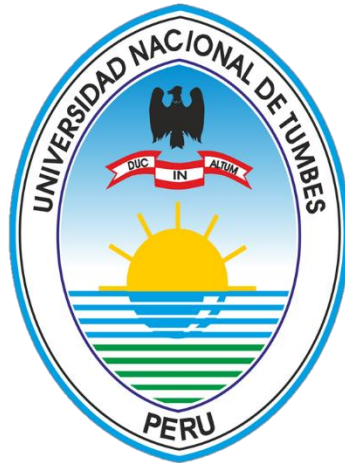


UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



Nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por
vehículos no identificados y fueron beneficiados con el fondo de
compensación del SOAT- Tumbes 2020- 2023

TESIS

para optar el título de Abogada

Autora:

Bach. Sahory Daritxa Aguirre López

Tumbes, 2025

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



Nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por
vehículos no identificados y fueron beneficiados con el fondo de
compensación del SOAT- Tumbes 2020- 2023

Tesis aprobada en forma y estilo por:

Mg. Hugo Valencia Hilares (Presidente)
ORCID:0000-0002-1529-9012

Mg. Julio Cesar Ayala Ruiz (Secretario)
ORCID: 0000-0003-0313-7566

Mg. Christiam Giancarlo Loayza Pérez (Vocal- Asesor)
ORCID: 0000-0002-2715-6385

Tumbes, 2025

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



Nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados y fueron beneficiados con el fondo de compensación del SOAT- Tumbes 2020- 2023

Los suscritos declaramos que la tesis es original en forma y estilo:

Bach. Sahory Daritxa Aguirre López (autora)

ORCID: 0009-0001-5652-8838

Mg. Christiam Giancarlo Loayza Pérez (Asesor)

ORCID: 0000-0002-2715-6385

Tumbes, 2025

CERTIFICACIÓN

Mg. CHRISTIAM GIANCARLO LOAYZA PÉREZ, docente nombrado adscrito al Departamento Académico de Derecho de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional de Tumbes

CERTIFICA:

Que el informe de tesis: “**Nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados y fueron beneficiados con el fondo de compensación del SOAT- Tumbes 2020- 2023**”, presentado por el bachiller en Derecho **Sahory Daritxa Aguirre López**, ha sido asesorado y revisado por mi persona, por tanto queda autorizado para su presentación e inscripción en la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional de Tumbes para su revisión y aprobación correspondiente.

Tumbes, 21 de Julio del 2023



Mg. CHRISTIAM GIANCARLO LOAYZA PÉREZ
Asesor del Proyecto de Tesis



UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

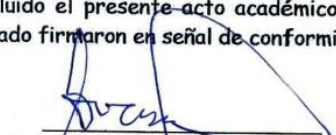
En la ciudad de Tumbes, a los veintiún días del mes de julio del dos mil veinticinco, a las 16.30 horas, los integrantes del jurado, designado con la Resolución Decanal N°212-2024/UNTUMBES-FDCP-D(e); 09 de julio del 2024, integrado por el Mg. Hugo Valencia Hilares, en su condición de presidente, con DNI N° 00326525, Mg. Julio César Ayala Ruiz, con DNI N° 02832343, en su condición de secretario y Mg. Christiam Giancarlo Loayza Pérez, con DNI N° 10813859, en su condición de asesor-vocal, con la finalidad de realizar la evaluación del informe final de tesis, titulado: "Nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados y fueron beneficiados con el fondo de compensación del SOAT-2020-2023", para optar el Título Profesional de Abogada, de la bachiller: Sahory Daritxa Aguirre López, la que se realiza en FORMA PRESENCIAL, en el Laboratorio de Cómputo de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional de Tumbes


En conformidad con el artículo 71 y siguientes del Reglamento de Tesis de la Universidad Nacional de Tumbes, la sustentación de tesis es un acto público de exposición y defensa, amparado en las normas reglamentarias invocadas. El presidente del jurado dio por iniciado el acto de sustentación, concediendo el uso de la palabra a la tesista, SAHORY DARITXA AGUIRRE LÓPEZ, para que procedan a la sustentación de la Tesis.


Luego de la sustentación, se procedió a la formulación de preguntas y finalmente a la deliberación del jurado, en conformidad con el artículo 75 del Reglamento Tesis de la Universidad Nacional de Tumbes. Declaran aprobado por unanimidad con el calificativo de Regular () Buena () Muy Buena (X) y Sobresaliente ().

Por tanto, la Bachiller, queda APTA para iniciar los trámites administrativos, y el Consejo Universitario de la Universidad Nacional de Tumbes, expida el Título Profesional de Abogada, en conformidad con lo estipulado en el Artículo N° 90 del Estatuto de la Universidad Nacional de Tumbes y lo normado en el Reglamento de Grados y Títulos.

Siendo las 17 horas con 50 minutos, del mismo día, el presidente del jurado dio por concluido el presente acto académico, de sustentación de tesis, para mayor constancia de lo actuado firmaron en señal de conformidad todos los integrantes del jurado.


Mg. HUGO VALENCIA HILARES
DNI N° 00326525
Código ORCID 0000-0002-1529-9012
Presidente


Mg. JULIO CÉSAR AYALA RUIZ
DNI N° 02832343
Código ORCID 0000-0003-0313-7566
Secretario


Mg. CHRISTIAM GIANCARLO LOAYZA PEREZ
DNI N° 10813859
Código ORCID: 0000-0002-2715-6385
Asesor vocal

INFORME DE ORIGINALIDAD

18% INDICE DE SIMILITUD	19% FUENTES DE INTERNET	4% PUBLICACIONES	6% TRABAJOS DEL ESTUDIANTE
-----------------------------------	-----------------------------------	----------------------------	--------------------------------------

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	5%
2	repositorio.untumbes.edu.pe Fuente de Internet	3%
3	www.defensoria.gob.pe Fuente de Internet	1%
4	www.amalgama.org Fuente de Internet	1%
5	cybertesis.unmsm.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	dspace.unitru.edu.pe Fuente de Internet	1%
7	andina.pe Fuente de Internet	1%
8	docplayer.es Fuente de Internet	1%
9	tesis.usat.edu.pe Fuente de Internet	1%
10	1library.co Fuente de Internet	<1%
11	miradioperuana.com Fuente de Internet	<1%
12	cdn.www.gob.pe Fuente de Internet	<1%
13	Aguilar Chappa, Olger Haroldo. "Implementación de un Sistema de Capacitación, Selección, Horarios y Turnos Rotativos de Trabajo para el Personal Policial que Desempeña la Función de Conductores Policiales de Vehículos Patrulleros en las	<1%



Mg. Christian Giancarlo Loayza Pérez Asesor
ORCID: 0000-0002-2715-6385

Comisarías a Nivel Nacional", Pontificia
Universidad Católica del Perú (Peru), 2023

Publicación

14	www.aiosfp.org Fuente de Internet	<1 %
15	elmen.pe Fuente de Internet	<1 %
16	www.teleley.com Fuente de Internet	<1 %
17	www.scribd.com Fuente de Internet	<1 %
18	"Inter-American Yearbook on Human Rights / Anuario Interamericano de Derechos Humanos, Volume 32 (2016)", Brill, 2018 Publicación	<1 %
19	spij.minjus.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
20	repositorio.uap.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
21	repositorio.uct.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
22	repositorio.upse.edu.ec:8080 Fuente de Internet	<1 %
23	dokumen.pub Fuente de Internet	<1 %
24	www.mtc.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
25	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	<1 %

Mg. Christian Giancarlo Loayza Perez Asesor
ORCID: 0000-0002-2715-6385

Excluir citas Activo Excluir coincidencias < 15 words
Excluir bibliografía Activo

DEDICATORIA

Quiero agradecer a mi madre Marisol y a mi hermana mayor Melissa por su aliento, comprensión y apoyo incondicional durante mi crecimiento profesional y personal, sin ellas, no fuera posible el presente logro.

Tambien quiero dedicar este trabajo a los docentes que tuve el honor de conocer durante mi carrera universitaria, aquellos que me brindaron sus enseñanzas y forjaron en mi la profesional que soy hoy.

Atte. La autora

AGRADECIMIENTO

Expreso mi más sincero agradecimiento a mi familia, que siempre está a mi lado en mis buenos y malos momentos.

Agradecer también a mis docentes por las enseñanzas brindadas durante toda mi etapa universitaria

Expreso mi más sincero agradecimiento a todas las personas que han contribuido en la realización de la presente tesis, en especial al Mg. Christian Giancarlo Loayza quien se desempeñó como asesor de tesis, por su guía, apoyo y motivación, su ayuda fue esencial para la realización de la presente investigación.

Atte. La autora

INDICE GENERAL

DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
INDICE GENERAL	vi
INDICE DE TABLAS.....	vii
INDICE DE GRÁFICOS.....	viii
INDICE DE ANEXOS	ix
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
I. INTRODUCCIÓN.....	11
II. REVISIÓN DE LA LITERATURA.....	17
III. METODOLOGIA.....	30
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	34
V. CONCLUSIONES.....	45
VI. RECOMENDACIONES.....	46
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	47

INDICE DE TABLAS

TABLA 1 ACCIDENTES 2020.....	34
TABLA 2 ACCIDENTES 2021.....	35
TABLA 3 ACCIDENTES 2022.....	36
TABLA 4 ACCIDENTES 2023.....	36
TABLA 5 PAGOS EFECTUADOS 2023.....	38

INDICE DE FIGURAS

FIGURA 1	34
FIGURA 2	35
FIGURA 3	36
FIGURA 4	37
FIGURA 5	39

INDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 FICHA DE RECOLECCIÓN DE DATOS	50
ANEXO 2 MATRIZ DE CONSISTENCIA	50
ANEXO 3 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	50

RESUMEN

Este estudio empleo como **objetivo** analizar el nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga y su indemnización por el fondo de compensación del SOAT, empleando la **metodología** cuantitativa, descriptiva, no experimental, con una población del 100% de accidentes suscitados en Tumbes, así como el 100% de solicitudes presentadas para la activación del fondo de compensación del SOAT, aplicando la ficha de observación, obteniendo, así como **resultado** que los casos de personas accidentadas por vehículos no identificados, evidencian un acceso limitado al Fondo de Compensación del SOAT, en el año 2020, de 20 personas accidentadas, solo 8 (40%) accedieron al beneficio. En 2021, la cobertura disminuyó: únicamente 6 de 24 víctimas (25%) fueron atendidas, en el 2022, de 34 afectados, solo 10 (29%) recibieron el fondo. Se **concluye** en que el 2023, se observó una leve mejora, con 8 beneficiarios de un total de 19 (42%). Al consolidar los datos, se obtuvo un total de 97 víctimas, de las cuales solo 32 (33%) accedieron al fondo, mientras que 65 (67%) no fueron cubiertas. A pesar de tratarse de un mecanismo diseñado para amparar a las víctimas en contextos de incertidumbre legal o administrativa, solo un tercio (33%) del total de afectados logró acceder al beneficio. Esta baja cobertura revela no solo falencias en la difusión del derecho y los procedimientos de acceso, sino también una débil articulación entre las instituciones responsables de garantizar su cumplimiento. En consecuencia, se reafirma la necesidad urgente de fortalecer las estrategias de comunicación, supervisión y acompañamiento institucional para asegurar una protección efectiva y oportuna a las víctimas, conforme al principio de justicia y equidad que fundamenta el sistema de aseguramiento obligatorio en el Perú.

Palabras claves: Accidente, conductor, seguro, siniestro, SOAT.

ABSTRACT

The objective of this study is to analyze the level of the population that has suffered traffic accidents caused by unidentified hit-and-run vehicles and their compensation by the SOAT compensation fund, using a quantitative, descriptive, non-experimental methodology, with a population of 100% of accidents that occurred in Tumbes, as well as 100% of requests submitted for activation of the SOAT compensation fund. The result was that the cases of people injured by unidentified vehicles show limited access to the SOAT compensation fund. In 2020, out of 20 people injured, only 8 (40%) had access to the benefit. In 2021, coverage decreased: only 6 out of 24 victims (25%) were attended, in 2022, out of 34 affected, only 10 (29%) received the fund. It is concluded that in 2023, a slight improvement was observed, with 8 beneficiaries out of a total of 19 (42%). When consolidating the data, a total of 97 victims were obtained, of which only 32 (33%) accessed the fund, while 65 (67%) were not covered. Despite being a mechanism designed to protect victims in contexts of legal or administrative uncertainty, only one third (33%) of the total number of victims were able to access the benefit. This low coverage reveals not only shortcomings in the dissemination of the right and access procedures, but also a weak articulation between the institutions responsible for ensuring compliance. Consequently, there is an urgent need to strengthen communication, supervision and institutional support strategies to ensure effective and timely protection for victims, in accordance with the principle of justice and equity that underpins the mandatory insurance system in Peru.

Key words: Accident, driver, insurance, claim, SOAT.

I. INTRODUCCIÓN

Históricamente, el ser humano era nómada, esto es, no podía permanecer en un solo lugar y se desplazaba constantemente, debido a la necesidad de encontrar nuevos horizontes y recursos, por lo tanto, utilizaba el único medio para trasladarse, este fue “caminar”. Sin embargo, con el transcurrir del tiempo y en aras de cubrir sus necesidades, el ser humano inventó nuevas formas de transporte, tales como la construcción de canoas para el transporte marítimo y, para el transporte terrestre la utilización de la rueda, lo que permitió que a través de carretas ayudados con la fuerza de caballos u otros animales que arrastraban la carga se convirtiera en un medio de transporte veloz y eficiente.

Bajo dicho contexto, los medios de transporte año tras año se fueron innovando, hasta llegar a uno de los primeros acontecimientos importantes que fue creación del primer coche con motor de gasolina, dando lugar a la existencia de varios equipos motorizados de distinta naturaleza, tales como los aviones, botes, barcos, trenes, motocicletas, entre otros, no obstante, a sus inicios, escasas personas tenían acceso a estos medios de transportes, pero sucesivamente el aumento ha sido considerable debido a que en la actualidad en el ámbito de transporte terrestre se evidencia una significativa presencia de unidades motorizadas que transitan de manera constante en las calles.

En relación a lo expuesto, la defensoría del pueblo, a través de un informe reciente denominado “Reporte Defensorial de Accidentes de Tránsito N° 01- abril 2023 señaló que, durante el 2022, se registraron 33 312 fallecidos, 53 544 heridos a consecuencia de los 83 881 accidentes ocurridos a nivel nacional” (2023)., en esa línea, los accidentes de tránsito son reconocidos como un problema relevante de salud pública, dado que su incidencia ha demostrado una tendencia creciente a lo largo del tiempo, en lugar de disminuir.

Teniendo en cuenta las consecuencias que pueden generar los accidentes de tránsitos, estos son el fallecimiento de la (s) víctimas, incapacidad temporal, invalidez permanente y gastos médicos.

Se reguló a través de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181), en su artículo 30 establece que toda unidad vehicular motorizada que transite dentro del territorio nacional esté asegurada mediante una póliza del SOAT, conforme a la normativa vigente.

Aunando al hecho que a través del decreto supremo N° 024-2002-MTC se aprobó el texto único ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y seguros obligatorios por accidentes de tránsito, que establece que el SOAT extiende su protección tanto a los pasajeros del vehículo siniestrado como a los peatones siempre que hayan sufrido lesiones o fallecido como resultado del accidente, sin embargo, no a todas las víctimas que sufren de accidentes de tránsito son protegidas y coberturadas por el SOAT, a modo de ejemplo, si el vehículo que causó el accidente y lesionó o generó la muerte de una persona se dé a la fuga y no logra ser identificado, las víctimas o familiares tendrán que cubrir personalmente con los gastos médicos y/o gastos del fallecimiento.

Frente a la problemática descrita, el Estado peruano adoptó medidas específicas para proteger a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que se dieron a la fuga y no pudieron ser identificados. En ese contexto, mediante el Decreto Supremo N.º 024-2004-MTC, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobó el Reglamento de Compensación del SOAT, cuyo propósito principal fue establecer un mecanismo de protección para dichas víctimas, así como garantizar la indemnización correspondiente a sus familiares en caso de fallecimiento.

Esta normativa dispuso la cobertura de los gastos médicos y de sepelio hasta por los montos máximos establecidos en el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT).

Todo ello conllevó que mediante el D.S. N° 017-2022 se modifique el reglamento del fondo de compensación del SOAT teniendo como principal modificación la ampliación de la cobertura de incapacidad temporal e invalidez permanente, permitiendo que la víctima pueda solicitar dicho beneficio.

En ese sentido, la razón de ser de la creación de este fondo es de carácter social, debido a que persigue primordialmente un resarcimiento del daño a la víctima causado por el vehículo que no fue identificado y se fue a la fuga, a través de una indemnización sin mayor análisis de la culpabilidad o dolo del conductor, en ese sentido, se considera que dicho fondo permite que las víctimas no queden desprotegidas ante dichas situaciones, además de estar vinculado con el derecho fundamental que tiene las personas sobre su integridad física, en ese sentido, se busca por parte del Estado el resguardo de la seguridad y salud de las víctimas.

Resulta fundamental asegurar el acceso efectivo al beneficio del Fondo de Compensación del SOAT para aquellas personas que han sido víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados que se dieron a la fuga. Al respecto, de acuerdo con el Anuario Estadístico Policial 2023 elaborado por la Policía Nacional del Perú, se registraron 9,594 casos de accidentes de tránsito tipificados como atropello y fuga a nivel nacional. No obstante, durante el mismo periodo, las estadísticas oficiales del Fondo de Compensación del SOAT reportaron únicamente 926 víctimas y/o familiares como beneficiarios de dicho fondo. Esta diferencia evidencia la existencia de una brecha significativa en la cobertura y atención a las personas afectadas por este tipo de siniestros, lo cual pone de relieve la necesidad de fortalecer los mecanismos de acceso a esta protección legal.

Como consecuencia del escaso conocimiento que tiene la población respecto a la existencia y cobertura del Fondo de Compensación del SOAT, muchas víctimas de accidentes de tránsito provocados por vehículos que se dieron a la fuga optan, por decisión propia, por interrumpir o no iniciar los tratamientos médicos necesarios. Esta situación responde principalmente a los elevados costos asociados a cirugías, tratamientos de rehabilitación u otros procedimientos hospitalarios, los cuales suelen superar su capacidad económica. Lo preocupante es que muchas de estas personas desconocen que dicho fondo permite cubrir hasta 5 Unidades Impositivas Tributarias (UIT), es decir, aproximadamente S/25,750, destinados a gastos vinculados a la atención médica, intervenciones quirúrgicas, adquisición de medicamentos, y otros servicios imprescindibles para su recuperación física y funcional.

En ese contexto, resulta pertinente examinar la situación de la población afectada por accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados que se dieron a la fuga, así como el grado de cobertura e indemnización otorgada por el Fondo de Compensación del SOAT. Este análisis da lugar a la formulación de la siguiente interrogante general: *¿Cuál es el nivel de la población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga y fueron indemnizados con la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT - Tumbes en los años 2020 al 2023?*

La formulación del problema permitió *Determinar el nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados y que fueron beneficiadas con la cobertura del fondo de compensación del SOAT- Tumbes 2020-2023.*

En consecuencia, la presente investigación adoptó un enfoque cuantitativo, y se enmarcó dentro del método hipotético-deductivo, lo que permitió partir de una hipótesis general para contrastarla con la realidad mediante la recolección y análisis de datos. Se trata de un estudio de tipo básico, en tanto buscó generar conocimiento teórico sobre la población que ha sufrido accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados que se dieron a la fuga y que, posteriormente, accedieron a los beneficios otorgados por el Fondo de Compensación del SOAT. Asimismo, el diseño metodológico fue no experimental, ya que no se realizó manipulación alguna de las variables involucradas. La técnica empleada fue la observación sistemática, utilizando como instrumento de recolección de datos un resumen elaborado a partir de una base de datos oficial.

Para, Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2010) “además de los objetivos y las preguntas de investigación, es necesario justificar el estudio mediante la exposición de sus razones, esto es, el para qué del estudio o porqué debe efectuarse. La mayoría de las investigaciones se ejecutan con un propósito definido, (..) y ese propósito debe ser lo suficientemente significativo para que se justifique su realización” (Metodología de la Investigación, pág. 72).

En ese sentido, este proyecto de investigación se justifica teórica, practica y socialmente, porque estudia el ámbito controversial del fondo de Compensación del SOAT, además, la razón de ser de la creación de este fondo es de carácter social, debido a que persigue primordialmente un resarcimiento del daño a la víctima causado por un vehículo que no fue identificado y se fue a la fuga, a través de una indemnización sin mayor análisis de la culpabilidad o dolo del conductor, en ese sentido, se reconoce que dicho fondo cumple una función protectora, al evitar que las personas afectadas queden en situación de desamparo, contribuyendo con ello a la tutela del derecho fundamental a la integridad física y en general al resguardo de la seguridad y la salud de las víctimas.

Además, a través de la presente investigación se logró determinar el nivel de la población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga y fueron beneficiados con la cobertura del fondo de compensación del SOAT- Tumbes en los años 2020 al 2023, teniendo presente que la regulación del Fondo de Compensación del SOAT desempeña el papel de asegurar los derechos y la seguridad de todas las personas que transitan por las calles y que sufren accidentes de tránsito de vehículos que no fueron identificados y que se dieron a la fuga, más aún, cuando se conoce que los accidentes de tránsito generan discapacidades permanentes, daños graves e incluso la muerte, lo que origina que el tema sobre su regulación y cobertura sea importante y de interés social permitiendo a toda la ciudadanía y porque no a la comunidad de estudiantes, material informativo, para que sean ellos como agentes receptores de la presente investigación, quienes ampliarán su literatura jurídica sobre el tema objeto de estudio.

Mas aun, cuando debido al desconocimiento de la población sobre la existencia o coberturas de este fondo, muchas víctimas por decisión propia debido a los altos gastos que conlleva una operación o tratamientos médicos generados por el accidente de tránsito de un vehículo que se fue a la fuga y que no puede cubrir el SOAT.

Deciden dejar de recibir los tratamientos hospitalarios generando con ello un mayor daño a su salud e integridad física desconociendo que el fondo cubriría hasta 5 UIT por gastos médicos, que significaría el monto aproximado de S/. 25,750 soles que comprenderían los gastos de atención hospitalaria, quirúrgica, farmacéutica u otros gastos necesarios para la recuperación y rehabilitación de la víctima

En ese sentido, el presente estudio tiene relevancia jurídica porque contribuye académicamente a los futuros investigadores, brindando información sobre la cobertura de este Fondo del SOAT y el Nivel de la población que fue beneficiaria con la cobertura de dicho fondo.

II. REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1 Bases teóricas

Accidentes de tránsito

Un accidente de tránsito es conceptualizado normativamente -por el D.S. N° 24-2002-MTC- como “Evento, súbito, *imprevisto* y violento (incluyendo incendio y acto 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”.

Este concepto es seguido por parte de la doctrina, identificándolo como un daño **estadístico e inevitable** (De Trazegnies citado por Abanto Torres, 2020). Resulta difícil generalizar la producción de accidentes de tránsito en nuestra vida como parte de la guía de un destino que no se puede evitar. Desde luego, la idea del accidente estadístico e inevitable no parece ser del todo correcta.

El mismo autor que califica de “estadístico” a estos daños, argumenta que: la sociedad puede tomar medidas de precaución para evitarlos (circulación a 10 kilómetros por hora, con bandas de algodón en todo su contorno, o, simplemente excluir su circulación), empero, la sociedad desea tener los beneficios del transporte terrestre -velocidad y facilidad-, *aunque existan conductores prudentes*, sabe que se seguirán produciendo estos accidentes y decide seguir disfrutando de esas ventajas, a pesar de soportar la muerte de alguno de sus miembros (De Trazegnies Granda, 2005).

Nótese, que las medidas de precaución propuestas por este autor no son concretas, debido a que se siguen defendiendo con el sentido estadístico de los accidentes -en pro, de los beneficios que entrega el transporte terrestre a la sociedad-, sin embargo, esta postura es contestada por Merino Acuña (2010), al indicar:

“Los accidentes de tránsito no se ocasionan por una necesidad del destino inexorable sino por negligencia. Negligencia del conductor que manejó a excesiva velocidad, negligencia de la empresa que hace conducir 5, 6 o 10 horas seguidas a sus choferes, negligencia del taxista que no ha pasado revisión técnica a su vehículo hace cuatro años, negligencia del peatón que cruzó la calzada en luz roja; negligencia de alguien” (pág. 21)

Para este autor los accidentes de tránsito **no son un efecto normal imputable al precio del desarrollo** o a las ventajas que desea obtener la sociedad, siendo utilizado este argumento para sustentar la responsabilidad por riesgo y el sistema de seguros -añadiendo que este último solo existe, a fin de que la víctima no espere el proceso judicial y reciba una indemnización de manera inmediata-.

Espinoza Espinoza (2019) comparte esta postura al afirmar que los accidentes de tránsito obedecen -en un elevado porcentaje- a la culpa de los conductores, sea por su conducta negligente e imprudente, o, también, por utilizar vehículos defectuosos, situación, que, en muchas ocasiones, amerita una **justicia punitiva o represiva**, a fin de que se disuada este tipo de conductas.

Claramente estas posturas sustentan la previsibilidad en el análisis de los fenómenos de accidentes de tránsito, y si hacemos un análisis comparado, en otras legislaciones, como en el artículo 8 de la ley Uruguay de Tránsito N° 18.191, se encomienda al conductor actuar conforme a las *“reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada”*.

En efecto, nuestros conductores siempre están expuestos a situaciones de cansancio, conducción bajo los efectos de algunas bebidas como el alcohol o algunas drogas, y, en ciertos casos, con una capacidad no tan perceptiva de la información en su entorno (pasar por alto señales de tránsito, aumento de velocidad no permitido en una zona determinada, no detectar fallas del vehículo, etc.), siendo situaciones que pueden ser previsibles en la mayoría de casos.

Sin embargo, nuestra legislación ha considerado entender a los accidentes de tránsito como eventos imprevisibles, que no pueden ser evitados por la prudencia de los conductores.

Producido el accidente de tránsito, ¿dónde recaen las pérdidas? Las pérdidas recaen donde caen, esto quiere decir, en la víctima, y permanecerán en ella hasta que ésta no demuestre una razón justificativa de por qué no debe permanecer el daño allí (Coleman, 2013). En efecto, para desplazar el daño de la víctima al responsable -o, causante del daño-, tendrá que efectuarse un **juicio de responsabilidad**, con el cual se nos permitirá hacer a un sujeto que asume ser el responsable por el accidente de tránsito será el que deba soportar los costos provenientes de los daños.

En muchas sentencias encontraremos que para el análisis de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito, la jurisprudencia suele estructurar su razonamiento en torno a cuatro elementos fundamentales: i) la antijuridicidad de la conducta, ii) la existencia de un daño cierto, iii) la relación de causalidad entre el hecho y el perjuicio ocasionado, y iv) la concurrencia de un factor de atribución que justifique la imputación de responsabilidad al agente, propia del Prof. Taboada Córdova, (2020); no obstante, una clasificación actual del Prof. Fernández Cruz (2019) indica que los elementos serían: 1) el daño, 2) el hecho generador, 3) la relación de causalidad y 4) los criterios de imputación. Aquí, la determinación del responsable será a través de un método de análisis de responsabilidad (binomio análisis material-análisis de imputabilidad) en el cual se efectuaría el juicio de responsabilidad.

Por otro lado, para el legislador nacional fue conveniente la creación de un sistema de tutela civil (responsabilidad por daños) respecto a los accidentes de tránsito, el cual está regulado por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre -en adelante, LGTTT-, Ley 27181. Este sistema se estableció en nuestro país debido al efecto “pandémico” de los accidentes de tránsito. Aquí se estableció en su artículo 29 lo siguiente “*la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil.*”

El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre es solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados”.

Casi veintidós años después vemos que el criterio, factor, o sistema de imputación objetivo o de responsabilidad objetiva -mal llamada objetiva, pues admite situaciones de fractura causal- adoptado en los casos de accidentes o hechos de tránsito, al parecer no ha cumplido con el fin de fácil compensación y prevención, pues vemos como los accidentes de tránsito continúan en aumento.

La regulación de los mecanismos de aseguración social.

En el Perú, se ha implementado un mecanismo legal de carácter obligatorio destinado a brindar protección a las personas que sufren lesiones o perjuicios como consecuencia de accidentes de tránsito ocurridos en vías públicas, ya sean carreteras, pistas, veredas u otras áreas de circulación vial. Este mecanismo consiste en la imposición, por mandato legal, de la obligación a todos los propietarios registrales de vehículos motorizados de contratar un seguro que cubra los gastos médicos, funerarios y las indemnizaciones correspondientes, tanto para los ocupantes del vehículo como para terceros no ocupantes, incluyendo peatones. En ese contexto, el Estado peruano creó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) como una medida de resguardo frente a estos eventos (Defensoría del Pueblo, 2012).

El SOAT en América Latina.

Se entiende que el SOAT tiene como finalidad práctico económica reducir las consecuencias nocivas que sufren las personas víctimas en los hechos o accidentes de tránsito, atendiendo de manera inmediata sus gastos de atención médica al momento en que ocurra el accidente de tránsito, su recuperación y/o compensación si sufren incapacidad temporal y/o permanente, así como los gastos concernientes al sepelio si es que la víctima llegará a fallecer (Defensoría del Pueblo, 2012).

Por intermedio del SOAT, se activa un escudo social para prevenir que los daños derivados del accidente de tránsito queden en las propias víctimas, estos, se trasladan directamente al sistema de aseguramiento social, haciendo de una, u otra manera, hacer que la verdadera responsable asuma el deber de pagar una indemnización, esta es: la sociedad toda (Defensoría del Pueblo, 2012).

Obligatoriedad del SOAT y sus beneficiarios

En el ordenamiento jurídico peruano, el artículo 30° de la Ley N.º 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre estableció, por primera vez, la obligatoriedad de contar con el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) para todo vehículo que circule dentro del territorio nacional. Esta disposición respondió a la necesidad urgente de brindar una atención inmediata y efectiva a las víctimas de accidentes de tránsito, ante el incremento sostenido de estos siniestros y sus consecuencias en la salud y vida de las personas afectadas. (Defensoría del Pueblo, 2012).

No obstante, la obligatoriedad del SOAT recién cobro fuerza con la aprobación del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (Decreto Supremo 024-2002-MTC).

En el contexto latinoamericano, uno de los antecedentes más relevantes en materia de seguros obligatorios por accidentes de tránsito lo constituye Chile, país que fue pionero en establecer esta medida mediante la promulgación, en 1986, de la Ley que crea el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por la Circulación de Vehículos Motorizados. Posteriormente, adoptaron sistemas similares Colombia, Ecuador, Perú y Argentina.

En cuanto a las coberturas, se observa un alto grado de similitud entre estos países, ya que todos contemplan la atención de gastos médicos, funerarios, indemnización por fallecimiento, así como por incapacidad temporal o permanente. No obstante, en el caso particular de Ecuador, la cobertura se extiende además a los gastos de transporte, lo que constituye una diferencia significativa respecto de los demás sistemas (Defensoría del Pueblo, 2012).

Finalmente, en lo que respecta a los beneficiarios del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), el artículo 30.2 de la Ley N.º 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece que la cobertura se extiende tanto a los ocupantes del vehículo siniestrado como a terceros no ocupantes, incluyendo a los familiares de las víctimas afectadas por el accidente.

Empresas de Seguro Prestadores del SOAT

En 2002, sólo las aseguradoras acreditadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros y AFP ofrecían seguro obligatorio de accidentes de tránsito en el mercado nacional. No obstante, durante el año 2006, mediante la ley 28839 existió una reforma legal en el artículo 30.1 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, autorizando a que las asociaciones de transportistas tengan la facultad legal de constituir personas jurídicas en la modalidad de Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales Contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT).

Ofrecían un producto de aseguramiento social denominado Certificados de Accidentes de Tránsito, con términos similares al producto del SOAT ofrecidos por las empresas aseguradoras (Defensoría del Pueblo, 2012).

Esto ocasionó que en el país existan dos mecanismos de aseguramiento social (SOAT y AFOCAT), los cuales coexisten de manera armoniosa, pero presentan ciertas características comunes y distintivas.

Características distintivas y comunes entre el CAT y el SOAT

Respecto a la persona jurídica que emite los seguros obligatorios

a) Las empresas prestadoras de seguro que emiten SOAT.

Las empresas de seguros cuentan con disposiciones normativas en la Ley 26702, que es la ley general del sistema financiero y del sistema orgánico de seguros y de gestión bancaria y de seguros. La forma de esta empresa es una sociedad anónima. Los productos de seguridad social que ofrecen incluyen seguros de accidentes, enfermedades y seguros de vida (SOAT) y seguros de propiedad. La legislación de estas compañías de seguros fue complementada con las disposiciones de la SBS.

b) Las AFOCAT

El surgimiento de las AFOCAT se debió a un problema fundamental: los costos de operación del SOAT para los prestadores de servicios de transporte urbano e interurbano. Esta necesidad fue satisfecha por la Ley 28839, que modificó el artículo 30.1 de la LGTTT. Las AFOCAT tiene como función principal administrar los fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito que se financian con el pago de los aportes realizado por sus asociados personas de tipo naturales o jurídicos que accedan a la autorización para la prestación del servicio de transporte interurbano y urbano para cubrir los costos de los accidentes de tránsito.

Estas AFOCAT operan de manera similar a las empresas de seguro, sin embargo, se diferencian en su modalidad de constitución, ya que las AFOCAT solo pueden ser asociaciones civiles, mientras que las prestadoras de servicios de seguro SOAT deben ser sociedades anónimas (Defensoría del Pueblo, 2012).

El certificado contra accidentes de tránsito (CAT)

Este es un rasgo distintivo de las AFOCAT, puesto que las compañías de seguros emiten SOAT, mientras que, las AFOCAT emiten certificado contra accidentes de tránsito, el cual garantiza el mismo ámbito de cobertura que el SOAT, sin embargo, solo es válido y efectivo dentro de la región o provincia a donde se inscribió el AFOCAT. El CAT solo tiene vigencia anual. La falta de pago de la indemnización del seguro no afecta la validez del CAT, ya que, en caso de accidente de tránsito, la AFOCAT tiene derecho a la indemnización una vez pagada la indemnización. La vigencia del CAT se verifica cuando se transfiere la propiedad del vehículo con CAT a otro propietario, el CAT sigue vigente si el nuevo propietario es afiliado a AFOCAT y cuenta con la autorización correspondiente y el derecho a continuar prestando servicios de transporte terrestre urbano o interurbano (Defensoría del Pueblo, 2012).

c) Cobertura del SOAT y el AFOCAT

Tanto el SOAT como el AFOCAT ofrecen coberturas similares a las personas afectadas por accidentes de tránsito, ya sea que se trate de ocupantes del vehículo o de terceros no ocupantes. Las características específicas de dicha cobertura se detallan a continuación.

Cobertura según el evento en el accidente de tránsito: En relación con los eventos que pueden derivarse de un accidente de tránsito, la cobertura establecida contempla los siguientes montos máximos: hasta cuatro Unidades Impositivas Tributarias (UIT) en caso de muerte o invalidez permanente; hasta una UIT por incapacidad temporal; hasta cinco UIT para la atención de gastos médicos, y hasta una UIT destinada a cubrir los gastos de sepelio.

En el caso del otorgamiento dinerario de una indemnización por muerte este es un pago por un monto tabulado en el ámbito de cobertura del SOAT. En el caso de la invalidez permanente, esta se paga conforme al Decreto Supremo 024-2002-MTC, donde se encuentra la “tabla de indemnizaciones por invalidez permanente”.

Donde se señalan los porcentajes correspondientes según las pérdidas corporales o disminución de capacidades. Los costos médicos incluyen: a) tratamiento prehospitalario; b) costos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y de tratamiento y otros costos relacionados con la rehabilitación de accidentes de tránsito; y c) gastos de transporte sólo si la víctima de un accidente de tránsito necesita ser trasladada a otro hospital de tratamiento más complejo. En el caso de incapacidad temporal para el trabajo, esta indemnización se determina en una cantidad determinada, teniendo en cuenta una trigésima (1/30) parte del salario mínimo vigente en el momento en que se determinó la indemnización. (Defensoría del Pueblo, 2012).

Fondo de Compensación del SOAT

Mediante el Decreto Supremo N.º 024-2004-MTC, se aprobó el Reglamento del Fondo de Compensación del SOAT, el cual tiene como finalidad brindar protección a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados que se dieron a la fuga en el momento del siniestro, contemplando inicialmente la cobertura de gastos médicos y de sepelio.

Posteriormente, a través del Decreto Supremo N.º 017-2002-MTC, dicha cobertura fue ampliada, incorporándose también los casos de incapacidad temporal e invalidez permanente, manteniéndose los montos establecidos bajo los mismos criterios del SOAT.

Las coberturas actuales comprenden: i) hasta 4 UIT por fallecimiento, ii) hasta 1 UIT por gastos de sepelio, iii) hasta 5 UIT para atención médica, iv) hasta 4 UIT por invalidez permanente, y v) hasta 1 UIT en caso de incapacidad temporal.

Es importante tener en cuenta que el patrimonio del Fondo de Compensación del SOAT está constituido por diversas fuentes, entre las que se incluyen: a) los aportes realizados por las empresas aseguradoras y las AFOCAT; b) las indemnizaciones previstas en el SOAT y el CAT que no hayan sido cobradas por falta de beneficiarios, una vez vencido el plazo de prescripción legal; c) los montos recaudados por concepto de multas derivadas de infracciones relacionadas con el SOAT y el CAT; d) las donaciones, tanto de origen nacional como extranjero; y e) los aportes que realice el Estado.

En ese extremo, como punto importante se debe indicar que el plazo para poder reclamar el beneficio del Fondo, es dentro del plazo de un año, además, respecto a los gastos médicos, estos se realizaran mediante reembolso.

Sin embargo, respecto a la indemnización por fallecimiento de la víctima, esta se realizará mediante transferencia bancaria a través de una cuenta bancaria a nombre de quien solicita dicho fondo.

2.2 Antecedentes

2.2.1 Antecedentes nacionales

(Ceciclia, 2023) en su investigación titulada “*Derecho a la salud de las víctimas de accidentes de tránsito sin cobertura del SOAT*” para obtener el título de abogada en la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, donde tuvo como objetivo principal ¿Es necesaria una propuesta modificatoria del artículo 18 del reglamento del fondo compensación del SOAT para garantizar el derecho a la salud de las personas frente a los accidentes de tránsito? Se concluye que las personas afectadas por accidentes de tránsito constituyen el grupo más vulnerable frente a estos eventos inesperados, siendo las principales perjudicadas, especialmente cuando el conductor del vehículo, actuando con imprudencia e irresponsabilidad, opta por darse a la fuga. Este comportamiento no solo agrava la situación de las víctimas, sino que también compromete seriamente su derecho a recibir atención oportuna. En este contexto, los derechos fundamentales que se ven vulnerados como consecuencia de dicha conducta son el derecho a la vida, el derecho a la salud y el acceso a una atención médica adecuada y oportuna.

Yuyes (2021) en su investigación titulada “*A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto al artículo 17 del Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación?*”, tuvo como propósito principal analizar el criterio adoptado por INDECOPI respecto a la interpretación del artículo 17 del Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC, en relación con la presunta obligación de las compañías aseguradoras de reembolsar los gastos cubiertos por el SOAT a favor de los ocupantes de un vehículo no asegurado que hubieran resultado lesionados o fallecidos en un accidente de tránsito. La investigación fue de tipo básica, y entre sus principales conclusiones se destacan: a) la existencia de una falta de previsibilidad en las decisiones tanto administrativas como judiciales, lo cual repercute negativamente en el equilibrio financiero de las primas del SOAT; b) que la prima pagada por el contratante del seguro solo genera cobertura respecto de los ocupantes del vehículo asegurado; y c) que responsabilizar a la aseguradora del SOAT por los daños sufridos por ocupantes de vehículos no asegurados genera un efecto contraproducente, al desincentivar la contratación de dicho seguro obligatorio.

Valdivieso (2016) en su tesis titulada *“Sujetos Protegidos por el SOAT según la Jurisprudencia de Indecopi. Análisis crítico a la luz de la técnica del Seguro”*, tuvo como objetivo principal: Determinar a los sujetos coberturados por el SOAT en el ordenamiento jurídico peruano; realizó una investigación de tipo básica, en donde arribó a las siguientes conclusiones: a) La homogeneidad cambia tanto cualitativa como cuantitativamente al exigir a las compañías de seguros que indemnicen a quienes no pagan mutuas, es decir, a quienes no pagan primas. b) Los ocupantes de vehículos no pertenecientes al SOAT no son consumidores a menos que sean designados reglamentariamente como beneficiarios de cobertura y por tanto no son consumidores de seguros.

Ayala (2017) en la investigación de tesis titulada *“¿TODO VA A ESTAR BIEN?: ANÁLISIS DE LA COBERTURA DEL SOAT EN LOS PRONUNCIAMIENTOS DEL INDECOPI”* se propuso como objetivo principal examinar el enfoque adoptado por el INDECOPI respecto a la interpretación del artículo 17 del Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC, particularmente en lo referido a la posible obligación de las compañías aseguradoras de reembolsar los gastos médicos o indemnizatorios cubiertos por el SOAT a favor de aquellos ocupantes de vehículos no asegurados que hubieran resultado lesionados o fallecidos a consecuencia de un accidente de tránsito; realizando una investigación de tipo básica, arribando a las siguientes conclusiones:

“El ocupante de un vehículo sin SOAT es un consumidor indirecto, no por el hecho de ser considerado tercero no ocupante, pues el seguro no ha sido contratado para el disfrute de los ocupantes del vehículo sin SOAT sino, por el propio mandato de la protección que brinda la norma legal, en particular en el artículo 4º del Reglamento del SOAT cuando menciona que “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas”, análisis que en los pronunciamientos que la autoridad de consumo se puede verificar un atisbo de ello”.

Chávez (2020) en la investigación titulada *“Implementación del proceso de emisión electrónica del SOAT para la mejora de la productividad del área de operaciones en una compañía de seguros”*, donde tuvo el objetivo principal: “Mejorar la productividad del área de Operaciones de una Compañía de seguros a través de la implementación del proceso de emisión electrónica del SOAT”. Por lo que realizó una investigación de tipo básica en la que concluyó: La implementación del proceso electrónico para la emisión del SOAT generó mejoras significativas en la productividad de la empresa.

A partir de su puesta en marcha, se evidenció un aumento en el volumen de emisiones procesadas, así como en el número de primeras emisiones realizadas. Asimismo, se optimizó el desempeño del proceso, incrementando su capacidad operativa, mientras que, paralelamente, se logró una reducción de los procedimientos manuales, de la carga operativa, del tiempo estándar de atención, y de los costos asociados al canal de venta.

Ríos (2021) en su investigación titulada *“Nivel de Responsabilidad Civil Extracontractual y cobertura del SOAT en víctimas por accidentes de tránsito distrito de San Miguel, 2021”*, donde tuvo como objetivo principal: Determinar la relación que existe entre el nivel de responsabilidad civil extracontractual con la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en las víctimas por accidentes de tránsito del distrito de San Miguel, por lo que, realizó una investigación de tipo básica, en la que arribó a la siguiente conclusión: “Sabido que actualmente la cobertura del SOAT es mínima para la realidad de los gastos médicos en nuestra sociedad, es necesaria una ampliación de esta cobertura por un monto mayor”.

Lagos (2020) en su investigación titulada *“El alcance de la Cobertura del SOAT al Concebido derivado de un Accidente de Tránsito. Tacna, Periodo 2019”*, donde tuvo como objetivo principal “demostrar que las coberturas del SOAT no alcanzan a los concebidos por muerte y lesiones derivadas de accidentes de tránsito”, por lo que realizó una investigación de tipo básica, en donde planteo las siguientes conclusiones:

a) El SOAT no cobertura a los concebido por muerte ni por lesiones; b) Las compañías de seguro no tienen algún sustento legal para excluir al concebido de la cobertura del SOAT; c) Conforme a una interpretación legal, constitucional y convencional el concebido es sujeto de Derecho por ende si debería acceder a una cobertura de SOAT.

2.2.2 Antecedentes internacionales

Camatón & Defas (2011) en su investigación titulada “*Cobertura Del SOAT en los Accidentes De Tránsito en La Provincia de Santa Elena 2010-2011*”, donde tuvo como objetivo principal: que en el SOAT no existan fallas que se han dado hasta la actualidad, y debido a esas razones dejen de no cobertura a las personas que sufren accidentes de tránsito; por lo que realizó una investigación de tipo básica, en donde arribó a la siguiente conclusión: mediante un sistema de talleres se pueden fortalecer los puntos tratados en la investigación y así fortalecer el SOAT a favor de las personas accidentadas y la cancelación de gastos médicos a las casas de salud pública.

III. METODOLOGIA

“La investigación organiza la metodología de estudio a partir de formas estructurales de conocimiento a partir de hechos significativos. Asimismo, la investigación es un proceso que incluye técnicas de observación, reglas para el razonamiento y predicción y procura obtener información que tenga un fundamento sólido ya sea teórico o experimental, para entender, verificar, corregir o aplicar el conocimiento” (Daen, 2011)

3.1 Enfoque

El diseño adoptado es de cuantitativo, debido al empleo de análisis estadísticos, con estudio de nivel descriptivo y no experimental, al buscar realizar un análisis profundo, reflexivo de los fenómenos que forman parte de la realidad que será objeto de análisis en la presente investigación. Asimismo, fue no experimental porque se utilizaron únicamente herramientas de tipo cuantitativas de la investigación permitidas por la metodología de la investigación jurídica.

Para Hernández (2014) el enfoque cuantitativo es un proceso con sus propias reglas de metodología de la investigación. La característica principal es la flexibilidad en la investigación, pues, la recolección, el análisis de los datos y su observación, puede realizarse antes, durante o después de la recolección y análisis de los datos (esto incluye el desarrollo de la pregunta y la hipótesis).

El enfoque de investigación cuantitativa permite desarrollar análisis que capturan con mayor precisión los significados subjetivos e intersubjetivos que configuran la realidad objeto de estudio

3.2 Tipo

En este estudio se utilizó una investigación de tipo descriptivo- explicativo con el objetivo de ampliar las áreas de conocimiento existentes sobre el fondo de compensación del SOAT, en particular sobre los datos estadísticos sobre el nivel de población que fue beneficiada con la cobertura de dicho fondo.

Para Tantaleán (2016) este tipo de estudio es muy cercano a la investigación dogmática- jurídica o investigación jurídica-formal, al desplegarse un análisis sobre todo el derecho objetivo, su estructura y sus críticas internas, esto incorpora a la legislación, la doctrina y la jurisprudencia, por lo que, se estudian las fuentes formales de la ciencia jurídica.

Por ello, se dice que el tesista alcanza una predictibilidad más fina de esta manera, teniendo flexibilidad para entender que “la acción indagatoria se mueve de manera dinámica en ambos sentidos: entre los hechos y su interpretación, y resulta un proceso más bien “circular” en el que la secuencia no siempre es la misma, pues varía con cada estudio” (p.7).

En esta línea, la investigación se clasifica como básica, en tanto se orienta a la comprensión teórica del fenómeno relacionado con el nivel de población afectada por accidentes de tránsito provocados por vehículos no identificados, que ha accedido a la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT.

3.3 Diseño

Finalmente, para Hernández (2014) los diseños no experimentales están debidamente autorizados en la metodología de la investigación al no existe una manipulación de variables, ya que se observa a los fenómenos tal cual como se presentan en su contexto o circunstancias habituales, a fin de obtener conclusiones más relacionadas al material teórico y contrastado socialmente. En ese sentido, se utilizó el diseño no experimental en la presente investigación.

3.4 Población, muestra y muestreo

Según Arias (2006), “se define como la población a un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Esta queda delimitada por el problema y por los objetivos del estudio” (pág. 6)

Por lo tanto, la población estuvo constituida por el total de accidentes de tránsito ocurridos en el departamento de Tumbes bajo la modalidad de atropello y fuga, además de comprender también el total de beneficiarios de la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT en el departamento de Tumbes por el periodo comprendido desde el año 2020 al 2023.

En palabras de Tamayo (2006) la muestra es “el conjunto de operaciones que se realizan para estudiar la distribución de determinados caracteres en totalidad de una población universo, o colectivo partiendo de la observación de una fracción de la población considerada” (M, 2006). En ese sentido, la muestra estuvo constituida por el 100% total de los casos de accidentes de tránsito ocurridos en el departamento de Tumbes y el 100% de las solicitudes aceptadas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, referente a ser beneficiario de la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT.

En ese sentido, dada de la naturaleza de la presente investigación, se utilizó el muestreo no probabilístico por conveniencia, debido a que se consideraron el total de casos aprobados y registrados durante el periodo de estudio.

3.5 Técnicas e instrumentos

Para Bavaresco A. (2011) “Las técnicas de recolección de datos son procedimientos y actividades que permiten comprobar el problema planteado de la variable estudiada en la investigación. Los instrumentos son las herramientas que se emplean para obtener los datos de la realidad que se estudia” (A, 2011)

Para Useshe María C. (2019) la revisión documental es “la exploración exhaustiva de textos y documentos (..) se usa esta técnica para seleccionar y extraer información sobre la variable, desde diferentes ópticas abordadas, permitiendo profundizar sus conocimientos sobre el tema y a variable en términos de integración, corroboración y crítica” (pág. 130)

En ese orden de ideas, la técnica que se utilizó fue la observación, en ese sentido, para Campos y Covarrubias & Nallely (2012) “La observación es un procedimiento que ayuda a la recolección de datos e información y que consiste en utilizar los sentidos y la lógica para tener un análisis más detallado en cuanto a los hechos y las realidades que conforman el objeto de estudio; es decir, se refiere regularmente a las acciones cotidianas que arrojan los datos para el observador” (pág. 16)

En ese sentido, el instrumento utilizado fue la guía de observación. Según Tamayo (2004) “un formato en el cual se pueden recolectar los datos en sistemática y se pueden registrar en forma uniforme, su utilidad consiste en ofrecer una revisión clara y objetiva de los hechos, agrupa los datos según necesidades específicas, se hace respondiendo a la estructura de las variables o elementos del problema” (pág. 32)

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Resultados

En la presente investigación se han analizado los datos estadísticos obtenidos en la página del fondo de compensación del SOAT e información obtenida por la Unidad de Prevención, Investigación y Accidentes de Tránsito -UPIAT de la región de Tumbes.

Tabla 1

Accidentes de tránsito por vehículos no identificados y población beneficiada por el Fondo de Compensación del SOAT, 2020.

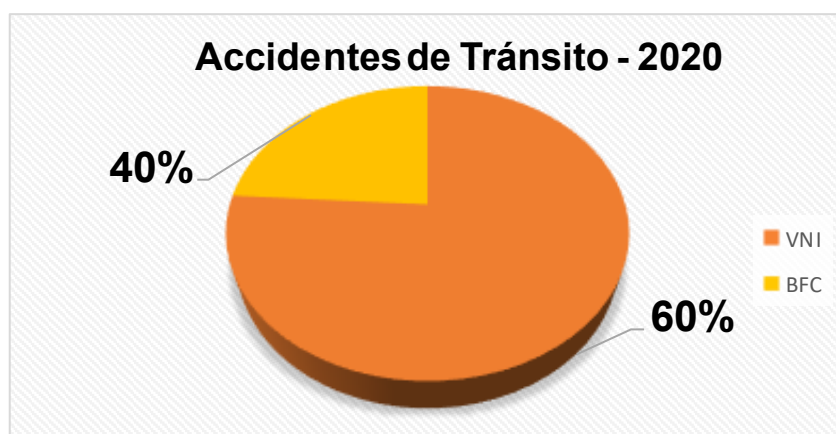
ACCIDENTES 2020 (total)	BFC	VNI
20	8	12

LEYENDA:

VNI: VEHICULO NO IDENTIFICADO

BFC: BENEFICIADO POR LA COBERTURA DEL FONDO DE COMPENSACIÓN DEL SOAT

Figura N° 1



Fuente: Elaboración propia

En la **tabla N° 01**, se observa que en el año 2020 se registraron un total de 20 accidentes causados por vehículos no identificados.

De estos, según la **figura N° 01**, las 8 personas que representa un 40% del total, accedieron efectivamente a la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT. En contraste, 12 personas, lo que representa un 60%, no fueron beneficiados por este mecanismo de protección. En consecuencia, el fondo de Compensación del SOAT no está cumpliendo adecuadamente con la finalidad para la cual fue establecido. El hecho de que un 60% del total de los accidentados por vehículo desconocido no hayan sido beneficiados en el año 2020 evidencia una grave deficiencia en la operatividad del Fondo de compensación, el cual fue creado precisamente para amparar a las víctimas de accidentes de tránsito por vehículo no identificado con el fin de garantizar la atención médica y la indemnización oportuna a las víctimas.

Tabla 2

Accidentes de tránsito por vehículos no identificados y población beneficiada por el Fondo de Compensación del SOAT, 2021.

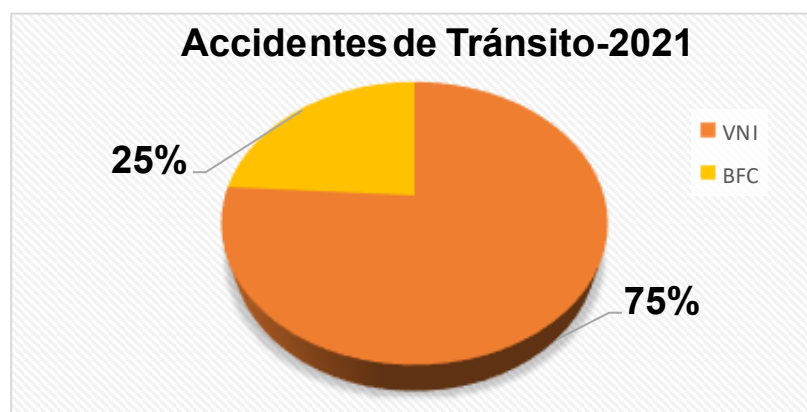
ACCIDENTES 2021 (total)	BFC	VNI
24	6	18

LEYENDA:

VNI: VEHICULO NO IDENTIFICADO

BFC: BENEFICIADO POR LA COBERTURA DEL FONDO DE COMPENSACIÓN DEL SOAT

Figura N° 2



Fuente: Elaboración propia

La información contenida en la **Tabla 2**, permite analizar el grado de efectividad del Fondo de compensación del SOAT durante el año 2021.

Según los datos obtenidos según la **figura N° 02**, se registraron que 24 personas accidentadas en accidentes de tránsito en los cuales no se logró identificar al vehículo responsable, de este total, solo 6 personas- equivalente al 25%- accedieron efectivamente a la cobertura del fondo, mientras que las 18 personas restantes, que representa un 75% no recibieron ningún tipo de beneficio por parte de este mecanismo compensatorio

Tabla 3

Accidentes de tránsitos por vehículos no identificados y población beneficiada por el Fondo de Compensación del SOAT, 2022.

ACCIDENTES 2022 (total)	BFC	VNI
34	10	24

VNI: VEHICULO NO IDENTIFICADO

BFC: BENEFICIADO POR LA COBERTURA DEL FONDO DE COMPENSACIÓN DEL SOAT

Figura N° 3



Fuente: *Elaboración propia*

La información presentada en la **Tabla N° 03** permite examinar el comportamiento del Fondo de Compensación del SOAT durante el 2022, específicamente en relación con los accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados en la región de Tumbes. Durante este periodo, se registró un total de 34 accidentes bajo esta condición. De estos, únicamente 10 personas fueron beneficiadas por la cobertura del fondo, mientras que 24 personas no accedieron al beneficio. Según la **Figura N° 03** solo el 29% del total de accidentados logró ser amparado por el Fondo de Compensación del SOAT, mientras que un preocupante 71% de las víctimas – equivalente a 24 personas – no recibieron la cobertura correspondiente. Este resultado refleja una clara desproporción entre la cantidad de siniestros reportados y los casos efectivamente compensados.

Tabla 4

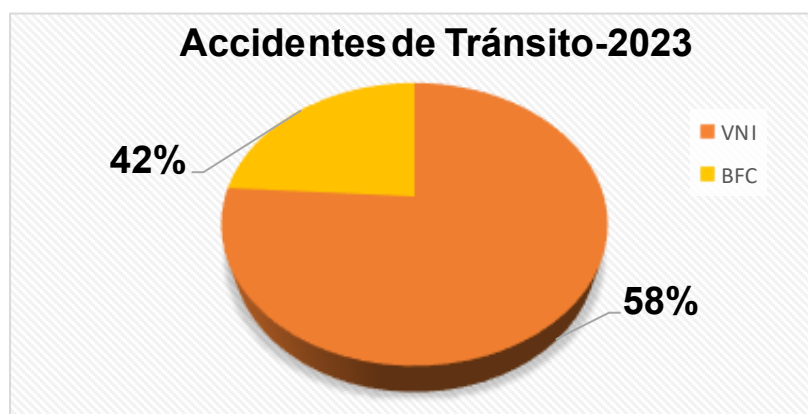
Accidentes de tránsitos por vehículos no identificados y población beneficiada por el Fondo de Compensación del SOAT, 2023.

ACCIDENTES 2023 (total)	BFC	VNI
19	8	11

VNI: VEHICULO NO IDENTIFICADO

BFC: BENEFICIADO POR LA COBERTURA DEL FONDO DE COMPENSACIÓN DEL SOAT

Figura N° 4



Fuente: Elaboración propia

La información consignada en la **Tabla N° 4** correspondiente al año 2023 revela que en la región de Tumbes se registraron un total de 19 accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados.

De estas víctimas, según la **figura N° 4**, Ocho (8) personas lograron acceder a la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT, lo que representa el 42% del total. Por otro lado, 11 personas – equivalente al 58%- no fueron beneficiadas por dicha cobertura.

Este resultado refleja una leve mejora en relación con años anteriores, en cuanto al porcentaje de víctimas que accedieron al fondo. No obstante, sigue siendo preocupante que el 58% no hayan recibido el respaldo económico.

El fondo de Compensación del SOAT fue creado con el propósito específico de brindar protección a las víctimas de accidentes causados por vehículos no identificados, quienes se encuentran en una situación de indefensión al no poder responsabilizar directamente al causante del hecho. Sin embargo, la persistencia de una proporción mayoritaria de personas no beneficiadas durante el 2023 evidencia que el fondo aun no cumple plenamente con la finalidad para la cual fue concebido.

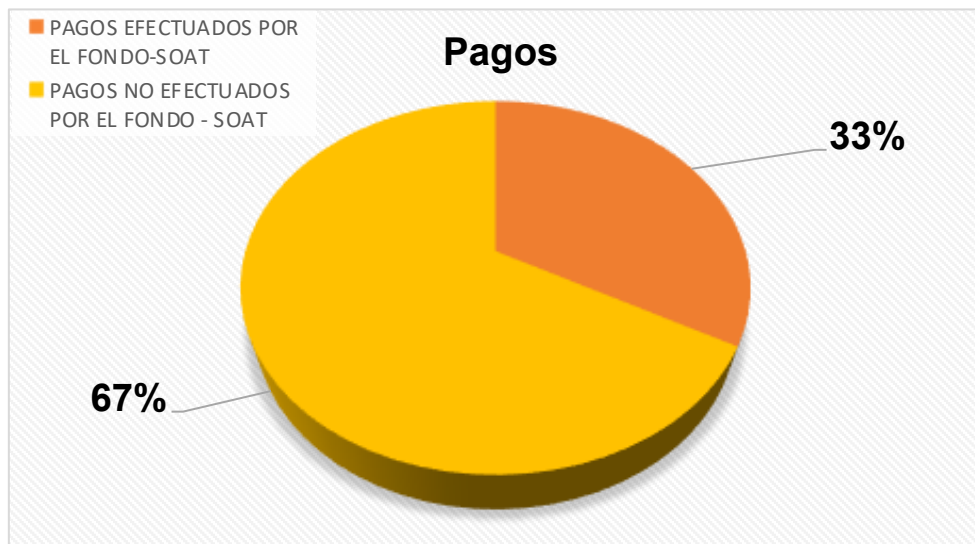
Tabla N° 05

Pagos efectuados por el Fondo del Compensación del SOAT

Años	Total, de accidentes de Tránsito	Pagos efectuados por el Fondo de Compensación del SOAT	Pagos No efectuados por el Fondo -SOAT
2020	20	8	12
2021	24	6	18
2022	34	10	24
2023	19	8	11
TOTAL	97	32	65

Nota: Cobertura del fondo de compensación del SOAT

Figura N°05



Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con los datos consolidados en la tabla 5, durante el periodo comprendido entre el 2020 al 2023, se registraron un total de 97 accidentes de tránsito ocasionados por vehículo no identificados en la Región de Tumbes. De este total, únicamente 32 víctimas fueron compensadas por el Fondo de Compensación del SOAT, lo que representa el 33% del total. En contraste, 65 víctimas, equivalentes al 67% no accedieron a la cobertura que brinda este mecanismo de protección.

La situación pone en evidencia la no eficacia del Fondo de Compensación del SOAT en la práctica, al no cumplir de manera efectiva con el propósito para el cual fue creado: asegurar atención médica y compensación económica a las víctimas en situaciones de especial vulnerabilidad.

4.2 Discusión

Los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de lesiones y muertes a nivel mundial, razón por la cual la mayoría de Estados han adoptado mecanismos de protección orientados a cubrir los daños sufridos por las víctimas, incluso en aquellos casos en los que no es posible identificar al vehículo responsable.

En el caso del Perú, el Fondo de Compensación del SOAT fue creado precisamente con el propósito de brindar una respuesta rápida y efectiva a las personas afectadas por accidentes causados por vehículos no identificados, garantizando así el acceso a la atención médica y a una compensación económica básica.

Sin embargo, en los resultados obtenidos en esta investigación, se evidencia una disociación significativa entre la finalidad normativa del fondo y su aplicación práctica en la región de Tumbes durante el periodo 2020–2023.

En el año 2020, de 20 personas accidentadas, únicamente 8 (40%) fueron efectivamente beneficiadas por el fondo, mientras que 12 (60%) no accedieron al mismo.

En el 2021, la situación fue aún más desfavorable: solo 6 personas (25%) fueron cubiertas, frente a 18 (75%) que no recibieron el beneficio.

Para el año 2022, se registró un total de 34 víctimas, de las cuales solo 10 (29%) accedieron a la cobertura, mientras que 24 (71%) quedaron excluidas.

En el año 2023, se observó una leve mejora: de 19 accidentados, 8 (42%) fueron beneficiados, aunque todavía 11 (58%) quedaron fuera de la cobertura.

Los datos consolidados en la Tabla 5 permiten visualizar la magnitud del problema: de un total de 97 personas accidentadas por vehículos no identificados entre 2020 y 2023, solo 32 (33%) fueron beneficiadas por el Fondo de Compensación del SOAT, mientras que 65 (67%) no accedieron a dicho derecho.

Este panorama evidencia una tendencia constante en la que la mayoría de las víctimas no logran ser cubiertas por el fondo, lo que representa una grave vulneración a la finalidad protectora del sistema.

Cabe señalar que el SOAT, como seguro obligatorio, junto con su fondo de compensación, fue concebido para operar bajo principios de solidaridad y universalidad. Sin embargo, cuando más del 60% de los posibles beneficiarios queda excluido sistemáticamente, se puede afirmar que el fondo no está cumpliendo con la finalidad para la cual fue creado.

En relación a la solicitud y su presentación, queda establecido que la parte involucrada ya sea la misma víctima o familiares pueden iniciar el proceso y debe cumplir con una serie de requisitos, que acreditan el iter de los hechos, daños y lesiones, terapias o evaluaciones médicas posteriores, entre otros documentos.

Abanto (2020) & Fernandez (2019) sostienen que los resultados obtenidos son consecuentes con los obtenidos en sus estudios, por lo tanto, confirman el respaldo. Hoy en día cada vehículo que circula debe contar obligatoriamente con un seguro, para que este se pueda activar ante cualquier situación de accidente, sin embargo, pese a la obligatoriedad, aún existen usuarios que no contratan ningún seguro y por ende la situación se complica.

La situación se complica, cuando la víctima ha fallecido, pues se conoce que económicamente no existe monto que pueda retribuir el daño, sin embargo, el monto si podrá resarcir los gastos ocasionados y salvaguardar a los familiares por un tiempo (Yuyes, 2021).

En cuanto a los resultados obtenidos nos enfrentan a una realidad preocupante en la región de Tumbes durante el periodo 2020–2023. Si bien el Fondo de Compensación del SOAT fue creado precisamente para brindar apoyo económico a las víctimas de este tipo de accidentes, la evidencia recogida sugiere que este mecanismo no está cumpliendo con la función para la cual fue establecido.

De acuerdo con el artículo 30 del Reglamento Nacional del SOAT (Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC), el Fondo de Compensación del SOAT tiene por objeto cubrir los gastos por accidentes ocasionados por vehículos no identificados o que se dieron a la fuga. Este fondo es administrado por la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (APESEG), y su existencia garantiza que ninguna víctima quede desamparada, aun cuando no se pueda identificar o ubicar al vehículo responsable.

Sin embargo, en el año 2020, por ejemplo, se reportaron 20 accidentes de tránsito con vehículos no identificados en Tumbes, y solo 8 víctimas —el 40%— accedieron a la cobertura del fondo. Las otras 12 personas (60%) no recibieron compensación alguna. Esta tendencia se agravó en 2021, con solo un 25% de víctimas amparadas (6 de 24). En 2022, aunque se registraron más accidentes (34 en total), la cobertura apenas alcanzó al 29% de los afectados. Y aunque el 2023 mostró una ligera mejora, con un 42% de cobertura, aún más de la mitad de las víctimas no accedió al beneficio.

Estos datos consolidan una tendencia alarmante. En total, entre los años 2020 y 2023, se registraron 97 accidentes de tránsito por vehículos no identificados. Solo 32 víctimas (33%) fueron compensadas por el Fondo de Compensación del SOAT, mientras que 65 personas (67%) no accedieron a este derecho.

Si bien la mejora porcentual en 2023 podría interpretarse como un avance, esta sigue siendo insuficiente para afirmar que el fondo cumple su función protectora. El hecho de que un 67% de las víctimas entre 2020 y 2023 no haya recibido compensación contradice los principios de protección social.

Por tanto, los hallazgos de este estudio exigen una revisión urgente del funcionamiento del Fondo de Compensación del SOAT. Se debe trabajar en mecanismos de difusión del procedimiento, con el fin de garantizar que ninguna víctima de accidente con fuga quede sin respaldo. Solo así se podrá cumplir de forma efectiva con el mandato legal y moral de proteger a quienes más lo necesitan.

(Rios,2021) sostiene que alrededor de los últimos 5 años, los accidentes se han incrementado, las causas en su mayoría han sido por irresponsabilidades de los choferes, sin embargo, existen otros factores influyentes. Muy independiente de ello los accidentes siguen sucediendo, pese a las medidas de prevención que el Estado ha implementado, siendo una de ellas contar con un seguro vigente ante situación de accidente. (Lagos, 2020) confirma que los resultados obtenidos son coherentes con la realidad actual y similares a los obtenidos en su estudio, por ende, gozan de su respaldo.

El análisis de los datos correspondientes al **segundo objetivo específico, determinar el nivel de población que fue beneficiada con la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT en Tumbes entre los años 2020 al 2023**, evidencia una preocupante tendencia de ineficiencia en la ejecución de esta política pública de carácter reparador. Si bien el Fondo de Compensación fue concebido para garantizar atención y cobertura a las víctimas de accidentes ocasionados por vehículos no identificados o que se dieron a la fuga, los resultados demuestran que su alcance sigue siendo limitado y desigual.

Durante el periodo analizado, de los 97 casos reportados en la región de Tumbes, solo 32 personas equivalente al 33% fueron efectivamente beneficiadas con el fondo, mientras que un alto 67% (65 víctimas) no accedió a ningún tipo de compensación. Esta brecha porcentual revela una situación alarmante que sugiere que, en la práctica, la protección prometida por el Estado no está siendo adecuadamente garantizada.

Desde el marco normativo, el Fondo de Compensación del SOAT está regulado por el Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC, Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en cuyo artículo 30 se establece su creación y finalidad: “Brindar cobertura a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o dados a la fuga”. El artículo precisa que dicho fondo está administrado por el MTC y es obtenido de un porcentaje de las primas pagadas por los asegurados del SOAT. Además, el artículo 34 detalla que los recursos del fondo deben ser destinados directamente a la atención médica y gastos de sepelio de las víctimas.

No puede hablarse de un sistema de seguridad vial sólido si este deja desprotegido a más de la mitad de las personas afectadas por accidentes en los que el vehículo causante no es identificado.

Por otro lado, la ligera mejora porcentual en 2023 (42%) debe ser vista con cautela. Si bien representa un avance respecto a años anteriores, no es suficiente para afirmar que el fondo está logrando su objetivo. Una política pública de carácter reparador no puede aspirar a cifras “aceptables”, sino a una cobertura total, particularmente en los casos donde las víctimas no tienen otra vía de indemnización.

En este sentido, urge no solo mejorar la difusión, sino también revisar el diseño institucional del fondo, asegurando que su administración sea eficiente, transparente y centrada en las necesidades reales de las víctimas

(Chavez, 2020) sostiene que actualmente, existen tipos de seguro, por lo tanto, el conductor puede elegir, de acuerdo al vehículo que maneja, así mismo confirma que el fondo de compensación se activa como medida garantista a favor de la vida. Si bien para su validación requiere de aprobación y calificación, sí logra cubrir económicamente algunos aspectos alterados en la víctima. Se hace hincapié a que existen 2 vías alternas tras un accidente, se tiene la vía civil y penal, en cuanto a la primera, se orienta a la obtención de una reparación civil, en la segunda en cambio también se busca la fijación de esta reparación, pero también se exige la pena privativa de la libertad para el autor.

Sin embargo, muy independiente del proceso judicial al que aspiren, es importante que se cumpla con la activación de este fondo, siempre que calce con lo requerido. (Ayala, 2017) sostienen que los resultados obtenidos, ratifican la efectividad de este fondo y la importancia de exigir el reembolso del mismo, por ende, respalda los resultados obtenidos y reitera que los accidentes de tránsito, suceden constantemente, sin embargo, en algunas ocasiones pueden evitarse. Si bien el juzgado sanciona el actuar negativo y busca resarcir el daño, es importante la exigibilidad al conductor de contar con un seguro activo, para que así ante un siniestro, pueda activarse.

En casos de fuga e imposible identificación de ambos, tanto vehículo como conductor, este seguro cumple la función de apoyo económico provisional para la víctima, que se deduce tiene lesiones propias del incidente.

V. CONCLUSIONES

Durante el periodo 2020–2023, el 33% de las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados en la región de Tumbes accedieron efectivamente al Fondo de Compensación del SOAT.

Durante el periodo 2020–2023, el 67% no accedieron a la cobertura de este Fondo de Compensación. Esta baja cobertura revela una ineficiencia en el cumplimiento del objetivo legal del fondo, que es brindar protección a quienes no pueden acceder a la indemnización del seguro obligatorio por la fuga o falta de identificación del responsable.

El porcentaje de accidentados que no accedieron al fondo de Compensación del SOAT, es por falta de difusión que debe realizar el Ministerio de Transporte y Comunicaciones por intermedio de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), a fin de garantizar el conocimiento y acceso oportuno a este derecho por parte de los ciudadanos.

VI. RECOMENDACIONES

Se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por intermedio de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), que realice publicidad permanente respecto a que las personas que sufren accidentes de tránsito causados por vehículos no identificados tienen derecho a percibir el Fondo de Compensación del SOAT.

Se recomienda que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) en coordinación con los Gobiernos Regionales y Locales, implementen campañas permanentes de información en medios radiales, comunitarios y digitales a fin que la ciudadanía conozca que los que sufren accidentes de tránsito por vehículos no identificados tienen derecho a la compensación del SOAT.

Se recomienda al Ministerio de Transporte y Comunicaciones fomentar convenios con el Gobierno Regional de Tumbes, la Defensoría del Pueblo y a las aseguradoras para brindar asesoría legal gratuita a las víctimas de accidentes de tránsito por vehículos no identificados.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abanto Torres, J. D. (2020). La responsabilidad civil por accidentes de tránsito. Un punto de vista judicial. En *La responsabilidad civil y el daño extrapatrimonial* (Primera edición, pp. 779-808). Instituto Pacífico.
- Ayala Wilson, V. F. A. (2017). *¿TODO VA A ESTAR BIEN?: ANÁLISIS DE LA COBERTURA DEL SOAT EN LOS PRONUNCIAMIENTOS DEL INDECOPI* [Trabajo Académico para optar el grado de segunda especialidad en Derecho de Protección al Consumidor]. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Camatón Vélez, H. F., & Defas Castro, M. M. (2011). *COBERTURA DEL SOAT EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA 2010-2011* [Tesis de grado para la obtención del grado de Abogado de los Tribunales]. Universidad Estatal Península de Santa Elena.
- Chávez León, A. F. (2020). *Implementación del proceso de emisión electrónica del SOAT para la mejora de la productividad del área de operaciones en una compañía de seguros* [Para optar el Título Profesional de Ingeniero Industrial]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Coleman, J. (2013). *Daños, Derechos y Responsabilidad Civil Extracontractual*. Jurista Editores.
- Expediente: 5793-2013-0-1801-JR-CA-25, (Vigésimo Quinto Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo, con Sub Especialidad de Mercado 11 de agosto de 2015).
- CASACIÓN N° 2932-2014 LIMA, N.º 2932-2014 (Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente 15 de marzo de 2016).
- De Trazegnies Granda, F. (2005). La responsabilidad extra contractual en la historia del derecho peruano. *THEMIS Revista De Derecho*, 50, 207-216.
- Defensoría del Pueblo, R. del P. (2012). *Balance del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Propuestas para una Atención Adecuada a las Víctimas* (N°. 159-2012/DP; Serie Informes Defensoriales, p. 156). Defensoría del Pueblo.
- Durand Carrión, J. B. (2017). *Tratado de Derecho de Consumidor en el Perú como disciplina jurídica autónoma* (Primera Edición). Fondo Editorial de la Universidad San Martín de Porres.

Espinoza Espinoza, J. (2019). *Derecho de la Responsabilidad Civil. Tomo II* (Novena edición, octubre 2019). Instituto Pacífico.

Fernández Cruz, G. (2019). *Introducción a la responsabilidad civil. Lecciones universitarias*. (Primera edición). Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.: Santa Fé

La ampliación del ámbito de protección al consumidor del derecho del consumidor: Transcendiendo las fronteras de la relación de consumo. (2023, julio 5). [Académica]. *AGNITIO*. <https://agnitio.pe/articulo/la-ampliacion-del-ambito-de-proteccion-al-consumidor-del-derecho-del-consumidor-transcendiendo-las-fronteras-de-la-relacion-de-consumo/>

Lagos Muñoz, R. M. (2020). *“EL ALCANCE DE LA COBERTURA DEL SOAT AL CONCEBIDO DERIVADO DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO. TACNA, PERIODO 2019”* [Para obtener el título de abogado]. Universidad Alas Peruanas.

Merino Acuña, R. (2010). Análisis crítico del régimen de responsabilidad civil por accidentes automovilísticos. *Diálogo con la jurisprudencia*, N° 143, 107-127.

Merino Acuña, R. A. (2008). *Contratos de Consumo e idoneidad de los productos y servicios en la jurisprudencia del Indecopi*. Gaceta Jurídica.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, P. E. (2021). *Manual sobre la protección y la defensa del consumidor* (Tercera Edición Oficial). Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

Ríos Carbajal, F. J. (2021). *NIVEL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL Y COBERTURA DEL SOAT EN VÍCTIMAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DISTRITO DE SAN MIGUEL, 2021* [Para obtener el título de abogado]. Universidad Autónoma del Perú.

Taboada Córdova, L. (2020). *Responsabilidad Civil Extracontractual*. Academia de la Magistratura.

Tantaleán Odar, R. (2016). *TIPOLOGÍA DE LAS INVESTIGACIONES JURÍDICAS*. Derecho y Cambio Social.

EXP. N° 0010-2003-AI/TC, No 0010-2003 (Pleno Jurisdiccional del Tribunal Constitucional 15 de diciembre de 2004).

Valdivieso-Soto, R. E. (2016). *Sujetos Protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de INDECOPI. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro*. [Tesis para optar el título de Abogado]. Universidad de Piura.

Yuyes García, M. A. (2021). *A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto al artículo 17 del Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación?* [Trabajo académico para optar el título de Segunda Especialidad en Derecho de Protección al Consumidor]. Pontificia Universidad Católica del Perú.

ANEXOS

Ficha de recolección de datos

Nivel de Población que ha sufrido accidente de tránsito por vehículos que se fueron a la fuga y no fueron identificados y fueron beneficiarios con el Fondo de Compensación SOAT								
N°	Accidentes de tránsito ocurridos por la modalidad de atropello y fuga				Solicitudes aprobadas para ser beneficiarios de la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT			
	Muerte	Lesiones	fecha	Distrito provincia	Tipo de cobertura	Distrito provincia	Establecimiento de Atención	Monto comprendido
1								
2								
3								
4								
5								
(...)								

Nota: Ficha de observación

Matriz de consistencia

TITULO	PROBLEMA GENERAL	OBJETIVOS PRINCIPALES	HIPOTESIS GENERAL	VARIABLES	METODOLOGIA
"Nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados y fueron beneficiados con el fondo de compensación del SOAT- Tumbes 2020- 2023"	¿Cuál es el nivel de la población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga y fueron indemnizados por el fondo de compensación del SOAT- Tumbes en los años 2020 al 2023?	Determinar el nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados y que fueron beneficiadas con la cobertura del fondo de compensación del SOAT- Tumbes 2020-2023.	El nivel de la población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga es mayor a la cantidad de personas beneficiadas con el Fondo de Compensación del SOAT	Variable independiente	MÉTODO DE INVESTIGACION: Hipotético- deductivo.
	PROBLEMA ESPECIFICO	OBJETIVOS ESPECIFICOS	HIPOTESIS ESPECIFICAS	Nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados y que se dieron a la fuga	DISEÑO: No experimental. TIPO: Básica. TÉCNICA: La observación
	¿Cuál es el nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga en Tumbes 2020 al 2023? ¿Cuál es el nivel de población que fue indemnizada por el fondo de compensación del SOAT en Tumbes en 2020 al 2023? ¿Qué diferencia existe entre el nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga y aquellos que recibieron la cobertura del fondo de compensación del SOAT- Tumbes en los años 2020 al 2023?	Determinar el nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga en Tumbes 2020 al 2023. Determinar el nivel de población que fue beneficiada con la cobertura del Fondo de compensación del SOAT en Tumbes en 2020 al 2023. Determinar qué diferencia existe entre el nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados que se dieron a la fuga y aquellos que recibieron la cobertura del fondo de compensación del SOAT- Tumbes en los años 2020 al 2023	El nivel de la población que fue beneficiada con la cobertura del fondo de compensación del SOAT en Tumbes es menor, debido a la falta de difusión e información a la ciudadanía de Tumbes sobre la creación y cobertura del fondo	Variables dependientes	INSTRUMENTO: Ficha de observación y el resumen de base de datos POBLACION: Casos de accidentes registrados por accidentes de tránsito referido a la modalidad de atropello y fuga. Aprobación de solicitudes para ser beneficiario de la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT

Matriz de operacionalización

Variables	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores
<p style="text-align: center;">Variable independiente</p> <p>Nivel de población que ha sufrido accidentes de tránsito por vehículos no identificados y que se dieron a la fuga</p>	<p>“Los vehículos que se dieron a la fuga y que logran ser identificados en un accidente de tránsito es cuando uno de los participantes de forma voluntaria y dolosa abandona el lugar de los hechos con la finalidad de mantenerse en el anonimato, impidiendo con ello su identificación” (Perú, 2020)</p>	<p>Cantidad de accidentes de tránsito.</p> <p>Cantidad de accidentes de tránsito con atropello y fuga</p>	<p>Registros estadísticos de UPIATS.</p> <p>Causas del accidente de tránsito.</p> <p>Cantidad de muertos a consecuencia del accidente de tránsito.</p> <p>Cantidad de lesionados a causa del accidente de Tránsito.</p>
<p style="text-align: center;">Variables dependientes</p> <p>Nivel de población que fue beneficiada con la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT</p>	<p>“El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, señala que el Fondo de compensación del SOAT, es aquel que fue creado para amparar a las víctimas de accidentes de tránsito causados por vehículos que se dan a la fuga y que no son identificados los conductores” (Comunicaciones, 2023)</p>	<p>- Cantidad de beneficiados con la cobertura del Fondo de Compensación del SOAT</p>	<p>Cantidad de solicitudes</p> <p>Cobertura del Fondo de compensación del SOAT por muerte.</p> <p>Cobertura del Fondo de compensación del SOAT por invalidez permanente.</p> <p>Cobertura del Fondo de compensación del SOAT por gastos médicos.</p> <p>Cobertura del Fondo de compensación del SOAT por incapacidad temporal</p>

