

“El peligro puede materializarse en diferentes modalidades, en el latente la situación es potencialmente peligrosa pero todavía las cosas, personas los ambientes o la propiedad no fueron afectados, en el peligro potencial o armado ya la situación está en condiciones y lista para afectar a las personas. (Ucha, 2009)

### **3.2.4. factor de atribución subjetivos.**

Los factores de atribución son los supuestos necesarios para la existencia de la responsabilidad civil. Por sí solo, el daño no basta para imputar responsabilidad, sino que “debe

conjugarse con el factor de responsabilidad subjetiva u objetiva que la ley reputa idóneo para atribuirlo a una determinada persona. (Peralta, 2018)

El autor menciona sobre la responsabilidad civil extracontractual subjetivamente el dolo y culpa y objetivamente al conductor del vehículo.

Sale (2020), expresa que “en cuanto a los factores de atribución, el nuevo Código contiene diversas normas. El hecho de que el art. 1720 mencione expresamente el término factores de atribución, usado desde hace décadas en doctrina, significa una recepción normativa de importancia. Así, se acoge a los factores de atribución subjetivos dolo y culpa y a los factores de atribución objetivos riesgo creado por las cosas y por las actividades, garantía, equidad, etc. A pesar de establecer la existencia de los factores objetivos de atribución, el art. 1721 dispone que, en ausencia de norma expresa, el factor de atribución es la culpa. De modo que, la culpa queda como un factor de atribución residual”, esta parte el autor hace referencia de la mera acción lícita del conductor que ocasiona daño o lesión a la víctima, que tiene que ser analizada por los operadores de justicia.

### **3.3.1. daño a la persona.**

#### **3.3.2. el daño causado.**

Por su parte el jurista manifiesta que el daño causado a la persona es un daño al proyecto de vida de la persona humana.

El daño, como se ha apuntado puede afectar predominantemente lo somático de la persona o prevalentemente, su psiquismo, una lesión al cuerpo, como notoria herida en la cara o la pérdida de un genital, acarrea como consecuencias de ambos órdenes pues no sólo afecta la vida de relación o hacen que un órgano sea impropio para su función, sino que este déficit de bienestar. (Fernández, 1995, pág. 4)

### **3.3.3. el daño por hechos jurídicos ilícitos que da origen a la responsabilidad civil.**

En el derecho positivo existen presunciones de culpa. Así, en el ordenamiento colombiano existe presunción de culpabilidad para el indirectamente responsable (también llamado civilmente responsable), quien se presume culpable por los actos de sus dependientes artículos 2347 a 2349 del Código Civil. (Fernández, 2003)

El autor presume que la culpa es por la causa de lesión o daño a la persona ocasionado por el hecho fortuito existente meramente de la acción culpable, que haya ocasionado.

### **3.3.4. clasificación del daño.**

Como dispositivo conceptual puede ser analizado desde su naturaleza como perjuicio y lesión a un interés legalmente tutelado, accidente dañoso sus efectos negativos, ya sean estos patrimoniales o no daño como consecuencia de este modo el interés lisiado y las consecuencias negativas de su contusión son vinculados entre sí, más no son simultáneos, pues de una lesión sobre el patrimonio de un sujeto, pueden derivarse de resultados también de carácter personal o inversamente. (Pastrana, 2017), lo que refiere las clasificaciones de los daños que dan lugar a responsabilidad civil, la distinción entre daños patrimoniales.

#### **3.4.1. el quantum indemnizatorio.**

#### **3.4.2. indemnización.**

Las indemnizaciones son un tema difícil porque no solo implica la pérdida de tu patrimonio o personal. Sino un proceso largo y muy desgastante en muchos casos, como refiere Mena (2019), “es el producto o pérdida de un bien patrimonial o extrapatrimonial en que se tiene la obligación de reparar económica como parte de una sanción de la responsabilidad civil, según la doctrina *alterium nomen laedere* deber general de no dañar a otro”.

#### **3.4.3. resarcimiento.**

El resarcimiento se refiere a la compensación que debe asumir un sujeto, quien se encuentra en una situación jurídica subjetiva de desventaja, tras haber ocasionado una

consecuencia daños siempre que se haya demostrado la existencia de cada de los elementos de la responsabilidad civil, mientras que la indemnización se refiere a la compensación, de fuente legal, que se impone por la contingencia atendida por el ordenamiento jurídico. (Pastrana, 2017)

Es resarcible por la acción subjetiva del hombre que, cometido un daño a la víctima, pero solo cuando sea culposa cuando no exista la intención de querer lesionar o producir perjuicios.

“La extensión de resarcimiento es diversa, siendo la correspondiente a la responsabilidad extracontractual más amplia.” (Cruz, 2000, p. 21)

#### **3.4.4 indemnización por un hecho de tránsito.**

En la doctrina indemnizar quiere decir poner a una persona, en cuanto sea posible, en la misma situación en que se encontraría si no se hubiese producido en acontecimiento que obliga a la indemnización. (Osterling, 2001, p. 29)

Es en reparar el daño ocasiona a la víctima, pero se tiene que cumplir los tipos de daños, lucro cesante, daño emergente, daño moral, cada uno de estos requisitos tiene que encajar para aplicar.

Díaz (2018), dice que “los elementos de la responsabilidad civil tanto (contractual y extracontractual son: antijuricidad, daño relación de causalidad y factor de atribución, en tal sentido para saber si en un caso concreto el agente causante del daño debe indemnizar o no la víctima, es necesario comprobar si se han verificado tales elementos”.

Se tiene que tomar en cuenta estos requisitos para que vinculé al imputado nexo causal y que el hecho de antijuricidad producto del hecho lícito o ilícito.

Pereyra (2017), expresa que “se está contractual o extracontractual, posee un elemento principal la antijuricidad, cual reside en establecer aquella conducta contravenido una norma prohibitiva y/o violado el sistema jurídico total. es decir, solo tendrá la obligación de indemnizar, cuando exista daño real causado a otros u otros mediante un provenir que no es amparado por

el derecho, porque se incumple una norma imperativa, los principios del orden público, o las reglas de convivencia social, como las buenas costumbres artículo 1321 de código civil.”

Es la acción ilícito o elemento pero que no sea intencionalmente por acciones culposas mas no dolosas, pero que existen daños a la persona.

#### **3.4.5. legitimación pasiva y la obligación de los aseguradores.**

El seguro de la responsabilidad civil es aquella especie de seguro en la cual el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado el daño patrimonial que esta sufra como consecuencia legal de la responsabilidad civil - no penal en que ha incurrido, siendo que el pago que se realiza por cuenta del asegurado, pero sin que el damnificado extracontractual a quien se realiza el pago indemnizatorio contractual sea propiamente el beneficiario de la póliza (Ortega, 2003, pág. 9)

Es el pago a sus causabientes o familiares por la perdida, lesión o daño causado a la víctima, para apaliar los gastos, así como el dolor sufrimiento que emanare de ello, como afirma Ordoñez (2014), “la nueva ley chilena art. 525, impone al asegurado la obligación de declarar sinceramente las circunstancias que solicite al asegurador para identificar el estado del riesgo, esa solicitud por parte del asegurador es obligatoria”. (p.12)

#### **3.4.6. determinación del monto de la reparación civil.**

Es el cuantificación pecuniaria a fijar, por acción dañosa causado a la persona por el principio general de *alterium non laedere*, Flores (2018), refiere que “para determinar el *quantum* de los daños patrimoniales, la doctrina es unánime en afirmar que la evaluación económica de éstos se realiza en forma objetiva mediante la precisa valorativa correspondiente, es decir para determinar el daño causado al patrimonio de la víctima no interesa el valor que le pueda asignar está a los bienes afectados, y menos aún el valor que poseen estos bienes para el autor de la decisión”. (p.21)

Es comúnmente utilizada la reparación civil emanada del delito, independientemente tienen la obligación de resarcir el daño causado a la persona humana, Hinojosa (2018), menciona que “la doctrina se ha planteado el problema de la condición personal para estimar un quantum mayor de indemnización, el problema se plantea si un hombre rico debe ser indemnizado con mayor monto que un hombre pobre.”

### **III. HIPOTESIS**

#### **3.1. hipótesis general.**

Las tendencias doctrinales sobre daños extracontractuales en accidente de tránsito son convergentes en Latinoamérica, en el periodo 2015 a 2020.

#### **3.2. hipótesis específicas.**

Las corrientes doctrinales sobre daños extracontractual directo en accidentes de tránsito son convergentes en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020 .

Las corrientes doctrinales sobre daños extracontractual indirecto en accidente de tránsito son convergentes en Latinoamérica, en el periodo 2015 a 2020.

### **IV.METODOLOGIA**

#### **4.1. Tipo de investigación**

El tipo de investigación es básica porque buscara conocimiento puro por medio de la recolección de datos y también consiste en ampliar en profundizar cada vez el saber de la realidad. (Supo 2015).

#### **4.2. Nivel de la investigación**

El nivel de investigación será descriptivo porque se buscará caracterizar el daño extracontractual en los accidentes de tránsito en Latinoamérica, es decir se estudiará la relevancia de dichas variables. (Supo 2015)

la investigación tiene como objetivo describir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, utiliza criterios sistemáticos que permiten establecer la estructura o el comportamiento de los fenómenos en estudio, proporcionando información sistemática y comparable con la de otras fuentes.

Existen 3 métodos distintos para llevar a cabo la investigación descriptiva:

Método de observación: es el más eficaz para llevar a cabo la investigación descriptiva. Se utilizan tanto la observación cuantitativa como la observación cualitativa. (Guevara, 2020,p.166)

La observación cuantitativa: es la recopilación objetiva de datos que se centran principalmente en números y valores. Los resultados de la observación cuantitativa se obtienen utilizando métodos de análisis estadísticos y numéricos como la edad, la forma, el peso, el volumen, la escala, etc. (Guevara, 2020,p.166)

La observación cualitativa: este método sólo mide características de los elementos a investigar. El investigador observa a los encuestados a distancia. Dado que se encuentran en un ambiente cómodo, las características observadas son naturales y efectivas. (Guevara,2020,p.166)

#### **4.3. Diseño de la investigación.**

El diseño de la investigación será cualitativo porque se llevará a cabo en los casos en lo que es importante que un investigador tenga conclusiones para recopilar información procesable; y será de tipo descriptivo. Porque describirá los fenómenos llevados a la realidad o situación caso bajo su estudio de investigación. (Supo 2015).

El diseño cualitativo, se adapta especialmente bien a las teorías sustantivas, ya que facilita una recogida de datos empíricos que ofrecen descripciones complejas de acontecimientos, interacciones, comportamientos, pensamientos... que conducen al desarrollo o aplicaciones de

categorías y relaciones que permiten la interpretación de los datos. En este sentido el diseño cualitativo, está unido a la teoría, en cuanto que se hace necesario una teoría que explique, que informe e integre los datos para su interpretación. (Quecedo, & Castaño, 2002,p.20)

Define el diseño de investigación como un plan estructurado de acción que, en función de unos objetivos básicos, está orientado a la obtención de información o datos relevantes a los problemas planteados. (Hernández, 2010)

En términos generales, el diseño es un plan estructurado de acción mediante el cual obtenemos observaciones del fenómeno que constituye el objeto de nuestro estudio. El diseño constituye el plan a seguir por el investigador para la adecuada solución del problema planteado. (Castro, 1995)

#### **4.4. población y muestra.**

##### **a. Población:**

Conjunto de posturas doctrinales de daños extracontractuales en accidentes de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.

##### **b. Muestra:**

Posturas doctrinales de los países Brasil, Colombia, Chile, México y Perú.

#### **4.5. definición y operacionalización de variables e indicadores**

La variable de estudio es la tendencia doctrinal de daños extracontractual en accidente de tránsito se dividen en:

- a) Las posturas doctrinales los daños extracontractuales el cual consta de dos dimensiones:
  1. Directa (acción)
  2. Indirecta. (omisión)

b) Los accidentes de tránsito, que consta de tres dimensiones:

1. Leve.
2. Moderado.
3. Grave.

Los daños extracontractuales se operacionaliza con el estudio de las variables posturas doctrinales directa e indirecta (acción) y (omisión) y los accidentes de tránsito cuenta con tres dimensiones (leve, moderado y grave) al operacionalizar las doctrinas y los accidentes de tránsito, crea hermenéutica jurídica en la investigación de enfoque convergente con los factores y fenómenos de tipo descriptivo lo cual juega un papel importante en la solución del problema; la técnica a utilizar será: la técnica racional (decisiones en busca epistemológica) en aplicación de las máximas de las experiencias y las reglas de la sana critica pues los magistrados tendrán la responsabilidad de resolver en las decisiones tomadas en sus resoluciones, jurisprudencia y doctrinas con independencia e imparcialidad en la correcta administración de la justicia.

La operacionalización de las variables, está estrechamente vinculada al tipo de técnica o metodología empleadas para la recolección de los datos. Estas deben ser compatibles con los objetivos de la investigación, a la vez que responden al enfoque empleado, al tipo de investigación que se realiza. Estas técnicas, en líneas generales, pueden ser cualitativas o cuantitativas. (Bauce y Mata, 2018)

#### **4.6. técnicas e instrumentos de recolección de datos.**

Son las encuestas que se realizaron a un grupo de personas para determinar e identificar información procesable en las tendencias doctrinales de daños extracontractual en accidente de tránsito, sera la observación descriptiva porque el investigador hara una comparación en el estudio de los daños causado por accidentes de tránsito, en aplicación de técnicas e instrumento de proceso intelectual siendo añalizado(técnicas racional) obteniendo un resultado que coadyube

a resolver el problema en la investigación con el estudio de las doctrinas, jurisprudencia, sentencias, casaciones llevados a la praxis de los magistrados para lograr una correcta administración de justicia.

Mediante las descripciones de los fenómenos observados, posibilitan explicar procesos, identificar principios genéricos a partir de la exploración de situaciones y conductas específicas y generalizar dentro de cada caso, así como comparar las constataciones en distintos casos. (Quecedo & Castaño, 2002,p.20)

La técnica para la recolección de datos será el análisis documental por qué es un trabajo mediante el cual por un proceso intelectual extraemos unas nociones del documento para representarlo y facilitar el acceso a los originales. Analizar, por tanto, es derivar de un documento el conjunto de palabras y símbolos que le sirvan de representación. (Rubio, 2017)

Un instrumento de recolección de datos es en principio cualquier recurso de que pueda valerse el investigador para acercarse a los fenómenos y extraer de ellos información. De este modo el instrumento sintetizar en sí toda la labor previa de la investigación, resumen los aportes del marco teórico el seleccionar datos que corresponden a los indicadores y, por lo tanto a las variables o conceptos. (Camacaro, 2015)

#### **4.7. plan de análisis.**

El plan de análisis a realizar en el presente trabajo de investigación, estará dividido en cinco fases, siendo:

Fase 1: Definición de las tendencias doctrinales sobre Daños Extracontractuales en Accidentes de Tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 20120.

Fase 2: Búsqueda de corrientes doctrinales en los países México, Colombia, Brasil, Chile y Perú utilizando la ficha de registro de datos.

Fase 3: Identificar la convergencia o divergencia en las corrientes doctrinales halladas.

Fase 4: Evaluar la convergencia general de las tendencias doctrinales del tema daños extracontractuales en accidentes de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 20120.

Fase 5: Discusión de los resultados hallados con las bases teóricas desarrolladas en el trabajo de investigación.

#### **4.8. matriz de consistencia.**

Una matriz de consistencia consiste en presentar y resumir en forma adecuada, general y sucinta los elementos básicos del proyecto de investigación, la cual mide, evalúa y presenta una visión panorámica elabora al inicio del proceso; si solo formulamos variables, no tiene utilidad, tenemos que integrarla directamente al objetivo y al problema, pues la integración o sistematización de ellos es la base de la investigación, en conclusión, la matriz de consistencia posibilita, el análisis e interpretación de la operatividad teórica del proyecto de investigación. (Perez & Ortiz, 2016)

TÍTULO: Daños Extracontractual En Accidentes De Tránsito En Latinoamérica En El Periodo 2015 A 2020.

ENUNCIADO DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLE	METODOLOGÍA
<p>¿Cuáles son las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020?</p>	<p><b>OBJETIVO GENERAL:</b> Determinar las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.</p> <p><b>OBJETIVOS ESPECIFICOS:</b>  Identificar las corrientes doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.  Describir las corrientes doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.</p>	<p><b>HIPÓTESIS GENERAL:</b> Las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito son convergentes en Latinoamérica, en el periodo 2015 a 2020.</p> <p><b>HIPÓTESIS ESPECIFICOS:</b>  Las corrientes doctrinales sobre daños extracontractual directo en accidentes de tránsito son convergentes en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.  Las corrientes doctrinales sobre daños extracontractual indirecto en accidente de tránsito son convergentes en Latinoamérica, en el periodo 2015 a 2020.</p>	<p>Las tendencias doctrinales de daños extracontractual en accidente de tránsito.</p>	<p>Tipo: básica Nivel: descriptivo Enfoque: cualitativo Universo: conjunto de posturas doctrinales de daños extracontractual en accidente de tránsito. en Latinoamérica. Muestra: posturas doctrinales de los países Brasil. Colombia Chile México y Perú. Técnica: análisis documental. Instrumento: ficha de registro de datos, archivos, estadísticas.</p>

#### 4.9. Principios Éticos.

Libre participación y derechos a estar informado, porque se debe contar con la manifestación de voluntad, merced, libre, inequívoca y específica, mediante el cual las personas como sujetos investigadores o titular de los datos consienta el uso de la información en este caso la información se recabará mediante archivos disponibles y transparentes a utilizar en la presente investigación.

Justicia, porque se ejercerá un juicio razonable ponderable y tomar precauciones necesarias.

Integridad científica, porque se declarará y evaluarán daños, riesgos y beneficios potenciales que pueden afectar a quienes participan en una investigación.

### V.RESULTADOS

#### 5.1. Resultados.

Para la presente investigación se ha realizado tomando en cuenta la elaboración de un cuestionario para realizar la entrevista respectiva, con el propósito y finalidad de poder alcanzar los objetivos planteados en un inicio de esta investigación y para de esa manera lograr un resultado de acuerdo a las respuestas dadas por los operadores jurídicos.

#### Resultado Específico 1

**Tabla 01:** Identificar las corrientes doctrinales sobre Daños

Extracontractual en Accidente de Tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.

N	Pregunta	Entrevistas		Porcentaje	
		SI	NO	SI	NO

1	¿Considera usted que el delito de Accidente de Tránsito sea generado por la falta de capacitación del MTC generando inseguridad en los usuarios de transporte público?	9	1	90%	10%
2	¿Considera usted que se comete daños extracontractuales en Accidente de Tránsito los conductores que se encuentran bajo los efectos del alcohol y/o drogas genera inseguridad en los usuarios de transporte público?	8	2	80%	20%
3	¿Considera usted que se comete delito de daños extracontractuales en Accidente de Tránsito la falta de mantenimiento de vehículos?	7	3	70%	30%
4	¿Considera usted que el factor sueño por las horas continuas de conducción se comete delito de daños extracontractuales en Accidente de Tránsito?	9	1	90%	10%
5	¿Considera usted que estos delitos de daños extracontractuales sean indemnizados el conductor y el tercero civilmente responsable de manera solidaria y efectiva?	7	3	70%	30%

**Lectura:** Del cuadro 01, se puede evidenciar, los resultados de la entrevista realizada, en lo que respecta a la primera pregunta, el 90% de los entrevistados coinciden que consideran que el delito de Accidente de Tránsito sea generado por la falta de capacitación del MTC generando inseguridad en los usuarios de transporte público, para un 10% de los entrevistados opinan lo contrario: con respecto a la pregunta que si considera usted que se comete daños extracontractuales en Accidente de Tránsito los conductores que se encuentran bajo los efectos del alcohol y/o drogas genera inseguridad en los usuarios de transporte público 80% dio respuesta que sí y un 20% su respuesta ha sido lo contrario; continuando a la tercera pregunta sobre que si consideran que se comete delito de daños extracontractuales en Accidente de Tránsito la falta de mantenimiento de vehículos 70% afirman y un 30% dan su respuesta negativa; en la cuarta pregunta un 90% de los entrevistados considera que Considera usted que el factor sueño por las horas continuas de conducción se comete delito de daños extracontractuales en Accidente de Tránsito y un 10% lo niega; Por último en la quinta pregunta respecto a

Considera usted que estos delitos de daños extracontractuales sean indemnizados el conductor y el tercero civilmente responsable de manera solidaria y efectiva, el 70% afirma y el 30% niega (Ver Anexo 04).

## Resultado Específico 2

**Tabla 02:** Describir las corrientes doctrinales sobre Daños Extracontractual en Accidente de Tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020.

N	Pregunta	Entrevistas		Porcentaje	
		SI	NO	SI	NO
1	¿Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público cuando se tiene que crear políticas de prevención por parte del Estado?	10	-	100%	-
2	¿Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público creando organismos de control en las principales carreteras del Perú?	8	2	80%	20%
3	¿Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público mediante la asignación presupuestaria que designa el Estado?	8	2	80%	20%
4	¿Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público dado que existe desidia de las autoridades del ATU y SUTRAN organismos de control de los vehículos de transporte terrestre urbano e interprovincial?	8	2	80%	20%
5	Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público dado que debe haber mayor capacitación y constante revisión al parque automotor y conductores profesionales no haría la necesidad de intervención del Estado.	10	-	100%	-

Lectura : Cuadro 02, “De acuerdo a los resultados obtenidos de las entrevistas se puede verificar que, en lo que respecta a la primera pregunta que sí que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en

accidente tránsito genera gasto público cuando se tiene que crear políticas de prevención por parte del Estado, un 100% de los entrevistados dan una respuesta afirmativa; en la pregunta de que si consideran que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público creando organismos de control en las principales carreteras del Perú, dieron respuesta afirmativa un 80%, lo cual un 20% da respuesta negativa; en la tercera pregunta un 80% de los entrevistados consideran que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público mediante la asignación presupuestaria que designa el Estado y un 20% dio la respuesta negativa; continuando con la cuarta pregunta respecto a que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto publico dado que existe desidia de las autoridades del ATU y SUTRAN organismos de control de los vehículos de transporte terrestre urbano e interprovincial, un 80% dio respuesta afirmativa y un 20% dio respuesta negativa; y para culminar en este análisis en la última pregunta respecto a que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público dado que debe haber mayor capacitación y constante revisión al parque automotor y conductores profesionales no haría la necesidad de intervención del Estado el 100% de los entrevistados dieron respuesta afirmativa. De todo lo analizado, entrevistado y encuestado se evidencia que la investigación realizada con respecto a las tendencias doctrinales en Latinoamérica sobre Daños Extracontractual en Accidente de Tránsito va ayudar bastante a los futuros investigadores a desarrollar sus trabajos con mayor precisión y con un aporte científico. (Ver anexo 04)



### 5.3. Análisis De Resultados

La presente investigación se origina de las tendencias doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020, llegando a los siguientes resultados sobre los objetivos específicos:

- I. Con respecto a los resultados descriptivos obtenidos de la encuesta realizada, respecto identificar las corrientes doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020, muestran lo siguiente:

Se pudo evidenciar de acuerdo a los resultados obtenidos en las entrevistas, en lo que respecta a la primera pregunta, el 90% de los entrevistados coinciden que consideran el delito de Accidente de Tránsito sea generado por la falta de capacitación del MTC generando inseguridad en los usuarios de transporte público, para un 10% de los entrevistados opinan lo contrario.

1. Con respecto a la pregunta que se comete daños extracontractuales en Accidente de Tránsito los conductores que se encuentran bajo los efectos del alcohol y/o drogas genera inseguridad en los usuarios de transporte público el 80% dio respuesta que sí y un 20% su respuesta ha sido lo contrario.
2. De acuerdo a la tercera pregunta sobre que se comete delito de daños extracontractuales en Accidente de Tránsito la falta de mantenimiento de vehículos el 70% afirman y un 30% dan su respuesta negativa.
3. En la cuarta pregunta un 90% de los entrevistados considera que el factor sueño por las horas continuas de conducción se comete delito de daños extracontractuales en Accidente de Tránsito y un 10% lo niega.

4. Por último, en la quinta pregunta respecto a que estos delitos de daños extracontractuales sean indemnizados el conductor y el tercero civilmente responsable de manera solidaria y efectiva, el 70% afirma y el 30% da una respuesta negativa.

Al respecto las bases procesales y sustanciales, respectivamente; teniendo como soporte doctrinal a nuestro Código Penal y Código Civil Peruano, reúne en una sección específica denominada “” (artículos 111 homicidio culposo y 124 lesiones culposas) los aspectos relacionados con las sanciones y penas para los delitos que a consecuencia del accidente de tránsito las personas sufren las lesiones o de su muerte y demás actividades riesgosas o peligrosas que pudieran ocasionar por la conducción de un vehículo automotor, las conductas están tipificadas pero que en el ámbito penal como la última Ratio lo que se sanciona es con la pena privativa de la libertad al autor del hecho. Pero en el ámbito civil lo que se reclama es la indemnización o la reparación civil, de los puntos que no fueron discutidos en la vía penal, ya que mediante esta acción es de cautelar o resarcir el integro de la acción dañosa ocasionado a la víctima, ya que existe un principio general de no causar daño a otro de la responsabilidad civil extracontractual producto del accidente de tránsito, los magistrados tienen la obligación de utilizar los criterios más favorables hacia la víctima de resarcir o revertir a su estado anterior para a los deudos de las víctimas. Así mismo en casos de accidente de tránsito en nuestro ordenamiento peruano el T.U.O del reglamento nacional de Responsabilidad Civil y Seguros por Accidente de Tránsito (aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC), lo define en su ART. 5 “evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto de terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes

o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de manera cierta”. Por otro lado también lo define el Reglamento Nacional de Tránsito (aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC), por su parte considera como accidente (a secas) al “evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos” Es así, que los resultados coinciden con los antecedentes de las investigaciones realizadas a nivel internacional Marcelo (2015), en su artículo periodístico titulada “La responsabilidad del estado extracontractual, pero esta vez sustentada en una concepción objetiva y directa, sobre la base de la falta de servicio que encuentra anclaje en el artículo 1112 del código civil, al cual se recurrirá en forma subsidiaria o directa de acuerdo con la interpretación que se efectuará de la norma y su vinculación al derecho público”, tuvo como objetivo general revisar leyes, normas que se asemejen al amparo en la judicatura legal y real consolidándose un conjunto complejo y eficaz; para lo cual consiguió una metodología inductiva con un enfoque cualitativo, con nivel descriptivo; se llegó a la conclusión deben lograr materializar el equilibrio entre el derecho del particular que se encuentra lesionado y el bien común que afecta a la comunidad. De dicha investigación, se resalta que deben poseer leyes, que reconozcan el trabajo patrio con el gobierno y burócratas públicos. De igual manera manifiesta De Trazegnies (2001), en su libro titulado “la responsabilidad extracontractual no debe cargar al acusante concepto económico exagerado, fundando sobre las bases discutibles, como antes se ha visto; en cambio la controversia resarcitorio hereditario respecto al daño extra patrimonial podría ser sencillamente aceptada en el que existe una real y verdadera carga de conciencia sobre el causante, igualmente de la acción propio indebido”, libro presentado por el catedrático de ciencias del derecho civil por la Pontificia

Universidad Católica del Perú. Tuvo como objetivo principal el desarrollo de nuevas formas de organización social y económica, como la expansión de los seguros, que permiten diseñar soluciones antes no imaginadas; la agudización de la percepción del principio de solidaridad humana; para lo cual consiguió una metodología de estudio inductivo con un enfoque mixto, con nivel explicativo; se llegó a la conclusión tratándose de accidentes de tránsito un inicio legal de reproche de conciencia proyectándonos hacia un error humano, sino que de bien emplear juicios y fundar aparatos preparados a tratar o disolver el enunciado económico de daños o adherir a la colectividad. De dicha investigación se ha llegado a que las personas que causan daños se les va reparar económicamente por las lesiones causadas a la víctima por el principio de *pro homine* fundada en los derechos humanos. Del mismo modo, se corrobora con la investigación realizada a nivel internacional, tomada como referencia a Valenzuela (2018), en su tesis titulada “el *quantum* indemnizatorio en relación a los daños a la persona en los casos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito en el distrito de los Olivos, 2016-2017”, tesis Presentada por la Universidad Cesar Vallejo para obtener el título profesional de abogada. Tuvo como objetivo principal fijar la cantidad económica a indemnizar se efectúa realmente a reparar las acciones dañosas hechas aún individuo en materia de cargo de conciencia civil por evento de circulación vial en el distrito de los olivos 2016- 2017; para lo cual se elaboró metodología científica con enfoque cualitativo, con nivel descriptivo; llegó a la conclusión en cuanto a los magistrados logran atisbar del valor indemnizatorio con relación a los daños a la persona, en gran parte no se efectúan dichas expectativas, porque existen variedad de razonamientos de los jueces, no hay igualdad en los fallos. Cabe señalar no se pudo prever aparatos que ayuden a los magistrados a precisar la cuantía

pecuniaria reparable por la acción dañosa o lesión producidos a su semejante de derecho a resguardar”, de dicha investigación sobresale que no existe una apropiada educación, por el cumplimiento a las reglas de tránsito o ignorancia, imprudencia y negligencia del conductor crea un riesgo a la sociedad.

**II.-** Con respecto a los resultados descriptivos obtenidos de la encuesta realizada, respecto identificar las corrientes doctrinales sobre daños extracontractuales en accidente de tránsito en Latinoamérica en el periodo 2015 a 2020, muestran lo siguiente:

5. Se podido “evidenciar de acuerdo a los resultados obtenidos en las entrevistas, en lo que respecta a la primera pregunta, el 90% de los entrevistados coinciden que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público cuando se tiene que crear políticas de prevención por parte del Estado, para un 10% de los entrevistados opinan no contrario.

6. Con respecto a la pregunta que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público creando organismos de control en las principales carreteras del Perú el 80% dio respuesta que sí y un 20% su respuesta ha sido lo contrario.

7. De acuerdo a la tercera pregunta sobre que si consideran que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público mediante la asignación presupuestaria que designa el Estado el 70% afirman y un 30% dan su respuesta negativa.

8. en la cuarta pregunta un 90% de los entrevistados considera que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto publico dado que existe desidia de las autoridades del ATU y SUTRAN organismos

de control de los vehículos de transporte terrestre urbano e interprovincial y un 10% lo niega.

9. Por último, en la quinta pregunta respecto a que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público dado que debe haber mayor capacitación y constante revisión al parque automotor y conductores profesionales no haría la necesidad de intervención del Estado, el 70% afirma y el 30% da una respuesta negativa.”

De esta manera los resultados coinciden con el antecedente encontrado en la investigación De Trazegnies (2001), comenta que los accidentes de automóvil en la mayoría de los casos los dos choferes consideran honestamente que la culpa es del otro, el juez tiene muy grave escrúpulos de conciencia para atribuir la culpa a uno a otro y finalmente opta por una responsabilidad compartida. Y que es en realidad quizá la culpa es de ambos o de ninguno aun cuando seamos los choferes más diligentes del mundo, en muchos momentos tenemos descuidos; y si uno de esos momentos coinciden precisamente con el azar de que otro automóvil se cruce ante nosotros, se produce una falta humana estadísticamente inevitable y el azar, notemos que si el azar no interviene en el momento del descuido colocando otro automóvil o un peatón delante ni siquiera la teoría subjetiva sanciona la culpa presente en el descuido que efectivamente existió, sino ha habido daño es decir, intervención del azar el culpable de descuido no es sancionado por la responsabilidad extracontractual, lo que prueba que el sistema de responsabilidad extracontractual no está orientado a la sanción de una falta a la reparación de un daño.(p.55).

## **VI. CONCLUSIONES.**

En la presente investigación se ha realizado un análisis de la responsabilidad civil sobre el conjunto de posturas doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en Latinoamérica, lo cual genera grandes debates tanto en la doctrina, jurisprudencia, nacional y extranjera, por la actividad riesgosa o peligrosa dañosa causada por la manipulación de vehículos sea por culpa o dolo subjetiva; nace tres tipos de responsabilidad; penal, civil y administrativa el agente dañoso es responsable a quién le causó sean estos daños patrimoniales (lucro cesante y emergente) no patrimoniales o extracontractual (personales o morales), pues en esta paradoja se ha encontrado dos grandes problemas 1) falta de motivación en las sentencias 2) arbitrariedad en el monto indemnizatorio art. 1332, en nuestro país no existe una graduación, equitativa y homogeneidad a fin de resarcir el íntegro de los daños causados pues esto ayudaría a resolver el conflicto rápido y eficaz los magistrados al emitir sentencias judiciales no logran definir conceptos doctrinales y jurisprudenciales encontrándose en incertidumbre jurídica pues al momento de asignar un valor precio al (daño moral y daño a la persona) no son debidamente motivadas en la cuantificación efectiva de los daños ya que están llenos de subjetividades. Lo cual conlleva a nulidades procesales creando hermenéutica jurídica sin resolver la litis.

## VII. RECOMENDACIÓN

En el presente trabajo de investigación se ha realizado una comparación sobre las posturas doctrinales sobre daños extracontractual en accidente de tránsito en los países México, Colombia, Brasil, Chile y Perú, el derecho romano ha tenido auge en casi todos los tribunales Latinoamericanos, en la responsabilidad civil como doctrina principal se ha establecido el principio de “*neminem laedere*” basado por subjetividades pues no existe equidad al ponderar el cuántum indemnizatorio de los daños, creando incertidumbre jurídicos en aplicación a casos similares.

Por ello se ha optado por conveniente tomar como modelo al derecho comparado norteamericano (*common law*) pues en el tema de la responsabilidad civil de los daños, los operadores jurídicos EE. UU han encontrado la solución equitativa justa y correcta justicia en la graduación y cuantificación pecuniaria de los daños causado a la víctima, con objetividad sean estas fortuitos o por la actividad riesgosa o peligrosa en ambos casos los magistrados fallan sentencias motivadas e incuestionables.

Esto no ocurre en nuestra legislación peruana pues los magistrados se basan en el artículo 1332, no dejar al libre albedrío de los jueces a cuantificar el monto de los daños las judicaturas no fallan con objetividad, pues ello crea desconfianza en la administración de justicia en nuestro país, casos similares montos distintos ocasionan disconformidad en los procesos para encontrar la solución a este problemas se plantea cuatro posturas o ejes fundamentales: 1) los ingresos laborales de la persona, 2) las satisfacciones no laborales (derechos de la personalidad), 3) la probabilidad de sufrir un daño y 4) el grado de invalidez de la persona, estas cuatro variables ayuden resolver esta incertidumbre jurídica fallos sentencias debidamente motivadas para no incurrir en nulidades procesales.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Maqueo Ramírez, M. S. (2020). La responsabilidad civil extracontractual desde la perspectiva del análisis económico del derecho y la economía del comportamiento. *Revista IUS*, 6.
- Campos Diaz Barriga, M. (2000). Responsabilidad. *Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM*, 19
- San Julián Puig, V. (2001). *La Responsabilidad Civil*. Barcelona : Librería Bosch.
- Bauce Gerardo y Mata Elizabeth. (2018). Operacionalización de Variables. *Revista del Instituto Nacional de Higiene "Rafael Rangel"*, 7.
- Bavaresco De Prieto, A. M. (2013). *Proceso Metodológico de la Investigación*. Maracaibo - Venezuela: LIBRERIA VIRTUAL OZAL.
- Bernal Fandiño, M. (2013). LA NATURALEZA JURÍDICA DE LA. *Universitas. Bogotá (Colombia)*, 44.
- Brodsky, J. (2015). LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO EN EL DERECHO ARGENTINO. *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones "Ambrosio L. Gioja"*, 27.
- Castro Sánchez, J. J. (1995). Métodos, Diseños y Técnicas de Investigación. *El Proceso de Investigación*, 27.
- Cavada Chacón, G. (2019). Universo, muestra, tamaño, muestral y análisis estadístico. *Bioestadístico*, 7.
- Chávez López, S. (2018). El concepto de riesgo. *Recursos Naturales y Sociedad*, 9. De Trazegnies Granda, F. (2004). *LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL EN LA HISTORIA DEL DERECHO PERUANO*. Lima - Perú: THEMIS 50.
- De Trazegnies Granda, F. (2001). *La Responsabilidad Extracontractual*. Lima - Perú.: Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica Del Perú.
- Sarmiento Albino, E. D. (2018). "LOS DAÑOS EXTRAPATRIMONIALES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO". Huaraz - Perú: UNIVERSIDAD SAN PEDRO .

- Valdivia rodriguez, C. (19 de Setiembre de 2017). Aspectos relevantes sobre la actualidad de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito. *Lp- Pasión por el Derecho*.
- Zeno Santiago , C. (2015). *La responsabilidad civil extracontractual de los empresarios*. Madrid : En la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de.
- Díaz, P. (2018). Para otorgar indemnización se deben analizar estos 4 elementos de la responsabilidad civil. *Lp - Pasión por el Derecho*.
- Díaz Barriga, M. C. (2000). RESPONSABILIDAD OBJETIVA O EL RIESGO CREADO. *Biblioteca Jurídica Virtual*, 54.
- Fernández Cessarego, C. (1995). DAÑO A LA PERSONA Y DAÑO MORAL EN LA DOCTRINA Y EN LA JURISPRUDENCIA LATINOAMERICANA ACTUAL. *THÈMIS*38, 4.
- Fernández Muños, M. (2003). La culpa en el régimen de responsabilidad por el hecho ajeno. *Estudios Socio-Jurídicos*.
- Flores Aráoz, À. (2018). REPARACIÓN CIVIL. *RCR*, 1.
- Gil Mena, F. (2019). Cómo reclamar y calcular una indemnización. *Gestión*. Henao, J. C. (1998). *Análisis comparativo de la responsabilidad extracontractual*. Universidad de Colombia: Clepsidra Publicidad & Mercado.
- Hernández García, J. A. (2009). Hechos de Tránsito. *Juristas*.
- Hernández Sampieri, R. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: EDITORES, S.A. DE C.V.
- Hinojosa Carrillo, P. (2018). Daño a la persona. *Justianiano.com*.
- Kerlinger N. Fred & Howard B. Lee. (2010). *Investigación del Comportamiento*. California State University: Universidad de Las Américas.
- López Roldán, Pedro y Fachelli Sandra. (2015). *Metodología De La Investigación Social. Cuantitativa*. Barcelona · España: Departamento de Sociología i Análisis de las Organizaciones.
- Lubomira, K. M. (2015). *EL RIESGO Y LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA*. España: Universidad deGirona.
- Martín G, J. C. (2000). El Sistema de Responsabilidad Civil Extracontractual en México.

*Foro Jurídico*, 5.

Ordóñez Ordóñez, A. E. (2014.). Las nuevas tendencias del derecho de seguros en las legislaciones. *Revista de Derecho Privado*, 12.

Ortega Piana, M. (2003). Responsabilidad Civil y Seguros. *ius et veritas* 4, 9.

Osterling Parodi, F. (2001). LA INDEMNIZACION DE DAÑOS Y PERJUICIOS.) *Mazeaud, Lecciones de Derecho Civil*, 21.

Pastrana Espinal, F. (2017). Es lo mismo indemnización que resarcimiento. *Lp- Pasión por el derecho*.

Pastrana Espinal, F. (2017). La clasificación de los daños en la responsabilidad civil. *Lp- Pasión por el Derecho*.

Peralta Díaz, F. (2018). LOS FACTORES DE ATRIBUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL DERECHO ARGENTINO. *Derecho Civil*.

Quecedo Lecanda, R & Castaño Garrido, C. (2002). Introducción a la metodología de investigación cualitativa. *Revista de Psicodidactica*, 20.

Pereyra Villar, T. (agosto de 25 de 2017). Responsabilidad Civil Derivada de Accidentes de Tránsito. *LP - Pasión Por El Derecho*, págs. <https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-accidentes-transito/>.

Robledo Navarro, J. G. (2019). Estudios Forenses. *LOS HECHOS DE TRANSITO ALGUNOS ASPECTOS TÉCNICO – JURÍDICOS*, 70.

Rubén Sale, J. (2020). RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL NUEVO CODIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACION. *COLEGIO DE ABOGADOS Y PROCURADORES DE SALTA*.

Ucha, F. (2009). GENERAL» PELIGRO. *Definición ABC*.

Vargas Cordero, Z. R. (2009). La Investigación Aplicada Una Forma de Conocer Las Realidades Con Evidencia Científica. *Educación* 33, 7.

Vásquez Hidalgo, I. (2005). Tipos de Estudios y Métodos de Investigación *Gestiopolis.*, 3.

Vera García, R. (2018). Qué es la Responsabilidad Civil Directa. *Tu correduría de seguros*.

## **ANEXOS**

**Anexo 1. cronograma de actividades.**

<b>CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES</b>																	
<b>N°</b>	<b>ACTIVIDADES</b>	<b>AÑO 2020</b>								<b>AÑO 2021</b>							
		<b>Semestre I</b>				<b>Semestre II</b>				<b>Semestre I</b>				<b>Semestre II</b>			
		<b>ABRIL</b>		<b>SEPTIEMBRE</b>		<b>ABRIL</b>		<b>SEPTIEMBRE</b>		<b>ABRIL</b>		<b>SEPTIEMBRE</b>		<b>ABRIL</b>		<b>SEPTIEMBRE</b>	
		1	2	3	3	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Elaboración del Proyecto	■															
2	Revisión del proyecto por el Jurado de Investigación.		■														
3	Aprobación del proyecto por el Jurado de Investigación.			■													
4	Exposición del proyecto al Jurado de Investigación o Docente Tutor.				■												
5	Mejora del Marco Teórico.					■											
6	Redacción de la revisión de la literatura.						■										
7	Elaboración del consentimiento informado (*)							■									
8	Ejecución de la metodología								■								
9	Resultados de la investigación									■							
10	Conclusiones y recomendaciones										■						
11	Redacción del pre Informe de Investigación											■					
12	Reacción del Informe final												■				
13	Aprobación del Informe final por el jurado de Investigación													■			
14	Presentación de ponencia en eventos científicos														■		
15	Redacción de artículo científico															■	

**Anexo 2. Presupuesto.**

Presupuesto desembolsable (estudiante)			
Categoría	Base	% o Número	Total (S/.)
<b>Suministro (*)</b>			
• Impresiones			
• Fotocopias			
• Empastado			
• Papel bond A-4 (500 hojas)			
• Lapiceros			
<b>Servicios</b>			
• Uso del turnitin	50.00	2	100.00
<b>Sub total</b>			
<b>Gastos de viaje</b>			
• Pasajes para recolectar información			
<b>Sub total</b>			
<b>Total de presupuesto desembolsable</b>			
Presupuesto nodesembolsable (universidad)			
Categoría	Base	% ó Número	Total (S/.)
<b>Servicios</b>			
• Uso de Internet (Laboratoriode Aprendizaje Digital - LAD)	30.00	4	120.00
• Búsqueda de información en base de datos	50.00	2	100.00
• Soporte informático (Módulo de Investigación del ERP University - MOIC)	40.00	4	160.00
• Publicación de artículo en repositorio institucional	50.00	1	50.00
<b>Sub total</b>			400.00
<b>Recurso humano</b>			
• Asesoría personalizada(5 horaspor semana)	70.00	4	280.00
<b>Sub total</b>	70.00	4	280.00
<b>Total, de presupuesto no desembolsable</b>			710.00
<b>Total (S/.)</b>			

### Anexo 3. Cuestionario

Buenos días / tardes:

En mi calidad de estudiante de la Escuela de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote – Filial Ayacucho, en esta ocasión le presento la siguiente encuesta, con el fin de recolectar información sobre el estudio de la investigación titulada: “TENDENCIAS DOCTRINALES SOBRE DAÑO EXTRA CONTRACTUAL EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LATINOAMÉRICA EL PERIODO 2015 A 2020”.

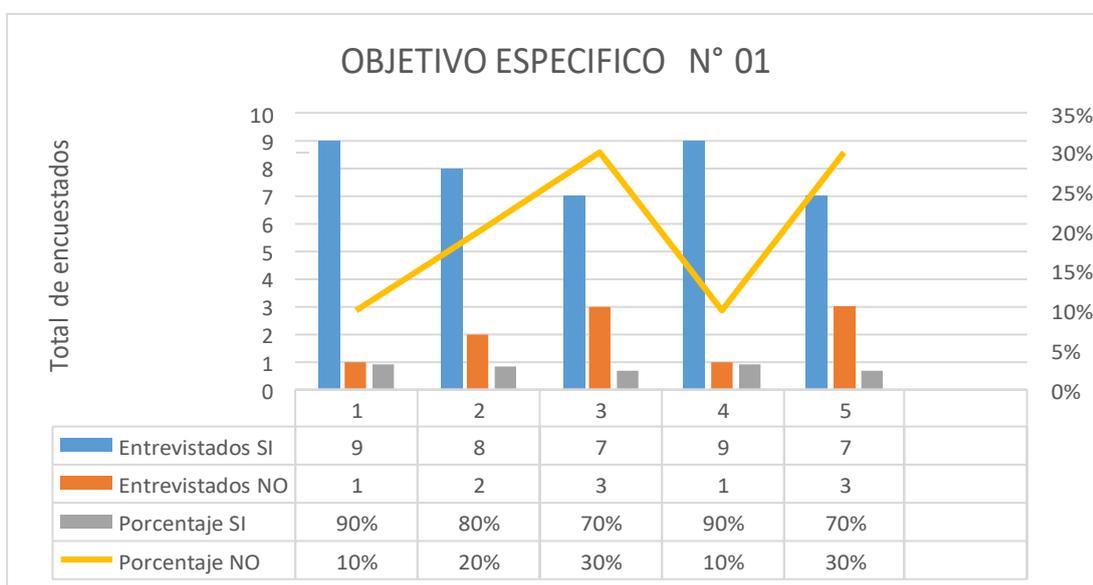
#### INTRUCCIONES:

Marque con un aspa (X) la opción que usted considera correcta, se recomienda al momento de responder realizarlo con la mayor sinceridad posible, las categorías son las siguientes:

DAÑOS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO”		SI	NO
01	¿Considera usted que el delito de Accidente de Tránsito sea generado por la falta de capacitación del MTC generando inseguridad en los usuarios de transporte público?		
02	¿Considera usted que se comete daños extracontractuales en Accidente de Tránsito los conductores que se encuentran bajo los efectos del alcohol y/o drogas genera inseguridad en los usuarios de transporte público?		
03	¿Considera usted que se comete delito de daños extracontractuales en Accidente de Tránsito la falta de mantenimiento de vehículos?		
04	¿Considera usted que el factor sueño por las horas continuas de conducción se comete delito de daños extracontractuales en Accidente de Tránsito?		
05	¿Considera usted que estos delitos de daños extracontractuales sean indemnizados el conductor y el tercero civilmente responsable de manera solidaria y efectiva?		
06	¿Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público cuando se tiene que crear políticas de prevención por parte del Estado?		
07	¿Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público creando organismos de control en las principales carreteras del Perú?		
08	¿Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público mediante la asignación presupuestaria que designa el Estado?		

09	¿Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto publico dado que existe desidia de las autoridades del ATU y SUTRAN organismos de control de los vehículos de transporte terrestre urbano e interprovincial?		
10	Considera usted que el delito o responsabilidad civil de daños extracontractual en accidente tránsito genera gasto público dado que debe haber mayor capacitación y constante revisión al parque automotor y conductores profesionales no haría la necesidad de intervención del Estado.		

**Anexo 04: Tablas del resultado.**



*Tabla de Resultados 1*



*Tabla de Objetivos 1*

## **Anexo 5. declaración de compromiso ético y no plagio**

Mediante el presente documento denominado *declaración de compromiso ético y no plagio* en mi condición de autor(a) del presente trabajo de investigación titulado: **DAÑO EXTRACONTRACTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LATINOAMERICA EN EL PERIODO DE 2015 A 2020**. Declaro conocer las consecuencias por la infracción de las normas del Reglamento de Investigación, el Código de ética institucional y el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales – RENATI; que exigen veracidad y originalidad de todo trabajo de investigación, respeto a los derechos de autor y la propiedad intelectual. Asimismo, cumpro con precisar que el trabajo forma parte de una línea de investigación de la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote (Se estudian instituciones jurídicas). También, declaro conocer lo siguiente: en el proceso judicial y las sentencias, registra información sensible, por ejemplo, datos personales, dirección, DNI etc, que permiten individualizar a los partícipes del proceso judicial, a cada uno se les asignó un código para preservar su identidad y proteger los derechos constitucionales, siendo el único aspecto que codificado o suprimido en las sentencias examinadas el resto de contenido es conforme a su fuente de origen. Finalmente se declara que: el presente trabajo es auténtico, siendo el resultado el producto de un trabajo personal, elaborado bajo los principios de la buena fe y respeto de los derechos de autor y propiedad intelectual, por lo cual en calidad de autor(a) se asume la responsabilidad; porque, se tiene conocimiento de las consecuencias de la infracción de las normas del RENATI (SUNEDU) y el reglamento de investigación y el Código de ética de la Universidad, dejando exenta cualquier responsabilidad a la Universidad. En citas y referencias se usó las normas APA. *En conformidad del presente contenido y como su legítimo autor(a) se firma y se estampa la huella digital en el presente documento. Chimbote, Julio del 2021.*



**FIRMA Y HUELLA DIGITAL**  
**Nombre completo: Edwin Torres Barboza**  
**Código estudiante: 3106181831**  
**DNI: 45177444**

# informe final

---

## INFORME DE ORIGINALIDAD

---

4%

INDICE DE SIMILITUD

4%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

%

TRABAJOS DEL  
ESTUDIANTE

---

## FUENTES PRIMARIAS

---

1

[repositorio.unheval.edu.pe](http://repositorio.unheval.edu.pe)

Fuente de Internet

4%

---

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 4%

Excluir bibliografía

Activo