

Universidad Católica de Santa María

Escuela de Postgrado

Maestría en Derecho Civil



**CONSECUENCIAS DEL USO DE TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES
DERIVADAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL,
DENUNCIADOS EN COMISARÍAS, CERCADO DE AREQUIPA,
2016 - 2017**

Tesis presentada por el Bachiller:

Mujica Herrera, Edgar

Para optar el Grado Académico de:

Maestro en Derecho Civil

Asesor:

Dr. Vargas Salas, Obed

Arequipa – Perú

2020

DICTAMEN BORRADOR DE TESIS

Arequipa, 26 de junio del 2019

Sr. Doctor

José A. Villanueva Salas

Director de la Escuela de Postgrado de la UCSM

Presente. -

Por medio de la presente lo saludo cordialmente y a la vez hago de su conocimiento que el bachiller MUJICA HERRERA, Edgar ha tomado en cuenta las recomendaciones del suscrito y procedido a levantar las observaciones realizadas a su Borrador de Tesis, denominado: "CONSECUENCIAS DEL USO DE TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES DERIVADAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO CON DAÑO MATERIAL, DENUNCIADOS EN COMISARIAS, CERCADO DE AREQUIPA, 2016-2017", (Expediente Nº 20190000022283), el cual cumple con las exigencias establecidas por la escuela de Pos Grado, motivo por el cual, doy por Aprobado el mismo y considero podría pasar a la sustentación y defensa de su Tesis, salvo mejor opinión.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterar los sentimientos de mi estima personal.

Atentamente,



Dr. Miguel Angel Zúñiga Marino
Docente Dictaminador UCSM



Arequipa, 2019 agosto 20.

Sr. Dr.

José Villanueva Salas

Director de la Escuela de Postgrado

Presente.-

De mi mayor consideración:

En relación al Borrador de Tesis *“Consecuencias del uso de transacciones judiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en comisarías, cercado de Arequipa, 2016-2017”* del Señor Edgar Mujica Herrera, cumpla con informar que es APTO para la sustentación pertinente. Sin embargo, se observa las siguientes formalidades acorde al reglamento, que siendo superadas no hay necesidad de emitir nuevo dictamen:

- a) El resumen debe contener como máximo 300 palabras
- b) Verificar la utilización de mayúsculas de títulos (p.e. abstract, índice, etc.
- c) Verificar la numeración de la introducción.
- d) No numerar la bibliografía.
- e) Verificar el orden de los datos bibliográficos (p.e. el año va al final).

Es todo cuanto tengo que informar, salvo mejor parecer.

Atentamente,



.....
Obed Vargas Salas
Docente EPG



Universidad Católica de Santa María

Señor Doctor
JOSE A. VILLANUEVA SALAS
Director de la Escuela de Postgrado
Universidad Católica de Santa María
Ciudad

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con la finalidad de hacer de vuestro conocimiento el dictamen para el Borrador de tesis solicitado por su despacho en el expediente N° 20190000022283, correspondiente al Bachiller **Edgar MUJICA HERRERA**, en la forma siguiente:

**DICTAMEN DE BORRADOR DE TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE
MAESTRO EN DERECHO CIVIL**

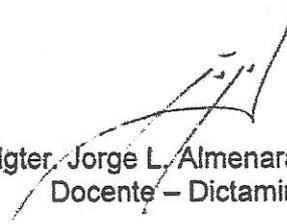
Título: "Consecuencias del Uso de la Transacción Extrajudicial derivada de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en Comisarias, Cercado de Arequipa, 2016-2017"

Dictamen:

Visto el Borrador de Tesis en mención se procede a su **aprobación** para su sustentación y consecuente dictamen aprobatorio.

Sin otro particular, quedo de usted.

Arequipa, 2019 julio 10.



Mgter. Jorge L. Almenara Sandoval
Docente – Dictaminador



*Este trabajo se lo dedico a Dios
por ser la fuente de mi Vida, a mis
padres por ser mis primeros
formadores y guías, a mi dulce
esposa por su eterno amor quien
siempre ve en mí lo mejor y a
quien amo mucho, a mis
hermanos por ser testigos de mis
días y a mis angelitos por ser mi
mejor compañía.*



Epígrafe

*Obrar es fácil, pensar es difícil;
pero obrar según se piensa, es aún
más difícil.*

Goethe

Índice General

Introducción.....	1
CAPÍTULO I.....	4
ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL	4
1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	5
1.1. Conceptos.....	5
1.1.1. Accidente:.....	5
1.1.2. Accidente de tránsito:.....	6
1.1.3. Antecedentes de los accidentes de tránsito:	8
1.1.4. Causas de los Accidentes de tránsito.....	9
1.1.5. Consecuencias de los accidentes de tránsito:	11
1.1.6. Tipos de Accidentes de tránsito:	12
1.1.7. Derechos involucrados:	14
1.1.8. Sujetos intervinientes:	16
1.1.8.1. Los peatones.....	17
1.1.8.2. Los conductores	18
1.1.8.3. El Estado	19
1.1.9. Accidentes de Tránsito en el Perú: Estadísticas	20
2. DAÑO MATERIAL	28
2.1. Conceptos.....	28
2.1.1. Daño	28
2.1.2 Daño Material.....	29
2.2. La Responsabilidad Civil	31
2.2.1 Funciones de la Responsabilidad Civil	36
2.2.2 Elementos de la Responsabilidad Civil.....	37
2.2.2.1 La Antijuricidad	38
2.2.2.2 El Daño.....	40
2.2.2.3 El Nexo de Causalidad	41
2.2.2.4 Los Factores de Atribución	43
2.2.3 Responsabilidad Civil Extracontractual	45

2.2.3	Daño Emergente y Lucro Cesante.....	48
2.2.3.1	El Daño Emergente:	48
2.2.3.2	El Lucro Cesante	50
3	Accidentes de tránsito con daño material: Procedimiento antiguo y actual.....	55
	Manual de Normas y Procedimientos para la Intervención e Investigación de Accidentes de Tránsito.....	60
	CAPÍTULO II.....	64
	TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES Y COMISARIÁS	64
1.	TEORÍA DEL CONFLICTO.....	65
1.1	Definición.....	65
1.2	Visiones del Conflicto.....	66
1.3	Niveles del Conflicto.....	67
1.4	Dinámica del Conflicto	68
1.5	Fuentes del Conflicto	68
1.6	Estilos del Conflicto	70
1.7	Estructura del Conflicto	71
1.7.1	Situación Conflictiva.....	71
1.7.2	Actitudes Conflictivas	72
1.8	Comportamientos Conflictivos	72
1.9	Elementos del Conflicto	73
1.10	Análisis del Conflicto.....	75
1.11	Elementos involucrados	76
2	TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES	78
2.1	La Transacción	78
2.1.1	Antecedentes	79
2.1.2	Concepto de Transacción	79
2.1.3	Naturaleza Jurídica.....	81
2.1.4	Clases de Transacción	82
2.1.5	Características de la Transacción	82
2.1.6	Contenido de la Transacción	83
2.1.7	Formalidad de la Transacción	84
2.1.8	Objeto de la Transacción (Derechos Transigibles)	84
2.1.9	Ejecución de la Transacción.....	85
2.1.10	Comentarios del Primer Pleno que trata La Transacción Extrajudicial	85

3	LAS COMISARÍAS	86
3.1	Ley de La Policía Nacional del Perú.....	86
3.2	Estructura Orgánica de acuerdo al Manual de Organización y Funciones de la PNP en Las Comisarías	90
	CAPÍTULO III	95
	DIAGNÓSTICO E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN REFERENTE A LAS TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES DERIVADAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO CON DAÑO MATERIAL DENUNCIADOS EN EL CERCADO DE AREQUIPA	95
1.	Accidentes de Tránsito denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017	97
1.1	Accidentes de tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016.....	97
1.2.	Accidentes de tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016.....	110
1.3	Accidentes de tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017	123
1.4	Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el Año 2017	136
2.	Análisis de los datos obtenidos respecto a accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa y transacciones extrajudiciales derivadas de estos durante los años 2016 – 2017	149
3.	Síntesis de los datos analizados respecto a accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa y transacciones extrajudiciales derivadas de estos durante los años 2016 y 2017	158
4.	Estadística de los datos analizados respecto a los accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017	161
5.	Estadística de los datos analizados respecto a las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017	166
6.	Análisis de la encuesta dirigida al personal responsable de las Secciones de Tránsito en las Comisarías del Cercado de Arequipa.....	171
7.	Discusión de los Resultados.....	184
	CONCLUSIONES.....	189
	SUGERENCIAS.....	191
	PROYECTO DE LEY	192
	ANEXOS	1

Índice de Tablas

TABLA N° 1: Frecuencia de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016 (Sin consecuencias fatales).....	97
TABLA N° 2: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	99
TABLA N° 3: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	101
TABLA N° 4: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	103
TABLA N° 5: Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	105
TABLA N° 6: Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	107
TABLA N° 7: Frecuencia de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016 (Sin consecuencias fatales).....	110
TABLA N° 8: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016	112
TABLA N° 9: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016	114
TABLA N° 10: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016	116
TABLA N° 11: Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016.....	118

TABLA N° 12: Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016	120
TABLA N° 13: Frecuencia de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017 (Sin consecuencias fatales)	123
TABLA N° 14: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	125
TABLA N° 15: Título: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	127
TABLA N° 16: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	129
TABLA N° 17: Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	131
TABLA N° 18: Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	133
TABLA N° 19: Frecuencia de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017 (Sin consecuencias fatales).....	136
TABLA N° 20: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	138
TABLA N° 21: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	140
TABLA N° 22: Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	142
TABLA N° 23: Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	144

TABLA N° 24: Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	146
TABLA N° 25: Cantidad Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa 2016.....	149
TABLA N° 26: Cantidad Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa 2017.....	152
TABLA N° 27: Título: Cantidad Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa 2016 y 2017	155
TABLA N° 28: Cuadro Resumen del Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en el Cercado de Arequipa y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos 2016 – 2017	158
TABLA N° 29: Cuadro Resumen de Estadísticas Accidentes de Tránsito con Daño Material en el Cercado de Arequipa 2016 – 2017	164
TABLA N° 30: Título: Cuadro Resumen de Estadísticas Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con Daño Material en el Cercado de Arequipa 2016 – 2017	169
TABLA N° 31: Título: Pregunta N° 01: ¿Con qué frecuencia se realizan denuncias por accidentes de tránsito con daño material en su Comisaría?.....	171
TABLA N° 32: Título: Pregunta N° 02: ¿Qué características tienen los sujetos intervinientes?.....	172
TABLA N° 33: Título: Pregunta N° 03: ¿Qué tipo de daño ha podido Ud. percatarse en este tipo de AT?.....	173
TABLA N° 34: Título: Pregunta N° 04: ¿Qué tipo de Transporte es la que causa estos AT?.....	175
TABLA N° 35: Título: Pregunta N° 05: ¿Se suelen celebrar Transacciones Extrajudiciales entre las personas que participan en los AT con DM?	176
TABLA N° 36: Título: Pregunta N° 06: De ser afirmativa la anterior pregunta ¿Por qué montos aproximadamente?	177

TABLA N° 37: Título: Pregunta N° 07: De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5 ¿en qué tipos de documentos las presentan? 179

TABLA N° 38: Título: Pregunta N° 08: De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5 ¿Entre quienes se celebran dicha transacción? 181

TABLA N° 39: Título: Pregunta N° 09: De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5 ¿Después de cuántos días de ocurrido el AT con DM se presentan las TE? 183



Índice de Gráficas

GRÁFICA N° 1: Accidentes de Tránsito: 2011-2016 (a nivel Nacional).....	21
GRÁFICA N° 2: Accidentes de Tránsito: Según Departamento 2016	22
GRÁFICA N° 3: Accidentes de Tránsito: Por lugar de Ocurrencia 2016	23
GRÁFICA N° 4: Accidentes de Tránsito: Por tipo de Accidentes de Tránsito 2016	24
GRÁFICA N° 5: Accidentes de Tránsito: Por tipo de Transporte 2016.....	25
GRÁFICA N° 6: Accidentes de Tránsito: Causas más frecuentes 2016.....	26
GRÁFICA N° 7: Accidentes de Tránsito: Según consecuencia, 2016	27
GRÁFICA N° 8: Título: El Respeto aplicado en el Sistema Civil	34
GRÁFICA N° 9: Título: El Respeto aplicado en el Sistema Civil ejemplificado.....	35
GRÁFICA N° 10: Título: Función Integral de la Responsabilidad Civil	37
GRÁFICA N° 11: Título: Elementos de la Responsabilidad Civil.....	53
GRÁFICA N° 12: Título: Plano Jurisdiccional de la Comisaría Santa Marta.....	93
GRÁFICA N° 13: Título: Plano Jurisdiccional de la Comisaría Palacio Viejo.....	94
GRÁFICA N° 14: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016 (Sin consecuencias fatales).....	98
GRÁFICA N° 15: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con daño material denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	100
GRÁFICA N° 16: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	102
GRÁFICA N° 17: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016.....	104

GRÁFICA N° 18: Título: Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	106
GRÁFICA N° 19: Título: Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016	108
GRÁFICA N° 20: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016 (Sin consecuencias fatales).....	111
GRÁFICA N° 21: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con daño material denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016	113
GRÁFICA N° 22: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016	115
GRÁFICA N° 23: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicios Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016.....	117
GRÁFICA N° 24: Título: Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016	119
GRÁFICA N° 25: Título: Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016	121
GRÁFICA N° 26: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017 (Sin consecuencias fatales).....	124
GRÁFICA N° 27: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con daño material denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	126
GRÁFICA N° 28: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	128
GRÁFICA N° 29: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017.....	130

GRÁFICA N° 30: Título: Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	132
GRÁFICA N° 31: Título: Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017	134
GRÁFICA N° 32: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017 (Sin consecuencias fatales).....	137
GRÁFICA N° 33: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con daño material denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	139
GRÁFICA N° 34: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	141
GRÁFICA N° 35: Título: Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicios Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017.....	143
GRÁFICA N° 36: Título: Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	145
GRÁFICA N° 37: Título: Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017	147
GRÁFICA N° 38: Título: Cantidad total de Accidentes de tránsito con Daño Material y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa durante el 2016	149
GRÁFICA N° 39: Título: Cantidad total de Accidentes de tránsito con Daño Material y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa durante el 2017	152
GRÁFICA N° 40: Título: Cantidad total de Accidentes de tránsito con Daño Material y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa durante el 2016 y 2017	155
GRÁFICA N° 41: Título: Distribución Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa 2016 - 2017.....	159

GRÁFICA N° 42: Título: Distribución Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa 2016 - 2017 159

GRÁFICA N° 43: Título: Curva de Gauss de los Accidentes de Tránsito con Daño Material en el Cercado de Arequipa 2016 – 2017 164

GRÁFICA N° 44: Título: Curva de Gauss de las Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con Daño Material en el Cercado de Arequipa 2016 – 2017 169



Lista de Abreviaturas

AT: Accidentes de Tránsito

CC: Código Civil

CP: Código Penal

DE: Daño Emergente

DM: Daño Material

DP: Daño Personal

INDECOPI: Instituto Nacional de Defensa del Consumidor y de la Propiedad Intelectual

LC: Lucro Cesante

LOM: Ley Orgánica de Municipalidades

LT: Ley de Tránsito

MTC: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

PNP: Policía Nacional del Perú

RC: Responsabilidad Civil

RCE: Responsabilidad Civil Extracontractual

RNT: Reglamento Nacional de Tránsito

SIDPOL: Sistema Informático de Denuncias Policiales

SUTRAN: Superintendencia Nacional de Tránsito

TE: Transacciones Extrajudiciales

TT: Transporte Terrestre



Resumen

La presente tesis ha sido realizada con el fin de conocer la cantidad de accidentes de tránsito que han resultado con daño material, denunciados en las comisarías del cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017. Luego, determinar cuántas transacciones extrajudiciales se han dado como consecuencia del anterior punto así como cuál es el grado de correlación entre una y otra variable.

Finalmente quisimos averiguar las consecuencias del uso de esas transacciones, qué ventajas y qué desventajas traen para las personas que se ven involucradas y para los demás.

Al verificar que a pesar de existir bastantes accidentes de tránsito con daño material por mes, la práctica de solucionarlos a través de transacciones extrajudiciales fue muy baja a nula.

Encontramos que el personal policial es clave para que se celebren dichas transacciones, por ejemplo, en el caso de la comisaría de Santa Marta el jefe de la sección de tránsito es un Superior que lleva más de 20 años en este campo y él siempre recomienda a las partes que se ven involucradas en éste tipo de accidentes a que arreglen de esta manera.

Una consecuencia que pudimos encontrar respecto a las transacciones extrajudiciales que se celebraron en las comisarías del Cercado es, que el monto resarcitorio no suele pasar los S/. 1,000.00 (un mil 00/100 soles) y que la fecha de celebración casi siempre es después de una semana de ocurrido el accidente, lo que quiere decir que sólo se consideran como monto resarcitorio el daño emergente más no el lucro cesante.

Finalmente, nuestro aporte frente a esta realidad que hemos encontrado es la de proponer una ley que obligue a quienes participen en accidentes de tránsito con daño material a celebrar transacciones extrajudiciales previa pericia de daños tanto policial como mecánica.

Palabras clave: *accidente de tránsito, daño material, transacción extrajudicial, comisaría, tránsito, accidente, daño.*

Abstract

This thesis has been made in order to know the amount of traffic accidents that have resulted in material damage, reported in police stations from Arequipa's downtown during the years 2016 and 2017. Then, we want to determine how many of these have preferred to solve their problem with extrajudicial transactions, besides; we wanted to know which the grade of relation between these variables is.

Finally we wanted to find out the consequences of those transactions at the police stations, what advantages and disadvantages they bring to the people who are involved in these problems.

When we have verified that although there are enough traffic accidents with material damage per month the practice of solving them through extrajudicial transactions was very low to none.

We find that the police personnel is key for those transactions to be held because in the case of the Santa Marta Police Station, the Chief of the traffic section is a Superior who has been in this field for more than 20 years and he always recommends to people whose are involved in these accidents to arrange this way.

One consequence that we have found about extrajudicial transactions in the police stations is the quantity of money that they pay to arrange the problem the amount is S/. 1,000.00 (one thousand 00/100 soles) and the date they have arranged is one or two weeks afterwards and that is why we say that they just pay the basic damage but they do not consider all the damage in time.

Finally, our contribution with this work is that we want to propose a law that demands those who participate in traffic accidents with material damage to carry out extrajudicial transactions, but previously, they have to do an expertise with a specialized police and mechanical about damage.

Key words: *traffic accident, material damage, extrajudicial transaction, police station, traffic, accident, damage.*

Introducción

El presente trabajo de investigación, consta de tres partes que se han estructurado en capítulos respectivamente, siendo un objetivo principal el de verificar el uso o no, además de las consecuencias (ventajas y/o desventajas), de las Transacciones Extrajudiciales a nivel de Comisarías del Cercado de Arequipa derivadas de Accidentes de Tránsito pero sólo con Daño Material.

En el primer capítulo desarrollamos como marco teórico a los Accidentes de Tránsito con Daño Material, motivo por el cual analizamos cada uno de los temas, sobre todo jurídicos, que lleva implícito éste término en dos partes; en la primera parte de éste capítulo, nos referimos a Accidentes de Tránsito, Causas, Consecuencias, Tipos, Derechos involucrados, Sujetos intervinientes y sobretodo estadísticas que se han dado y recolectado a nivel de Censos en Comisarías por parte del INEI (Instituto Nacional de Estadísticas e Informática) durante los años 2011 al 2016. Para este trabajo ha sido de mucha trascendencia debido a que los datos a nivel Nacional nos han servido para tener datos precisos sobre la ocurrencia del tipo de accidente de tránsito que nos interesa y también para comprender que este tipo de accidentes es un gran problema para nuestra sociedad ya que el riesgo creado se convierte en un ruleta rusa para todo aquel que transita por una calle y/o avenida. En la segunda parte de éste capítulo, hablamos sobre el Daño Material desde el punto de vista de la Doctrina, qué se entiende por éste término, tanto como daño evento y como daño consecuencia; así mismo, hablamos del daño como un elemento de la Responsabilidad Civil y sobretodo en el campo en el cual se encuentra como es la Responsabilidad Civil Extracontractual. Casi al final de esta parte, también comentamos sobre los dos tipos de daño que nacen como consecuencia del daño material, nos referimos al Daño Emergente y también al Lucro Cesante. Al finalizar, en una tercera parte, comentamos sobre los Procedimientos que se practican en éste tipo de Situaciones, es decir, qué pasa cuando sólo en un Accidente de Tránsito se dan como consecuencia de ellos los Daños Materiales cómo debe de proceder los efectivos policiales a cargo en este tipo de casos desde el punto de vista de la Ley.

En el segundo capítulo tocamos el tema de las Transacciones Extrajudiciales y las Comisarías, en la primera parte de éste capítulo, hablamos del marco teórico de las Transacciones de éste tipo como es la Teoría del Conflicto, sobre éste último término hablamos de sus visiones, niveles, dinámica, fuentes, estilos, estructura, elementos y

análisis. En la segunda parte de éste capítulo desarrollamos el tema de las Transacciones Extrajudiciales sus antecedentes, conceptos, naturaleza jurídica, clases, características, contenido, formalidad, objeto y ejecución de las mismas. Como una tercera parte, hablamos de las Comisarías en el Perú, empezando por su ley orgánica, como la define, cuál es su estructura y funcionamiento, sus tipos, etc., para luego hablar de manera específica de lo que son las Secciones de Tránsito, que son las encargadas de los accidentes de tránsito, para finalmente hablar un poco de las Comisarías del Cercado de Arequipa, tanto la Comisaría de Santa Marta, como la de Palacio Viejo.

En nuestro tercer capítulo, hablamos del análisis de nuestros resultados, para ordenar nuestra información hemos desarrollado primero los datos estadísticos de la Comisaría de Santa Marta tanto en el año 2016, como los datos que se han dado en el año 2017. El análisis que se ha hecho de esta parte consta de seis partes, el primero de ellos nos comenta sobre el total de accidentes registrados en esta comisaría considerando tanto los que resultaron con daños personales (no fatales), como los que resultaron con daño material. El segundo rubro toma en consideración los accidentes de tránsito que sólo han resultado con daño material. En el tercer rubro se identifica a los accidentes con daños materiales que han sido ocasionados por vehículos particulares. En el cuarto rubro, se identifica a los accidentes con daños materiales que han sido ocasionados por vehículos públicos. En el quinto rubro, se identifica a los accidentes con daños materiales que han sido ocasionados por vehículos particulares y que han celebrado una transacción extrajudicial y finalmente, se identifica a los accidentes con daños materiales que han sido ocasionados por vehículos públicos y que han celebrado una transacción extrajudicial.

En la parte final de nuestro informe, damos a conocer nuestras conclusiones así como nuestras sugerencias y proyecto de ley, no sin antes mencionar la bibliografía que ha sido guía en todo nuestro trabajo. Esperamos que nuestro trabajo se convierta en un granito de arena en pro de mejorar nuestra sociedad.

Hipótesis y Objetivos

HIPÓTESIS:

“**Dado que** los Accidentes de Tránsito con Daño Material son una fuente generadora de conflictos y que las Transacciones Extrajudiciales son un mecanismo legal rápido para solucionar conflictos de carácter dudoso.

Es probable que las Transacciones Extrajudiciales sean poco usadas para resolver conflictos derivados de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017, y que además sólo consignen el daño emergente mas no el lucro cesante como una de sus consecuencias principales.”

OBJETIVOS:

1. Identificar la cantidad de accidentes de tránsito que han resultado con daño material, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017.
2. Determinar la cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa, durante los años 2016 y 2017.
3. Conocer la relación que existe entre la cantidad de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017 y las Transacciones Extrajudiciales que se han celebrado como consecuencia del anterior fenómeno.
4. Verificar las consecuencias del uso de Transacciones Extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017.

CAPÍTULO I

ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL

En el presente capítulo, analizaremos el marco teórico de los accidentes de tránsito con daño material, para ello empezaremos a tratar de dilucidar los conceptos o definiciones de los accidentes de tránsito por parte de la doctrina, así como las definiciones que da la ley a éste término.

Este capítulo tiene dos partes principales, la primera que trata de los accidentes de tránsito en adelante AT, del cual vamos a conocer sus conceptos y/o definiciones, antecedentes, principales causas, consecuencias, tipos, derechos involucrados, sujetos intervinientes en los AT, y finalmente los AT en el Perú: Estadísticas.

En la segunda parte vamos a ver el daño material, en adelante DM, en sus diferentes dimensiones en especial sus conceptos, vamos a ver también el campo teórico general en el cual se encuentran inmersos los daños materiales, nos referimos a la Responsabilidad Civil, para luego centrarnos en la Responsabilidad Civil Extracontractual, luego vamos a revisar dos tipos del daño muy importantes para nuestra investigación como son el Daño Emergente y el Lucro Cesante, así mismo, revisaremos los Procedimientos ante su ocurrencia el punto de vista de su Marco Normativo.

1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1.1. Conceptos

1.1.1. Accidente:

“Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas. Suceso eventual o acción del que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas”. Este concepto dado por la RAE (2010), nos muestra dos elementos del accidente, la eventualidad o involuntariedad, y, la alteración o daño.

Desde este punto de vista, podemos inferir que será un accidente aquel que es producido sin intención por parte del agente dañante hacia una víctima, así mismo, para la existencia de un accidente se debe producir un daño ya sea a nivel personal o material.

En el Reglamento Nacional de Tránsito vigente, citado por (PILLACA, 2012, pág. 24), se define al accidente como “Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”.

Al igual que la anterior definición, el accidente en sí es el generador de un daño tanto a las personas como a las cosas, es decir, ésta última es el daño material, que se producen por la circulación de los vehículos en cualquier vía pero siempre de manera eventual.

Según (DE TRAZEGNIES, 1988, pág. 95), plantea, a su vez, que será una definición jurídica del accidente cuando:

Cuando se trata de un daño estadístico e inevitable, el cual es consecuencia de la vida en común, lo cual le da un ingrediente social. A su vez, el azar interviene al momento de la individualización de las personas que se ven involucradas en el accidente.

Mencionando a (VALENZUELA, 2016, pág. 111), señala que:

Debemos comprender dos definiciones (sobre el término accidente), la definición jurídica, y la definición lingüística, siendo que la primera

presenta un carácter de previsibilidad, a diferencia de la definición lingüística sobre la cual se habla de un suceso eventual, asemejándose al caso fortuito.

Por lo tanto, de acuerdo a éstos dos últimos autores, un accidente desde el punto de vista jurídico, es previsible a diferencia del concepto de accidente desde el punto de vista lingüístico que siempre es eventual, en lo que ambos conceptos se parecen (tanto el jurídico como el lingüístico), es en la existencia de un daño como consecuencia de este hecho.

1.1.2. Accidente de tránsito:

Después de haber analizado el primer concepto que nos concierne en nuestra investigación pasemos a definirlo completamente como Accidente de Tránsito, y aquí encontramos las siguientes proposiciones.

Evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo (detenido o estacionado) 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 una manera cierta. (PILLACA, 2012, pág. 244)

Cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inanimadas y especialmente por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes. (VALENZUELA, 2016, pág. 46)

Evento de naturaleza culposa que, como consecuencia directa de la circulación de vehículos, cause daño a personas o cosas. (PILLACA, 2012, pág. 398)

Los accidentes de tránsito que deberían entenderse normalmente como sucesos eventuales e involuntarios, no resultan necesariamente de acciones involuntarias de parte de los agentes involucrados, ya sean ellos conductores, peatones o instituciones encargadas de la normatividad y fiscalización del transporte y tránsito, sino mas bien que son el producto

de acciones conscientes y por lo tanto voluntarias por parte de estos agentes. (CHÍA, 2010, pág. 44)

Nuestra opinión sobre los Accidentes de Tránsito que vamos a construir a partir de los conceptos anteriores, resalta en primer lugar, un aspecto que los accidentes son sucesos eventuales, cambios, o eventos súbitos que tienen el siguiente común denominador, todos estos términos son “hechos” de manera general.

De manera específica, estos hechos, son hechos “ilícitos” porque son hechos que generan daño ya sean en contra de la vida humana y/o su integridad (daños personales) o en contra los bienes (daños materiales).

Finalmente, de acuerdo a los conceptos que tenemos bajo análisis, el sentido común nos diría que los accidentes de tránsito son involuntarios, pero de acuerdo a los conceptos con los cuales estamos trabajando, nos dicen que son voluntarios desde el punto de vista jurídico. Los hechos para que sean considerados como voluntarios, de acuerdo a la doctrina, nos dicen de manera interna, deben existir tres elementos, como son: el Discernimiento, la Intención y la Libertad de los sujetos. De manera externa, debe manifestarse esa voluntad a través de una acción (TORRES, 2014, pág. 15). Entonces, de acuerdo a los agentes de tránsito que circulan por las vías, como son los peatones, conductores y el Estado (en sus diversas manifestaciones como instituciones públicas encargadas de normar, fiscalizar y gestionar el tránsito), la pregunta es si sus acciones son voluntarias o involuntarias.

Veamos, en primer lugar, a los peatones, desde el momento que salen a las calles (vías), sus acciones son voluntarias, es decir, no son coaccionados por alguien a salir de sus casas para ir al lugar que ellos elijan, sino que sus decisiones que toman han pasado tanto por un aspecto interno (es decir, han discernido sobre el lugar a dónde habrán de ir, han decidido hacerlo porque tienen la intención y por último, lo han hecho de manera libre porque su decisión es espontánea sin ser coaccionados por un tercero), como por un aspecto externo, porque finalmente se encuentran en las calles caminando, es decir, han manifestado su voluntad externamente, por lo tanto, sus acciones son voluntarias. Por ello, al momento de cruzar una calle, al

margen de que cumpla o no con lo que dice la ley (en especial, el Reglamento Nacional de Tránsito), cruzan por algún sitio de la vía no autorizado, entonces ese accionar es voluntario y por ende si es atropellado (esto último ya es un hecho), se convierte en un hecho ilícito voluntario.

Ahora, respecto a los conductores, cuando suben a un vehículo automotor para manejarlo, estos también lo hacen de manera voluntaria, porque internamente discernen antes de subir a la máquina, luego su intención se plasma al subir al vehículo motorizado, su acción es espontánea y ello se comprueba con la exteriorización de su conducta porque ya se encuentran sentados “manejando” su unidad de transporte, entonces también podemos deducir que si decide acelerar más de lo debido, o decide tomarse un “vasito de vino” antes de manejar para refrescarse (es decir, conduce ebrio desde el punto de vista de la ley), son hechos voluntarios, por lo tanto si colisiona con otro vehículo como consecuencia de sus acciones previas, podemos determinar que se dan aquí, hechos ilícitos voluntarios.

Respecto al Estado, demostrar que sus acciones son voluntarias, resulta más complejo, por ejemplo, el hecho de no mantener una pista en muy buen estado para ser transitada, demuestra que sus acciones también son voluntarias.

Por todo lo mencionado hasta aquí, podemos inferir entonces, que los accidentes de tránsito son hechos ilícitos voluntarios, hechos porque son el resultado de acciones ilícitas, porque como hechos se encuentran reconocidos en la ley como conductas no deseadas y finalmente son voluntarias porque los agentes que intervienen en un accidente así lo desean.

1.1.3. Antecedentes de los accidentes de tránsito:

Si se toma en cuenta el aspecto motorizado en los vehículos de transporte, podemos desde ese punto de vista, mencionar que el primer accidente de tránsito con muerte, tiene registro de fecha 17 de agosto de 1896 en Londres, siendo el conductor Arthur Edsell, un joven empleado de la compañía Anglo-French Motor Car Company, se

dice que era un conductor principiante que recién tenía tres semanas de manejo, además de mencionar que iba conduciendo en alta velocidad (para entonces) 6,4 kph, y llevaba a su lado a una joven mujer con la cual hablaba muy amablemente cuando sucedió dicho incidente, es decir atropelló a Bridget Driscoll, una madre de 44 años de edad. (CHÍA, 2010, pág. 17)

Aquí podemos concluir, que el accidente de tránsito motorizado que causó la primera muerte, sí se encuentra registrado, sin embargo, respecto al primer accidente de tránsito con vehículos motorizados que hayan generado sólo daños materiales, no existen datos precisos hasta dónde hemos investigado.

1.1.4. Causas de los Accidentes de tránsito:

Entre las **principales causas** de los Accidentes de Tránsito tenemos las siguientes:

- **Exceso de velocidad.** (conductor)
Velocidad mayor a la permitida por la ley de acuerdo a la zona que se transita y está regulada en la ley.
- **Invasión de carril.** (conductor)
Traspasso de un carril a otro sin corresponderle la preferencia regulada en la vía.
- **Imprudencia del conductor.** (conductor)
Acción temeraria realizada por la persona que conduce un vehículo automotor poniendo en riesgo la vida y seguridad de terceros y/o la propia.
- **Ebriedad del conductor.** (conductor)
Estado etílico de la persona de acuerdo a la cantidad de ingesta de alcohol u otros parecidos que se puede medir y que sobrepasa la cantidad de 0.5 g/l.
- **Imprudencia del peatón.** (peatón)
Acción temeraria realizada por la persona que transita por cualquier calle, jirón, avenida, pasaje o carretera sin hacer uso de los cruces peatonales o dispositivos de tránsito.

- **Imprudencia del pasajero.** (peatón)
Acción temeraria realizada por cualquier persona que va en un vehículo automotor pero no en calidad de conductor sino en calidad de acompañante o pasante.
- **Falla mecánica.** (conductor)
Desperfecto en el funcionamiento o estructura del vehículo que no permiten su buen desenvolvimiento.
- **Desacato de las señales de tránsito.** (conductor y peatón)
Incumplimiento de los distintos dispositivos que sirven para regular el tránsito tanto para conductores de vehículos como para los peatones.
- **Pistas en mal estado.** (Estado)
Parte de la calzada destinada al tránsito de vehículos que no se encuentran en buen estado.
- **Señalización defectuosa.** (Estado)
Ausencia de dispositivos de tránsito de tipo regulador, preventivo o informativo.

También podemos considerar, desde nuestro punto de vista:

- Analfabetismo funcional (que sabiendo leer no leen)
- Desconocimiento parcial de las señales de tránsito: iconos, signos, textos continuos y textos discontinuos
- Eventuales cambios climáticos (lluvia, granizo, etc.)

Hablar de cada una de ellas daría hincapié a escribir sendas lecturas; pero, esa no es materia de nuestra investigación, sólo a manera de marco teórico mencionaremos que los accidentes de tránsito, han ocasionado la muerte de más gente que el terrorismo vivido en los años ochenta y parte de los noventa, esto último de acuerdo con cifras mostradas en estudios llevados en este campo, además, resaltamos que a partir del año 1991 se dio un quiebre astronómico en el incremento desmesurado de vehículos por la legislación de entonces; que permitió, el ingreso de vehículos de segundo uso al parque automotor nacional. (CHÍA, 2010, pág. 25)

Los esfuerzos realizados a efecto de disminuir estos accidentes por parte de los últimos gobiernos se han visto reflejados en nuestra legislación sobre todo en los cambios hechos en el Reglamento Nacional de Tránsito y uso obligatorio de seguros, como por ejemplo: el SOAT que son denominados en la actualidad como Seguridad Vial, pero parece que no han sido suficientes, porque los accidentes se siguen dando a diario; por lo que podemos afirmar que, los accidentes de tránsito ya no son casuales sino son causales, es decir, son provocados por las causas que hemos señalado anteriormente.

1.1.5. Consecuencias de los accidentes de tránsito:

Las consecuencias de los AT se pueden clasificar de la siguiente manera:

- **Consecuencias fatales.**
- **Consecuencias no fatales:**
 - Con daños personales.
 - Con daños materiales.

Respecto al primer punto, los AT con consecuencias fatales se consideran netamente a daños personales, como es la muerte. Aquí el bien jurídico afectado es la Vida y por lo tanto nos encontramos dentro de la esfera de lo extrapatrimonial.

Al ser el bien máspreciado por nuestro ordenamiento jurídico desde todo punto de vista, ya sea como derecho fundamental (dimensión normativa), Derecho Humano por excelencia (dimensión axiológica) y derecho subjetivo tutelado reconocido en los supuestos de hecho de varias normas en los distintos campos del Derecho (dimensión fáctica), se convierte en el centro de todo nuestro sistema legal.

Sin temor a equivocarnos, el sistema de Responsabilidad Civil, considera a la Vida como un derecho extrapatrimonial, porque es un bien indisponible.

El RNT (Reglamento Nacional de Tránsito), obliga a todos los vehículos motorizados tanto mayores como menores a contar con el SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), con el fin de que en el supuesto caso de que

se dé un AT ya sea en carretera, zona rural o en ciudad, las víctimas sean atendidas lo más pronto posible a efecto de salvaguardar la Vida.

En el caso de que la muerte sea instantánea, éste seguro cubre los gastos de sepelio e indemniza a la familia afectada por la pérdida de su ser querido.

Respecto al segundo punto, Consecuencias de AT No Fatales, se clasifican en dos: Con daños personales y con daños materiales. Aquí debemos enfatizar que se habla desde el punto de vista de la existencia de víctimas; pero, que no han fallecido; en este caso, el resultado puede generar tanto Incapacidad Permanente en las víctimas como Incapacidades Temporales, en ambos supuestos el SOAT también cubre éste tipo de hechos.

Se habla de Incapacidad Permanente cuando una parte del cuerpo ha quedado dañada para toda la vida de la víctima, ya sea a nivel de funcionamiento de un miembro o a nivel de la estructura del cuerpo, lo que significa la pérdida del mismo pero que permite aún vivir, por lo general este tipo de daño va a traer como consecuencia otros daños como el daño moral, algunos autores hablan hasta de un daño en el proyecto de vida.

Finalmente, el daño material es el que más nos interesa para nuestra investigación, éste se da cuando, producto de cualquier tipo de accidente de tránsito, sólo resultan dañados los vehículos u otros tipos de bienes tales como postes, letreros, paredes de una casa, muros de un parque, etc., es decir sólo bienes patrimoniales que son por lo tanto bienes disponibles.

1.1.6. Tipos de Accidentes de tránsito:

Los AT se pueden clasificar de la siguiente manera (PILLACA, 2018, pág. 302):

- Atropellos:

Es el accidente de tránsito que consiste en la colisión entre vehículo y peatón.

- Choque:

Es el accidente de tránsito que consiste en la colisión entre un vehículo en traslación y otro objeto que puede tratarse de un vehículo en situación fijo o móvil, entendiéndose asimismo la colisión contra un animal.

- Volcadura:

Es el accidente de tránsito que consiste en el vuelco de un vehículo en traslación sobre su eje de equilibrio transversal (campana) o longitudinal (tonel).

- Caída de pasajero:

Es el accidente de tránsito que consiste en la caída de una persona de un vehículo en movimiento.

- Incendio:

Es el accidente de tránsito que consiste en la inflamación parcial o total de un vehículo en marcha, cuyo origen debe obedecer a fallas del vehículo.

De estos, el que más nos interesa, es el choque de vehículos porque son la fuente principal de accidentes de tránsito que generan daño material (éste tipo de accidente de tránsito también es denominado como colisión).

En este punto, debemos distinguir lo siguiente, qué pasa después que se han dado cualquiera de estos accidentes, aquí vamos a encontrar precisamente al daño en sí en cualquiera de sus modalidades.

Me explico, en el caso de los atropellos el bien jurídico protegido que va a resultar dañado es la Vida y/o integridad de las personas entendidas como personas naturales o técnicamente los peatones (personas que transitan por las calles). Por lo tanto, se pueden presentar traumatismos ya sean leves o graves (los mismos que van a generar a su vez incapacidades, tanto temporales como permanentes), y muy graves cuando generen la muerte. Entonces, aquí es indiscutible que los daños son de naturaleza extrapatrimonial y van a estar dentro de la esfera de la responsabilidad civil extracontractual al no existir un contrato de por medio.

Ahora, en el caso de los choques, implica el roce mínimo a una colisión entre unidades vehiculares en cualquiera de sus manifestaciones ya sea de frente, de costado, de la parte delantera de un vehículo con la parte trasera del otro, etc., es éste tipo de accidente el que nos interesa más, porque en este tipo de accidente de tránsito, es en el que se van a presentar los daños materiales por excelencia, pueden presentarse juntamente a éstos daños personales, pero para nuestra investigación nos vamos a concentrar más en los primeros, cabe resaltar que además de la colisión de dos unidades móviles en movimiento también se puede dar el choque de un vehículo en movimiento con un objeto fijo como por ejemplo: un poste, un panel publicitario o la pared de una casa.

Respecto a este punto, podemos mencionar que en la esfera de la Responsabilidad Civil nos encontramos en el campo extracontractual como daño evento, es decir, por el tipo de daño que puede generar, además, es de tipo objetivo, por lo tanto, no interesa para nada el aspecto subjetivo de la culpa o dolo, sino que de acuerdo al factor determinante es que se va a conocer cuál fue la causa del accidente para que de acuerdo a ello, se pueda indemnizar.

En el caso de las volcaduras, es otro tipo de accidente de tránsito que genera tanto daño material como daño personal, igualmente se encuentra en la esfera de la responsabilidad civil extracontractual.

Las caídas de pasajeros casi siempre van a generar daño personal, por lo que también nos vamos a encontrar en la esfera de la responsabilidad civil extracontractual con daño extrapatrimonial.

Finalmente, en el caso de los incendios, hay un riesgo latente de daño en ambos casos, es decir tanto a nivel de daño material como de daño personal.

1.1.7. Derechos involucrados:

Desde el punto de vista del Derecho, las instituciones básicas que se encuentran relacionadas con los accidentes de tránsito podemos clasificarlas desde el factor económico y son los siguientes:

Extrapatrimoniales: Vida, integridad, responsabilidad civil extracontractual.

Patrimoniales: Propiedad, responsabilidad civil extracontractual.

El autor (García, 1992, pág. 21), en su libro denominado como Conceptos Fundamentales del Derecho, menciona una Teoría del Mínimo Moral que debe de existir en toda Sociedad, dicha teoría considera cinco bienes jurídicos protegidos por nuestro ordenamiento legal por excelencia, como son la Vida, la Libertad, la Dignidad, la Igualdad y el Patrimonio, es este último bien el que más nos interesa para nuestra investigación.

Se entiende por bien “todo aquello que sirve para satisfacer una necesidad, y ya que el ser humano es un ser de necesidades, para su normal desenvolvimiento de la vida diaria requiere de éstos” (Taboada, 2000, pág. 8), es lógico entender que también los bienes materiales u objetos obtengan un determinado valor y por lo tanto sean dignos de tutela legal, aquí hablamos entonces del Patrimonio.

Por otro lado, cabe señalar que los seres humanos por naturaleza somos seres sociales y ello implica, por lo tanto, que necesita uno de otros para poder desarrollarse y satisfacer sus necesidades, es por eso que siempre va a estar en contacto con otros seres similares a él, es decir, va a estar en constante contacto, y ello implica que va a estar en relación con los demás. Este término de “relación”, es clave para nuestro trabajo, ya que en el Derecho siempre interesan las relaciones jurídicas que se dan para poder proteger a aquel que pueda ser perjudicado en dicha relación. Pero al margen de ello, lo que aquí deseamos enfatizar es que en toda relación la probabilidad de hacerse daño uno con otro es muy alta, ya sea por la cercanía de dicha relación o porque a veces al existir un bien y dos necesidades a la vez que requieren ser satisfechas con ese bien, es cuando aparece el conflicto de necesidades (Ticona, 1990, pág. 6), aquí es donde entra a tallar el papel fundamental del Derecho y en especial el del Derecho Civil que tutela los derechos subjetivos de los sujetos particulares que intervienen en una relación jurídica civil ya sea familiar, sucesoria, real, obligacional o patrimonial.

Para nuestra investigación la que más nos interesa es la relación jurídica patrimonial. En este tipo de relación implica que exista dos sujetos uno de deber, otro de derecho y un bien denominado como patrimonio, el cual está en el medio de dicha relación y va a permitir que ambos sujetos estén ligados uno con otro ya sea voluntariamente, esto es contractualmente o sin voluntad, es decir, extracontractualmente.

Como mencionamos anteriormente la probabilidad de daño en toda relación humana, de preferencia, jurídica es muy alta; para el caso en concreto a nosotros en nuestra investigación nos interesa el campo del daño material producido por accidentes de tránsito, es decir, qué pasa cuando cualquiera de nosotros en su diario transitar sale a la calle ya sea como peatón o tal vez si tiene la suerte de tener su propio vehículo automotor, cumpliendo al pie de la letra con las reglas básicas de tránsito y en eso siente una frenada brusca por detrás y al rato un fuerte choque en esta parte sin poder reaccionar, al rato uno toma conciencia de lo que está pasando y se percata que su auto ha sido dañado en la parte posterior sin haber sufrido un daño personal felizmente, aquí nos encontramos ante un accidente de tránsito con daño material.

1.1.8. Sujetos intervinientes:

Los principales actores en los accidentes de tránsito en general son varios, por decir, en las vías al cruzar por las calzadas en lugar de hacerlo por los cruces peatonales van a ser responsables los peatones. En cambio, aquellos que se encuentren manejando en estado de ebriedad o con exceso de velocidad y puedan originar un accidente de tránsito, los responsables van a ser los conductores. Finalmente, aquellos que permiten el ingreso de vehículos con deficiencias técnicas en su estructura van a ser aquí los responsables las instituciones estatales encargadas de regular el tránsito tales como el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y/o las municipalidades encargadas del tránsito terrestre.

Como vemos desde el punto de vista de los sujetos que intervienen en un accidente de tránsito tenemos a los peatones, conductores y al Estado, representado por cualquiera de sus entes afines.

Para poder entender este punto, debemos hacer una diferencia de género y especie. Empezaremos a hacer una clasificación general de los sujetos que participan en los accidentes de tránsito.

En primer lugar tenemos a los peatones, luego a los conductores y finalmente al Estado representado por el conjunto de instituciones públicas que están sobretodo directamente relacionadas con este tema.

1.1.8.1. Los peatones

De acuerdo al Reglamento Nacional de Tránsito (o RNT), vigente al día de hoy nos dice que peatón es una “persona que circula caminando por una vía pública.” (PILLACA, 2018, pág. 22); entonces, para nosotros el peatón es todo sujeto que transita por cualquier vía pública haciendo énfasis que existen vías dentro de las ciudades (calles, avenidas, jirones, pasajes, etc.) y vías fuera de las ciudades (carreteras).

Los peatones de acuerdo al RNT están sujetos al cumplimiento de deberes en estas pistas sobre todo al momento de cruzar por ellas, ya que si bien es cierto que los peatones tienen preferencia de paso respecto a los vehículos, la regla es que lo hagan por las intersecciones de las esquinas o cruceos peatonales respetando las señales y dispositivos de tránsito tales como semáforos o efectivos policiales encargados del tránsito. La parte del Reglamento Nacional de Tránsito o RNT encargada de estos temas, están especificadas en el Título IV, Capítulo I de esta ley denominada como DE LOS PEATONES Y EL USO DE LA VÍA.

Las preferencias de paso, por ejemplo, las podemos apreciar en los arts. 62, 63 y 64 del RNT.

La regla o común denominador en todas ellas es que el peatón tiene preferencia de paso sobre aquellos que están en un vehículo. Así mismo, cabe señalar, que la

presente ley le dedica la cantidad de 21 artículos especialmente para los peatones dónde aparecen tanto sus deberes como derechos.

Podemos deducir que a mayor cantidad de personas en las vías de tránsito la probabilidad de un accidente también es mayor.

Las características de los peatones que sufren un accidente de tránsito, respecto a la edad, tenemos que oscilan entre los 5 años hasta los 60, siendo el rango de edad de aquellos que padecen un accidente la edad de 5 a 29 años, esto último de acuerdo al informe sobre accidentes de tránsito 2017 dado por el Instituto Nacional de Estadística (INEI, 2018, pág. 36).

1.1.8.2. Los conductores

De acuerdo al RNT, define al conductor como “persona habilitada para conducir un vehículo por una vía”. (PILLACA, 2018, pág. 22)

Así mismo, define al vehículo como “Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía”.

Sin perjuicio de lo anterior, esta misma norma define por Vía a “Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también animales.”

La norma, antes mencionada, dedica a los Conductores, en el Título IV, denominada “La Circulación”, el Capítulo II denominada como DE LOS CONDUCTORES Y EL USO DE LA VÍA, con nueve secciones las mismas que versan sobre:

- Sección I: Aspectos Generales

En esta sección se dan veinticinco artículos (25), los mismos que regulan las obligaciones y/o deberes de los Conductores tales como: Obligaciones del conductor, Precauciones, Asiento exclusivo del conductor, Uso de cinturón de seguridad, Gobierno del volante, Uso del teléfono celular, Prohibición del consumo

de bebidas alcohólicas y otros, Prohibición de conducir en estado de cansancio o somnolencia, Reglas generales para el conductor, documentación requerida, Distancia obligatoria, Normas para que el conductor evalúe la velocidad a la que debe circular, Pruebas de intoxicación, Conducción prudente, Número máximo de pasajeros, Abastecimiento de combustible, Uso de bocina, Uso de señales audibles y visibles, Seguridad de la carga, Transporte de carga, Conductores de vehículos menores, Prohibición al conductor de vehículo menor, Carga en vehículos menores, Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas, Conductores de animales y vehículos de tracción animal.

- Sección II: Habilitación para conducir.
- Sección III: Reglas generales de Circulación.
- Sección IV: Velocidades.
- Sección V: Reglas para adelantar o sobrepasar.
- Sección VI: Derecho de Paso.
- Sección VII: Cambios de Dirección.
- Sección VIII: Detención y Estacionamiento.
- Sección IX: Casos Especiales.

Hasta aquí, se puede observar entonces que la norma exige más deberes y/u obligaciones a los conductores, tratando de haber colocado en todos los supuestos de hecho de cada artículo cuáles son las conductas que se exigen y cuales sus consecuencias jurídicas.

1.1.8.3. El Estado

El RNT reconoce como Autoridades Competentes en el tránsito o circulación de personas y mercaderías a las siguientes: (Art. 3 del Decreto Supremo 016-2009-MTC) TUO del Reglamento Nacional de Tránsito)

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC.
- La SUTRAN.
- Municipalidades Provinciales y Distritales.
- La Policía Nacional del Perú (PNP)

- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

Frente a la participación de cada uno de los sujetos que intervienen en un accidente de tránsito, uno de ellos marcó un quiebre dentro del Perú, nos referimos al Estado Peruano, en los años noventa promulgaron el Decreto Supremo 076-91-EF siendo reafirmada posteriormente con el Decreto Legislativo 843 de 1996. Estas normas permitieron el ingreso masivo de vehículos de segundo uso, lo que generó un crecimiento desmesurado del parque automotor y fue que a partir de esa fecha la cantidad de accidentes también se incrementó.

Esta problemática genera tanto pérdidas de vidas humanas como pérdidas materiales que se transforman en pérdidas económicas derivadas de daño material.

Las pérdidas económicas derivadas de los accidentes de tránsito se estiman en el borde del 1% al 3% del producto bruto interno de los países, siendo los países menos desarrollados donde más accidentes de tránsito se suscitan dentro de los cuales se encuentra el Perú.

1.1.9. Accidentes de Tránsito en el Perú: Estadísticas

El Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI, en el informe que ha realizado el año 2017 respecto al último censo a las Comisarías de todo el Perú desde el año 2011 hasta el año 2016, (INEI, 2018, pág. 40) reportó que éste último año ocurrieron 116,659 accidentes de tránsito a nivel Nacional. Además, éste documento señala:

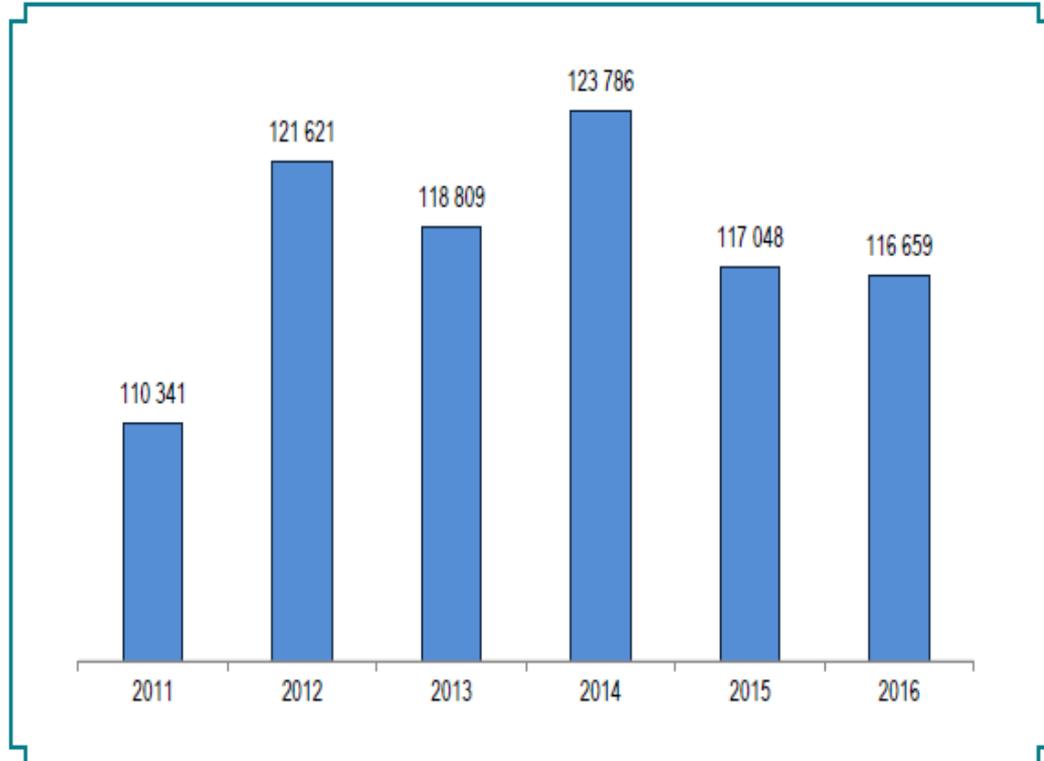
En los diferentes documentos donde la Policía Nacional del Perú registra la denuncia de accidentes de tránsito, tales como: libro de ocurrencias, de denuncias directas, Sistema Informático de Denuncias Policiales (SIDPOL), entre otros; se contabilizaron 116 mil 659 accidentes de tránsito a nivel nacional.

Obviamente refiriéndose al año 2016, como último año de su análisis. Pero debemos de mencionar que además se estipuló las cifras de los accidentes de tránsito a partir del año 2011, lo que se puede verificar en el siguiente Gráfica.

GRÁFICA N° 1

Accidentes de Tránsito: 2011-2016 (a nivel Nacional)

GRÁFICO N° 3.1
PERÚ: ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 2011 - 2016
(Absoluto)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Perú: VI Censo Nacional de Comisarías 2017

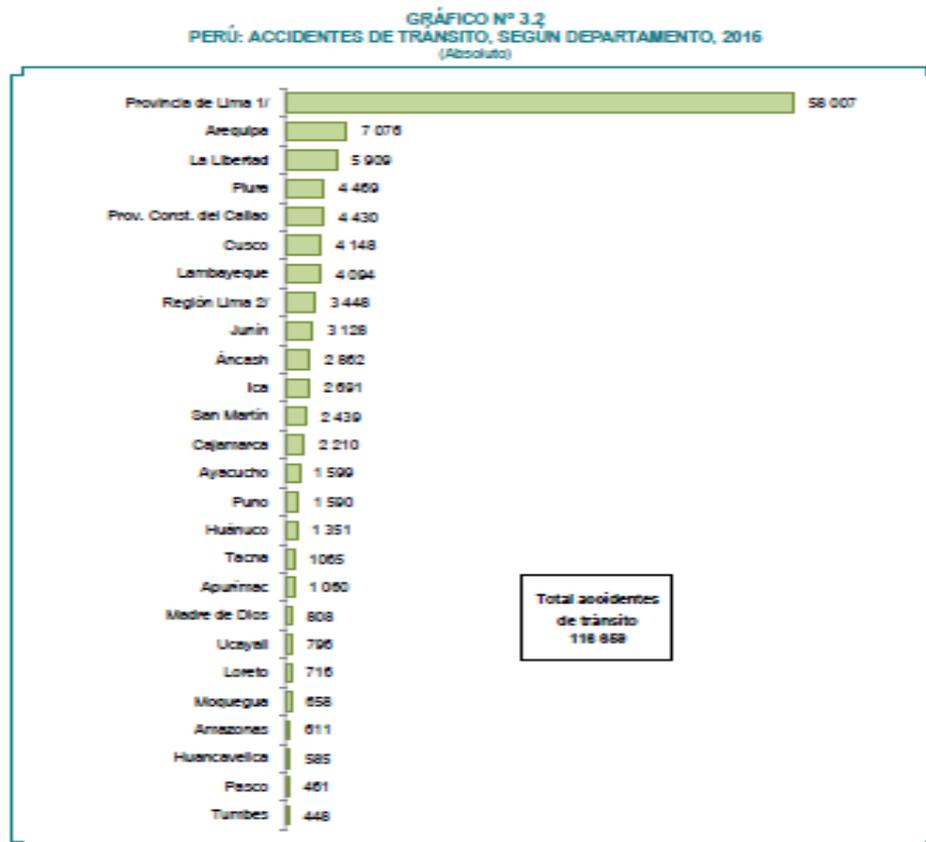
Interpretación:

De la Gráfica considerada en el informe dado por el INEI denominado como **“Perú: VI Censo Nacional de Comisarías 2017”**, se puede apreciar que se han realizado Censos Nacionales de las distintas Comisarías que existen en el Perú desde al año 2011, año desde que se recopiló dicha información respecto a los Accidentes de Tránsito en el cual, se puede apreciar que el año con mayor número de casos, se dio en el año 2014 con 123,786 accidentes de tránsito, el año con menor número de casos fue el año 2011, con 110,341 accidentes de tránsito reportados, si tenemos en cuenta todas estas cifras, la media de todas ellas es la cantidad de 117,984 accidentes de éste tipo, es decir, más de 100,000 accidentes por año, y la totalidad en todos estos años es 707,904 accidentes de tránsito, una cantidad que se debe tener en consideración, porque son bastantes a fin de prevenirlos.

GRÁFICA N° 2

Accidentes de Tránsito:

Según Departamento 2016 (a nivel Nacional)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Perú: VI Censo Nacional de Comisarías 2017

Interpretación:

En esta segunda Gráfica se señala que *en la provincia de Lima se registra la mayor cantidad de accidentes de tránsito, con 58 mil 007 que representa el 49,7% del total, seguido por el departamento de Arequipa con 7 mil 76 accidentes (6,1%).*

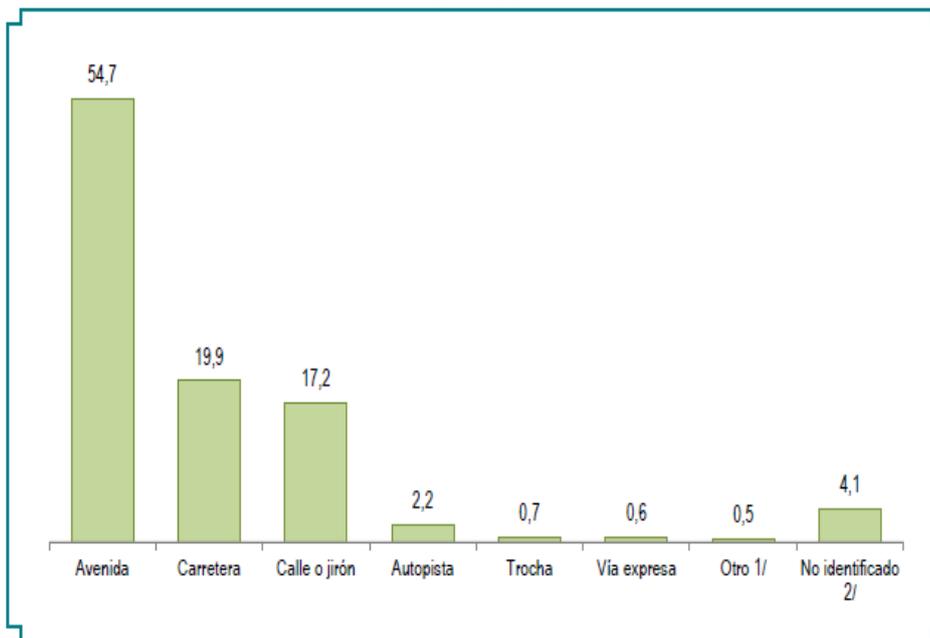
Para nuestra investigación, la información que nos dan en este cuadro para la ciudad de **Arequipa**, nos interesa bastante, porque se señala que la cantidad total de accidentes de tránsito ocurridos en esta ciudad durante el año 2016 fueron en total la cantidad de **7,076 accidentes**, lo que representa del total de accidentes a nivel nacional el 6,1 %.

GRÁFICA N° 3

Accidentes de Tránsito:

Por lugar de Ocurrencia 2016 (a nivel Nacional)

GRÁFICO N° 3.3
PERÚ: ACCIDENTES DE TRÁNSITO, POR LUGAR DE OCURRENCIA, 2016
(Porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Perú: VI Censo Nacional de Comisarías 2017

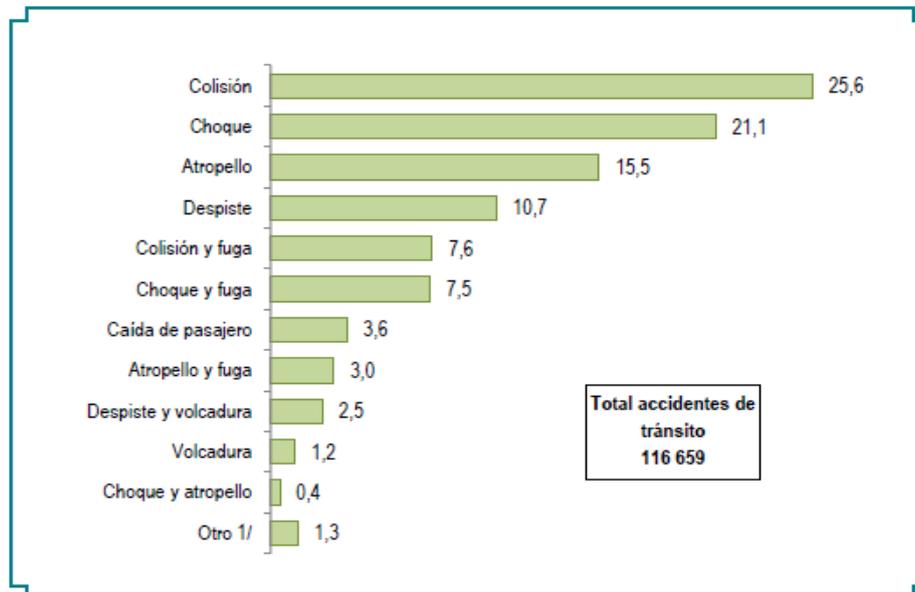
Interpretación:

Siguiendo con las estadísticas que se presenta en la Gráfica N° 3, nos interesa detallar información respecto al lugar de las ocurrencias de los AT (accidentes de tránsito) en adelante. Respecto a éste ítem, el documento bajo análisis también señala: *De un total de 116 mil 659 accidentes de tránsito, el 54,7% ocurrieron en avenidas, el 19,9% en carreteras y el 17,2% en calles o jirones.* La información que enfatizamos a continuación de este Gráfica es que los accidentes de tránsito o AT, se han dado más, durante el año 2016, en las ciudades más que en las carreteras, sobre todo en las Avenidas con un porcentaje del 54,7% del total de accidentes de tránsito. Ello pone de manifiesto que las carreteras a pesar de tener permitido mayores velocidades así como concentración de vehículos, son las zonas urbanas dónde se presentan en mayor cantidad los accidentes de tránsito.

GRÁFICA N° 4

Accidentes de Tránsito: Por tipo de Accidentes de Tránsito 2016

GRÁFICO N° 3.4
PERÚ: TIPO DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO, 2016
(Porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Perú: VI Censo Nacional de Comisarias 2017

Interpretación:

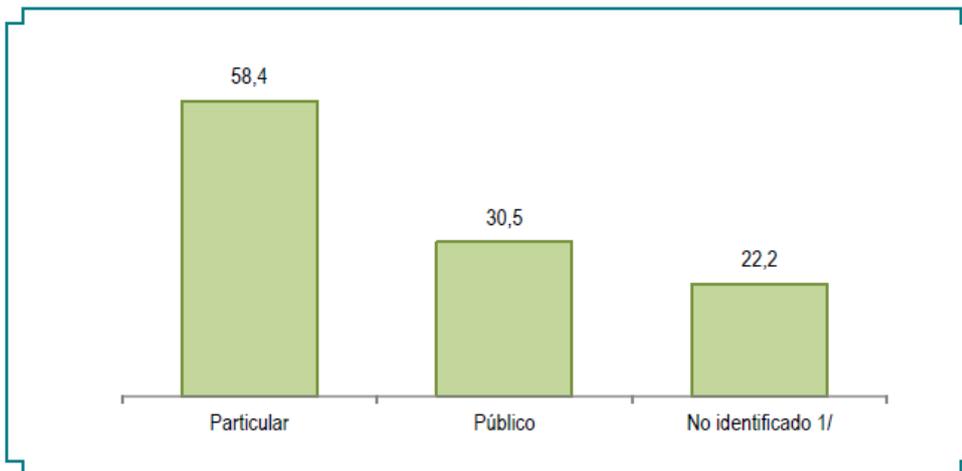
Otro ítem que nos interesa de éste informe, es respecto al tipo de accidentes de tránsito, al respecto nos dice:

La colisión, es el encuentro violento, accidental o imprevisto de dos o más vehículos en movimiento, siendo el tipo de accidente con mayor porcentaje de casos registrados durante el año 2016 con un porcentaje del 25,6%. El Choque, es el impacto de un vehículo en movimiento contra un elemento fijo, es el segundo tipo de accidente con mayor porcentaje del 21,1%.

De acuerdo a esta gráfica, la colisión de vehículos, es más conocida en nuestro medio como choque, sin embargo en la información dada por el INEI, se hace una diferencia entre colisión y choque, siendo el primero el impacto que se da entre dos vehículos y el segundo concepto es cuando un vehículo impacta contra un objeto fijo. Al margen de aclarar estos dos términos, ambos nos interesan para nuestra investigación porque van a ser de seguro fuente directa para nuestro tema de daños materiales.

GRÁFICA N° 5
Accidentes de Tránsito: Por tipo de Transporte 2016
(a nivel Nacional)

GRÁFICO N° 3.5
PERÚ: ACCIDENTES DE TRÁNSITO, POR TIPO DE TRANSPORTE INVOLUCRADO, 2016
(Porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Perú: VI Censo Nacional de Comisarías 2017

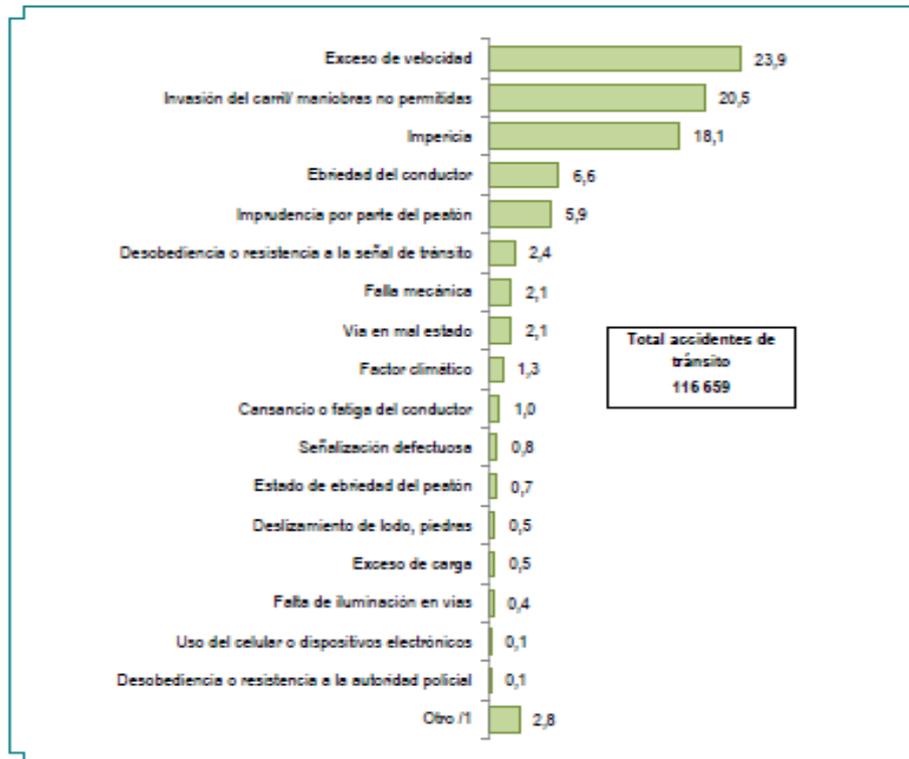
Interpretación:

Continuando con la interpretación de la siguiente Gráfica, las estadísticas de accidentes de tránsito ocurridos en el Perú durante el año 2016, según el tipo de transporte involucrado en un accidente de tránsito, tenemos la siguiente información: *De acuerdo con los registros de los libros de ocurrencias y Sistema Informático de Denuncias Policiales (SIDPOL), se encontró que en 58,4% de accidentes de tránsito estuvieron involucrados vehículos particulares y en 30,5% vehículos públicos. De acuerdo a este Gráfica, la información que nos proporciona respecto a tipo de transporte que más ha participado en un accidente de tránsito han sido los vehículos particulares en el 58,4% y en cambio el transporte público lo ha hecho en un 30,5%. En Arequipa, de los 7,076 ocurridos en el año 2016, 3,411 accidentes fueron de vehículos particulares, 1,674 fueron del servicio público y 2,507 no se identificaron.*

GRÁFICA N° 6

Accidentes de Tránsito: Causas más frecuentes 2016

GRÁFICO N° 3.10
PERÚ: ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN CAUSAS MÁS FRECUENTES, 2016
(Porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Perú: VI Censo Nacional de Comisarías 2017

Interpretación:

Las cinco principales causas de los AT, que se nos presenta en esta Gráfica, tenemos a:

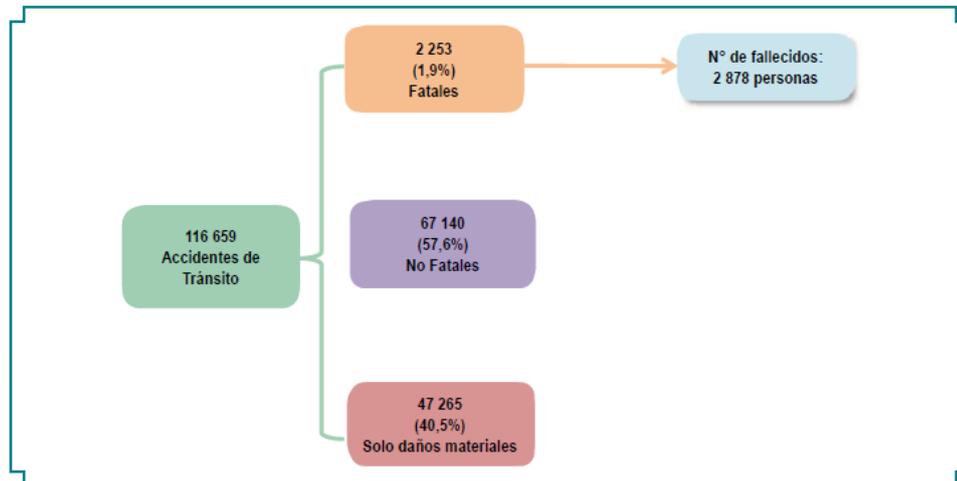
- Exceso de velocidad con 23,9% (**esta es la causa con mayor porcentaje**)
- Invasión del carril, maniobra no permitida 20,5%
- Impericia 18,1 %
- Ebriedad del conductor 6,6%
- Imprudencia por parte del peatón 5,9%

Para Arequipa, tenemos la siguiente información, de los 7,076 accidentes que se dieron en esta ciudad, 1,144 accidentes fueron por exceso de velocidad, por invasión del carril tenemos 1,628 accidentes de este tipo, por impericia (del conductor), tenemos 1,156 casos, por ebriedad del conductor tenemos 976 casos, y por imprudencia por parte del peatón tenemos 351 casos. Es decir, en Arequipa la principal causa es la invasión de carril.

GRÁFICA N° 7

Accidentes de Tránsito: Según consecuencia, 2016 (a nivel Nacional)

GRÁFICO N° 3.11
PERÚ: ACCIDENTES DE TRÁNSITO SEGÚN CONSECUENCIA, 2016
(Absoluto y porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Perú: VI Censo Nacional de Comisarías 2017

Interpretación:

Finalmente, ésta última Gráfica, nos muestra la información por consecuencias de los AT, tenemos: *En el año 2016, el 1,9% de accidentes de tránsito ocurridos fueron fatales ocasionando 2 mil 878 personas fallecidas, el 57,6% fueron accidentes no fatales y el 40,5% restante fueron solo daños materiales.*

En Arequipa, de los 7,076 AT que se dieron durante el año 2016, tenemos que 144 casos terminaron con consecuencias fatales, 3,462 casos no fueron fatales y 3,470 casos resultaron con daños materiales.

Entonces, a nivel Nacional, los accidentes de tránsito con Daño Material, para el año 2016, representan la cantidad total del 40,50% sobre el 100%, es decir, que de cada 10 accidentes, 4 son de daños materiales solamente.

A nivel de Arequipa, la cantidad es casi del 50% del total de accidentes, por lo que podemos deducir, que aquí existe una gran problemática que debe ser resuelta o prevenida de alguna manera.

2. DAÑO MATERIAL

2.1. Conceptos

2.1.1. Daño

Para hablar del daño material previamente debemos de tener una idea clara de lo que es el daño, por ello, revisando una de las fuentes del Derecho, como es la Doctrina tenemos a los siguientes autores.

Citando a (TABOADA, 2013, pág. 7): *“el daño es todo menoscabo contra los intereses de los individuos en su vida de relación social, que el Derecho ha considerado merecedores de la tutela legal.”*

El autor (ESPINOZA, 2013, pág. 254) citando a Giovanni Batista Ferri menciona:

“El daño no puede ser entendido sólo como la lesión de un interés protegido, por cuanto ello resulta equívoco y sustancialmente impreciso: el daño incide más bien en las consecuencias, aquellos efectos (negativos) que derivan de la lesión del interés protegido.”

Además, (ESPINOZA, 2013, pág. 254) agrega:

“Es por ello que de una lesión patrimonial pueden resultar consecuencias (al lado de aquellas patrimoniales) no patrimoniales y viceversa. Así tenemos que se habla de un daño-evento (lesión del interés tutelado) y de un daño consecuencia (daño emergente, lucro cesante y daño moral)”

Finalmente, Bullard, A. (1992), nos da una idea del daño y dice: *“cuando se produce un accidente ya se ha generado una pérdida social”*.

Entonces, para éste autor, la palabra daño tiene que ver con pérdida y no cualquier pérdida, sino con una social.

Estos autores tienen algo en común cuando se refieren al daño, en primer lugar el término daño tiene un contenido negativo para aquella persona que la padece,

porque el menoscabo, la lesión de algo o pérdida significa disminución, restar, quitar, devaluar algo o alguien, entonces si el daño se da a nivel de una persona o de una cosa, en ambos casos estamos hablando de un detrimento tanto a nivel de forma o de fondo de éstas.

Me explico, ya que nuestra investigación está centrada en el daño material sufrido como consecuencia de un accidente de tránsito, éste daño entendido como una disminución o detrimento significa que en caso de una fuerte colisión (choque de dos vehículos en movimiento), el daño que padezcan ambos vehículos puede ser medido por el grado de siniestralidad en la forma o en el fondo, lo que implica que una vez revisado el vehículo digamos A, el cual ha quedado dañado por la parte delantera viéndose afectado principalmente el motor, parte del chasis y todo el sistema de refrigeración, entonces aquí se puede afirmar que el daño se ha dado a nivel de fondo (estructura básica o esencial del vehículo) y obviamente también se verá afectado en su forma, es decir, su carrocería o parte externa estará abollada.

Finalmente, visto desde un punto de vista gestáltico, es decir, en completo económicamente este vehículo se habrá depreciado en un 10 a 20% de acuerdo al grado de daño que padezca.

2.1.2 Daño Material

El Código Penal, ha tipificado como delito el daño material simplemente como daño pero con “dolo” cuando el daño producido sobrepase más de una remuneración mínima vital, esto quiere decir, que en la actualidad si sobrepasa de los S/. 930.00 (novecientos treinta 00/100 soles), estaremos hablando, valga la redundancia del delito de daños, contrario sensu, si no sobrepasa dicha cantidad, estaremos hablando solamente de una falta.

El Código Penal en su Art. 205 define el daño simple (material) como “El que daña, destruye o inutiliza un bien, mueble o inmueble, total o parcialmente ajeno, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de tres años y con treinta a sesenta días multa” (PILLACA, 2018, pág. 6).

En nuestro sistema social, todo parece tener un costo económico, por ello (Bullard Gonzalez, 1992), en su artículo periodístico, que Dios se lo pague, (citado líneas atrás), habla de un costo social como consecuencia del daño y que este es consecuencia de un accidente.

En cambio el dispositivo denominado como Directiva DGPNP N° 03-08-2004-DIREMG/DIVPLOPE-D1-B, de fecha 21 de abril del 2004, que se dio para accidentes de tránsito con daño material y fuga, define el daño material (a vehículos) como “Perjuicio físico ocasionado a un vehículo o con un vehículo a bienes materiales”. (PILLACA, 2012, pág. 398)

Entonces, el daño material como resultado de un accidente de tránsito tiene en ambos conceptos un común denominador, de manera genérica daño al Patrimonio y de manera específica un daño a la propiedad que a su vez puede ser un vehículo motorizado ya sea un carro, un bus, una moto, etc., o también se puede ver el daño material en otras propiedades tales como paredes de casas, postes de energía eléctrica o de telefonía, paneles publicitarios, cercos de parques, dispositivos de tránsito (como por ejemplo la columna que sostiene un semáforo), etc.

Otra característica que podemos apreciar en este tipo de daños, es que son daños netamente físicos, lo que lo convierte en objetivos al darse en objetos o cosas pero que tienen valor económico, es decir, que el quantum del daño puede ser medido o estimado económicamente y como vimos líneas arriba, se puede medir el daño material desde el punto de vista penal como delito o como falta (cuando exista dolo o culpa).

Así mismo, desde el punto de vista de la propiedad dañada, se puede hacer una clasificación por tipo ya sea privada o pública. Ergo, en el caso que se genere un daño a un vehículo particular estamos ante el caso de daño material de tipo propiedad privada, pero si se da un choque con un panel publicitario, estaremos hablando de daño material a la propiedad pública (aclarando que dicha propiedad le corresponde a X municipalidad).

Por otro lado, debemos aclarar que respecto a los vehículos que generan el daño existe una clasificación también muy parecida al hacer una clasificación desde el punto de vista del servicio, pudiendo ser de tipo privado o público.

2.2. La Responsabilidad Civil

El daño de manera general puede verse en el Derecho mínimamente en tres campos, en el Administrativo, en el Penal y también en el campo Civil (porque también puede tener un tinte laboral si es que digamos el accidente de tránsito se da dentro del centro laboral). En éste último campo si queremos ubicar el tema del daño necesariamente tenemos que hablar de la Responsabilidad Civil y sobretodo de sus elementos, por ello, citando una vez más a Taboada Córdova, en su libro **Elementos de la Responsabilidad Civil**, considera que:

*... la responsabilidad civil está referida al aspecto fundamental de indemnizar los daños ocasionados en la vida de relación a los particulares, bien se trate de daños producidos como consecuencia del incumplimiento de una obligación voluntaria, principalmente contractual, o bien de daños que sean el resultado de una conducta, sin que exista entre los sujetos ningún vínculo de orden obligacional... cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia, no del incumplimiento de una obligación voluntaria, sino simplemente del deber jurídico genérico de no causar daño a otro, nos encontramos en el ámbito de la denominada **responsabilidad civil extracontractual**. (TABOADA, 2013, págs. 33,34)*

El artículo 1 de nuestra Constitución nos parece clave en este punto ya que a la letra dice: “La defensa de la Persona Humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la Sociedad y del Estado”.

El autor (Mendoza, 2000, pág. 156), en su libro denominado como “Los Principios Fundamentales del Derecho Constitucional Peruano”, habla de que uno

de esos Principios Constitucionales es el Principio de Dignidad de la Persona, pero no nos comenta mucho del término respeto.

Sin embargo, para aclarar éste concepto, previamente define a los Principios Jurídicos como: “... *normas más fundamentales y generales del sistema constitucional, tienen por objeto la determinación de los rasgos esenciales o definitorios del sistema político*”.

Luego da una idea de lo que es la Dignidad y dice “es el reconocimiento de valor que le es consustancial”. Asimismo, nos aclara que éste principio es el referente axiológico central de índole material en el que se sustenta la legitimidad de nuestro sistema político que funda la Constitución de 1993, de allí su vital importancia jurídico-política. Finalmente éste autor, nos comenta que el principio de la dignidad debe proteger y promover: La Vida, La Libertad y La Igualdad, además de otros derechos básicos.

En el diccionario de la RAE, si bien es cierto que da una definición lingüística de éste término, en el cual el respeto es entendido como el valor o consideración por algo, podría entenderse desde ese punto de vista, que el respeto a la dignidad del ser humano implica una valoración por éste sujeto de derecho, es decir, por nosotros. Sin embargo, el respeto a manera de ensayo, entendido desde nuestro punto de vista, tiene que ver más con el deber jurídico de no causar daño, dicho de otra forma, éste principio romano traído a nuestro sistema jurídico ha sido reconocido en nuestro artículo 1 de la Constitución Política de 1993, nuestra actual Constitución.

Podemos seguir afirmando, que bajo esta línea de pensamiento, que el respeto a la Dignidad humana significa no hacer daño a su esencia, a efecto de protegerlo, cuidarlo en sus relaciones tanto sociales como sobretodo jurídicas porque ello le va a permitir al ser humano como tal el poder convivir con un mínimo margen de daño protegiendo en especial los Derechos Fundamentales tales como la Vida, la Libertad, la Igualdad y el Patrimonio. Éste principio, está en casi todo nuestro sistema jurídico, por ejemplo en lo Civil, se encuentra en la Responsabilidad Civil, indemnización como consecuencia de haber hecho un daño ya sea personal

o material; en lo Penal, el delito con mayor pena es a aquel que quita la vida, el homicidio, porque ese acto es la manifestación de daño más grave en nuestro sistema, (recordemos que el bien jurídico por excelencia es la Vida); en el campo Administrativo, tenemos por ejemplo la ley de Protección al Consumidor, que es una forma de evitar daños a la persona en este tipo de relaciones jurídicas comerciales; en el caso Laboral, en caso de quiebra de una empresa primero debe liquidarse a los trabajadores y luego pagar los otros tipos de deuda, etc., en fin, éste Principio, nos parece uno de los más importantes si es que acaso no es el principal porque siempre lo encontramos en todo nuestro sistema jurídico. Por lo tanto, el Respeto a la Dignidad significa: Cuidar, Proteger, Valorar al ser humano por su condición de tal.

Finalmente, ordenando nuestras ideas, si partimos del Derecho Civil, a continuación tenemos a la Responsabilidad Civil, luego tenemos a los Elementos de la Responsabilidad Civil y en ella, vamos a encontrar casi siempre a cuatro elementos, los que son:

- Antijuricidad.
- Daño causado.
- Relación de Causalidad,
- Factores de Atribución.

Siguiendo bajo esa línea de pensamiento, a continuación de todo lo dicho tenemos que la Responsabilidad Civil tiene dos grandes campos:

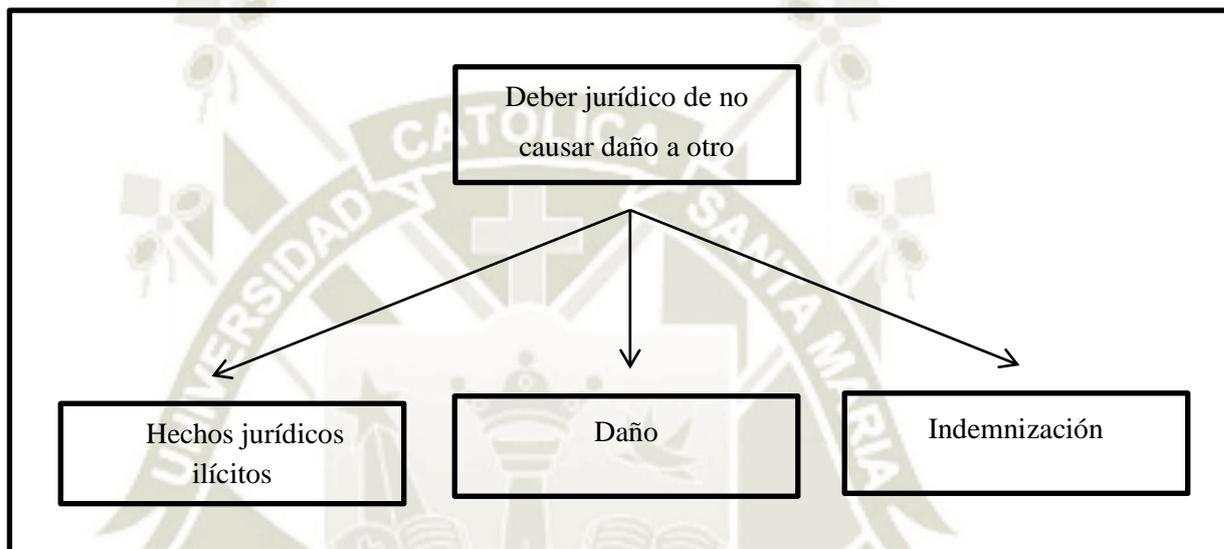
- La Responsabilidad Civil Contractual.
- La Responsabilidad Civil Extracontractual.

Como nuestra investigación se encuentra en el campo de la Responsabilidad Civil, tenemos que entender su naturaleza jurídica, y ella la encontramos con (TABOADA, 2013, pág. 9) en su libro *Elementos de la Responsabilidad Civil*. Éste autor, nos recuerda que los seres humanos por vivir siempre en grupo siempre vamos a vivir interrelacionados uno con otros, por lo tanto, cada cosa que haga en el grupo tiene una alta probabilidad de generar un daño entre sus miembros, daño que puede provenir de relaciones contractuales o no. Ahora bien, como el fin en el Derecho es permitir la vida en sociedad, ha creado Principios o

Valores tales como el deber jurídico de no causar daño a otros (el Respeto a la Dignidad humana según nosotros). Bajo esta perspectiva se encuentra la Responsabilidad Civil, que aplicando éste último principio mencionado líneas arriba, crea el siguiente esquema:

GRÁFICA N° 8

Título: El Respeto aplicado en el Sistema Civil



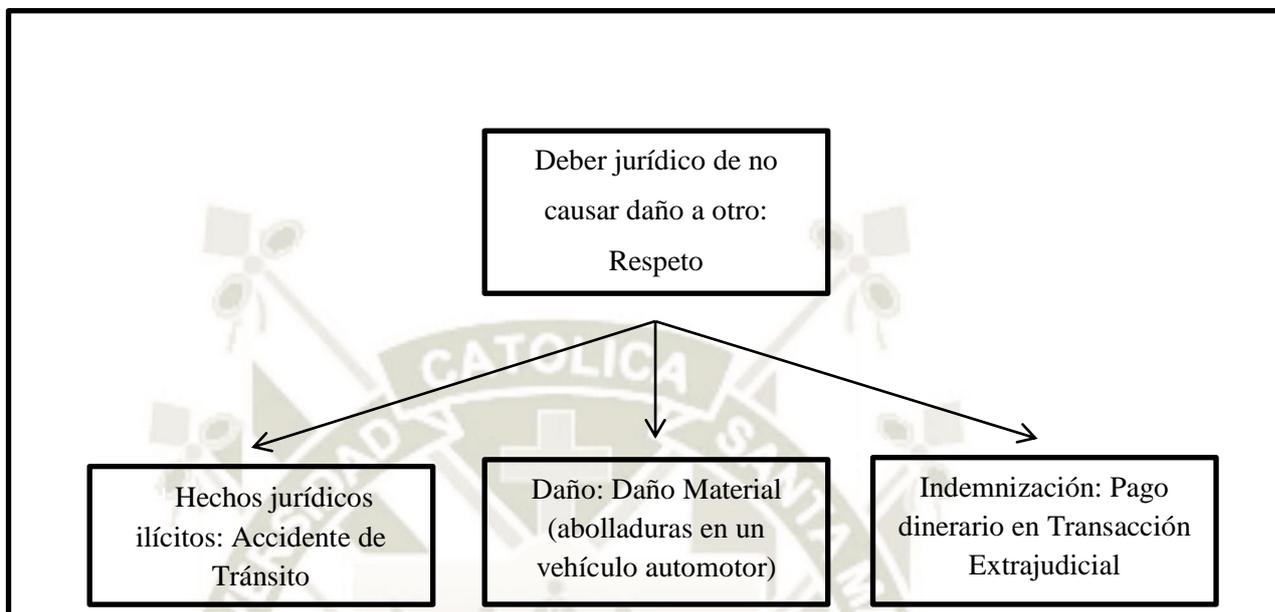
Elaboración: Propia

Entonces, frente a cualquier hecho jurídico ilícito que se presente y que genere daño, éste sistema de Responsabilidad Civil se encarga de Indemnizar a aquel que padezca ese daño.

“...un aspecto fundamental de la estructura de los hechos jurídicos ilícitos que originan responsabilidad civil, sin lugar a dudas, es el aspecto objetivo del daño causado, pues solamente cuando se ha causado un daño se configura jurídicamente un supuesto de responsabilidad civil, produciéndose como efecto jurídico el nacimiento de la obligación legal de indemnizar...” (TABOADA, 2013, pág. 69)

GRÁFICA N° 9

Título: El Respeto aplicado en el Sistema Civil ejemplificado



Elaboración: Propia

De acuerdo a éste diagrama, el Respeto al considerarse como un Deber Jurídico tiene una naturaleza jurídica de prevalencia sobretodo derecho subjetivo, esto quiere decir, primero deberes y luego derechos. Por lo tanto, uno debe ser primero respetuoso para luego ser respetable, (lo que significa, primero el deber luego el derecho).

El enfoque que le damos a éste Principio Constitucional, enmarca al ser humano a evitar realizar cualquier tipo de daño, ahora de darse el caso de que se genere éste (el daño), se le da la consecuencia jurídica de ser indemnizado al sujeto que padezca ese daño.

En nuestro caso, todo accidente de tránsito se entiende como un hecho jurídico ilícito, resultado de una acción ilícita, por decir, conducir a exceso de velocidad. El resultado de este accidente que es el daño evento, tiene como daño consecuencia (el daño en sí), un vehículo abollado, y siendo éste el supuesto jurídico dado en nuestro ordenamiento, la consecuencia es que se indemnice a la persona que se ha visto afectado por éste hecho, es decir, quien padezca el daño

está en el derecho de exigir al sujeto dañante a que lo indemnice por ejemplo a través de una transacción extrajudicial por tratarse sólo de daños materiales.

2.2.1 Funciones de la Responsabilidad Civil

La Responsabilidad Civil desde el punto de vista de la Doctrina en el campo extracontractual, tiene como su eje central al principio “alterum nom laedere”, el mismo que trata del deber jurídico de no causar daño a nadie, particularmente nosotros lo entendemos como el valor denominado como Respeto, obviamente limitado por el principio antes mencionado, ya que los principios sirven para crear valores, éstos para crear normas y finalmente las normas para regular conductas.

Lo novedoso, por decirlo así, en este campo es que la indemnización en el campo extracontractual, cuando se ha causado un daño, éste debe ser reparado de manera “integral”, ello significa que se debe de incluir, el daño emergente, el lucro cesante, el daño moral, entre otros.

En nuestro medio, el Análisis Económico del Derecho, que ha tomado mucha importancia en estos últimos años, considera que la función principal de la Responsabilidad Civil es la de reducir la suma de los costos de los accidentes, evitarlos en lo posible.

Nuestra Doctrina, a decir de (PANTOJA, 2019, pág. 74), en su artículo denominado como “La Responsabilidad Civil Objetiva por el uso de un bien riesgoso”, tiene tres funciones claramente detalladas:

- 1) Es satisfactoria, en cuanto a la víctima, porque busca una reparación satisfactoria del daño causado.
- 2) Es sancionadora, en cuanto al responsable, a quien se le impone la obligación de reparar a la víctima por el daño causado.
- 3) Es disuasiva, en cuanto a la sociedad, debido a que se busca incentivar conductas preventivas de los daños y desincentivar las conductas dañosas en la sociedad.

Finalmente, (ESPINOZA, 2013, pág. 40), nos comenta que es la función distributiva de costos de los daños ocasionados el común denominador a las tres funciones antes comentadas.

Todo lo mencionado hasta aquí, se puede sintetizar en el siguiente cuadro:

GRÁFICA N° 10

Título: **Función Integral de la Responsabilidad Civil**

Función Integral de la Responsabilidad Civil	
Satisfactiva	Busca una reparación satisfactoria del daño causado a la víctima
Sancionadora	Se impone la obligación de reparar al responsable del daño
Disuasiva	Busca incentivar conductas preventivas de los daños y Desincentivar conductas dañosas para la Sociedad

Fuente: Tantaleón Odar, R. (2019). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito*. Lima: Instituto Pacífico. PP. 76, 77.

Esta función tridimensional de la responsabilidad civil, está íntimamente relacionada con el “principio de la reparación integral” la que consiste en que cuando una persona sufre un daño, éste debe ser resarcido en su totalidad o integridad, pues dicha reparación debe ser proporcional al daño generado, por ello en el campo civil, el objetivo es colocar a la víctima en el estado en que se encontraba antes de ser dañado (PANTOJA, 2019, págs. 76,77). Por ello se habla de una función reparativa antes que punitiva, la misma que previene de una tradición del Derecho Romano Clásico **restitutio in integrum**.

2.2.2 Elementos de la Responsabilidad Civil

A continuación, vamos a desarrollar los elementos de la Responsabilidad Civil desde el punto de vista de la Doctrina.

La mayoría de autores que desarrollan éste tema, casi siempre reconocen cuatro elementos: la Antijuricidad, el Daño, el Nexo causal y los Factores de atribución.

2.2.2.1 La Antijuricidad

Éste es uno de los elementos básicos de ésta teoría, por el cual se entiende que todo hecho generador de un daño, daño evento, según algunos autores como (León, 2004, pág. 59), debe necesariamente contravenir el ordenamiento jurídico, lo que significa, que debe ser ilícito.

El carácter de esa ilicitud entonces se convierte en parte del supuesto de hecho normativo que regula estos hechos para luego dar como consecuencia jurídica una indemnización, “...aquel que cause un daño... está obligado a indemnizarlo”.

Haciendo un análisis en esta parte, tenemos que desentrañar qué es un hecho, porque la mayoría de la Doctrina lo da por entendido y no es así.

En el Derecho, desde el punto de vista de la tridimensionalidad, se considera tres elementos: Normas, Conductas y Valores.

Las Normas son consideradas particularmente como todo precepto legal que limitan las conductas humanas creadas en base a valores; por ejemplo, en cuanto normas de tránsito para los conductores tenemos que uno de los dispositivos reguladores en el tránsito, son los semáforos, dónde la luz roja significa detenerse, la luz amarilla precaución, y la luz verde que uno puede seguir avanzando. Como vemos, aquí las conductas están bien reguladas y limitadas por el Reglamento Nacional de Tránsito (ésta última es la Norma). Obviamente, se entiende que éste reglamento ha sido realizado considerando uno de los valores máximos de nuestro ordenamiento jurídico, para el caso concreto, el respeto a la Dignidad del ser humano, que lo vimos anteriormente y que es considerado como un Principio Constitucional la parte de la dignidad y el respeto es entendido netamente como el valor. Finalmente, para no abundar mucho en éste tema, se entiende por valor a todo molde normativo el cual sirve como límites en la construcción de toda norma o llámese de otra manera como guía, ya que los valores desde el punto de vista filosófico siempre son axiológicos, al respecto (SALAZAR, 1980, pág. 65) en su libro “Introducción a la Filosofía y Lógica” indica que los valores son como estrellas que guiaban a los marinos por las noches durante sus viajes.

Pero, y qué son las Conductas, pues estas son acciones y las acciones son las manifestaciones de los seres humanos por el hecho de estar vivos, es decir, las acciones son movimientos y son representadas por ejemplo en el lenguaje por los verbos, ergo, caminar, conducir, llevar carga, acelerar, frenar, ver, escuchar, etc., las mismas que son expresiones del hecho de estar vivos, es decir, de poseer Vida, por ello la gran importancia de cuidarla, protegerla, no hacerle daño, en una sola palabra “respetarla”.

En esta parte, debemos aclarar que el resultado de toda acción es un hecho, y son los hechos el material con el cual se construye una norma en su parte denominada, valga la redundancia, como supuesto de hecho. Entonces, dónde encontramos la ilicitud. La Ilicitud, en primer lugar, se va a encontrar en las conductas o acciones como generadoras de los hechos, verbi gracia, un accidente de tránsito es el hecho y su origen se va a encontrar en lo que se llama la causa o causas digamos el exceso de velocidad (aceleración o acelerar más de lo permitido por la ley), por parte de un conductor. Es esta conducta la que se puede considerar como ilícita porque va en contra de la ley.

Por lo tanto, en un caso en particular, si se comprueba que un señor llamado el sujeto A, conduce su vehículo más allá de lo permitido y esa acción (considerada como ilícita), da como resultado la colisión con otro vehículo (accidente de tránsito), éste hecho haciendo la subsunción con el supuesto de hecho de la norma 1970 del Código Civil, va a dar como consecuencia jurídica que indemnice a la víctima o sujeto B que padezca un daño (ya sea personal o material). Es así, como la Ilicitud es un elemento fundamental de la Responsabilidad Civil.

Como vemos hasta aquí, todo está entrelazado, por ello se llama sistema u ordenamiento, porque se trata de ordenar toda acción o conducta a efecto de que por la naturaleza del ser humano cuando se interrelacione con sus semejantes, no se genere daño entre ellos, y si se diera, que se repare ese daño a efecto de permitir una convivencia que es necesaria por su propia naturaleza del ser humano.

Los Accidentes de Tránsito, son desde este punto de vista, hechos generadores de daño, y al ser tales, son ilícitos por contravenir al ordenamiento jurídico.

2.2.2.2 El Daño

El Daño, como segundo elemento de la Responsabilidad Civil, es considerado como parte del daño consecuencia, es decir, como el daño en sí, recordemos, en el caso de un accidente de tránsito, puede considerarse como un hecho jurídico ilícito, el cual tiene como punto de partida a una acción, como por ejemplo el exceso de velocidad de un conductor (acelerar un vehículo en plena marcha), la misma que produce una colisión, ésta última se considera como una conducta ilícita.

Bien, una vez que hemos llegado hasta éste punto, el daño como daño consecuencia se considera como la lesión a un derecho subjetivo o menoscabo contra el interés de un sujeto de derecho. Sólo para efectos didácticos, en ésta parte sólo vamos a hacer un análisis de éste elemento en el campo extracontractual debido a nuestro tema de investigación que tiene que ver más con los accidentes de tránsito. La lesión va a ser comprendida más a nivel del daño a las personas como daño personal o daño al cuerpo. En cambio, todo daño a un bien u objeto va a ser un detrimento o menoscabo, es decir, restarle valor a algo ya sea a nivel de su estructura o funcionamiento, se va a considerar como daño material.

Un ejemplo de todo lo dicho lo podemos encontrar en el Código Penal que tipifica todo daño corporal o al cuerpo de las personas como lesiones (daño extrapatrimonial) y de acuerdo al grado de éstas se consideran como delito lesiones graves, más de treinta días de incapacidad o la muerte por homicidio culposo (como resultado de un accidente de tránsito). Sin embargo, para cuando se genera un daño material (daño patrimonial), siempre y cuando exista dolo, si el daño es mayor a una remuneración mínima vital se considera como delito pero si es menor a esta cantidad se considera simplemente como falta.

A diferencia del campo penal, en el campo civil no interesa el dolo o la culpa en especial para los daños ocasionados por accidentes de tránsito, basta que se haya generado con un bien riesgoso como es el vehículo automotor o haya sido producto de una actividad riesgosa (conducir en estado de ebriedad), en ambos casos interesa más el hecho de resarcir más a las víctimas y hay quienes hablan de

indemnizar en el caso que el daño que se ha generado producto de un accidente de tránsito sea netamente corporal y de resarcir si ese tipo de daño por ese hecho ha generado sólo pérdida material.

Dicho de otra manera, hay indemnización en el caso de daños extrapatrimoniales, y hay resarcimientos sólo en los casos de que los daños sean patrimoniales.

Con esto se cumple con una de las funciones básicas de la Responsabilidad Civil, la cual es proteger a las víctimas de cualquier tipo de daños.

2.2.2.3 El Nexo de Causalidad

Siguiendo, en la línea de análisis dentro del tema de accidentes de tránsito, el nexo de causalidad como tercer elemento de la Responsabilidad Civil, es importante reconocerlo porque cuando se da una relación entre la conducta ilícita de un sujeto y el daño causado a otro, aquí podemos apreciar que existe una relación de antecedente y consecuencia o de manera más genérica de causa y efecto.

Ergo, en el caso de un accidente de tránsito si se entiende que es un hecho jurídico ilícito pero lo consideramos como la causa de un daño de preferencia material (raspones en la puerta lateral de un vehículo), éste último hecho considerado como la consecuencia del anterior (dicho de otra manera cuando nos encontramos con un daño evento y un daño consecuencia que tienen una relación de causa y efecto), tenemos que hacer otro análisis entre éstos y sobre todo con la relación que existe entre ellos, a eso se le llama si existe o no una causa adecuada.

La causa adecuada se entiende como la ocurrencia de dos aspectos que debe cumplir la relación que se da entre el hecho jurídico ilícito y el daño producido, esos dos aspectos son un factor in concreto y un factor in abstracto. (TABOADA, 2013, pág. 99)

Se entiende por un factor in concreto cuando entre la relación que existe entre el hecho jurídico ilícito y el daño en sí, hay un daño material o físico (fácil de

percibir por los sentidos). Verbi gratia, en el caso de un accidente de tránsito con daño material (raspones en la puerta del carro impactado), estos daños que se han dado como consecuencia del accidente citado, son fáciles de verse y apreciarse, porque son daños físicos, objetivos, fáciles de deducirse el quantum de ese daño en el aspecto económico.

Sin embargo, el factor in abstracto, de acuerdo a éste autor, se entiende como:

“la conducta antijurídica abstractamente considerada, de acuerdo a la experiencia normal y cotidiana, es decir, según el curso normal y ordinario de los acontecimientos debe ser capaz o adecuada para producir el daño causado. Si la respuesta a esta interrogante es negativa, no existirá una relación causal, aun cuando se hubiere cumplido con el factor in concreto.”

En el caso mencionado con ánimo ilustrativo anterior, es decir, cuando exista un accidente de tránsito considerado como un hecho jurídico ilícito que produce un daño material (raspón en la puerta de un vehículo que se impacta por parte de otro vehículo del agente dañante), de acuerdo a éste factor nos indica que debemos cuestionar in abstracto a la conducta antijurídica y como vimos como parte de nuestro análisis en párrafos anteriores, un accidente de tránsito tiene diversas causas, lo que significa, que son en las causas de los accidentes dónde debe de verificarse si la conducta antijurídica es o no de la experiencia normal y ordinaria, es decir, si la causa principal de un accidente de tránsito con daño material es por conducir en estado de ebriedad por parte del agente dañante, eso no es normal ni ordinario. Ergo, el Reglamento Nacional de Tránsito prescribe como regla (valga la redundancia), el manejar con un buen estado de salud y ánimo y no permite conducir en estado de ebriedad, porque la experiencia normal nos indica que una persona ebria tiene menos reflejos y tiene alteración de la realidad, lo que simplemente significa que para los casos de accidentes de tránsito con daño material las causas que las generan cumplen con el factor in concreto y también in abstracto. Por lo tanto, la relación bajo análisis si es considerada como una causa adecuada.

Sólo para terminar esta parte, debemos de señalar que en éste tercer elemento también se encuentra la fractura del nexo causal conocida como “un conflicto entre la causa ajena y la causa inicial, eso significa que si el daño es consecuencia de la causa ajena y no existe ninguna relación de causalidad respecto de la causa inicial”, entonces hay fractura del nexo causal.

Para entender este punto, debemos también aclarar que existen otros tipos de fuentes que pueden originar accidentes de tránsito con daño material, por decir, un terremoto se considerará como caso fortuito, un choque de trenes en sentido contrario por error humano de programación fuerza mayor, o el hecho determinante de un tercero o del propio hecho de la víctima, ergo, un joven suicida que se lanza de un puente por su estado de depresión. Podemos concluir diciendo, que en los casos de fractura del nexo causal se presentan dos conductas o causas una que no causa el daño y otra que sí.

2.2.2.4 Los Factores de Atribución

Habiendo comentado los tres primeros elementos de la Responsabilidad Civil desde un enfoque de la Responsabilidad Civil Extracontractual y además desde un punto de vista de los accidentes de tránsito tenemos a continuación a los factores de atribución.

Para ello tenemos que centrarnos en el Art. 1970 del Código Civil vigente que a la letra dice:

“Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo.”

En primer lugar, éste artículo está circunscrito dentro de la Responsabilidad Civil Extracontractual objetiva.

En segundo lugar, haciendo un análisis desde el punto de vista del supuesto normativo con su respectiva consecuencia jurídica recomendada por (RUBIO, 2001, pág. 79), tenemos:

Supuesto de hecho: Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro.

Consecuencia jurídica: está obligado a repararlo.

Respecto al supuesto de hecho aquí encontramos que tiene dos supuestos de hecho de manera alterna, es decir, o se da una o se da otra.

El primer supuesto de hecho es: Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso causa un daño a otro.

En esta parte, estamos hablando del uso de un bien que por su propia naturaleza tiene (su uso) un riesgo o peligro, esto ha sido denominado por la doctrina como “el riesgo creado”. El riesgo creado es entendido como la probabilidad de generar un daño (ya sea personal o material), con el uso de un bien. En nuestro caso, los vehículos automotores por sus principales características de su estructura y funcionamiento son bienes que fácilmente pueden causar daños tales como atropellos, colisiones, choques, etc., porque son aparatos de gran peso, tamaño, (en cuanto a su estructura) y que pueden ser transportados de un lugar a otro a altas velocidades (en cuanto a su funcionamiento), lo que los convierte en bienes riesgosos o de alta probabilidad para generar daños, además, de la cantidad que existen (crecimiento desmesurado del parque automotor), tanto en vías como calles, avenidas, jirones en las ciudades y vías de alta velocidad como son las carreteras. Sin perjuicio de lo anterior, éste supuesto de hecho que tenemos bajo análisis, es un hecho humano simple, que conlleva implícito un riesgo en potencia.

Respecto al segundo supuesto de hecho: Aquel que por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro.

Aunque aparentemente parezca que son lo mismo, pero no lo es, como es la acción de conducir un vehículo distinta al bien en sí, esta acción o conducta crea riesgo desde el momento que el conductor lleve su vehículo de un punto a otro, mientras que por otro lado, tenemos a un corredor de maratonistas, éste entrena corriendo por las calles de preferencia en sentido contrario de los carros para que

lo vean y no lo atropellen, aquí podemos notar que la acción de correr en las calles implica una actividad riesgosa o un riesgo creado, a diferencia del anterior supuesto, aquí no se hace uso de un bien riesgoso, valga la redundancia, para crear un riesgo, solamente hay la acción de un sujeto que lleva implícita un riesgo, por decir, el corredor al momento de cruzar una calle y no lo hace por la intersección de una esquina sino a mitad de calle, como cruza intempestivamente crea el riesgo de que un conductor que va en su vehículo frene bruscamente a efecto de no atropellarlo pero como no se percató que detrás de él venía otro vehículo a velocidad terminan estrellándose. Como vemos, una actividad riesgosa, no necesariamente implica el uso de un bien, basta sólo la acción de cualquier persona que pueda crear un riesgo para sí mismo o para los demás.

Es en esta parte dónde se puede apreciar la conducta de un sujeto, la misma que puede ser considerada como lícita (si cumple con las normas estipuladas por el Reglamento Nacional de Tránsito) o ilícita, si obviamente, traspasa los límites que le señala la ley. Particularmente, ésta conducta es importante para nuestro análisis porque de aquí es donde pueden nacer los hechos jurídicos ilícitos que son un elemento básico de la Responsabilidad Civil Extracontractual. Aquí también, sin perjuicio de lo anterior, debemos de señalar que es un hecho humano simple. Para dar fin a esta parte, la consecuencia jurídica que se le da a una u otra, de los supuestos de hecho que hemos mencionado nos dice que el sujeto que cause un daño ya sea por el uso de un bien riesgoso o peligroso o por la realización de una actividad riesgosa cause un daño a otra persona o patrimonio de éste, está obligado a repararlo, es decir, el primer sujeto debe de indemnizar al segundo. Entonces, en los sistemas objetivos la ausencia de culpa no sirve como mecanismo liberador de responsabilidad civil, adquiriendo por el contrario importancia fundamental la noción de causa ajena o fractura causal.

2.2.3 Responsabilidad Civil Extracontractual

La Responsabilidad Extracontractual Moderna, de acuerdo a Fernando de Trazegnies, es un mecanismo que persigue ante todo reparar económicamente un daño. En otras palabras, cuando una persona ha sufrido un daño sin justificación,

el Derecho quiere que los aspectos materiales de este daño le sean aliviados mediante el traslado de su carga económica a otro o a otros individuos. Los autores coinciden en que la moderna responsabilidad extracontractual coloca el acento en la reparación de la víctima antes que en el castigo del culpable. (DE TRAZEGNIES, 1988, pág. 47)

De todo lo analizado hasta aquí, como hemos podido apreciar hasta esta parte, el daño material producido por accidentes de tránsito, que es nuestro tema central de análisis para construir nuestro marco teórico, se encuentra en la Responsabilidad Civil Extracontractual haciendo énfasis de que el Sistema de Responsabilidad Civil tiene dos grandes campos, por un lado tenemos a la Responsabilidad Civil Contractual y por el otro, a la Responsabilidad Civil Extracontractual.

La diferencia básica entre ambas es la fuente de su origen, a pesar de que algunos autores de la Doctrina quieran hacer ver que se trata de un mismo sistema para poder unificar criterios, si bien es cierto, ambas coinciden en la consecuencia mas no es así en su origen.

Al respecto, desde nuestro enfoque tenemos un método de análisis muy poco conocido pero que ayuda a entender éste tipo de dilemas. Nos referimos al uso de las dimensiones de forma y de fondo (véase al respecto la revista El Espectador 1era edición), en esa oportunidad hicimos uso de éste método. Se sugiere graficar estas dos dimensiones con un círculo y un punto. Dónde el círculo representa a la forma y el punto al fondo.

Que implica la dimensión de forma, implica que todas las cosas en éste nivel siempre van a ser distintas, variadas, desiguales, pero ello no da lugar a que una cosa sea mejor o peor, por lo contrario, da riqueza al Universo porque cuando hay variedad entonces se abren muchas opciones.

En cambio, la dimensión de fondo, implica igualdad, similitud, parentesco. Esta dimensión nos hace ver que las cosas en su esencia se parecen o son iguales.

Para nuestro caso, La Responsabilidad Civil como sistema estaría ubicada en la dimensión de fondo mientras que sus dos especies tanto la contractual como extracontractual se encontrarían en la dimensión de forma, por ello que son variadas pero en el fondo tienen los mismos elementos, recuérdese que sus elementos en común son: la Antijuricidad, el Daño, el Nexo de Causalidad y los Factores de Atribución.

Entonces, en su forma ¿qué diferencia a una de otra? Allí tenemos que hacer notar que en el caso de la Responsabilidad Civil Contractual siempre va a existir, como antecedente, un contrato por el cual dos partes se van a encontrar relacionada una con otra, y como producto de esa relación jurídica ambos están sujetos a cumplir determinadas prestaciones, es decir, uno hace algo a favor del otro y el otro como contraprestación hace otra cosa a favor del primero. El problema aparece cuando cualquiera de ellos no cumple de manera total con su obligación, o la cumple parcialmente, o la cumple defectuosamente o, finalmente, la cumplen tardíamente. Así tenemos que, allí aparece el daño, pero de tipo contractual.

Muy por el contrario, en el sistema de Responsabilidad Civil Extracontractual, no existe un contrato entre las partes que se van a conocer, por decirlo así, a partir del hecho de que cualquiera de ellos cause un daño al otro ya sea con el uso de un bien riesgoso (atropello), o por una actividad riesgosa, (imprudencia de un peatón cuando camina por la calle) genera este tipo de Responsabilidad.

Recordemos que en ambos sistemas se dan también dos tipos de daño mínimamente como son el Daño Emergente y el Lucro Cesante.

Para concluir esta parte, podemos decir entonces, que el Sistema de Responsabilidad Civil es uno en la dimensión de fondo, pero son dos distintos sistemas en la dimensión de forma y que ello está muy bien, porque ambos son complementarios y no contradictorios.

2.2.3 Daño Emergente y Lucro Cesante

2.2.3.1 El Daño Emergente:

El daño emergente, según (PANTOJA, 2019, pág. 95), es la pérdida sufrida, es el empobrecimiento del patrimonio efectivamente sufrido, como consecuencia de una responsabilidad contractual o extracontractual.

Según (ESPINOZA, 2013), el daño emergente es la pérdida que sobreviene en el patrimonio del sujeto afectado por el incumplimiento de un contrato o por haber sido perjudicado por un acto ilícito, o como sostiene un sector autorizado de la doctrina italiana, “la disminución de la esfera patrimonial”, del mismo modo, (TABOADA, 2013, pág. 73), refiere que el daño emergente es aquella pérdida o menoscabo efectivo producido en el patrimonio o bienes de una persona como consecuencia de un acto u omisión ilícita civil. Se caracteriza por ser un daño cierto y actual.

El daño emergente, en todos estos casos, suponen la pérdida en el patrimonio de la víctima, es decir, que existe una disminución patrimonial ya sea por haber perdido un bien o un derecho que ya estaban incorporado a ese patrimonio al momento de producirse el hecho dañoso, por lo tanto, la indemnización del daño emergente es aquel que pretende restituir la pérdida sufrida. Esta reparación comprende tanto los gastos por los daños corporales, por ejemplo: los pagos de la clínica tratante, medicamentos, radiografías, etc.; así como los gastos por reparaciones de bienes, ejemplo: arreglos de un vehículo que participó en un accidente de tránsito, el levantamiento de una pared que se derrumbó por una obra que era realizada en el predio colindante o el pago de puertas rotas o ventanas de una casa producto de un choque.

El daño emergente comprende tanto los daños inmediatos como los daños futuros, que sean consecuencia del acto dañoso primitivo (BUSTAMANTE, 2015, pág. 139), teniendo en cuenta que en el plano de lo jurídico cuando se habla de "daños inmediatos", nos estamos refiriendo a las consecuencias que ya han sucedido, es

decir lo que se encuentra en el pasado, con relación al momento en el que se produce el hecho dañoso; y los "daños futuros", son aquellos efectos negativos que todavía no se han concretado, pero que sin duda alguna sucederán, por ejemplo: un taxista es partícipe de un accidente de tránsito ocasionado por un tercero, en dicho accidente el taxista resulta lastimado, además su vehículo, el cual es su herramienta de trabajo resulta con daños en la puerta y el parachoques; los daños inmediatos consistirían en los causados en la salud del taxista y todo lo que esto constituye (medicamentos, radiografías y pago en clínica u hospital), así como los causados en la integridad del taxi (arreglos en el parachoques, en la puerta), por otro lado, los daños futuros consistirían en las consecuencias en la salud del taxista, quien a consecuencia del impacto que sufrió dentro del taxi, requiere de estudios en el oído y el cerebro.

El daño emergente entendido como daño consecuencia puede ser considerado como daño personal, daño moral y daño material. Los dos primeros van a ser el resultado de daños a la persona, mientras que el último de estos van a ser daños a bienes materiales.

Otra clasificación que se les puede dar a este tipo de daños, es que los daños que se dan a las personas se consideran como daños extrapatrimoniales, esto por la naturaleza jurídica de la persona al llevar implícita su Dignidad; mientras que los daños materiales, dada su naturaleza jurídica, se van a considerar como daños patrimoniales.

Otra característica de este tipo de daños, es que son daños que se pueden medir inmediatamente de sucedidos. En el caso de los daños personales se suelen medir por un médico legista quien de acuerdo a la complejidad del daño en la persona que la padece se le da días de descanso médico, en el caso penal se dice si el daño es menor a diez días es porque solamente hay lesiones leves, más a diez días y menos de treinta, se consideran lesiones severas y cuándo sobrepasa los treinta días, se habla de daños muy graves, considerándose como delito y en los otros casos como faltas. Esto, siempre y cuando no se haya dado el daño a la persona más grave como es la muerte.

En cambio, cuando el daño es material, el aspecto económico es una muy buena forma de medir ese daño, ello facilita el camino del resarcimiento.

Lo particular en el caso Civil es que no interesa ni la culpa ni el dolo en cuánto su origen, basta con acreditar que dicho daño ha sido originado con el uso de un bien riesgoso o peligroso; o alternativamente a ello, si ese daño ha sido originado como consecuencia de una actividad riesgosa.

En el caso de los Accidentes de Tránsito con daño material, son aparentemente fáciles de cuantificar, decimos aparentemente porque siempre es recomendable que sea un perito quien pueda estimar el daño material, si los daños se producen en vehículos será mínimamente un mecánico quien pueda valorar ese daño, y si son otro tipo de bienes dañados dependerán de su naturaleza, ergo, una pared destruida producto de un choque, aquí el experto será un albañil o alguien más experto un Ingeniero Civil.

Dada nuestra coyuntura, cuando se da un accidente de tránsito con daño material muchas veces por el apuro, desconocimiento o por el shock del momento las reacciones son diversas pero a veces predecibles. En un primer momento, ambas partes van a tratar de hacer ver que el otro tuvo la culpa, si ambos son tercios habrán de esperar a los Policías encargados de tránsito y allí se complicarán más los trámites a seguir ya que lo primero que habrá de ordenar el efectivo policial a cargo será el dosaje etílico y el peritaje de daños previo internamiento de los vehículos involucrados con sus respectivos documentos y retención de documentos. En cambio, si ambos conductores son más diligentes entre ellos intentarán la forma de resarcir esos daños, formas de hacerlo, por lo general, verbalmente. Muy raro será si ambos se comprometen a celebrar una Transacción Extrajudicial.

2.2.3.2 El Lucro Cesante

Para (PANTOJA, 2019, pág. 95), el lucro cesante es, la ganancia dejada de percibir, es el legítimo enriquecimiento frustrado a raíz de la generación del daño, como consecuencia de una responsabilidad contractual o extracontractual.

El lucro cesante comprende las ganancias o expectativas legítimas que han sido o serán dejadas de ganar como consecuencia de un hecho dañoso, que puede derivar de un incumplimiento contractual o de un acto ilícito del cual es responsable un tercero, constituyéndose en el impedimento de obtener una ganancia debido al daño sufrido. Sin embargo, la reclamación por la indemnización por lucro cesante, resulta de una realidad que no se ha producido, surgiendo problemas al determinar con exactitud su existencia y real alcance, por lo cual a modo de condición especial se requiere que lo que se dejó de percibir sea cierto, se explica que, “con esta expresión se quiere decir que el daño debe estar en relación de causalidad con su hecho productivo. Por ello, se tiene un daño cierto cuando, sobre la base de la regularidad estadística y de la normalidad con la cual los elementos resultan concatenados entre ellos, se puede afirmar que cierto daño descende de los hechos productivos que integran la lesión de la víctima”, pues no son reparables las ganancias hipotéticas o dudosas, sino sólo aquellas de las cuales se tiene razonable y fundada certeza que se producirán, por tanto, no se precisa que al momento en el que se produce el daño se haya materializado la ganancia o el incremento patrimonial frustrado, bastando únicamente que pudiera ser razonable que éste se hubiera llegado a concretar en el futuro.

No cabe duda que la valoración del quantum del lucro cesante por parte de los jueces es muy subjetiva, por lo cual debe basarse en un juicio riguroso de probabilidad, que dependan de condiciones ciertas y existentes, que permitan prever que el daño se producirá en un futuro, en el cual el dañado está llamado a ofrecer prueba, aunque sea indiciaria, del monto del daño sufrido, ya que, no pueden existir medios probatorios directos de algo que no ha llegado a existir; así, para acreditar la ganancia frustrada de un taxista que ha dejado de trabajar debido a los daños que sufrió su vehículo que constituye su herramienta de trabajo, a causa de un accidente de tránsito, se deberá acudir a la prueba de hechos indirectamente, tales como las ganancias experimentadas durante el año anterior, sea durante un período similar al cual el taxista dejó de trabajar o un promedio, asimismo, dichas ganancias tampoco resultan fáciles de acreditar y es preciso acudir a otros medios probatorios tales como la propia contabilidad del taxista afectado o a una pericia que las determine de acuerdo con las ganancias usuales o normales en el sector de actividad para un taxista como el afectado.

En el caso de este tipo de daño, el hecho de determinarlo implica un mayor conocimiento de esta figura, ya que determinarlo implica tener ciertas facultades para visualizar el futuro y ver que se va a dejar de percibir a raíz del daño que se sufra. Entonces, determinar este tipo de daño es muy discutible.

Para el caso de los Accidentes de Tránsito con daño material, aquí existe todo un abanico de probabilidades de acuerdo al caso en sí que se presente.

Lo primero que se hace después de padecer un accidente de este tipo, es reconocer quien causó el daño, por lo tanto, aquel que ha causado el daño como dice la Norma debe de indemnizarlo. Esta reparación implica además de resarcir el daño emergente, se tendrá que determinar cuántos días tomará el planchador y/o Mecánico para arreglar el vehículo dañado y por otro lado cuánto es el monto de dinero que se va a dejar de percibir porque ello implica el Lucro Cesante.

Uno de los pocos puntos que se ve en estos casos, por la práctica de arreglar lo más pronto, es que casi nadie toma en cuenta la devaluación del vehículo, producto del daño que se ha ocasionado por el accidente de tránsito, sobre todo cuando son vehículos nuevos o seminuevos. Ello también constituye parte del Daño Emergente.

Para finalizar este Capítulo, recordemos, un AT es todo hecho jurídico ilícito (daño evento), capaz de producir un daño (daño consecuencia), tanto a nivel personal como material. Siendo esto así, los AT con DM son hechos jurídicos ilícitos que producen daño tanto a propiedad privada como pública. Los AT con DM, se encuentran dentro de la Responsabilidad Civil Extracontractual. Los AT con DM, se pueden resarcir tanto a nivel de Daño Emergente como Lucro Cesante.

GRÁFICA N° 11

Elementos de la Responsabilidad Civil

Antijuricidad	Una conducta es antijurídica no sólo cuando contraviene una norma prohibitiva, sino también cuando la conducta viola el sistema jurídico en su totalidad, en el sentido de afectar los valores o principios sobre los cuales ha sido construido el sistema jurídico.			
	Clasificación	Típica	Es la que nace cuando la conducta sujeta de Derecho se encuentra prohibida específicamente en la norma jurídica sea esta expresa o tácita, por ello se dice que la Antijuricidad típica nace con el daño.	
		Atípica	Se da cuando la conducta se encuentra prohibida genéricamente por el ordenamiento jurídico, esto es, a pesar de no estar reguladas en esquemas legales, la producción de las mismas viola o contraviene el ordenamiento jurídico.	
Daño causado	Surge a consecuencia de los hechos sucedidos, debe existir un hecho antijurídico, injusto que genere un daño a otro. El daño viene a ser la existencia de una lesión al patrimonio o a la persona injustamente causada que debe ser reparada.			
	Clasificación	Daño Patrimonial	Daño Emergente	Es la pérdida sufrida, es el empobrecimiento del patrimonio efectivamente sufrido, como consecuencia de una responsabilidad contractual o extracontractual.
			Lucro Cesante	Es la ganancia dejada de percibir, es el legítimo enriquecimiento frustrado a raíz de la generación del daño, como consecuencia de una responsabilidad contractual o extracontractual.
		Daño Extrapatrimonial	Daño Moral	Es toda lesión o detrimento que experimenta una persona en su honor, su reputación, su integridad física o psicológica, su libertad, sus afectos, estabilidad
		Daño al Proyecto de Vida	Implica la pérdida o el grave menoscabo de oportunidades de desarrollo personal, en forma irreparable o muy difícilmente reparable; es un daño actual que compromete el futuro.	

Relación de Causalidad	<p>Es el nexo que debe existir entre una relación de causa-efecto entre la conducta antijurídica del autor y del daño causado a la víctima.</p> <p>En el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual, la relación de causalidad está en función de la causa adecuada.</p> <p>En el campo de la responsabilidad civil contractual, la relación de causalidad está en función de la causa inmediata y directa.</p>	
	Teoría de la causa próxima	<p>Busca determinar cuál es la causa que está más próxima al daño, identificando la relación del hecho del responsable y el daño.</p>
	Teoría de la causa adecuada	<p>No es causa cualquier condición del evento, sino aquella que es idónea para determinarlo de dónde se consideran efectos o consecuencias del obrar del agente las que se verifican según el curso ordinario de la vida.</p>

Factor de atribución	<p>Es el riesgo creado para la producción del daño y constituye el fundamento del deber de indemnizar, ya sea en el ámbito contractual o extracontractual.</p>	
	Culpa	<p>Falta de diligencia, de previsión, de prudencia en la acción o en la abstención. La falta de diligencia quebranta normas de obligatorio cumplimiento, generando daño.</p>
	Dolo	<p>Es el error provocado, un engaño suscitado que importa la violación intencional y maliciosa de un deber jurídico: no causar daño.</p>

Fuente: Tantaleón Odar, R. (2019). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito*. Lima: Instituto Pacífico. PP. 95, 96.

3 Accidentes de tránsito con daño material: Procedimiento antiguo y actual

NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE APLICACIÓN EN CASOS DE ACCIDENTES DE TRANSITO CON DAÑOS MATERIALES Y CON FUGA DE LOS VEHÍCULOS PARTICIPANTES DIRECTIVA DGPNP N° 03-08-2004-DIREMG/DIVPLOPE-D1-B LIMA 21 DE ABRIL DEL 2004 (**Procedimiento antiguo**) (PILLACA, 2012, págs. 398-402)

I. OBJETIVO

Establecer normas y procedimientos para determinar la participación del personal policial en casos de accidentes de tránsito, donde únicamente se produzcan daños materiales y en los que exista fuga de alguna de las unidades móviles participantes.

II. FINALIDAD

- A. Unificar criterios y procedimientos para la correcta intervención policial en casos de Accidente de Tránsito, donde únicamente se produzcan daños materiales y en los que exista fuga de alguna de las unidades móviles participantes.
- B. Orientar al personal PNP sobre las normas aplicables en casos de accidente de tránsito.
- C. Evitar procedimientos erróneos, que transgredan las normas que rigen el tránsito terrestre

III. BASE LEGAL

- A. Constitución Política del Perú del 93
- B. Ley N° 24949, ley de creación de la PNP
- C. Ley N° 27238, ley de la PNP
- D. Ley N°27181, ley general de transporte y tránsito terrestre
- E. Ley N° 27200, ley de uso de señales audibles y visibles en vehículos de emergencia y vehículos oficiales
- F. Ley n° 26979 ley de procedimientos de ejecución coactiva
- G. DS N° 008-2000, reglamento de la ley PNP
- H. DS N° 033-2001-MTC reglamento nacional de tránsito (RNT)
- I. DS N° 0342001-MTC reglamento nacional de vehículos
- J. DS N° 040-2001-MTC reglamento nacional de administración de transportes

K. DS N° 049-2000-MTC, reglamento nacional de responsabilidad y seguros obligatorios por accidentes de tránsito.

L. DS N° 003-2003-MTC, modifica el reglamento nacional de tránsito

IV. ALCANCE

Las normas descritas en la presente directiva rigen específicamente para todas las comisarías de las direcciones territoriales de policía y de las jefaturas de tránsito a nivel nacional.

El Reglamento Nacional de Tránsito, dentro de las normas dictadas, establece la competencia de la PNP en materia de tránsito, entre las que se pueden señalar las siguientes:

- Prevenir, investigar y denunciar a las autoridades que corresponda, las infracciones previstas en dicho Reglamento y los accidentes de tránsito.
- Estudiar y analizar los accidentes de tránsito para establecer su casualidad y obtener conclusiones que permitan adoptar medidas para el diseño de sistema de prevención.
- Publicar anualmente la información estadística sobre accidentes de tránsito indicando el grado, naturaleza y características de las mismas.

TERMINOLOGÍA EMPLEADA:

a. ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Evento que cause daño a personas o bienes materiales que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON FUGA

Generalmente los casos de accidentes de tránsito con fuga, presentan dos maneras:

Fuga del conductor y vehículo

Hecho comúnmente practicado luego de un accidente de tránsito (choque o atropello), donde el conductor de un vehículo trata de sustraerse a las responsabilidades generales producto de indicado evento.

Fuga del conductor del vehículo

En este caso el conductor de un vehículo huye del lugar del accidente dejando abandonado el vehículo que conducía.

b. CAPTURA DE VEHÍCULO

Aprehensión de vehículos por la transgresión de una norma o por orden judicial.

c. DAÑOS MATERIALES A VEHÍCULOS

Perjuicio físico ocasionando a un vehículo o con un vehículo a bienes materiales.

d. FUGA

Huida precipitadamente del conductor de un vehículo para evitar la intervención de un funcionario policial.

1. CLASES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

- a. Choque.
- b. Atropello.
- c. Volcadura.
- d. Caída de pasajero de vehículo en movimiento.
- e. Incendio de vehículo.

2. ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON FUGA

Huida del conductor de un vehículo, luego de participar en un accidente de tránsito, cualquiera sea su clasificación.

3. COMPETENCIA

Las dependencias policiales competentes para intervenir, investigar y denunciar los accidentes de tránsito con daños materiales únicamente son las Comisarías.

V. PROCEDIMIENTOS

A. PROCEDIMIENTOS GENERALES

1. Los principios rectores que deben orientar la actuación del personal policial de las Comisarías en casos de accidentes de tránsito con daños materiales y en caso de fuga de los participantes, son los siguientes:

- a. Legalidad, actuar con respeto a la Constitución, la ley y al Derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que le fueron conferidas, garantizar la participación legal del personal policial en esta actividad.
 - b. Responsabilidad y espíritu de sacrificio, en el cumplimiento de sus deberes y obligaciones a desarrollar en las operaciones policiales, con la finalidad de lograr resultados positivos.
 - c. Moral profesional, observar una conducta correcta y honesta, impuesta por las exigencias mismas de la profesión.
 - d. Disciplina y obediencia, para cumplir una orden u otro precepto imperativo, por la conciencia del deber.
 - e. Ponderación, para no caer en excesos, provocaciones o enfrentamientos.
 - f. Respeto a los derechos humanos, regla fundamental que adoptara el personal PNP en el desarrollo de su servicio o intervenciones, lo cual deberá tener presente en forma permanente.
2. Para los efectos del cumplimiento de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y sus Reglamentos Nacionales, las unidades policiales competentes para investigar y denunciar los accidentes de tránsito con Daños Materiales son:
- Las secciones de tránsito de las Comisarías.
 - División de prevención de accidentes de tránsito en Lima y similares en provincias.

B. PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS

1. DE LAS COMISARIAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑOS MATERIALES

Además de las disposiciones dictadas en el manual de procedimientos operativos policiales, se actuara de la manera siguiente:

- a. Recepción de denuncia o parte de ocurrencia.
- b. Identificación de autores o participantes.
- c. Toma de manifestaciones a los participantes y testigos.
- d. Verificación de daños materiales
- e. Solicitar peritaje de daños
- f. Solicitar examen de dopaje étlico o toxicológico
- g. Verificación de la licencia de conducir, tarjeta de identificación vehicular, SOAT, etc.
- h. Establecer responsabilidad a través de una prodija investigación.
- i. Si en el transcurso de las investigaciones los participantes en el accidente de tránsito llegan a un acuerdo extra judicial, se recabará el documento correspondiente, sea este notarial o acta de conciliación.**
- j. Imponer la papeleta correspondiente de acuerdo a las infracciones al RNT cometidas.
- k. Determinar la causalidad del accidente
- l. Formular el documento (atestado, parte o informe) para remitirlo en vía de denuncia a la autoridad competente.
- m. Consolidar información para fines estadísticos y para elaborar el plan de prevención.

Manual de Normas y Procedimientos para la Intervención e Investigación de Accidentes De Tránsito

RD N° 1021-2013-DIRGEN/EMG-PNP del 19 NOV 2013 (Procedimiento actual)

(PILLACA, 2018, págs. 350-360)

LAS FASES DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Conocida como la cadena de eventos, expresa el desarrollo en etapas o fases que corresponden a una serie de momentos que comienzan generalmente, con la percepción del riesgo y termina con la posición final de las unidades de tránsito participantes.

1. FASE DE PERCEPCIÓN: Es cuando la persona mediante los órganos de los sentidos, aprecia, analiza, selecciona y valora un peligro, con el fin de tomar una medida evasiva, considerando las circunstancias del momento y lugar.

a. PERCEPCIÓN POSIBLE: Es el momento y lugar en que la persona como conductor, peatón u ocupante, debió o se dio cuenta, a modo de advertencia del riesgo o situación anormal que podía culminar en un accidente.

b. PERCEPCIÓN REAL: Es el momento y lugar en que la persona como unidad de tránsito, interpreta y valora el riesgo que pueda concretarse o no en un accidente.

2. FASE DE DECISIÓN: Corresponde a la reacción del Elemento Hombre tratando de evadir la situación de conflicto, desarrollando acciones y/o maniobras destinadas a eliminar los riesgos.

3. FASE DE CONFLICTO: Comprende el momento y espacio en que se llega a consumir el accidente. Solamente en los choques y atropellos dentro del área de conflicto se produce las sub fases de Contacto Inicial, el Máximo Enganche y en la mayoría de las veces el Desenganche, hasta que las Unidades de Tránsito adoptan sus posiciones finales.

C. PROCEDIMIENTOS

1. Accidentes de tránsito con daños materiales:

Cuando el personal de la Policía Nacional del Perú tenga conocimiento e intervenga en un accidente de tránsito en el que solamente se haya producido daños materiales, actuará como sigue a continuación:

a. Formular el Parte de Ocurrencia o intervención (Anexo 1), consignando los siguientes datos:

- 1) Lugar, día y hora del accidente.
 - 2) Clase y placa de los vehículos.
 - 3) Generales de ley de los conductores.
 - 4) Clase, número y fecha de expedición de las licencias de conducir de los conductores, verificando las restricciones que tuviera de acuerdo al documento.
 - 5) Nombre y domicilio de los propietarios de los vehículos.
 - 6) Certificado SOAT, de Inspección Técnica Vehicular y en caso de vehículos de transporte público, el documento de habilitación para el servicio.
 - 7) Sentido de circulación que seguían los vehículos antes del accidente, utilizando para el efecto los puntos cardinales.
 - 8) Posición en que quedaron los vehículos después del accidente, ubicándolos mediante un punto de referencia.
 - 9) Daños materiales y desperfectos que presentan los vehículos.
 - 10) Evidencias, indicios o rastros (restos de vidrio, de pintura, huellas de frenada, etc.) fijados en función al punto de referencia.
 - 11) Dispositivos de control de tránsito en el área del accidente: semáforos, marcas, etc.
 - 12) Condiciones climatéricas reinantes en el momento del accidente.
 - 13) Condiciones imperantes del tránsito al momento del suceso (semáforos, iluminación, visibilidad, fluidez vehicular, etc.).
- b. Solicitar a los participantes en el accidente acompañarlo a la dependencia policial de la jurisdicción junto con los vehículos, en donde hará entrega del Parte de Ocurrencia formulado y documentos de los conductores, peatones y vehículos para el inicio del procedimiento de rutina según sea el caso.

c. La dependencia policial que asuma la intervención en el hecho dispondrá:

- 1) La práctica del Dosaje Etílico por la Sanidad PNP y el Examen Toxicológico al Laboratorio Central PNP. En el caso que las pruebas iniciales arrojaran “positivo” para alcohol o drogas, se comunicará de inmediato al Ministerio Público, sin perjuicio del procedimiento administrativo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito.
- 2) La verificación de la documentación presentada así como los antecedentes y/o requisitorias de las personas y vehículos implicados.
- 3) La Revisión Técnica de Constatación de Daños de los vehículos.
- 4) Las entrevistas e interrogatorios, como técnicas orientadas a establecer la idoneidad, situación y demás aspectos relevantes de los participantes, pudiendo apoyarse en instrumentos especiales para el efecto (como por ejemplo La Hoja Cromática (Anexo 2)) la toma de manifestaciones de los participantes y testigos del hecho.
- 5) La formulación del diagrama de colisión (Anexo 4) que grafique el suceso de acuerdo a los resultados de la investigación.
- 6) Cuando se establezca que el propietario del o los vehículos no es el que figura en la Tarjeta de Propiedad, sin retenerla, se comunicará a la SUNARP para la actualización de los registros del Parque Automotor.
- 7) La Licencia de Conducir y la Tarjeta de Propiedad serán devueltos a sus titulares, a menos que exista otro motivo que justifique su retención, en cuyo caso serán procesados y remitidos a la autoridad que corresponda de acuerdo a ley.
- 8) El vehículo se internará en el Depósito Oficial Municipal (DOM), únicamente si el conductor ha infringido alguna disposición de tránsito que de mérito a ello.
- 9) En todos los casos los vehículos deberán ser entregados a sus propietarios, debidamente acreditados, con el acta correspondiente, caso contrario, se exigirá la presentación de la documentación probatoria pertinente.

CAPÍTULO IV

ACCIÓN POLICIAL PARA LA INVESTIGACIÓN Y DENUNCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO A LA AUTORIDAD COMPETENTE

A. COMPETENCIA POLICIAL EN LA INVESTIGACIÓN

1. Corresponde a la Policía Nacional del Perú la investigación de los accidentes de tránsito en estricta sujeción a las normas legales que determinan su procedimiento.
2. La competencia es de investigación y denuncia a la autoridad competente.
3. Para efectos del establecimiento de competencias en el ámbito policial, se deberá tener en cuenta lo siguiente:
 - a. Los accidentes de tránsito con daños materiales y lesiones serán investigados por la Comisaría de la jurisdicción donde ocurrió el hecho principal.

B. DOCUMENTOS DE TRÁMITE

1. En los casos de accidentes de tránsito con daños materiales, lesiones leves y graves culposas y/o muerte, la Dependencia Policial de la jurisdicción que intervino en el hecho formulará el Atestado como único instrumento de denuncia.

C. REMISIÓN DE DOCUMENTOS

El Atestado Policial formulado con motivo de un accidente de tránsito, será remitido a la autoridad competente que se indica a continuación:

1. En accidentes con daños materiales, por tratarse de un proceso civil conforme lo prevé el Código Procesal Civil, se tramitará conforme a lo siguiente:
 - a. **Al Juzgado de Paz Letrado competente**, en caso lo solicite formalmente. Si las partes desistieran de la intervención policial, se exigirá el documento que exprese el desistimiento formal, que agregado al expediente en el estado en que se encuentre, será remitido a dicha autoridad.

CAPÍTULO II

TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES Y COMISARIÁS

En este segundo capítulo, empezaremos dilucidando el término del conflicto, debido a que éste es el campo general del cual va a aparecer como una de sus soluciones la Transacción entendida como un proceso de ceder – ceder para ganar - ganar. Una vez ubicado el conflicto, analizaremos el marco teórico de las transacciones extrajudiciales haciendo una clasificación dentro de la Doctrina de sus elementos más importantes, su estructura, funcionamiento, naturaleza jurídica y características, para ello empezaremos con los conceptos o definiciones de los conflictos por parte de la Doctrina y la Ley, además de hablar sobre el pleno casatorio que desarrolló este tema de las Transacciones Extrajudiciales.

En la parte final de este capítulo, se desarrolla el tema de las Comisarías, ubicándolas dentro de su marco legal de la Policía Nacional del Perú, para luego hablar de su estructura como funciones de la Comisaría, y también su organización por secciones para ubicar a las secciones encargadas de tránsito que son las que más nos interesan.

1. TEORÍA DEL CONFLICTO

1.1 Definición

La palabra Conflicto deriva de la voz latina “conflictus”, la misma que deriva del verbo “confligere”, ésta última significa combatir, luchar, pelear. (CUADROS, 2017, pág. 22)

El Conflicto es un fenómeno social que expresa oposición de interés. Es a través del Derecho que los problemas sociales se convierten en figuras jurídicas, reflejo o sustitución de los primeros, a los que da un tratamiento adecuado. La queja, en sentido social, se transforma jurídicamente en una pretensión.

Los conflictos son aquellas situaciones en las cuales los intereses de las partes o sus necesidades no son coincidentes pero sí interdependientes, de manera que su satisfacción depende de la conducta que las partes adopten mutuamente. Usualmente el conflicto traduce en la forma competitiva que adoptan una de las partes o ambas partes que perciben de manera distinta la realidad y ven atentados sus objetivos propios, aunque esto no sea realmente así. En este sentido, cualquier situación en la cual existan diferencias de intereses unida a relación de interdependencia, es potencialmente generadora de conflicto. Para el caso nuestro, todo accidente de tránsito, es una fuente generadora de conflictos, porque casi siempre los sujetos participantes en uno de ellos, no suelen admitir su responsabilidad y desde allí se genera el conflicto de intereses.

En el sentido jurídico, el conflicto es aquél que nace como consecuencia de una contraposición de derechos y obligaciones de las partes, existiendo pretensiones distintas respecto de un mismo bien. En el Derecho, la palabra Conflicto, se utiliza para señalar posiciones antagónicas. (SUMARI, 2019, pág. 54)

Particularmente, para nosotros la idea de conflicto necesariamente incluye la participación de dos personas o más, que como seres de necesidades (necesidad: desequilibrio que necesita ser equilibrado); al necesitar de los bienes para satisfacer una necesidad y al existir sólo un bien entran en disputa. Es decir, frente a un bien con dos necesidades tenemos un conflicto. (PECES, 1999, pág. 98)

Para nuestra investigación, los accidentes de tránsito con daño material van a generar conflicto desde el momento que la persona titular de un vehículo (o cualquier otra

propiedad), padezca o sufra un daño en su patrimonio por parte de otro. El conflicto entre ellos está en determinar primero quien originó el accidente, es decir, quien es el responsable a pesar de tratarse de un daño objetivo, al momento de averiguar la causa del accidente estaremos determinando quien es el responsable del hecho generador de daño o también llamado hecho jurídico ilícito. Debemos de diferenciar aquí dos momentos:

- La causa del accidente (dónde de acuerdo a la acción que se haga se puede determinar quién la hace), ergo, exceso de velocidad por parte del conductor del vehículo A.
- El hecho jurídico ilícito (resultado de la primera acción), ergo, vehículo B con raspones.

El conflicto va a aparecer a partir de la negación de su responsabilidad por parte del conductor del vehículo A con el conductor del vehículo B.

Una vez que se determine, quien fue el responsable de la primera acción, se podrá por lo tanto determinar el quantum y la forma de pago, dónde nuevamente aparecerá el conflicto ya que el sujeto responsable querrá pagar lo menos y el sujeto perjudicado querrá cobrar lo más. (Intereses en conflicto). (PECES, 1999, pág. 99)

1.2 Visiones del Conflicto

Para parte de la Doctrina se puede clasificar las visiones del conflicto en cuatro formas:

- **Visión negativa del conflicto:**

El conflicto por lo general está asociado a experiencias negativas, a la destrucción y a la maldad, al enfrentamiento, la violencia, la guerra, etc.

- **Visión positiva del conflicto:**

El conflicto es importante porque ayuda a reconocer las diferencias y los distintos puntos de vista que existen entre las personas. En este tipo de visión, se le considera como oportunidad o como un reto que puede transformarnos en buscar soluciones beneficiosas para todos los involucrados. Permite superarse al ser humano.

- Visión neutra del conflicto: sólo pasa.

El problema del conflicto, no radica en él sino en las dificultades que tiene el que lo percibe al momento de enfrentarlo. Por lo tanto, el conflicto no es ni positivo ni negativo, es neutro. Lo que se debe tener presente, es cómo reaccionamos ante él, porque de ello va a depender el resultado de calificarlo como positivo o negativo.

- Visión amplia del conflicto:

Es necesario comprender al conflicto como un fenómeno natural con contenido positivo siempre, ello va a permitir mejorar las distintas respuestas que se den a su solución.

1.3 Niveles del Conflicto

Los conflictos en cuanto a las personas involucradas, pueden clasificarse en:

a) Conflictos intra personales:

Se presenta en una persona cada vez que enfrenta a una toma de decisión.

b) Conflictos interpersonales:

Se dan entre dos o más personas que interactúan entre sí.

c) Conflictos intra grupales:

Se presentan dentro de un grupo, organización, institución o nación.

d) Conflictos intergrupales:

Son los que se dan entre dos o más grupos, organizaciones.

e) Conflictos fronterizos:

Los conflictos pueden darse también atravesando las fronteras. Por ejemplo, entre individuo y grupo. También puede involucrar varios niveles, es decir, entre dos miembros de instituciones diferentes.

1.4 Dinámica del Conflicto

El conflicto se concibe como un proceso dinámico e interactivo. Tiene su ciclo que pasa por diversas etapas y que tiene posibles implicaciones dependiendo de la forma como las partes se comporten en los distintos estadios de éste.

Las etapas del conflicto son las siguientes:

- Latencia.
- Inicio.
- Respuesta.
- Consecuencias.

La Latencia es el primer momento, dónde aparecen los problemas, constituyen sólo un conflicto latente, que se encuentra en la mente de las personas, o por lo menos en alguna de ellas, pero aún no ha sido exteriorizado.

El Inicio se da desde el momento en el que la oposición entre ellas se haga notoria, las partes se enfrentan, haciéndose evidente el conflicto entre ellas.

La Respuesta se da cuando las partes ante el conflicto ya manifestado, adoptan determinados comportamientos, pueden evadirlo y hacer cómo que no está presente, pueden competir y tratar de ganar e imponer su punto de vista, pueden conversar y acordar resolverlo por medio de cesiones recíprocas, pueden colaborar juntas para enfrentarlo y encontrar la solución o simplemente por no hacerse más problemas o líos, ceder ante el pedido o reclamo del otro.

Las Consecuencias ante las respuestas o no respuestas de las partes involucradas en el conflicto, éste puede hacerse menos manifiesto, por algún tiempo (represión), puede tender a hacerse más intenso (escalamiento), puede tender a disminuir (desescalamiento), resolviéndose por la acción de las partes e incluso podría estancarse cuando las partes pierden las esperanzas de conseguir sus objetivos.

1.5 Fuentes del Conflicto

Las fuentes del conflicto que tenemos, son las siguientes:

- Los Hechos.
- La Información.
- Los Escasos Recursos.
- Las Necesidades Humanas Básicas.
- La Relación.
- Los Valores.
- La Estructura.

Los Hechos, tiene que recordarse que el conflicto surge por un desacuerdo sobre lo que es, es decir, debido a cómo las partes perciben lo que es la realidad, la ven de diferente forma, desde su propia perspectiva. Los principales generadores del conflicto son los juicios y las percepciones.

La información, ya sea con falta de ella o con escasa de la misma sobre determinado asunto, puede originar un conflicto. Asimismo, el desacuerdo sobre qué información es legítima o ilegítima, o que dato es el importante, o cuando la comunicación es accidentada, de ello surgirá una disputa o conflicto.

Los Escasos Recursos pueden generar conflictos cuando existan más necesidades que satisfacer, de allí que surja un desacuerdo sobre quién obtendrá el bien o el beneficio en su distribución. La escasez no se da exclusivamente sobre bienes tangibles (dinero, utilidades, etc.) sino también sobre bienes intangibles (poder, estatus, imagen, etc.)

Las Necesidades Humanas Básicas deben de satisfacerse para que la persona se desarrolle individual y socialmente en la comunidad. Están comprendida dentro de ellas: Los Alimentos, el Vestido, la Educación, la Vivienda y Recreación, así como el respeto, la autoestima, la comprensión, el reconocimiento, la seguridad, etc.

La Relación, provenientes del estilo de interacción entre las partes, la calidad de comunicación, emociones negativas, percepciones falsas o estereotipos. Es decir, las emociones o percepciones mutuas son deterioradas o equivocadas, lo cual hace surgir el conflicto.

Los Valores, el desacuerdo sobre lo que debería ser para cada una de las partes, son causados por sistemas de creencias incompatibles o percibidas como incompatibles.

La Estructura, el conflicto surge por la forma como se ha conformado una estructura dentro de la cual interactúan las partes en conflicto, lo cual fomenta la desigualdad u opresión. Estas estructuras están configuradas muchas veces por fuerzas externas a la gente en conflicto, recursos, tiempo, estructuras organizativas, etc., y cada una de ellas promueve con frecuencia conductas conflictivas.

1.6 Estilos del Conflicto

La forma como concebimos al conflicto influyen en nuestras respuestas frente a él, por ello es importante tener en cuenta el conjunto de comportamientos que comúnmente efectuamos y que son los que van configurando los estilos o enfoques en el manejo de los conflictos.

Según algunos estudios psicológicos sobre relaciones humanas, podemos diferenciar cinco estilos o enfoques de respuesta frente al conflicto, que se clasifican dependiendo del equilibrio que se dé entre la satisfacción de los intereses propios y los intereses del otro.

Éstos son:

- Evasión (perder/perder).
- Cesión (perder/ganar).
- Competencia (ganar/perder).
- **Transacción (ganar poco/perder poco).**
- Colaboración (ganar/ganar).

En cuanto a la Evasión, el comportamiento que consiste en ignorar el conflicto, no hacer nada (inacción) o simplemente huir del conflicto, evitando enfrentarlo. La idea es “evitar los costos que implicaría afrontar el conflicto”. Refleja una falta de importancia en la satisfacción de los intereses propios y del otro.

Sobre la Cesión, implica un comportamiento que consiste en ceder y no confrontar. La idea que se encuentra tras esta reacción es: “Debemos perder para que el otro gane”, por lo que se entiende que la satisfacción de los intereses del otro, se encuentran por encima de los propios.

En cuanto a la Competencia, aquí el comportamiento que se prioriza es ganar en desmedro o descalificación del otro. La idea que lo motiva es: “Para que ganemos, él debe perder”. Demuestra una gran preocupación por la satisfacción de los intereses propios sin importar los del otro.

En la Transacción, el comportamiento que parte de una cesión mutua por parte de los involucrados, hasta llegar a un punto medio. La idea que trasciende este comportamiento es: “Para ganar algo, también hay que perder algo”. Éste estilo refleja un interés equitativo de satisfacción entre los intereses propios del otro porque se gana poco y se pierde poco.

Finalmente, en la Colaboración, podemos mencionar que es un estilo poco practicado, que se basa en la satisfacción mutua de intereses. La idea que lo sustenta es: “Para satisfacer nuestros intereses, a la vez hay que satisfacer los intereses del otro”. Priorizamos el alcanzar nuestros propios intereses tanto como los del otro, bajo una actitud de colaboración mutua.

1.7 Estructura del Conflicto

1.7.1 Situación Conflictiva

Cualquier situación en que dos o más partes perciben que poseen objetivos incompatibles. En la situación conflictiva participan una serie de elementos a tomar en consideración para el análisis del conflicto.

- a. Partes primarias.
- b. Partes secundarias.
- c. Objetivos que se manifiestan en posiciones.
- d. Asuntos conflictivos (problemas).

e. Intereses, necesidades y valores.

1.7.2 Actitudes Conflictivas

Se refiere a los aspectos psicológicos que acompañan (o exacerban) tanto la situación conflictiva, como los comportamientos conflictivos.

Dentro de estas actitudes conflictivas intervienen dos elementos fundamentales: las percepciones y las emociones.

A. Percepciones:

Son los elementos cognitivos o perceptivos producidos por nuestros filtros sensoriales. Responden a la pregunta ¿Cómo percibimos el conflicto?

Cada uno de nosotros percibe o aprecia la realidad de modos distintos, lo cual genera a menudo problemas entre nosotros. En situaciones de conflicto, estas percepciones dependerán de cómo se ha llevado la relación con la otra parte involucrada.

B. Emociones:

Son los elementos emocionales o afectivos producto de la relación de conflicto que se atraviesa. Responde a la pregunta: ¿Cómo se sienten las partes? ¿Cómo les ha afectado el conflicto?

Éste es un elemento constante en un conflicto. Las partes, por lo general, experimentan emociones de miedo, enojo, desconfianza, rencor, deseos de venganza, etc.

Las emociones nubilan el pensamiento racional, por ende, dentro de la conciliación, lo primero que tenemos que controlar (luego de reconocerlas), son las emociones, que en su mayoría son negativas.

1.8 Comportamientos Conflictivos

Acciones llevadas a cabo por las partes con la intención de lograr que el otro abandone o modifique sus objetivos.

Los comportamientos conflictivos variarán de acuerdo a los objetivos que persigamos y se desprenden de los estilos de resolución de conflictos revisados con anterioridad: la Evasión, la Competencia, la Cesión, la Transacción y la Colaboración.

Cada parte del conflicto, en relación a la satisfacción de sus propios intereses y los del otro, hará un análisis individual y tomará una decisión acerca de cómo responder a la situación que atraviesa.

Podrá evitar el enfrentamiento, porque en ese momento es preferible hacerlo, tal vez decida competir, con el objetivo de alcanzar la satisfacción de sus propios intereses, para lo cual amenazará, coaccionará, etc., o puede ser que termine por ceder porque prefiere terminar la relación. Pero también puede decidir transigir, para conseguir medianamente lo que perseguía y sacrificar algo por ello, o tal vez no, porque optó por colaborar con el otro para conseguir juntos los intereses que persiguen.

Es importante conocer cuál es el comportamiento que cada parte ha adoptado para resolver su conflicto y desde allí partir para proponerles un estilo colaborativo de trabajo conjunto para la satisfacción de sus intereses, dentro de la conciliación.

1.9 Elementos del Conflicto

El conflicto está formado por ciertos elementos que son necesarios para que exista, y que además, son determinantes para que el conflicto evoluciones hacia su solución o escale hacia la violencia, como máxima expresión de los conflictos, estos elementos son los siguientes:

Las partes, está referida a las personas involucradas en un conflicto y las cuales podemos clasificarlas en tres niveles:

Partes Primarias: Son aquellas partes cuyos objetivos son percibidos como incompatibles y que actúan directamente en el conflicto en la búsqueda de sus objetivos.

Partes Secundarias: Son aquellas que tiene un interés indirecto en la resolución de los conflictos, pero no se sienten directamente involucrados. Generalmente estas personas ayudan moral, militar, económicamente al menos a una de las partes primarias

(aliados). En cuanto el conflicto evoluciona, las partes primarias pueden convertirse en partes secundarias y viceversa.

Partes Interesadas o Terceros: Son aquellos que tienen un interés en la resolución exitosa de un conflicto. Ejemplo los mediadores, consejeros o cierta organización.

Los comportamientos: se manifiestan a través de actitudes (posturas, gestos), estilos, estrategias y tácticas de las personas protagonistas del conflicto, las cuales han sido objeto de numerosos estudios en el campo de la psicología, habiéndose determinado que existe un modelo de comportamiento basado en cinco patrones:

Competir: Imponer o forzar (consiste en persuadir al otro para que acepte su solución, amenazarlo, imponer sanciones, etc. Mantenemos una posición firme hasta obtener un ganador-perdedor).

Inacción: (evitar la acción o retirarse, se decide no hacer nada, pues no se desea satisfacer sus intereses ni que la otra parte satisfaga los suyos, aparentemente vivimos en un clima de tranquilidad, pero existe un conflicto latente).

Acceder: Ceder, acomodar (es decir, que una de las partes es condescendiente con la otra y desea satisfacer sus intereses sin tener en cuenta los propios, pueden producirse por razones desinteresadas y altruistas o por razones instrumentales, se accede para obtener un beneficio posterior).

Transigir: Convenir, negociar. (Busca un punto medio en la satisfacción de los intereses, es decir, por lo menos una parte de los intereses y necesidades de ambos serán atendidas).

Resolver: el comportamiento es colaborativo entre las partes a fin de buscar una solución que satisfaga al máximo sus intereses, se obtiene un ganador-ganador.

Es importante señalar que los individuos escasamente adoptan estilos de comportamiento puros, únicos, por lo general como el conflicto es una situación en permanente cambio y evolución, los protagonistas, si bien es cierto que adoptan un estilo inicial, van variando de comportamiento según el desenvolvimiento de las circunstancias particulares.

1.10 Análisis del Conflicto

El conflicto por lo general, está vinculado a ideas, percepciones, experiencias, actitudes y mensajes que hemos recibido del contexto social, el cual a su vez, se encuentra inmerso dentro de una cultura particular que lo determina.

Un conflicto casi siempre parece confuso y complejo, para lo cual, para poder conocerlo, se puede identificar a las personas, proceso y problema de la siguiente manera:

Personas: Identificar a las personas involucradas.

1. ¿Quiénes son las partes en el conflicto? (partes primarias, secundarias, terciarias o intermediarios), ¿Entre quienes se da?
2. ¿Qué influencia o situación de poder tiene cada uno de los involucrados sobre los demás? ¿Es una relación de iguales o existe desigualdad? ¿En qué forma?
3. ¿Existen alianzas? ¿Entre quienes? ¿Por qué?

Proceso: La dinámica del conflicto.

1. ¿Cómo se inició el conflicto? ¿Cuándo y cómo sucedieron los hechos?
2. Al intensificarse: ¿Qué otros problemas se añadieron?
3. ¿Qué actividades han aumentado el conflicto?

La Comunicación:

4. ¿De qué manera se comunican?
5. ¿Quién habla a quién, cuándo, cuánto y por qué?
6. ¿Existen alteraciones en torno a la comunicación (estereotipos, mala información, rumores, etc.)

Problema: Describir el meollo del conflicto:

1. ¿Cuál es el motivo o la causa del conflicto? ¿Cómo se le puede describir en general?
2. ¿Cuáles son los intereses, preocupaciones y necesidades de cada uno?

3. ¿Qué se gana o pierde, según las soluciones iniciales propuestas por ellos?
4. Para que estén satisfechos con un acuerdo, ¿Cuáles deben ser las necesidades que tomadas en cuenta pueden dar un acuerdo final?

Finalmente, se debe Hacer una lista de los puntos concretos a resolver:

1. ¿Cuáles son los puntos que se deben resolver? ¿Cuáles son los asuntos conflictivos?
2. ¿Es un problema la manera de tomar decisiones?

En consecuencia, para tener éxito al resolverlo, nos hace falta claridad y comprensión de los diferentes elementos involucrados, esto nos ayudará a descubrir qué sucede y qué es posible de realizar para una resolución efectiva del conflicto.

1.11 Elementos involucrados

- **Las Partes:** Son las personas jurídicas o naturales, las cuales pueden formar grupos pequeños o grandes, que intervienen en un conflicto en forma directa o indirecta, a las cuales las denominaremos de la siguiente manera:

a. Principales: Son aquellas que están directamente implicadas en el conflicto.

b. Secundarias: Son aquellas indirectamente implicadas, pero que pueden influir en el resultado del conflicto y la característica principal para reconocerlas, es que tiene interés en el conflicto.

- **El Poder en el Conflicto:** Es la influencia que tienen las partes. Generalmente una parte tiene más poder que la otra y la función del negociador es mantener una posición neutral ayudando a crear equilibrio.

- **Las Percepciones del Problema:** Es él como una parte recibe o interpreta el conflicto.

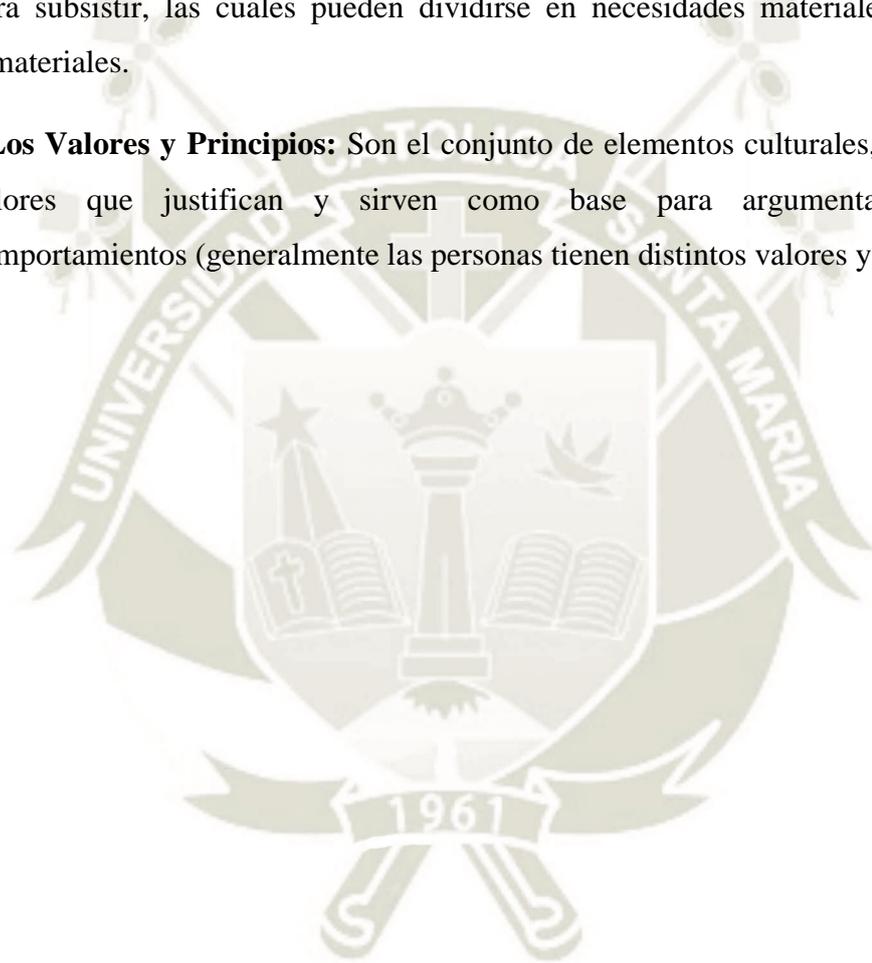
- **Las Emociones y Sentimientos:** Son los estados de ánimo producidos en las partes por el conflicto, de allí es importante comprender y reconocer las emociones propias y las de la otra parte a fin de canalizarlas debidamente.

- **Las Posiciones:** Son las pretensiones que al iniciar el conflicto reclaman cada una de las partes en creencia de que al conseguirlas quedarán satisfechas.

- **Los Intereses y Necesidades:** Los intereses, son los beneficios que queremos obtener a través del conflicto y que confundimos con las posiciones que se adoptan en el conflicto.

Las necesidades son aquellas condiciones humanas que consideramos imprescindibles para subsistir, las cuales pueden dividirse en necesidades materiales y necesidades inmateriales.

- **Los Valores y Principios:** Son el conjunto de elementos culturales, formativos y de valores que justifican y sirven como base para argumentar determinados comportamientos (generalmente las personas tienen distintos valores y principios).



2 TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES

2.1 La Transacción

Hablar de las Transacciones Extrajudiciales, implica hablar de las Transacciones o Transacción, figura jurídica que ha sido reconocida en nuestro Ordenamiento Legal exactamente en el Código Civil vigente en el artículo 1302 en adelante. (Gaceta Jurídica, 2010, pág. 750)

Art. 1302 del Código Civil

“Artículo 1302º: Por la transacción las partes, haciéndose concesiones recíprocas, deciden sobre un asunto dudoso o litigioso, evitando el pleito que podría promoverse o finalizando el que está iniciado.

Con las concesiones recíprocas, también se pueden crear, regular, modificar o extinguir relaciones diversas de aquellas que han constituido objeto de controversia entre las partes.

La transacción tiene el valor de cosa juzgada.”

Para hablar de la Transacción Extrajudicial, que es la que más nos interesa para nuestro análisis, vamos a desglosar esta norma en los supuestos de hecho y consecuencia jurídica de la parte central que consideramos necesaria.

Supuesto de hecho: “si las partes, haciéndose concesiones recíprocas, deciden sobre un asunto dudoso o litigioso, evitando el pleito que podría promoverse o finalizando el que está iniciado”

Consecuencia Jurídica: “Hay Transacción”.

Entonces: **“Cuando dos partes o más, se hagan concesiones recíprocas sobre un asunto dudoso, evitando el pleito que podría promoverse estamos ante una Transacción Extrajudicial.”**

Esta es la parte sobre la Transacción que más nos interesa analizar.

2.1.1 Antecedentes

Nuestro ordenamiento jurídico civil tiene los siguientes antecedentes:

Código Civil de 1852

Artículo 1702: *“Transacción es un contrato por el que dos o más personas, decidiendo de común acuerdo sobre algún punto dudoso o litigioso, evitan el pleito que podía promoverse, o finalizan el que está principiando...”*.

Código Civil de 1936

Artículo 1307: *"Por la transacción dos o más personas deciden sobre algún punto dudoso o litigioso, evitando el pleito que podría promoverse, o finalizando el que está promovido"*

En ambas normas se encuentra algunos elementos comunes:

Sujetos: Dos o más personas.

Objeto: Decisión sobre puntos dudosos o litigiosos.

Efecto: Evitar pleito que podría promoverse o finalizar el que está promovido.

En ambas normas no existía: Concesiones recíprocas.

Pero lo que nos interesa de ambas, respecto a la Transacción netamente extrajudicial, es:

Sujetos: Dos o más personas.

Objeto: Decisión sobre puntos dudosos.

Efecto: Evitar pleito que podría promoverse.

2.1.2 Concepto de Transacción

Transacción, sus orígenes derivan del latín, "transactio", expresión que significa *acuerdo de voluntades sobre un objeto cualquiera*. Se dice que hay transacción, por ejemplo, en la

venta o compraventa de un bien, o en operaciones efectuadas por una bolsa de comercio, etc.

La transacción es un contrato por el cual las partes convienen en resolver un litigio de común acuerdo y en forma definitiva, antes o después de iniciado el proceso civil, laboral o contencioso-administrativo. La transacción es un contrato por el cual las partes, dando prometiéndolo o reteniendo cada una alguna cosa, evitan la provocación de un pleito o ponen término al que había comenzado.

(Ferrero, 2000, pág. 178) - Citando el artículo 1302 bajo comentario, señala que *la transacción consiste en un acuerdo mediante el cual las partes, haciéndose concesiones recíprocas sobre algún asunto dudoso o litigioso, lo resuelven haciendo innecesaria la intervención judicial que podría promoverse o finalizando la ya iniciada.*

Además agrega, *la transacción se basa en un intercambio de sacrificios; si una sola de las partes sacrificara algún derecho suyo, ello sería una renuncia y no una transacción que requiere que medien concesiones recíprocas. Mientras exista una reciprocidad, no importa la cuantía de ellos ni su equivalencia o desigualdad, puesto que la ley no exige paridad de concesiones, ni ello podría imponerse porque la importancia del sacrificio que cada cual realiza es de apreciación eminentemente subjetiva, no habiendo pauta válida para su medición.*

La transacción es una convención entre dos o más personas quienes, a fin de prevenir un litigio arreglan sus diferencias de mutuo consentimiento en la forma o pacto que mejor les parezca, prefiriendo este medio a fluctuar entre la esperanza de salir airosos y el temor de perder, poniendo en parangón el costo y el rendimiento del acto (valuación económica) en lugar de las alternativas en que quedan sujetas el litigio o sea entre una ventaja y una pena (valuación jurídica),

Como se aprecia de estas definiciones, se habla de manera general de dos formas de la Transacción, una, por decirlo así, es Judicial y la otra, es Extrajudicial.

Aquí volvemos a mencionar la idea más clara que tenemos respecto a un concepto tentativo sobre la Transacción Extrajudicial:

“Cuando dos partes o más, se hagan concesiones recíprocas sobre un asunto dudoso, evitando el pleito que podría promoverse estamos ante una Transacción Extrajudicial.”

De aquí, podemos resaltar los siguientes elementos:

- La presencia de dos o más sujetos, (sujetos).
- Las concesiones recíprocas, (objeto).
- Un asunto dudoso entre las partes, (requisito).
- Un deseo de evitar un pleito judicial, (requisito).

2.1.3 Naturaleza Jurídica

Al respecto el autor (Castro, 2018) en su ensayo sobre las transacciones, menciona que en nuestra doctrina aún se discute cuál es la naturaleza jurídica de la transacción. Básicamente los autores se dividen en dos grandes grupos: quienes conciben a la transacción como un contrato y quienes conciben a la transacción como un acto jurídico.

- a) **La transacción extrajudicial concebida como un acto jurídico.-** Implica una reciprocidad para obtener un resultado positivo, además que en ella se crea, regula, modifica y extingue una relación jurídica surgida de un estado de incertidumbre. Se diferencia del contrato, pues la transacción no implica prestaciones recíprocas de por sí, no da surgimiento a ellas sino que son derivadas de una principal, pues extingue obligaciones, en vez de hacerlas contraer, que es hasta en la palabra, lo propio de un contrato.
- b) **La transacción extrajudicial concebida como un contrato.-** Es un contrato de hacer en virtud de la renuncia recíproca de las partes, la que ha de constar por escrito, consensual y sinalagmático, oneroso y declarativo, indivisible y de carácter de cosa juzgada, además de la patrimonialidad que es la razón sobre la que recae. La transacción, dentro de nuestro sistema jurídico positivo, se encuentra dentro del Libro de las Obligaciones del Código Civil, por lo tanto su ineludible contenido patrimonial hace que sea siempre un contrato.

2.1.4 Clases de Transacción

Especialistas en este tema señalan la existencia de dos clases de transacción, de allí tomando esa idea genérica, tenemos: La transacción Pura y la transacción Compleja, para que exista transacción se necesita, como base fáctica, *la preexistencia de un conflicto*. Es el ámbito de este conflicto preexistente y la dimensión del posterior acuerdo los que van a determinar si una transacción es pura o compleja.

Transacción Pura: Si las partes que transigen resuelven su conflicto haciéndose las recíprocas concesiones sobre la base de lo que recíprocamente pretendía la una de la otra, es decir, simplemente agotan el conflicto preexistente dentro de la propia dimensión del conflicto sin crear, modificar o extinguir otra relación jurídica entre las partes, distinta de la relación jurídica controvertida. Ejemplo: Si una persona pretende demandar a otra el cobro de una suma de dinero, ambas pueden transigir el conflicto si el acreedor renuncia a los intereses devengados y el deudor reconoce la obligación fijándose un cronograma de pagos. En este caso, se trata de una transacción pura. A ella se refiere el primer párrafo del artículo 1302 bajo comentario.

Transacción Compleja: Cuando las partes transigen su conflicto haciéndose concesiones recíprocas creando, regulando, modificando o extinguendo relaciones diversas de aquellas que han sido objeto del conflicto inicial. Ejemplo: “Si A pretendía que B le pagara la suma de 100, el conflicto podría resolverse con el acuerdo de que B no le pague nada a A, pero como concesión B le da a A en comodato un determinado bien por un año”. A este tipo de transacción se refiere el segundo párrafo del artículo 1302.

2.1.5 Características de la Transacción

Es un Acto Jurídico Bilateral.- Se necesita un acuerdo de voluntades que consagre la intención de las partes para componer el conflicto. (Animus transigendi)

Debe versar sobre Asuntos Dudosos.- El acuerdo debe versar sobre la forma de extinción de un conflicto, ya sea que este se encuentre fuera del ámbito judicial (asunto dudoso).

Existencia de Concesiones Recíprocas.- Debe quedar claro que no se exige la existencia de concesiones equivalentes sino concesiones recíprocas. En efecto, la mayor o menor concesión que efectúa una parte respecto de la otra en una transacción extrajudicial, estará directamente relacionada con el interés que tenga esa parte en concluir la transacción o, en la mayoría de los casos, con su buena capacidad de negociación, la ley, entonces, exige reciprocidad no equivalencia en las concesiones.

Renuncia de las Partes.- Esta renuncia de las partes está dirigida a cualquier acción que tenga una contra sobre el objeto de la transacción extrajudicial.

Es un Acto Indivisible.- La existencia de reciprocidad en las concesiones hace que el acuerdo contenido en la transacción extrajudicial sea indivisible.

Sólo Extingue Derechos Patrimoniales.- En este sentido, en términos generales no se concibe una transacción extrajudicial que no verse sobre cuestiones de índole patrimonial, ya que los derechos u obligaciones extrapatrimoniales son intangibles.

Debe constar por escrito bajo Sanción de Nulidad.- La ley prescribe con sanción de nulidad a la transacción que no se por escrito de manera general, por lo tanto, para la transacción extrajudicial que no se celebre por escrito, conforme lo señala nuestra normatividad, también se le considerará nulo de pleno derecho.

2.1.6 Contenido de la Transacción

ARTICULO 1303°. *La transacción debe contener la renuncia de las partes a cualquier acción que tenga una contra otra sobre el objeto de dicha transacción.*

La transacción extrajudicial debe contener la renuncia de las partes a cualquier acción que tenga una contra otra sobre el objeto de dicha transacción. No es indispensable declarar en forma expresa tal renuncia, sino que aparezca indubitable.

2.1.7 Formalidad de la Transacción

ARTICULO 1304°. *La transacción debe hacerse por escrito, bajo sanción de nulidad, o por petición al juez que conoce el litigio.*

No hay razón para que se exigiera la formalidad de la escritura pública, ni ad solemnitatem ni ad probationem, ya que ella puede resultar difícil en algunos lugares y muy costosa en otros, por ejemplo cuando se trate de asuntos de poca cuantía no sometidos a litigio como en el caso de Accidentes de Tránsito muy leves como son los raspones.

Por ello el artículo 1304 establece modificando la primera parte del artículo 1308 del Código del 36, que la transacción debe hacerse por escrito, bajo sanción de nulidad, y si hubiera litigio, se formaliza por petición al juez que conoce el mismo. En estos casos, o bien se presenta el convenio escrito de transacción, o bien tal convenio se consigna en el recurso correspondiente.

La formalidad de la escritura pública que exigía el Código del 36 ya no está, también ha sido descartada por el artículo 1703 del Código de 1852.

2.1.8 Objeto de la Transacción (Derechos Transigibles)

ARTICULO 1305°. *Solo los derechos patrimoniales pueden ser objeto de transacción.*

Solo los derechos patrimoniales son susceptibles de transacción (extrajudicial). Los extrapatrimoniales son inalienables, no son objeto de transacción, están fuera del comercio de los hombres (nombre, honor, vida, filiación, estado civil de las personas).

Pero hay algunos derechos patrimoniales que no pueden ser objeto de transacción. Ejemplo: los derechos de uso y habitación (art. 1029). No se puede transigir sobre la validez de un acto nulo de pleno derecho, aunque si se puede sobre un acto anulable.

2.1.9 Ejecución de la Transacción

ARTICULO 1312º. *La transacción judicial se ejecuta de la misma manera que la sentencia y la extrajudicial, en la vía ejecutiva.*

Es una innovación, pues se resuelve una cuestión de evidente valor práctico, que la jurisprudencia no había decidido cabalmente.

La transacción extrajudicial se ejecuta, en la vía ejecutiva.

2.1.10 Comentarios del Primer Pleno que trata La Transacción Extrajudicial

El legislador ubica a la transacción como uno de los medios de extinguir obligaciones por razones de tradición jurídica y porque en múltiples casos prevalece el efecto extintivo de la misma. Acotaba que había sido motivo de especial preocupación de la Comisión revisora, que dio origen al Código Civil vigente de 1984, introducir mecanismo ágiles para que los particulares solucionen sus diferencias sin la intervención de los tribunales de justicia, **teniendo en cuenta el explicable deseo de las partes de evitar los costos de un proceso, la pérdida de tiempo que éste conlleva y la voluntad común de lograr tranquilidad,** aspecto que prevalecía para que ellas “se dicten su propia sentencia”.

Es por ello que los profesores (OSTERLING & CASTILLO, 2001) señalan que la transacción es un acto jurídico, puesto que constituye una manifestación de voluntad destinada a crear, regular, modificar o extinguir relaciones jurídicas, pero, asimismo, puede ser un contrato al versar sobre relaciones jurídicas patrimoniales (puesto que los derechos extrapatrimoniales son intransigibles), por lo que ambos conceptos no resultan ser excluyentes sino complementarios.

Por lo tanto, se concluye que para nuestro ordenamiento jurídico nacional la transacción es un acto jurídico de naturaleza patrimonial (contrato) por el que las partes, en ejercicio de su autonomía de la voluntad, haciéndose concesiones recíprocas, deciden sobre algún asunto dudoso o litigioso. A nivel formal, al ser un contrato, apunta a zanjar cuestiones ya existentes entre las partes, es decir a extinguir relaciones jurídicas existentes que se

encuentran en controversia. Por ello su ubicación es más clara dentro de los medios extintivos de las obligaciones. En cuanto al nivel de fondo, lo que subyace en el corazón de esta figura se centra en la búsqueda de la paz y la armonía.

La causa o función de la transacción es la composición de la controversia jurídica que existe entre las partes, cuya solución o liquidación asumen los propios interesados, evitando provocar un pleito o acabando el ya iniciado, y se realiza mediante recíprocas concesiones. Sobre esta causa, que en sus múltiples aspectos revela la virtualidad operativa del contrato, y sobre la situación o relación jurídica controvertida debe recaer, impelido por el *animus transigendi*, el consentimiento de los contratantes.

3 LAS COMISARÍAS

Al ser parte (las Comisarías), de la Policía Nacional del Perú, las ubicamos dentro de la ley de esta Institución, cómo se definen desde el punto de vista legal para luego hacer un comentario tanto a nivel de su estructura como de su funcionamiento.

3.1 Ley de La Policía Nacional del Perú (PILLACA, 2018, pág. 33)

TÍTULO I

COMPETENCIAS, FUNCIONES Y ATRIBUCIONES

Artículo 1.- Ámbito de Competencia

La Policía Nacional del Perú ejerce competencia funcional y exclusiva a nivel nacional en materia de orden interno y orden público; y competencia compartida en materia de seguridad ciudadana. En el marco de las mismas presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad; garantiza el cumplimiento de las leyes, la seguridad del patrimonio público y privado; previene, investiga y combate la delincuencia y el crimen organizado; vigila y controla las fronteras.

Artículo 2.- Funciones

Son funciones de la Policía Nacional del Perú las siguientes:

14) Fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial; y de manera subsidiaria las normas de transporte en la red vial nacional.

Artículo 3.- Atribuciones

Son atribuciones del Personal Policial las siguientes:

7) Prevenir, investigar y denunciar ante las autoridades que corresponda, los accidentes de tránsito, y las infracciones previstas en la normatividad vigente;

TÍTULO III ORGANIZACIÓN

CAPÍTULO I ESTRUCTURA ORGÁNICA

Artículo 7.- Estructura Orgánica

La Policía Nacional del Perú tiene la siguiente estructura orgánica:

1. Alta Dirección
 - 1.1. Dirección General
 - 1.2. Sub Dirección General
 - 1.3. Inspectoría General
2. Secretaría Ejecutiva
3. Órgano de Control Institucional
4. Comité de Asesoramiento
5. Órganos Consultivos
6. Órganos de Administración Interna
 - 6.1. Órganos de Asesoramiento
 - 6.2. Órganos de Apoyo Administrativo
 - 6.3. Órganos de Apoyo Policial
7. Órganos de Línea
 - 7.1. Dirección Nacional de Investigación Criminal

7.2. Dirección Nacional de Prevención, Orden y Seguridad

8. Órganos Desconcentrados

8.1. Macro Regiones

8.2. Regiones y Frentes Policiales

8.3. Comisarías

Las funciones y organización interna de los órganos y unidades orgánicas que conforman la estructura orgánica de la Policía Nacional del Perú se establecerán en el Reglamento del presente Decreto Legislativo y se sujetarán a los lineamientos establecidos en las normas que regulan la organización y funciones de las Entidades del Estado.

CAPÍTULO IX ÓRGANOS DESCONCENTRADOS

Artículo 20.- Órganos Desconcentrados

Los órganos desconcentrados cumplen funciones específicas asignadas dentro de un ámbito territorial determinado. Actúan en representación y por delegación dentro del territorio de su jurisdicción, sobre el cual ejercen mando y comando. Dependen de la Sub Dirección General y se organizan en:

- 1) Macro Regiones Policiales;
- 2) Regiones Policiales o Frentes Policiales; y,
- 3) Comisarías.**

El Reglamento de la presente norma establecerá su estructura funcional; así como los criterios para la creación, fusión o supresión.

Artículo 24.- Comisarías

La Comisaría es la célula básica de la organización de la Policía Nacional del Perú; depende de las Regiones o Frentes Policiales. Desarrolla la labor de prevención, orden, seguridad e investigación; mantiene una estrecha relación con la comunidad, Gobiernos Locales y Regionales, con quienes promueve la participación de su personal en actividades a favor de la seguridad ciudadana, coadyuvando al desarrollo económico y social de la jurisdicción.

Están a cargo de personal policial de armas en las jerarquías de Oficiales Superiores de Armas, Oficiales Subalternos y Suboficiales Superiores en situación de actividad, según

corresponda. Dependen de las Regiones Policiales y de manera excepcional y temporal a los Frentes Policiales, cuando así corresponda al ámbito geográfico asignado.

Las Comisarías son de naturaleza urbana o rural, según su ubicación geográfica.

Comentarios:

La Comisaría o dependencia policial cuyo responsable es un Comisario, se le llama también estación de policía. Se trata de un edificio donde la Institución Policial brinda diversos servicios a la comunidad. Las Comisarías se distribuyen en todo el territorio Peruano con la intención de que su alcance cubra la totalidad de su jurisdicción. Por lo general, los territorios se dividen en distritos, cada uno de los cuales cuenta con una comisaría, cada una de ellas tiene la obligación de garantizar la seguridad del distrito, realizando tareas de prevención, pero también actuando cuando un delito se haya cometido.

En la actualidad, las Comisarías cuentan con varias oficinas. En ellas reciben denuncias hechas por los ciudadanos y se realizan diversos trámites con la gestión documentaria. Una Comisaría también puede realizar interrogatorios y también da calabozos para alojar, de manera temporal, a personas que se encuentren detenidos.

Así mismo, se encarga de garantizar el cumplimiento de las leyes y proteger a las personas y sus bienes, seguridad del patrimonio público y privado, además de mantener una estrecha relación con la comunidad, gobiernos locales y regionales con quienes promueve la participación de su personal en acciones a favor de la comunidad y coadyuvar al orden público participando de la defensa civil, desarrollo económico y social de la demarcación territorial de su competencia.

Las Comisarías son naturales y urbanas o rurales según su ubicación y extensión geográfica, densidad poblacional, actividad delictiva y se clasifica en las categorías de:

Comisarías tipo A - B - C - D - E, cuya categoría será determinada previa evaluación de los factores mencionados de conformidad con la normativa interna sobre la materia.

Están encargados de oficiales superiores de armas de la Policía Nacional del Perú en situación de actividad.

No pueden estar a cargo de oficiales de servicio, ya que no pueden comandar según la ley policial.

Tipos de Comisarías

Tipo A:

La ocupan oficiales con grado de comandante o mayor en actividad.

Tipo B:

La ocupan oficiales con grado de Comandante o Mayor en actividad.

Tipo C:

Oficiales sub alternos en el grado de Capitán.

Tipo D:

La ocupan oficiales con grado de Alférez o Teniente en actividad.

Tipo E:

Asignados a los sub oficiales superiores en grado de Superior o Brigadier

Estructura Interna de las Comisarías de la PNP:

- Sección de Investigación Policial.

- Sección de Orden Público.

3.2 Estructura Orgánica de acuerdo al Manual de Organización y Funciones de la PNP en Las Comisarías

1. Órgano de Comando

Jefatura

2. De las Secciones

a. Sección de Administración

- Oficina de Trámite Documentario y Archivo.

- Oficina de Recursos Humanos y Logísticos.

- Oficina de Operaciones, Instrucción y Estadística.

b. Sección de Atención al Público

- Oficina de Atención al Público.

- Oficina de Denuncias y Certificaciones.

c. Sección de Prevención

- Oficina de Patrullaje Policial
- Oficina de Participación Ciudadana y Proyección Social
- Oficina de Apoyo a la Justicia

d. Sección de Investigación

- Oficina de Delitos.
- Oficina de Faltas, Contravenciones y Garantías.
- **Oficina de Accidentes de Tránsito.**
- Oficina del niño y adolescente y Delitos de Violencia Familiar.

Funciones de la Oficina de Accidentes de Tránsito:

- 1) Registrar e Investigar las denuncias por Accidentes de Tránsito bajo la conducción y control jurídico del Ministerio Público.
- 2) Formular las Actas e Informe Policial debidamente fundamentados y con suficiente valor probatorio, para su remisión a la Autoridad Judicial pertinente, en los plazos establecidos por Ley.
- 3) Solicitar los exámenes y peritajes a los órganos competentes de acuerdo a las disposiciones legales vigentes.
- 4) Solicitar el apoyo de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito y otras Unidades Especializadas para el esclarecimiento de los hechos, con conocimiento del Fiscal.
- 5) Efectuar estudio con respecto a la incidencia de accidentes de tránsito, a fin de proponer medidas para lograr su prevención.



Comisarías del Cercado de Arequipa

Comisaría PNP Santa Marta en Arequipa

Jurisdicción: Está comprendida desde la esquina de la Avenida Mariscal Castilla con la Avenida Venezuela hasta llegar a la esquina de ésta Avenida con la calle Paucarpata. Luego en línea recta llega a la esquina de calle Corbacho con Octavio Muñoz Najara para luego en línea quebrada entre por la calle Santo Domingo en línea recta hasta la plaza de Armas; de allí sigue en línea recta hasta la calle puente Bolognesi margen derecho hasta la altura del río chili, luego sube por toda la Avenida la Marina y sigue en línea recta hasta llegar al Puente Grau, luego entra por el margen derecho del río Chili hasta llegar a la Universidad San Pablo, sube hasta la altura de la calle Alvarez Thomas y rodea a todo el Colegio Militar Margen izquierdo hasta llegar a la altura del Colegio Arequipa, luego sigue por el filtro y luego va nuevamente en línea recta hasta la Avenida Mariscal Castilla.

Comisaría de Tipo A.

Dirección: Calle Santa Marta 212

GRÁFICA N° 12

PLANO JURISDICCIONAL DE LA COMISARÍA SANTA MARTA



Elaboración: Propia

Comisaría PNP Palacio Viejo en Arequipa

Jurisdicción: Parte del cruce de la Avenida Venezuela con calle Paucarpatá para seguir hacia abajo hasta llegar a Parque Industrial, luego va por la línea del tren margen derecho hasta llegar al Trébol de la Variante, pasa luego hasta la altura del río Chili, sube en línea recta hasta llegar a la Avenida la Marina, hasta llegar al Puente Bolognesi margen sur, sube por la calle Puente Bolognesi margen izquierdo, pasa por la plaza de Armas de Arequipa, sube hasta llegar a la calle Santo Domingo margen izquierdo y luego entra por Octavio Muñoz Najara hasta llegar a la calle Paucarpatá cruce con la Avenida Venezuela.

Comisaría de Tipo A.

Dirección: Calle Palacio Viejo 112

GRÁFICA N° 13

PLANO JURISDICCIONAL DE LA COMISARÍA PALACIO VIEJO



Elaboración: Propia



CAPÍTULO III

DIAGNÓSTICO E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN REFERENTE A LAS TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES DERIVADAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO CON DAÑO MATERIAL DENUNCIADOS EN EL CERCADO DE AREQUIPA

En el presente capítulo, vamos a analizar toda la información que hemos podido recopilar sobre los Accidentes de Tránsito (sin consecuencias fatales) que se han suscitado en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017 en especial en las estadísticas brindadas por la Región Policial de Arequipa. Para ello, vamos a dar a conocer primero la cantidad de Accidentes de Tránsito (AT) de manera general de acuerdo a nuestro primer indicador de nuestra lista de cotejo, dónde se incluyen tanto los AT que han resultado con Daño Personal (DP) sin consecuencias fatales, como los que han resultado sólo con Daño Material (DM). Como segundo indicador, de acuerdo a nuestra lista de cotejo identificamos sólo los accidentes de tránsito con daño material, (punto dónde encontramos a nuestra primera variable). Como tercer indicador, pasamos a identificar la cantidad de accidentes con daño material causados por vehículos particulares. El cuarto indicador ubica la cantidad de AT con DM provenientes de vehículos de servicio público, finalmente,

como quinto y sexto indicador de nuestra lista de cotejo, identificamos las Transacciones Extrajudiciales que han celebrado tanto los vehículos particulares como de servicio público respectivamente, pero que solamente hayan derivado de accidentes con daño material. Por ello tenemos seis indicadores, por cada comisaría y por cada año.

Hacemos hincapié, que además de trabajar con las Estadísticas brindadas por la Región Policial de Arequipa también hemos trabajado con la base de datos de las dos Comisaría que se ubican en el Cercado de Arequipa, la primera, la Comisaría de Santa Marta y la segunda, la Comisaría de Palacio Viejo.

Como la parte central de nuestra investigación es averiguar la cantidad de Transacciones Extrajudiciales que se han celebrado como producto de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material para luego revisar qué consecuencias se han dado a partir de su celebración, para ello, hemos hecho una diferencia por el tipo de vehículo de transporte que han intervenido tomando en consideración al vehículo que ha sido el responsable, por lo que si el que ha originado el AT ha sido un vehículo particular o una unidad de transporte público se ha considerado al AT con DM de ese tipo.

1. Accidentes de Tránsito denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017

1.1 Accidentes de tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016

En esta dependencia policial hemos encontrado la siguiente información en las estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa durante el año 2016, además de la sección de estadística de esta comisaría.

Aquí, vamos a dar a conocer primero la cantidad de AT de manera general, dónde se incluyen tanto los AT que han resultado con Daño Personal (DP) sin consecuencias fatales, como los que han resultado sólo con Daño Material (DM).

Tabla N° 1

Frecuencia de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016 (Sin consecuencias fatales)

Mes	n	%
Enero	18	6.95%
Febrero	15	5.79%
Marzo	28	10.81%
Abril	23	8.88%
Mayo	21	8.11%
Junio	18	6.95%
Julio	28	10.81%
Agosto	25	9.65%
Septiembre	14	5.41%
Octubre	22	8.49%
Noviembre	16	6.18%
Diciembre	31	11.97%
Total AT	259	100.00%

Promedio	21.5833333
----------	------------

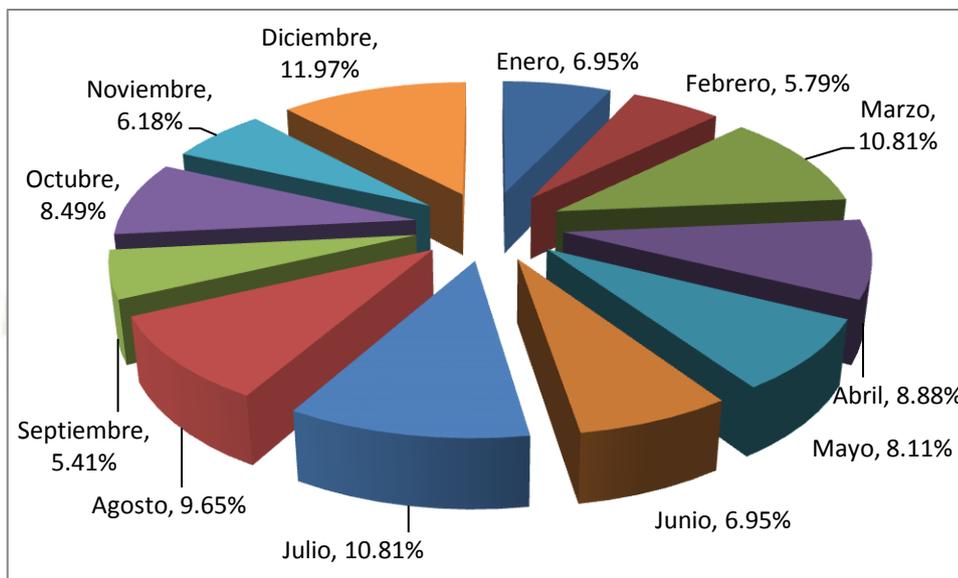
Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 14

**Distribución de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Santa
Marta en el año 2016**

(Sin consecuencias fatales)



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el total de accidentes (sin consecuencias fatales) denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016 por mes, durante el periodo de enero a diciembre. Es decir, la cantidad incluye tanto daños personales como daños materiales de acuerdo a nuestro primer indicador.

Enero: 18 denuncias. Febrero: 15 denuncias. Marzo: 28 denuncias. Abril: 23 denuncias. Mayo: 21 denuncias. Junio: 18 denuncias. Julio: 28 denuncias. Agosto: 25 denuncias. Setiembre: 14 denuncias. Octubre: 22 denuncias. Noviembre: 16 denuncias. Diciembre: 31 denuncias.

Lo que hace un total de: **259 denuncias.**

INTERPRETACIÓN:

De las **259** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito (sin consecuencias fatales), tanto con daño personal como con daño material, denunciadas en la Comisaría de Santa Marta, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sin consecuencias fatales, denunciados en la Comisaría de Santa Marta, fueron de **259** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Diciembre con 31 accidentes denunciados (11.97%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Septiembre con 14 accidentes denunciados (5.41%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 22 accidentes denunciados por mes.

Tabla N° 2

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016

Mes	n	%
Enero	14	8.28%
Febrero	12	7.10%
Marzo	18	10.65%
Abril	11	6.51%
Mayo	11	6.51%
Junio	13	7.69%
Julio	20	11.83%
Agosto	18	10.65%
Septiembre	10	5.92%
Octubre	15	8.88%
Noviembre	8	4.73%
Diciembre	19	11.24%
Total	169	100.00%

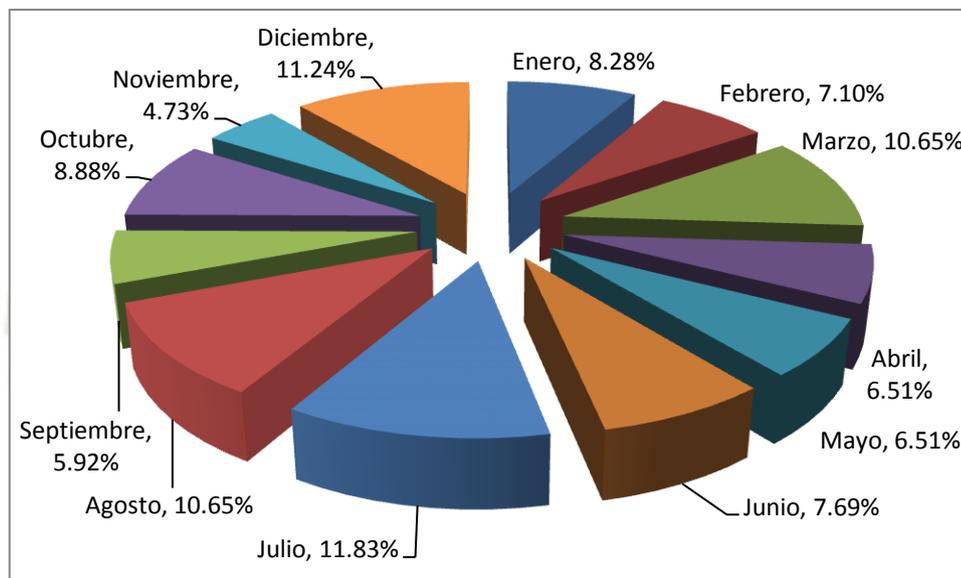
Promedio	14.0833333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 15

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con daño material denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el total de accidentes sólo con daño material, denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016 por mes, durante el periodo de enero a diciembre. Es decir, la cantidad incluye sólo daños materiales, de acuerdo a nuestro segundo indicador.

Enero: 14 denuncias. Febrero: 12 denuncias. Marzo: 18 denuncias. Abril: 11 denuncias. Mayo: 11 denuncias. Junio: 13 denuncias. Julio: 20 denuncias. Agosto: 18 denuncias. Setiembre: 10 denuncias. Octubre: 15 denuncias. Noviembre: 8 denuncias. Diciembre: 19 denuncias.

Lo que hace un total de: **169 denuncias sólo por daño material.**

INTERPRETACIÓN:

De las **169** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material, denunciadas en la Comisaría de Santa Marta, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sólo con daño material, denunciados en la Comisaría de Santa Marta, fueron de **169** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Julio con 20 accidentes denunciados (11.83%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Noviembre con 8 accidentes denunciados (4.73%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 14 accidentes denunciados por mes de este tipo.

Tabla N° 3

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016

Mes	n	%
Enero	13	8.50%
Febrero	11	7.19%
Marzo	16	10.46%
Abril	10	6.54%
Mayo	10	6.54%
Junio	12	7.84%
Julio	18	11.76%
Agosto	16	10.46%
Septiembre	9	5.88%
Octubre	14	9.15%
Noviembre	8	5.23%
Diciembre	16	10.46%
Total	153	100.00%

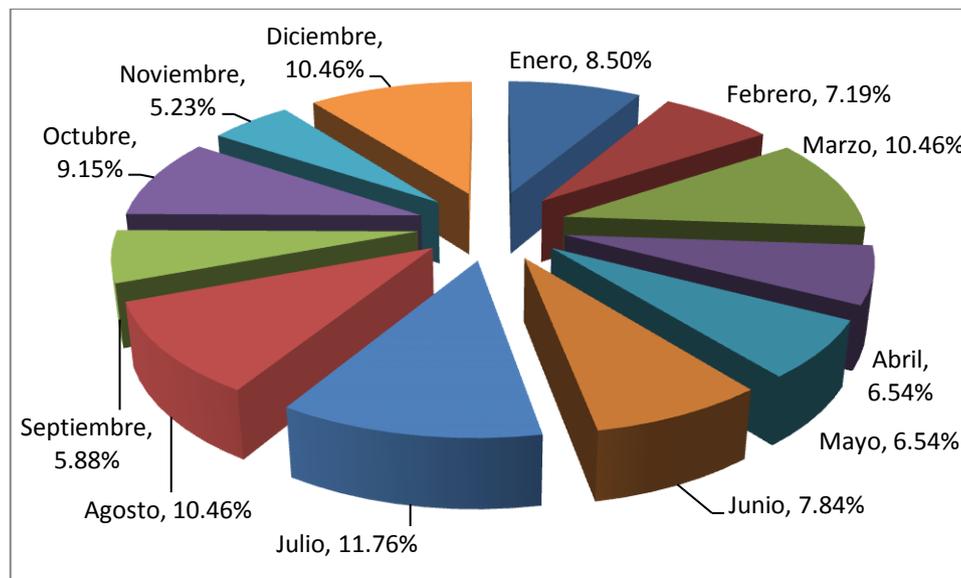
Promedio	12.75
----------	-------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 16

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material causados por Vehículos Particulares, denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016, por mes, durante el periodo de enero a diciembre.

Enero: 13 denuncias. Febrero: 11 denuncias. Marzo: 16 denuncias. Abril: 10 denuncias. Mayo: 10 denuncias. Junio: 12 denuncias. Julio: 18 denuncias. Agosto: 16 denuncias. Setiembre: 9 denuncias. Octubre: 14 denuncias. Noviembre: 8 denuncias. Diciembre: 16 denuncias.

Lo que hace un total de: **153 denuncias sólo por daño material causados por vehículos particulares.**

INTERPRETACIÓN:

De las **153** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares, denunciadas ante la Comisaría de Santa Marta, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sólo con daño material causados por vehículos particulares, denunciados en la Comisaría de Santa Marta, fueron de **153** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Julio con 18 accidentes denunciados (11.76%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Noviembre con 8 accidentes denunciados (5.23%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 13 accidentes denunciados por mes de éste tipo.

Tabla N° 4

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016

Mes	n	%
Enero	1	6.25%
Febrero	1	6.25%
Marzo	2	12.50%
Abril	1	6.25%
Mayo	1	6.25%
Junio	1	6.25%
Julio	2	12.50%
Agosto	2	12.50%
Septiembre	1	6.25%
Octubre	1	6.25%
Noviembre	0	0.00%
Diciembre	3	18.75%
Total	16	100.00%

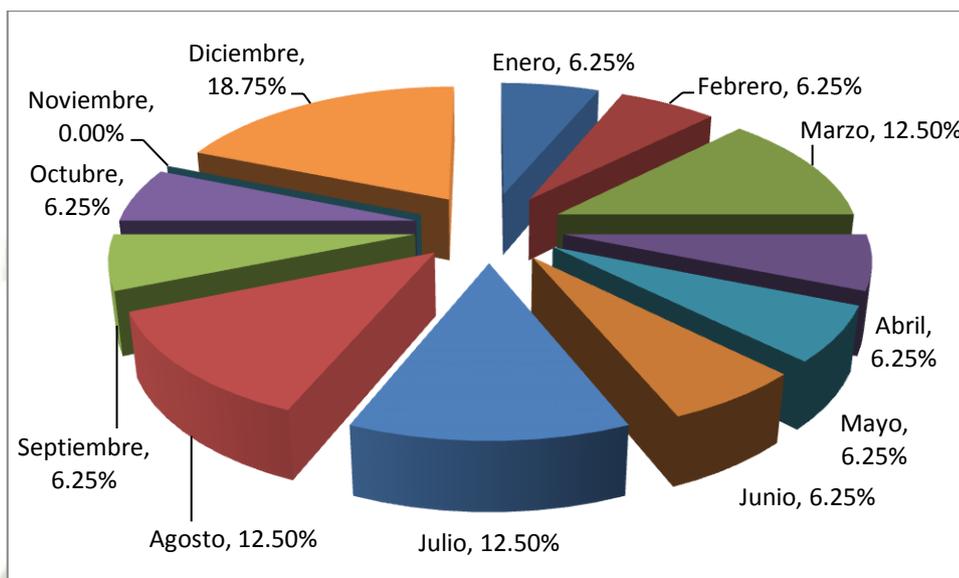
Promedio	1.33333333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 17

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material causados por Vehículos de servicio público, denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016, por mes, durante el periodo de enero a diciembre.

Enero: 1 denuncias. Febrero: 1 denuncias. Marzo: 2 denuncias. Abril: 1 denuncias. Mayo: 1 denuncias. Junio: 1 denuncias. Julio: 2 denuncias. Agosto: 2 denuncias. Setiembre: 1 denuncias. Octubre: 1 denuncias. Noviembre: 0 denuncias. Diciembre: 3 denuncias.

Lo que hace un total de: **16 denuncias sólo por daño material causados por vehículos de servicio público.**

INTERPRETACIÓN:

De las **16** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, denunciadas ante la Comisaría de Santa Marta, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, denunciados en la Comisaría de Santa Marta, fueron de **16** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Diciembre con 3 accidentes denunciados (18.75%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Noviembre con 0 accidentes denunciados (0.00%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 1 accidente denunciado por mes de éste tipo.

Tabla N° 5

Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016

Mes	n	%
Enero	0	0.00%
Febrero	2	10.00%
Marzo	3	15.00%
Abril	0	0.00%
Mayo	0	0.00%
Junio	0	0.00%
Julio	6	30.00%
Agosto	0	0.00%
Septiembre	0	0.00%
Octubre	0	0.00%
Noviembre	1	5.00%
Diciembre	8	40.00%
Total	20	100.00%

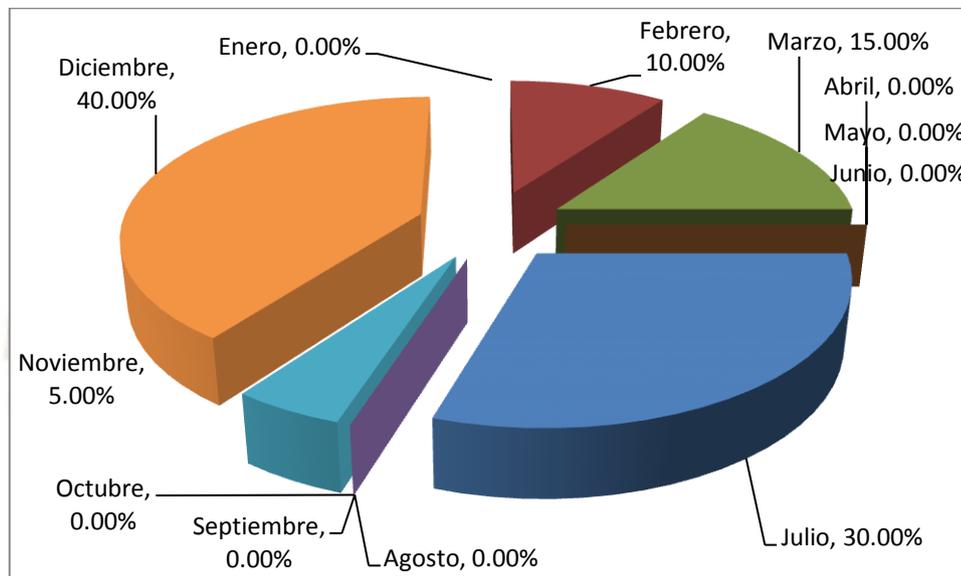
Promedio	1.66666667
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 18

Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de Tránsito de la Comisaría de Santa Marta

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de tránsito sólo con daño material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016, por mes, periodo de enero a diciembre.

Enero: 0 transacciones. Febrero: 2 transacciones. Marzo: 3 transacciones. Abril: 0 transacciones. Mayo: 0 transacciones. Junio: 0 transacciones. Julio: 7 transacciones. Agosto: 0 transacciones. Setiembre: 0 transacciones. Octubre: 0 transacciones. Noviembre: 1 transacción. Diciembre: 8 transacciones.

Lo que hace un total de: **20 transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito sólo por daño material causados por vehículos particulares.**

INTERPRETACIÓN:

De las **20** transacciones extrajudiciales registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares, presentadas ante la Comisaría de Santa Marta durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016 fueron de **20** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Diciembre con 8 transacciones extrajudiciales (40.00%); el mes con menor frecuencia fueron varios, entre ellos el mes de Enero, Abril, Mayo, Junio, Agosto, Septiembre y Octubre con 0 transacciones extrajudiciales (0.00%). El Promedio o media de Transacciones Extrajudiciales celebradas durante éste año por mes es de 2.

Tabla N° 6

Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016

Mes	n	%
Enero	0	0.00%
Febrero	0	0.00%
Marzo	0	0.00%
Abril	1	20.00%
Mayo	0	0.00%
Junio	1	20.00%
Julio	2	40.00%
Agosto	0	0.00%
Septiembre	0	0.00%
Octubre	0	0.00%
Noviembre	0	0.00%
Diciembre	1	20.00%
Total	5	100.00%

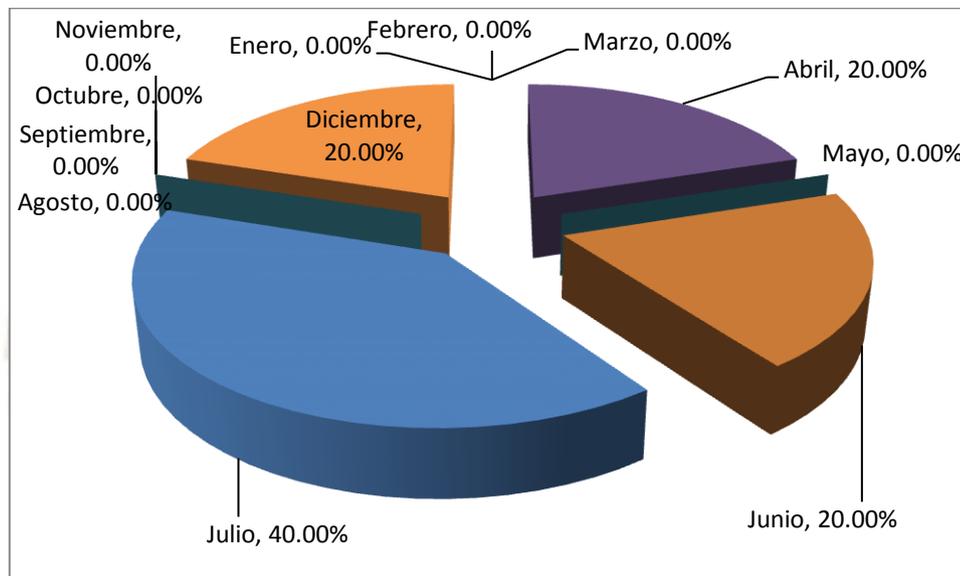
Promedio	0.41666667
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 19

Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de tránsito sólo con daño material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016, por mes, periodo de enero a diciembre.

Enero: 0 transacciones. Febrero: 2 transacciones. Marzo: 3 transacciones. Abril: 1 transacción. Mayo: 0 transacciones. Junio: 1 transacción. Julio: 2 transacciones. Agosto: 0 transacciones. Setiembre: 0 transacciones. Octubre: 0 transacciones. Noviembre: 0 transacciones. Diciembre: 1 transacción.

Lo que hace un total de: **5 transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito sólo por daño material causados por vehículos de servicio público.**

INTERPRETACIÓN:

De las 5 transacciones extrajudiciales registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, presentadas ante la Comisaría de Santa Marta durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2016 fueron de 5 casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Julio con 2 transacciones extrajudiciales (40.00%); el mes con menor frecuencia fueron varios, entre ellos el mes de Enero, Febrero, Marzo, Mayo, Agosto, Septiembre, Octubre y Noviembre, con 0 transacciones extrajudiciales (0.00%). El Promedio o media de Transacciones Extrajudiciales celebradas durante éste año por mes es de 0.

1.2. Accidentes de tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016

Para esta dependencia policial hemos encontrado la siguiente información en las estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa durante el año 2016, además de la sección de estadística de esta comisaría.

Para ello, vamos a dar a conocer primero la cantidad de AT de manera general, dónde se incluyen tanto los AT que han resultado con Daño Personal (DP) sin consecuencias fatales, como los que han resultado sólo con Daño Material (DM).

Tabla N° 7

Frecuencia de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016 (Sin consecuencias fatales)

Mes	n	%
Enero	21	5.38%
Febrero	18	4.62%
Marzo	47	12.05%
Abril	43	11.03%
Mayo	36	9.23%
Junio	26	6.67%
Julio	50	12.82%
Agosto	30	7.69%
Septiembre	26	6.67%
Octubre	37	9.49%
Noviembre	18	4.62%
Diciembre	38	9.74%
Total AT	390	100.00%

Promedio	32.5
----------	------

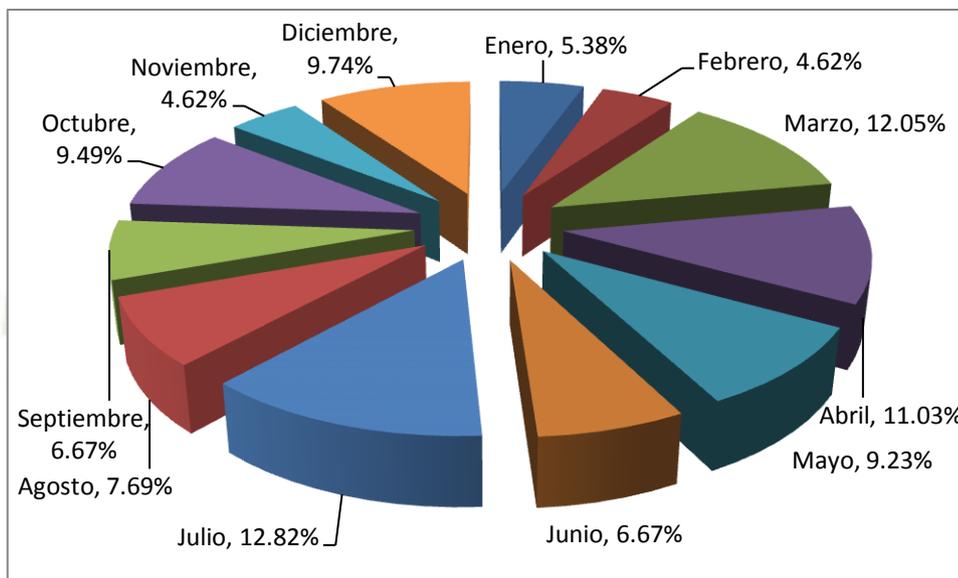
Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 20

Distribución de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016

(Sin consecuencias fatales)



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes (sin consecuencias fatales) denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016 por mes, durante el periodo de enero a diciembre. Es decir, la cantidad incluye tanto daños personales como daños materiales.

Enero: 21 denuncias. Febrero: 18 denuncias. Marzo: 47 denuncias. Abril: 43 denuncias. Mayo: 36 denuncias. Junio: 26 denuncias. Julio: 50 denuncias. Agosto: 30 denuncias. Setiembre: 26 denuncias. Octubre: 37 denuncias. Noviembre: 18 denuncias. Diciembre: 38 denuncias.

Lo que hace un total de: **390 denuncias.**

INTERPRETACIÓN:

De las **390** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito (sin consecuencias fatales), tanto con daño personal como con daño material, denunciadas ante la Comisaría de Palacio Viejo, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sin consecuencias fatales, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo, fueron de **390** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Julio con 50 accidentes denunciados (12.82%); el mes con menor frecuencia fueron dos, el mes de Febrero y Noviembre con 18 accidentes denunciados cada uno (4.62% c/u). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 33 accidentes denunciados por mes.

Tabla N° 8

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016

Mes	n	%
Enero	16	5.54%
Febrero	17	5.88%
Marzo	30	10.38%
Abril	23	7.96%
Mayo	28	9.69%
Junio	21	7.27%
Julio	33	11.42%
Agosto	23	7.96%
Septiembre	20	6.92%
Octubre	29	10.03%
Noviembre	17	5.88%
Diciembre	32	11.07%
Total	289	100.00%

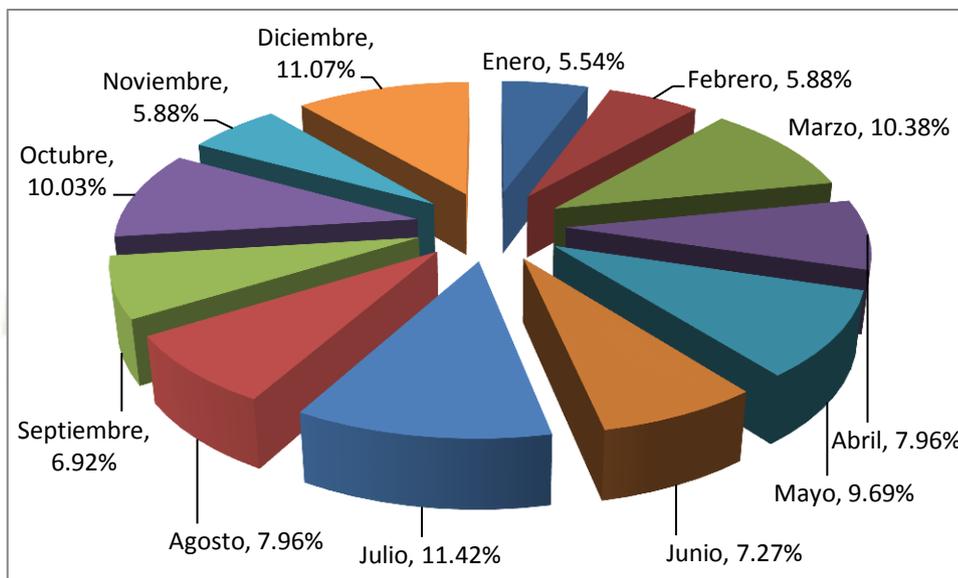
Promedio	24.0833333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 21

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con daño material denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016 por mes, durante el periodo de enero a diciembre. Es decir, la cantidad incluye sólo daños materiales.

Enero: 16 denuncias. Febrero: 17 denuncias. Marzo: 30 denuncias. Abril: 23 denuncias. Mayo: 28 denuncias. Junio: 21 denuncias. Julio: 33 denuncias. Agosto: 23 denuncias. Setiembre: 20 denuncias. Octubre: 29 denuncias. Noviembre: 17 denuncias. Diciembre: 32 denuncias.

Lo que hace un total de: **289 denuncias sólo por daño material.**

INTERPRETACIÓN:

De las **289** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material, denunciadas ante la Comisaría de Palacio Viejo, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sólo con daño material, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo, fueron de **289** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Julio con 33 accidentes denunciados (11.42%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Enero con 16 accidentes denunciados (5.54%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 24 accidentes denunciados por mes de este tipo.

Tabla N° 9

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016

Mes	n	%
Enero	12	5.48%
Febrero	13	5.94%
Marzo	23	10.50%
Abril	16	7.31%
Mayo	22	10.05%
Junio	17	7.76%
Julio	25	11.42%
Agosto	19	8.68%
Septiembre	16	7.31%
Octubre	21	9.59%
Noviembre	11	5.02%
Diciembre	24	10.96%
Total	219	100.00%

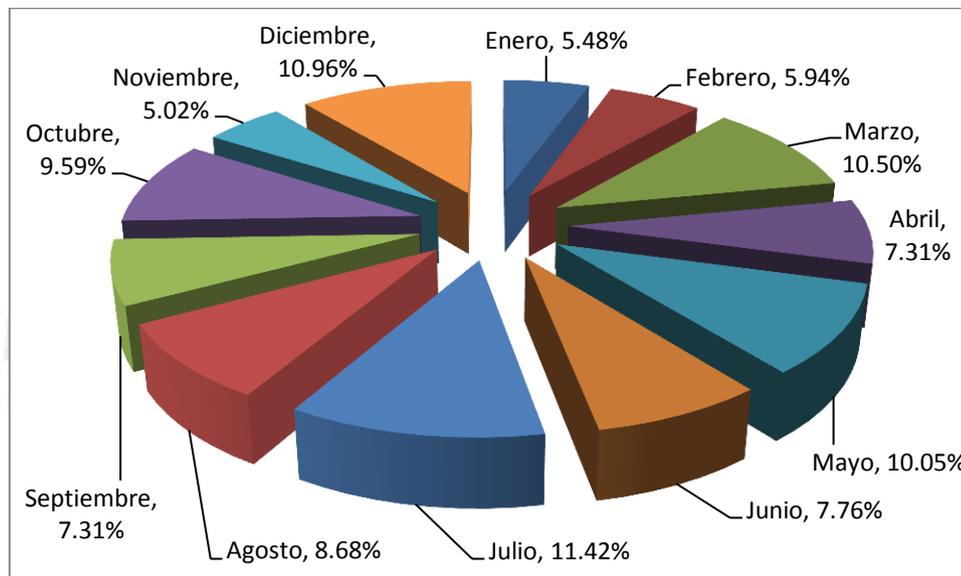
Promedio	18.25
----------	-------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 22

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material causados por Vehículos Particulares, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016, por mes, durante el periodo de enero a diciembre.

Enero: 12 denuncias. Febrero: 13 denuncias. Marzo: 23 denuncias. Abril: 16 denuncias. Mayo: 22 denuncias. Junio: 17 denuncias. Julio: 25 denuncias. Agosto: 19 denuncias. Setiembre: 16 denuncias. Octubre: 21 denuncias. Noviembre: 11 denuncias. Diciembre: 24 denuncias.

Lo que hace un total de: **219 denuncias sólo por daño material causados por vehículos particulares.**

INTERPRETACIÓN:

De las **219** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares, denunciadas ante la Comisaría de Palacio Viejo, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sólo con daño material causados por vehículos particulares, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo, fueron de **219** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Julio con 25 accidentes denunciados (11.42%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Noviembre con 11 accidentes denunciados (5.02%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 18 accidentes denunciados por mes de éste tipo.

Tabla N° 10

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016

Mes	n	%
Enero	4	5.71%
Febrero	4	5.71%
Marzo	7	10.00%
Abril	6	8.57%
Mayo	6	8.57%
Junio	5	7.14%
Julio	9	12.86%
Agosto	4	5.71%
Septiembre	4	5.71%
Octubre	8	11.43%
Noviembre	6	8.57%
Diciembre	7	10.00%
Total	70	100.00%

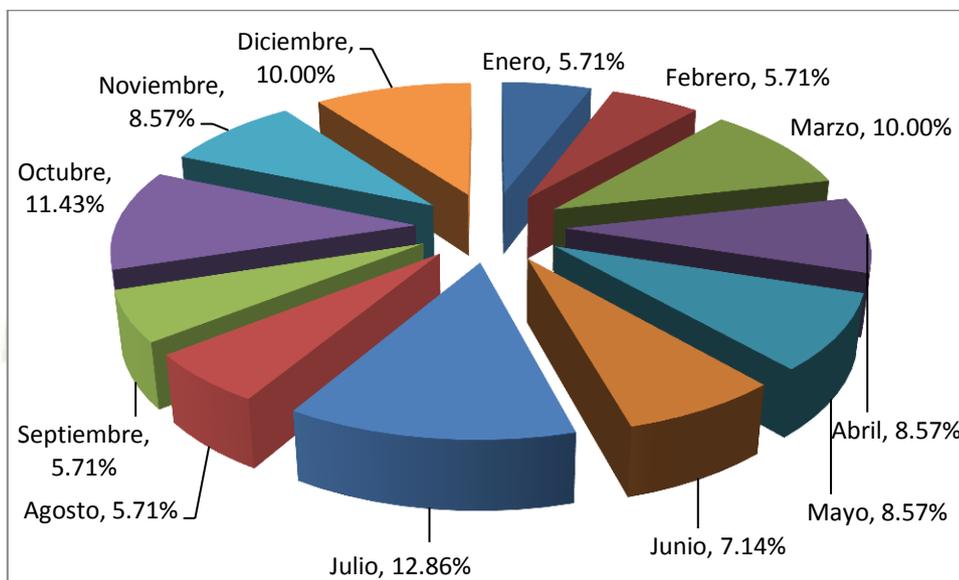
Promedio	5.83333333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 23

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material causados por Vehículos de servicio público, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016, por mes, durante el periodo de enero a diciembre.

Enero: 4 denuncias. Febrero: 4 denuncias. Marzo: 7 denuncias. Abril: 6 denuncias. Mayo: 6 denuncias. Junio: 5 denuncias. Julio: 9 denuncias. Agosto: 4 denuncias. Setiembre: 4 denuncias. Octubre: 8 denuncias. Noviembre: 6 denuncias. Diciembre: 7 denuncias.

Lo que hace un total de: **70 denuncias sólo por daño material causados por vehículos de servicio público.**

INTERPRETACIÓN:

De las **70** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, denunciadas ante la Comisaría de Palacio Viejo, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo, fueron de **70** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Julio con 9 accidentes denunciados (12.86%); el mes con menor frecuencia fueron cuatro meses: Enero, Febrero, Agosto y Setiembre con 4 accidentes denunciados cada uno (5.71% c/u). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 6 accidentes denunciados por mes de éste tipo.

Tabla N° 11

Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016

Mes	n	%
Enero	0	0.00%
Febrero	0	0.00%
Marzo	1	20.00%
Abril	0	0.00%
Mayo	0	0.00%
Junio	0	0.00%
Julio	2	40.00%
Agosto	0	0.00%
Septiembre	0	0.00%
Octubre	0	0.00%
Noviembre	0	0.00%
Diciembre	2	40.00%
Total	5	100.00%

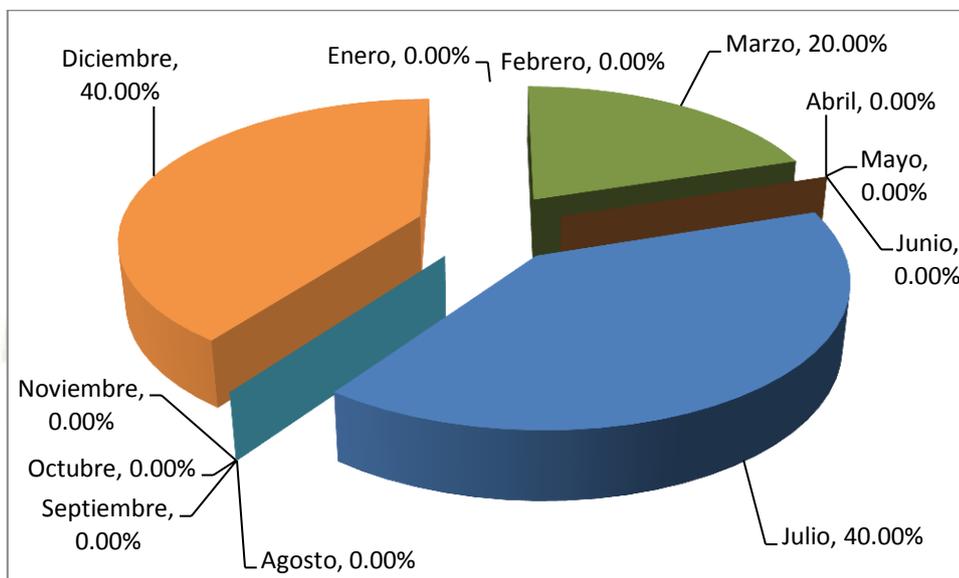
Promedio	0.41666667
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 24

Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de tránsito sólo con daño material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016, por mes, periodo de enero a diciembre.

Enero: 0 transacciones. Febrero: 0 transacciones. Marzo: 1 transacciones. Abril: 0 transacciones. Mayo: 0 transacciones. Junio: 0 transacciones. Julio: 2 transacciones. Agosto: 0 transacciones. Setiembre: 0 transacciones. Octubre: 0 transacciones. Noviembre: 0 transacción. Diciembre: 2 transacciones.

Lo que hace un total de: **5 transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito sólo por daño material causados por vehículos particulares.**

INTERPRETACIÓN:

De las 5 transacciones extrajudiciales registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares, presentadas ante la Comisaría de Palacio Viejo durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016 fueron de 5 casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fueron los meses de Julio y Diciembre con 2 transacciones extrajudiciales cada una (40.00% c/u); el mes con menor frecuencia fueron varios, entre ellos el mes de Enero, Febrero, Abril, Mayo, Junio, Agosto, Septiembre, Octubre y Noviembre con 0 transacciones extrajudiciales (0.00%). El Promedio o media de Transacciones Extrajudiciales celebradas durante éste año por mes es de 0.

Tabla N° 12
Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016

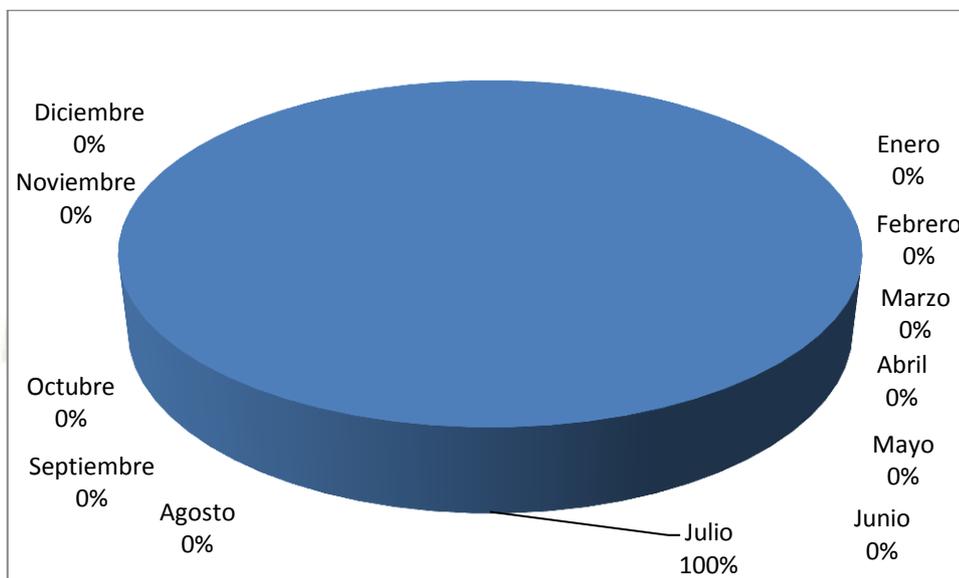
Mes	n	%
Enero	0	0.00%
Febrero	0	0.00%
Marzo	0	0.00%
Abril	0	0.00%
Mayo	0	0.00%
Junio	0	0.00%
Julio	1	100.00%
Agosto	0	0.00%
Septiembre	0	0.00%
Octubre	0	0.00%
Noviembre	0	0.00%
Diciembre	0	0.00%
Total	1	100.00%

Promedio	0.08333333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

Gráfica N° 25

Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de tránsito sólo con daño material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016, por mes, periodo de enero a diciembre.

Enero: 0 transacciones. Febrero: 0 transacciones. Marzo: 0 transacciones. Abril: 0 transacciones. Mayo: 0 transacciones. Junio: 0 transacciones. Julio: 1 transacción. Agosto: 0 transacciones. Setiembre: 0 transacciones. Octubre: 0 transacciones. Noviembre: 0 transacciones. Diciembre: 0 transacciones.

Lo que hace un total de: **1 transacción extrajudicial derivada de accidentes de tránsito sólo por daño material causados por vehículos de servicio público.**

INTERPRETACIÓN:

De **1** transacción extrajudicial registrada por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causado por vehículos de servicio público, presentadas ante la Comisaría de Palacio Viejo durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016 fueron de **1** caso (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Julio con 1 transacción extrajudicial (100.00%); el mes con menor frecuencia fueron varios, entre ellos el mes de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio, Agosto, Septiembre, Octubre y Noviembre, con 0 transacciones extrajudiciales (0.00%). El Promedio o media de Transacciones Extrajudiciales celebradas durante éste año por mes es de 0.

1.3 Accidentes de tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017

Para esta dependencia policial hemos encontrado la siguiente información en las estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa durante el año 2017.

Para ello, vamos a dar a conocer primero la cantidad de Accidentes de Tránsito (AT) de manera general, dónde se incluyen tanto los AT que han resultado con Daño Personal (DP) sin consecuencias fatales, como los que han resultado sólo con Daño Material (DM).

Tabla N° 13

Frecuencia de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017 (Sin consecuencias fatales)

Mes	n	%
Enero	14	4.27%
Febrero	26	7.93%
Marzo	26	7.93%
Abril	56	17.07%
Mayo	7	2.13%
Junio	4	1.22%
Julio	6	1.83%
Agosto	6	1.83%
Septiembre	26	7.93%
Octubre	55	16.77%
Noviembre	69	21.04%
Diciembre	33	10.06%
Total	328	100.00%

Promedio	27.3333333
----------	------------

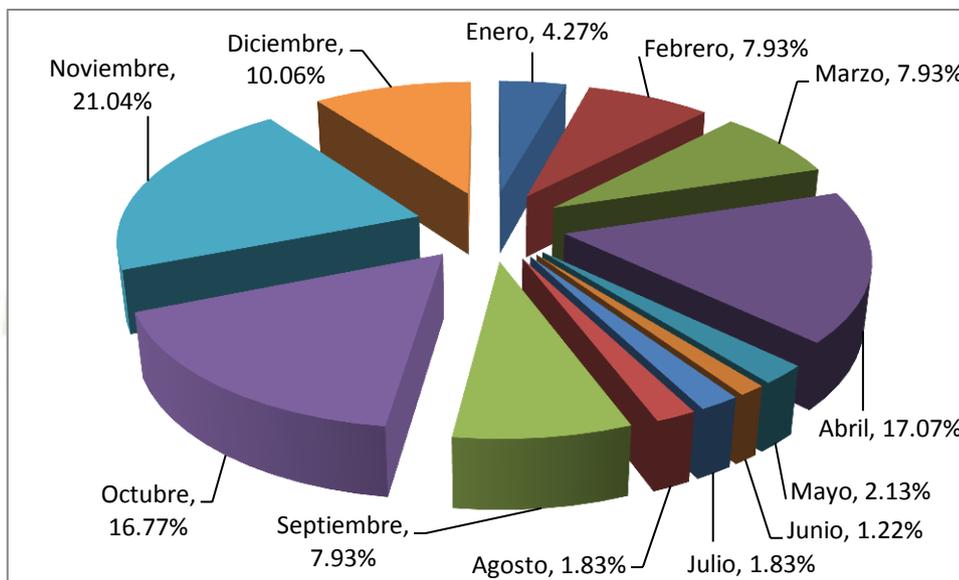
Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 26

**Distribución de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Santa
Marta en el año 2017**

(Sin consecuencias fatales)



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes (sin consecuencias fatales) denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017 por mes, durante el periodo de enero a diciembre. Es decir, la cantidad incluye tanto daños personales como daños materiales.

Enero: 14 denuncias. Febrero: 26 denuncias. Marzo: 26 denuncias. Abril: 56 denuncias. Mayo: 7 denuncias. Junio: 4 denuncias. Julio: 6 denuncias. Agosto: 6 denuncias. Setiembre: 26 denuncias. Octubre: 55 denuncias. Noviembre: 69 denuncias. Diciembre: 33 denuncias.

Lo que hace un total de: **328 denuncias.**

INTERPRETACIÓN:

De las **328** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito (sin consecuencias fatales), tanto con daño personal como con daño material, denunciadas ante la Comisaría de Santa Marta, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2017, sin consecuencias fatales, denunciados en la Comisaría de Santa Marta, fueron de **328** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Noviembre con 69 accidentes denunciados (21.04%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Junio con 4 accidentes denunciados (1.22%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 27 accidentes denunciados por mes.

Tabla N° 14

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017

Mes	n	%
Enero	11	4.40%
Febrero	17	6.80%
Marzo	19	7.60%
Abril	43	17.20%
Mayo	4	1.60%
Junio	2	0.80%
Julio	2	0.80%
Agosto	2	0.80%
Septiembre	22	8.80%
Octubre	31	12.40%
Noviembre	67	26.80%
Diciembre	30	12.00%
Total	250	100.00%

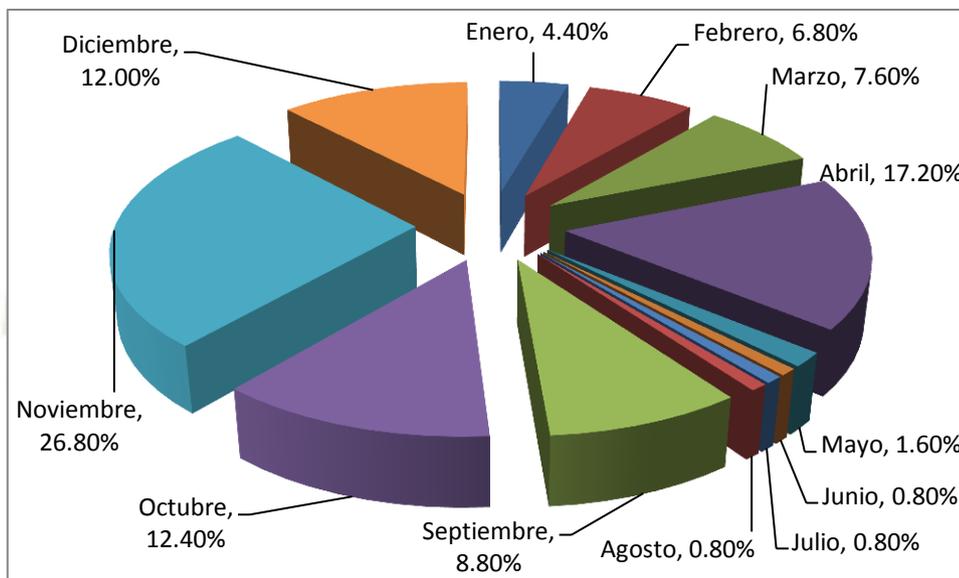
Promedio	20.8333333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 27

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con daño material denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material, denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017 por mes, durante el periodo de enero a diciembre. Es decir, la cantidad incluye sólo daños materiales.

Enero: 11 denuncias. Febrero: 17 denuncias. Marzo: 19 denuncias. Abril: 43 denuncias. Mayo: 4 denuncias. Junio: 2 denuncias. Julio: 2 denuncias. Agosto: 2 denuncias. Setiembre: 22 denuncias. Octubre: 31 denuncias. Noviembre: 67 denuncias. Diciembre: 30 denuncias.

Lo que hace un total de: **250 denuncias sólo por daño material.**

INTERPRETACIÓN:

De las **250** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material, denunciadas ante la Comisaría de Santa Marta, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sólo con daño material, denunciados en la Comisaría de Santa Marta, fueron de **250** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Noviembre con 67 accidentes denunciados (26.80%); el mes con menor frecuencia fueron tres: Junio, Julio y Agosto con 2 accidentes denunciados cada uno (0.80% c/u). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 21 accidentes denunciados por mes de este tipo.

Tabla N° 15

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017

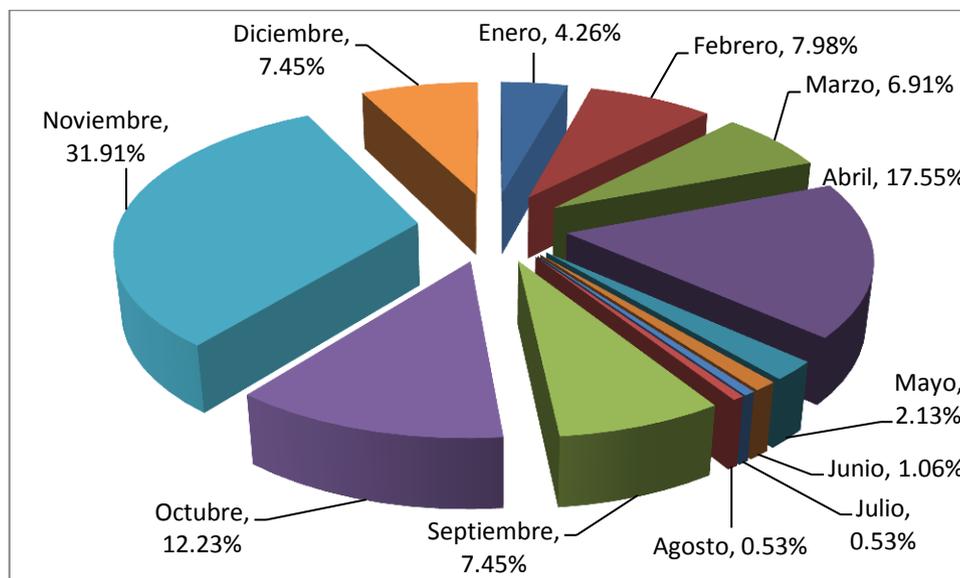
Mes	n	%
Enero	8	4.26%
Febrero	15	7.98%
Marzo	13	6.91%
Abril	33	17.55%
Mayo	4	2.13%
Junio	2	1.06%
Julio	1	0.53%
Agosto	1	0.53%
Septiembre	14	7.45%
Octubre	23	12.23%
Noviembre	60	31.91%
Diciembre	14	7.45%
Total	188	100.00%

Promedio	15.6666667
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

Gráfica N° 28

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material causados por Vehículos Particulares, denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017, por mes, durante el periodo de enero a diciembre.

Enero: 8 denuncias. Febrero: 15 denuncias. Marzo: 13 denuncias. Abril: 33 denuncias. Mayo: 4 denuncias. Junio: 2 denuncias. Julio: 1 denuncias. Agosto: 1 denuncias. Setiembre: 14 denuncias. Octubre: 23 denuncias. Noviembre: 60 denuncias. Diciembre: 14 denuncias.

Lo que hace un total de: **188 denuncias sólo por daño material causados por vehículos particulares.**

INTERPRETACIÓN:

De las **188** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares, denunciadas ante la Comisaría de Santa Marta, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2017, sólo con daño material causados por vehículos particulares, denunciados en la Comisaría de Santa Marta, fueron de **188** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Noviembre con 60 accidentes denunciados (31.91%); el mes con menor frecuencia fueron dos: Julio y Agosto con 1 accidente denunciado cada uno (0.53% c/u). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 16 accidentes denunciados por mes de éste tipo.

Tabla N° 16

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017

Mes	n	%
Enero	3	4.84%
Febrero	2	3.23%
Marzo	6	9.68%
Abril	10	16.13%
Mayo	0	0.00%
Junio	0	0.00%
Julio	1	1.61%
Agosto	1	1.61%
Septiembre	8	12.90%
Octubre	8	12.90%
Noviembre	7	11.29%
Diciembre	16	25.81%
Total	62	100.00%

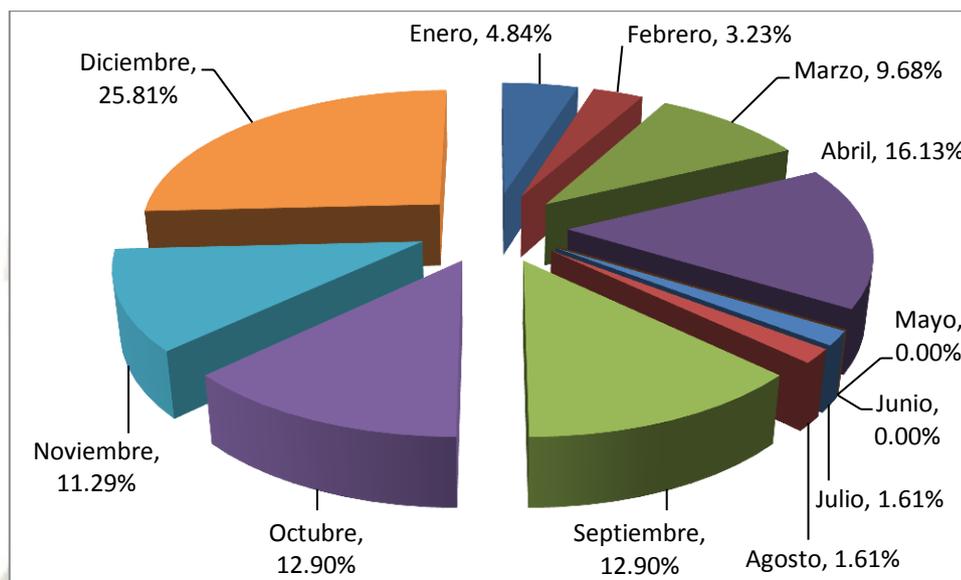
Promedio	5.16666667
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 29

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de Tránsito de la Comisaría de Santa Marta
Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material causados por Vehículos de servicio público, denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017, por mes, durante el periodo de enero a diciembre.

Enero: 3 denuncias. Febrero: 2 denuncias. Marzo: 6 denuncias. Abril: 10 denuncias. Mayo: 0 denuncias. Junio: 0 denuncias. Julio: 1 denuncias. Agosto: 1 denuncias. Setiembre: 8 denuncias. Octubre: 8 denuncias. Noviembre: 7 denuncias. Diciembre: 16 denuncias.

Lo que hace un total de: **62 denuncias sólo por daño material causados por vehículos de servicio público.**

INTERPRETACIÓN:

De las **62** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, denunciadas ante la Comisaría de Santa Marta, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2017, sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, denunciados en la Comisaría de Santa Marta, fueron de **62** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Diciembre con 16 accidentes denunciados (25.81%); el mes con menor frecuencia fueron dos: Mayo y Junio con 0 accidentes denunciados cada uno (0.00% c/u). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 5 accidentes denunciados por mes de éste tipo.

Tabla N° 17

Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017

Mes	n	%
Enero	0	0.00%
Febrero	0	0.00%
Marzo	3	23.08%
Abril	0	0.00%
Mayo	0	0.00%
Junio	0	0.00%
Julio	0	0.00%
Agosto	0	0.00%
Septiembre	0	0.00%
Octubre	0	0.00%
Noviembre	0	0.00%
Diciembre	10	76.92%
Total	13	100.00%

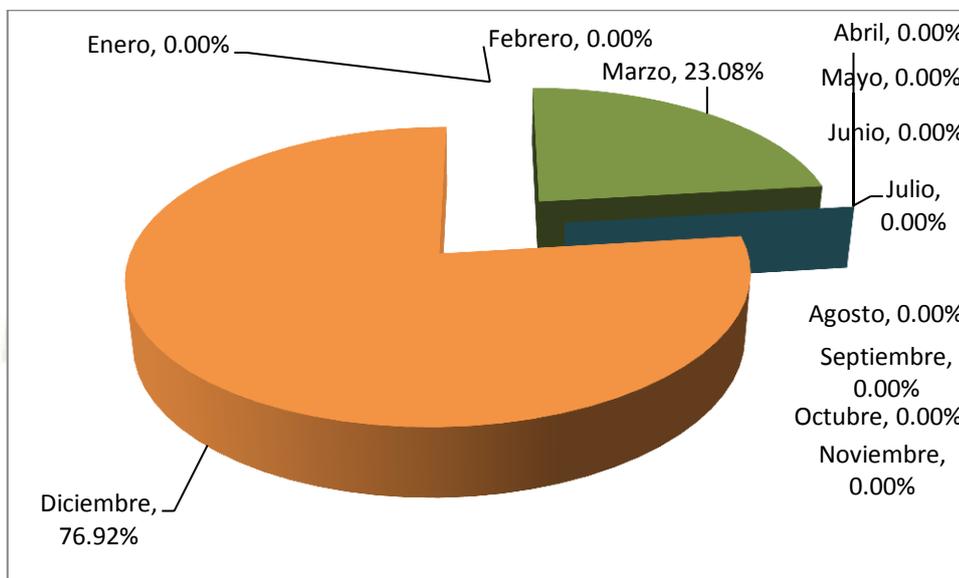
Promedio	1.08333333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 30

Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de Tránsito de la Comisaría de Santa Marta

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de tránsito sólo con daño material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017, por mes, periodo de enero a diciembre.

Enero: 0 transacciones. Febrero: 0 transacciones. Marzo: 3 transacciones. Abril: 0 transacciones. Mayo: 0 transacciones. Junio: 0 transacciones. Julio: 0 transacciones. Agosto: 0 transacciones. Setiembre: 0 transacciones. Octubre: 0 transacciones. Noviembre: 0 transacciones. Diciembre: 10 transacciones.

Lo que hace un total de: **13 transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito sólo por daño material causados por vehículos particulares.**

INTERPRETACIÓN:

De las **13** transacciones extrajudiciales registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares, presentadas ante la Comisaría de Santa Marta durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017 fueron de **13** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Diciembre con 10 transacciones extrajudiciales (76.92%); el mes con menor frecuencia fueron varios, entre ellos el mes de Enero, Febrero, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre y Noviembre, con 0 transacciones extrajudiciales (0.00%). El Promedio o media de Transacciones Extrajudiciales celebradas durante éste año por mes es de 1.

Tabla N° 18

Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017

Mes	n	%
Enero	0	0.00%
Febrero	0	0.00%
Marzo	3	17.65%
Abril	0	0.00%
Mayo	0	0.00%
Junio	0	0.00%
Julio	0	0.00%
Agosto	0	0.00%
Septiembre	0	0.00%
Octubre	0	0.00%
Noviembre	0	0.00%
Diciembre	14	82.35%
Total	17	100.00%

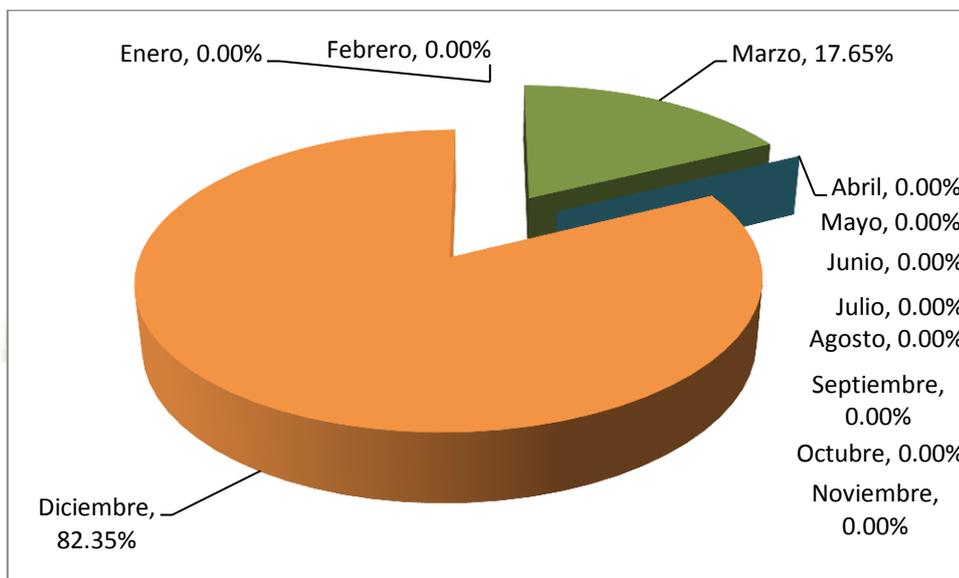
Promedio	1.41666667
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 31

Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de tránsito sólo con daño material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017, por mes, periodo de enero a diciembre.

Enero: 0 transacciones. Febrero: 0 transacciones. Marzo: 3 transacciones. Abril: 0 transacciones. Mayo: 0 transacciones. Junio: 0 transacciones. Julio: 0 transacciones. Agosto: 0 transacciones. Setiembre: 0 transacciones. Octubre: 0 transacciones. Noviembre: 0 transacciones. Diciembre: 14 transacciones.

Lo que hace un total de: **17 transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito sólo por daño material causados por vehículos de servicio público.**

INTERPRETACIÓN:

De las **17** transacciones extrajudiciales registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, presentadas ante la Comisaría de Santa Marta durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares denunciados en la Comisaría de Santa Marta durante el año 2017 fueron de **17** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Diciembre con 14 transacciones extrajudiciales (82.35%); el mes con menor frecuencia fueron varios, entre ellos el mes de Enero, Febrero, Abril, Mayo, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre y Noviembre, con 0 transacciones extrajudiciales cada uno (0.00% c/u). El Promedio o media de Transacciones Extrajudiciales celebradas durante éste año por mes es de 1.

1.4 Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el Año 2017

Para esta dependencia policial hemos encontrado la siguiente información en las estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa durante el año 2017.

Para ello, vamos a dar a conocer primero la cantidad de AT de manera general, dónde se incluyen tanto los AT que han resultado con Daño Personal (DP) sin consecuencias fatales, como los que han resultado sólo con Daño Material (DM).

Tabla N° 19

Frecuencia de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017 (Sin consecuencias fatales)

Mes	n	%
Enero	24	7.82%
Febrero	22	7.17%
Marzo	31	10.10%
Abril	34	11.07%
Mayo	25	8.14%
Junio	36	11.73%
Julio	18	5.86%
Agosto	24	7.82%
Septiembre	15	4.89%
Octubre	22	7.17%
Noviembre	22	7.17%
Diciembre	34	11.07%
Total AT	307	100.00%

Promedio	25.5833333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

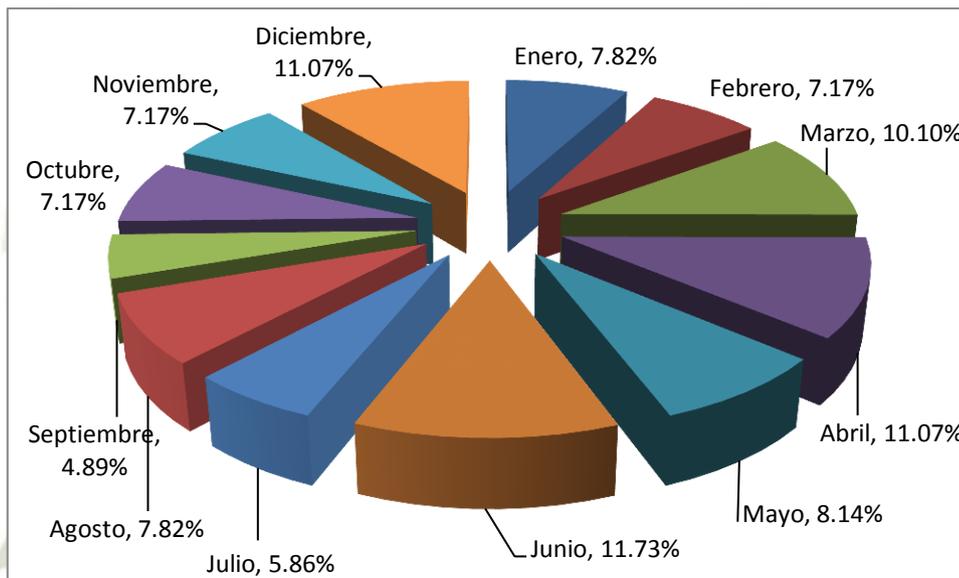
Elaboración: Propia

Gráfica N° 32

Distribución de Accidentes de Tránsito denunciados en la Comisaría de Palacio

Viejo en el año 2017

(Sin consecuencias fatales)



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes (sin consecuencias fatales) denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2017 por mes, durante el periodo de enero a diciembre. Es decir, la cantidad incluye tanto daños personales como daños materiales.

Enero: 24 denuncias. Febrero: 22 denuncias. Marzo: 31 denuncias. Abril: 34 denuncias. Mayo: 25 denuncias. Junio: 36 denuncias. Julio: 18 denuncias. Agosto: 24 denuncias. Setiembre: 15 denuncias. Octubre: 22 denuncias. Noviembre: 22 denuncias. Diciembre: 34 denuncias.

Lo que hace un total de: **307 denuncias.**

INTERPRETACIÓN:

De las **307** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito (sin consecuencias fatales), tanto con daño personal como con daño material, denunciadas ante la Comisaría de Palacio Viejo, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2017, sin consecuencias fatales, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo, fueron de **307** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Junio con 36 accidentes denunciados (11.73%); el mes con menor frecuencia fue Setiembre con 15 accidentes denunciados (4.89%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 26 accidentes denunciados por mes.

Tabla N° 20

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017

Mes	n	%
Enero	17	7.83%
Febrero	13	5.99%
Marzo	20	9.22%
Abril	26	11.98%
Mayo	19	8.76%
Junio	28	12.90%
Julio	10	4.61%
Agosto	19	8.76%
Septiembre	13	5.99%
Octubre	15	6.91%
Noviembre	18	8.29%
Diciembre	19	8.76%
Total	217	100.00%

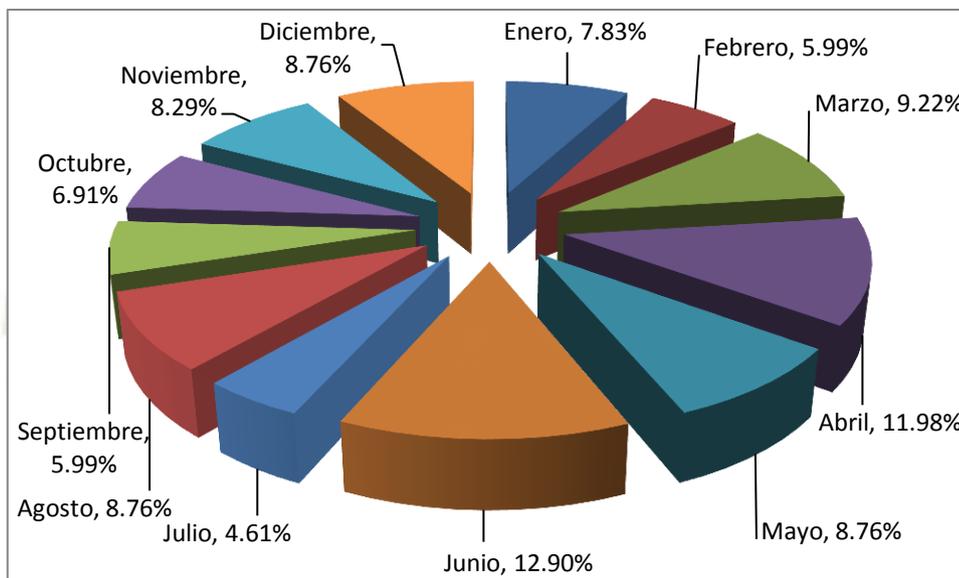
Promedio	18.0833333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 33

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con daño material denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2017 por mes, durante el periodo de enero a diciembre. Es decir, la cantidad incluye sólo daños materiales.

Enero: 17 denuncias. Febrero: 13 denuncias. Marzo: 20 denuncias. Abril: 26 denuncias. Mayo: 19 denuncias. Junio: 28 denuncias. Julio: 10 denuncias. Agosto: 19 denuncias. Setiembre: 13 denuncias. Octubre: 15 denuncias. Noviembre: 18 denuncias. Diciembre: 19 denuncias.

Lo que hace un total de: **217 denuncias sólo por daño material.**

INTERPRETACIÓN:

De las **217** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material, denunciadas ante la Comisaría de Palacio Viejo, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2017, sólo con daño material, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo, fueron de **217** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fue el mes de Junio con 28 accidentes denunciados (12.90%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Julio con 10 accidentes denunciados (4.61%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 18 accidentes denunciados por mes de este tipo.

Tabla N° 21

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017

Mes	n	%
Enero	13	7.39%
Febrero	9	5.11%
Marzo	19	10.80%
Abril	23	13.07%
Mayo	18	10.23%
Junio	23	13.07%
Julio	8	4.55%
Agosto	15	8.52%
Septiembre	12	6.82%
Octubre	13	7.39%
Noviembre	11	6.25%
Diciembre	12	6.82%
Total	176	100.00%

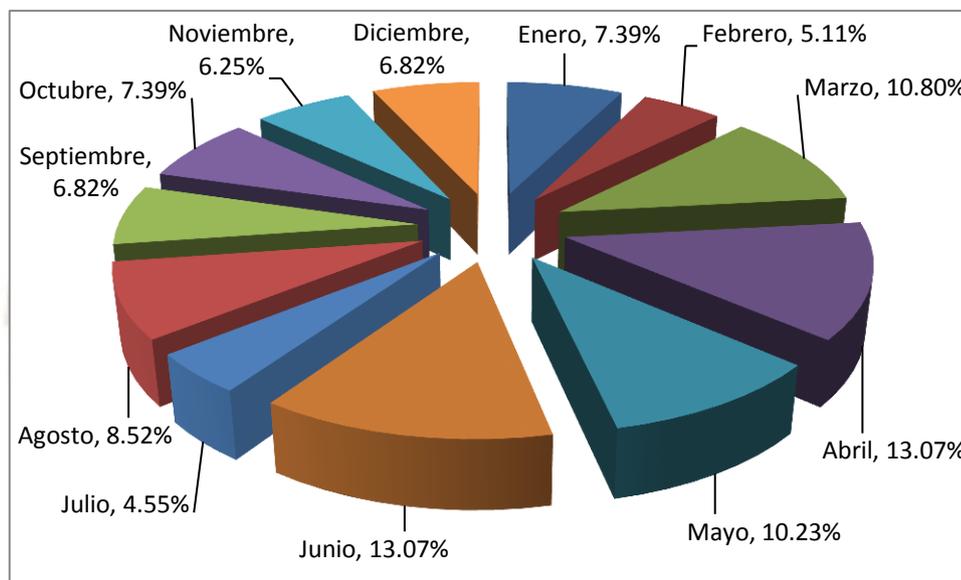
Promedio	14.6666667
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 34

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material causados por Vehículos Particulares, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2017, por mes, durante el periodo de enero a diciembre.

Enero: 13 denuncias. Febrero: 9 denuncias. Marzo: 19 denuncias. Abril: 23 denuncias. Mayo: 18 denuncias. Junio: 23 denuncias. Julio: 8 denuncias. Agosto: 15 denuncias. Setiembre: 12 denuncias. Octubre: 13 denuncias. Noviembre: 11 denuncias. Diciembre: 12 denuncias.

Lo que hace un total de: **176 denuncias sólo por daño material causados por vehículos particulares.**

INTERPRETACIÓN:

De las **176** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares, denunciadas ante la Comisaría de Palacio Viejo, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2017, sólo con daño material causados por vehículos particulares, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo, fueron de **176** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fueron dos: Abril y Junio con 23 accidentes denunciados cada uno (13.07%); el mes con menor frecuencia fue el mes de Julio con 8 accidentes denunciados (4.55%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 15 accidentes denunciados por mes de éste tipo.

Tabla N° 22

Frecuencia de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017

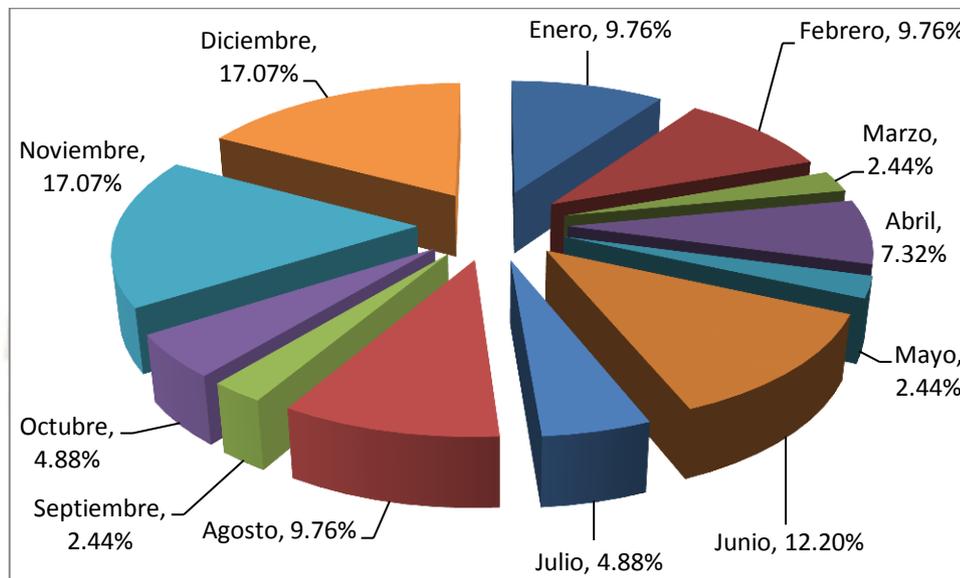
Mes	n	%
Enero	4	9.76%
Febrero	4	9.76%
Marzo	1	2.44%
Abril	3	7.32%
Mayo	1	2.44%
Junio	5	12.20%
Julio	2	4.88%
Agosto	4	9.76%
Septiembre	1	2.44%
Octubre	2	4.88%
Noviembre	7	17.07%
Diciembre	7	17.07%
Total	41	100.00%

Promedio	3.41666667
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

Gráfica N° 35

Distribución de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Accidentes sólo con daño material causados por Vehículos de servicio público, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2017, por mes, durante el periodo de enero a diciembre.

Enero: 4 denuncias. Febrero: 4 denuncias. Marzo: 1 denuncias. Abril: 3 denuncias. Mayo: 1 denuncias. Junio: 5 denuncias. Julio: 2 denuncias. Agosto: 4 denuncias. Setiembre: 1 denuncias. Octubre: 2 denuncias. Noviembre: 7 denuncias. Diciembre: 7 denuncias.

Lo que hace un total de: **41 denuncias sólo por daño material causados por vehículos de servicio público.**

INTERPRETACIÓN:

De las **41** denuncias registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, denunciadas ante la Comisaría de Palacio Viejo, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Accidentes de Tránsito en su totalidad durante el año 2016, sólo con daño material causados por vehículos de servicio público, denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo, fueron de **41** casos (100%), de los cuales el mes que ocurrieron con mayor frecuencia fueron dos: Noviembre y Diciembre con 7 accidentes denunciados cada uno (17.07%); el mes con menor frecuencia fueron cuatro meses: Marzo, Mayo y Setiembre con 1 accidente denunciado cada uno (2.44% c/u). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de 3 accidentes denunciados por mes de éste tipo.

Tabla N° 23

Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017

Mes	n	%
Enero	0	0.00%
Febrero	0	0.00%
Marzo	0	0.00%
Abril	0	0.00%
Mayo	1	100.00%
Junio	0	0.00%
Julio	0	0.00%
Agosto	0	0.00%
Septiembre	0	0.00%
Octubre	0	0.00%
Noviembre	0	0.00%
Diciembre	0	0.00%
Total	1	100.00%

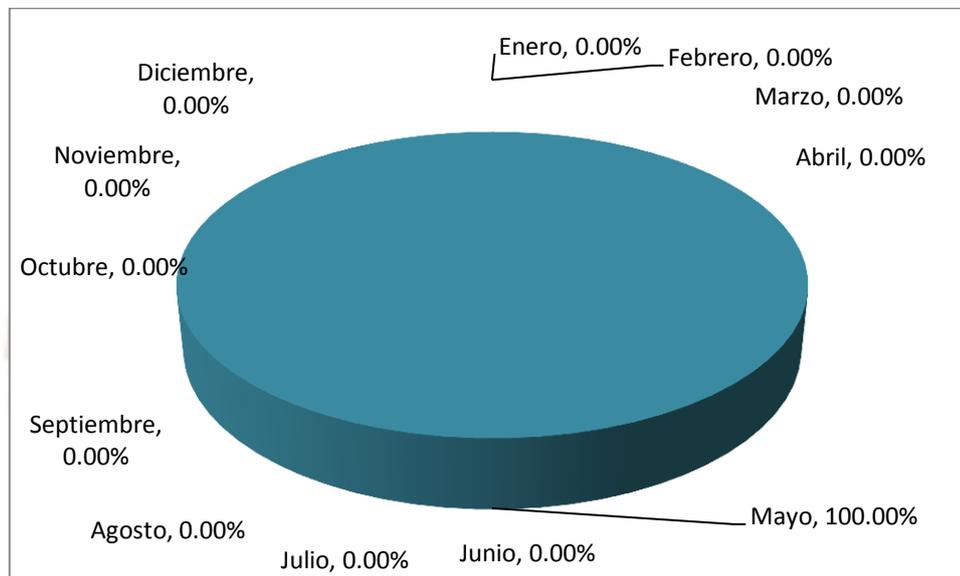
Promedio	0.08333333
----------	------------

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 36

Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de tránsito sólo con daño material causados por Vehículos Particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2016, por mes, periodo de enero a diciembre.

Enero: 0 transacciones. Febrero: 0 transacciones. Marzo: 0 transacciones. Abril: 0 transacciones. Mayo: 1 transacción. Junio: 0 transacciones. Julio: 0 transacciones. Agosto: 0 transacciones. Setiembre: 0 transacciones. Octubre: 0 transacciones. Noviembre: 0 transacción. Diciembre: 0 transacciones.

Lo que hace un total de: **1 transacción extrajudicial derivada de accidentes de tránsito sólo por daño material causados por vehículos particulares.**

INTERPRETACIÓN:

De **1** transacción extrajudicial registrada por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares, presentadas ante la Comisaría de Palacio Viejo durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2017 fueron de **1** caso (100%), del cual el mes que ocurrió la mayor frecuencia fue el mes de Mayo con 1 transacción extrajudicial (100.00%); el mes con menor frecuencia fueron varios, entre ellos el mes de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Junio, Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre, con 0 transacciones extrajudiciales (0.00%). El Promedio o media de Transacciones Extrajudiciales celebradas durante éste año por mes es de 0.

Tabla N° 24

Frecuencia de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017

Mes	n	%
Enero	0	0.00%
Febrero	0	0.00%
Marzo	0	0.00%
Abril	0	0.00%
Mayo	0	0.00%
Junio	0	0.00%
Julio	0	0.00%
Agosto	0	0.00%
Septiembre	0	0.00%
Octubre	0	0.00%
Noviembre	0	0.00%
Diciembre	0	0.00%
Total	0	0.00%

Promedio	0
----------	---

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 37

Distribución de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo en el año 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan el Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de tránsito sólo con daño material causados por Vehículos de Servicio Público denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2017, por mes, periodo de enero a diciembre.

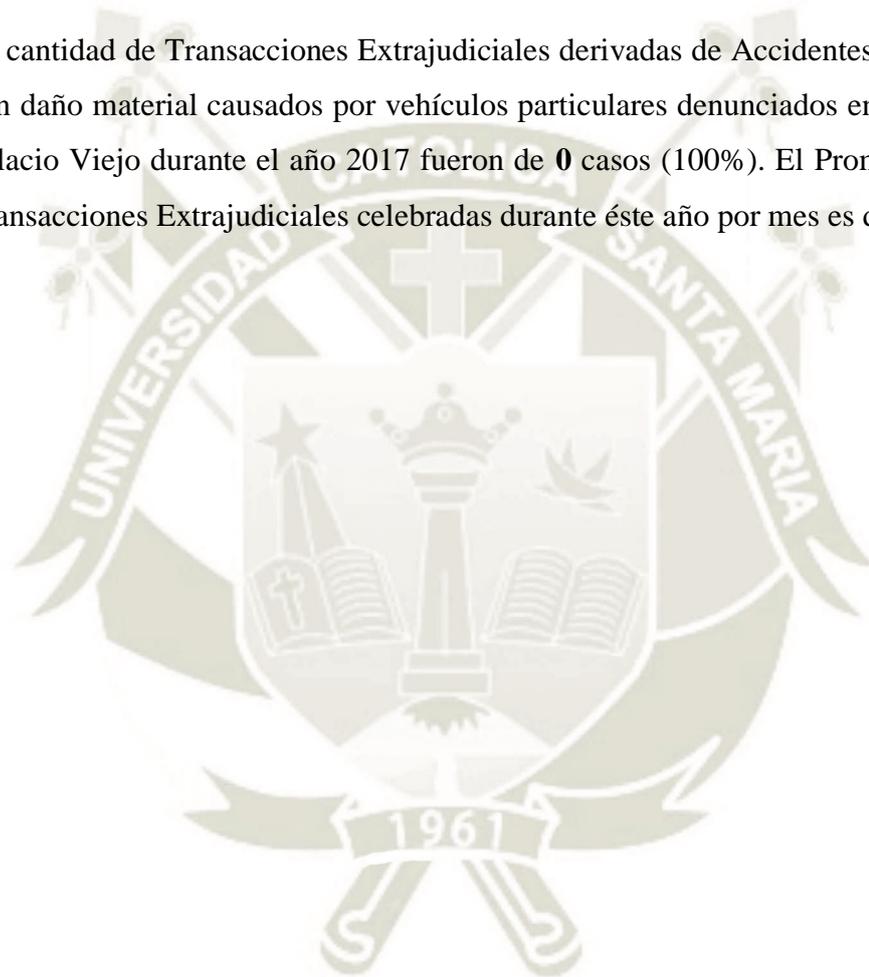
Enero: 0 transacciones. Febrero: 0 transacciones. Marzo: 0 transacciones. Abril: 0 transacciones. Mayo: 0 transacciones. Junio: 0 transacciones. Julio: 0 transacciones. Agosto: 0 transacciones. Setiembre: 0 transacciones. Octubre: 0 transacciones. Noviembre: 0 transacciones. Diciembre: 0 transacciones.

Lo que hace un total de: **0 transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito sólo por daño material causados por vehículos de servicio público.**

INTERPRETACIÓN:

De las **0** transacciones extrajudiciales registradas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material causado por vehículos de servicio público, presentadas ante la Comisaría de Palacio Viejo durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el 100% para ese año en esta comisaría.

La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito sólo con daño material causados por vehículos particulares denunciados en la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2017 fueron de **0** casos (100%). El Promedio o media de Transacciones Extrajudiciales celebradas durante éste año por mes es de 0.



2. Análisis de los datos obtenidos respecto a accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa y transacciones extrajudiciales derivadas de estos durante los años 2016 – 2017

AÑO 2016
Tabla N° 25

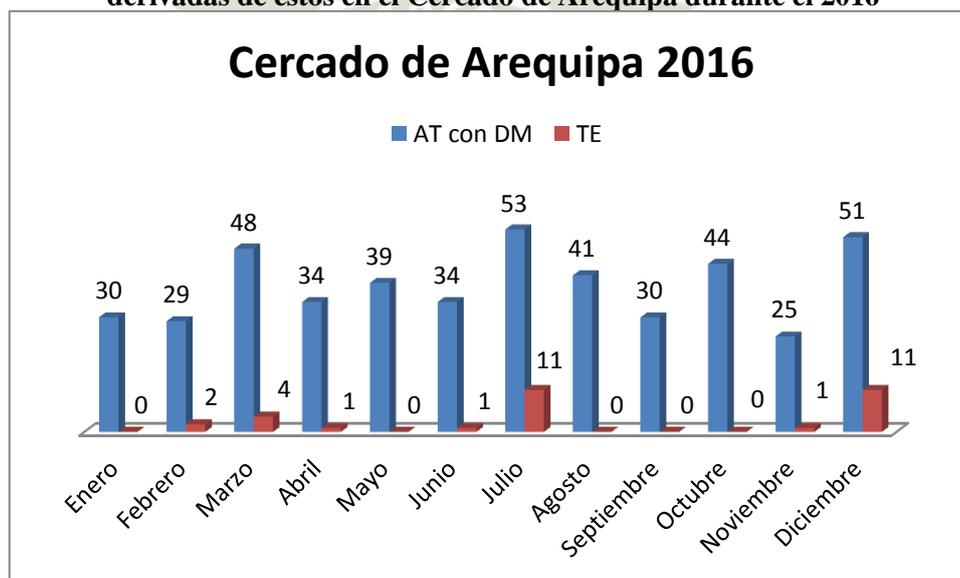
Cantidad Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa 2016

Año 2016	AT con DM	TE	AT con DM	TE	Cercado de Arequipa	
	Santa Marta		Palacio V.		AT con DM	TE
Enero	14	0	16	0	30	0
Febrero	12	2	17	0	29	2
Marzo	18	3	30	1	48	4
Abril	11	1	23	0	34	1
Mayo	11	0	28	0	39	0
Junio	13	1	21	0	34	1
Julio	20	8	33	3	53	11
Agosto	18	0	23	0	41	0
Setiembre	10	0	20	0	30	0
Octubre	15	0	29	0	44	0
Noviembre	8	1	17	0	25	1
Diciembre	19	9	32	2	51	11
Total	169	25	289	6	458	31
% relativo	100%	14.79%	100%	2.08%	100%	6.77%
% absoluto	36.90%	80.65%	63.10%	19.35%	100%	100%

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

Gráfica N° 38

Cantidad total de Accidentes de tránsito con Daño Material y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa durante el 2016



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan la cantidad total de Accidentes de Tránsito con Daño Material (100%), denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa (tanto Santa Marta como Palacio Viejo) durante el año 2016, así como las Transacciones Extrajudiciales (100%) que se han celebrado como consecuencia de lo anterior en éste año.

Comisaría de Santa Marta:

Total de Accidentes de tránsito con daño material: **169 casos**

Total de Transacciones Extrajudiciales: **25 casos.**

Comisaría de Palacio Viejo:

Total de Accidentes de tránsito con daño material: **289 casos**

Total de Transacciones Extrajudiciales: **6 casos.**

Total de accidentes de tránsito sólo con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa en el año 2016: **458 casos.**

Total de transacciones extrajudiciales celebradas en el Cercado de Arequipa, provenientes de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material en el año 2016: **31 casos.**

INTERPRETACIÓN:

De los **458** casos registrados por Accidentes de Tránsito sólo con daño material, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el **100%** para este año en este distrito de Arequipa.

De los **31** casos de Transacciones Extrajudiciales derivadas por Accidentes de Tránsito con daño material, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante el periodo de enero a diciembre del 2016, se deduce que esta cantidad representa el **100%** para este año en este distrito de Arequipa.

CONCLUSIÓN:

La cantidad total de **Accidentes de Tránsito con daño material** denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante el año 2016, fueron de **458** casos (100%), de los cuales la Comisaría en la que ocurrieron con mayor frecuencia fue en la de Palacio Viejo con **289** accidentes denunciados (63.10%); la Comisaría en la que ocurrieron con menor frecuencia fue la de Santa Marta con **169** accidentes denunciados (36.90%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de **229** accidentes denunciados por este tipo.

La cantidad total de **Transacciones Extrajudiciales** durante el año 2016, derivadas de accidentes de tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, fueron de **31** casos (100%), de los cuales la Comisaría en la que ocurrieron con mayor frecuencia fue en la de Santa Marta con **25** transacciones extrajudiciales presentadas (80.65%); la Comisaría en la que ocurrieron con menor frecuencia fue la de Palacio Viejo con **6** transacciones extrajudiciales presentadas (19.35%). El Promedio de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material registradas en el año 2016 a nivel de Comisarías en el Cercado de Arequipa o media es de **16** transacciones.

Finalmente, la relación que existe entre estas dos variables, es decir, entre la cantidad de accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa durante el año 2016 y las transacciones extrajudiciales derivadas de éstos es del **6.77%** respecto del 100% de casos. De lo que se puede deducir, que el uso de las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material para el año 2016 en las Comisarías del Cercado de Arequipa es **muy baja para éste año**.

AÑO 2017

Tabla N° 26

**Cantidad Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material y Transacciones
Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa 2017**

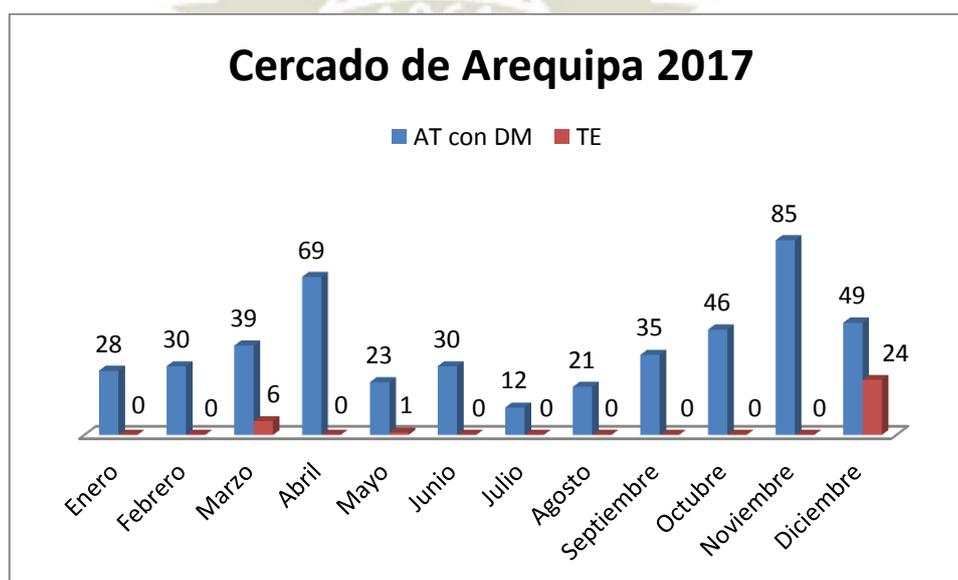
Año 2017	AT con DM Santa Marta	TE	AT con DM Palacio V.	TE	Totales	
					AT con DM	TE
Enero	11	0	17	0	28	0
Febrero	17	0	13	0	30	0
Marzo	19	6	20	0	39	6
Abril	43	0	26	0	69	0
Mayo	4	0	19	1	23	1
Junio	2	0	28	0	30	0
Julio	2	0	10	0	12	0
Agosto	2	0	19	0	21	0
Setiembre	22	0	13	0	35	0
Octubre	31	0	15	0	46	0
Noviembre	67	0	18	0	85	0
Diciembre	30	24	19	0	49	24
Total	250	30	217	1	467	31
% relativo	100%	12.00%	100%	0.46%	100%	6.64%
% absoluto	53.53%	96.77%	46.47%	3.23%	100%	100%

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 39

**Cantidad total de Accidentes de tránsito con Daño Material y Transacciones
Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa durante el 2017**



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan la cantidad total de Accidentes de Tránsito con Daño Material (100%), denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa (tanto Santa Marta como Palacio Viejo) durante el año 2017, así como las Transacciones Extrajudiciales (100%) que se han celebrado como consecuencia de lo anterior en éste año.

Comisaría de Santa Marta:

Total de Accidentes de tránsito con daño material: **250 casos**

Total de Transacciones Extrajudiciales: **30 casos.**

Comisaría de Palacio Viejo:

Total de Accidentes de tránsito sólo con daño material: **217 casos**

Total de Transacciones Extrajudiciales: **1 caso.**

Total de accidentes de tránsito sólo con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa en el año 2017: **467 casos.**

Total de transacciones extrajudiciales celebradas en el Cercado de Arequipa, provenientes de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material en el año 2017: **31 casos.**

INTERPRETACIÓN:

De los **467** casos registrados por Accidentes de Tránsito sólo con daño material, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el **100%** para este año en este distrito de Arequipa.

De los **31** casos de Transacciones Extrajudiciales derivadas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante el periodo de enero a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el **100%** para este año en este distrito de Arequipa.

CONCLUSIÓN:

La cantidad total de **Accidentes de Tránsito con daño material** denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante el año 2017, fueron de **467** casos (100%), de los cuales la Comisaría en la que ocurrieron con mayor frecuencia fue en la de Santa Marta con **250** accidentes denunciados (53.53%); la Comisaría en la que ocurrieron con menor frecuencia fue la de Palacio Viejo con **217** accidentes denunciados (46.47%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante éste año, es de **234** accidentes denunciados por este tipo.

La cantidad total de **Transacciones Extrajudiciales** durante el año 2017, derivadas de accidentes de tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, fueron de **31** casos (100%), de los cuales la Comisaría en la que ocurrieron con mayor frecuencia fue en la de Santa Marta con **30** transacciones extrajudiciales presentadas (96.77%); la Comisaría en la que ocurrieron con menor frecuencia fue la de Palacio Viejo con **1** transacción extrajudicial presentada (3.23%). El Promedio de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material registradas en el año 2017 a nivel de Comisarías en el Cercado de Arequipa o media es de **16** transacciones.

Finalmente, la relación que existe entre estas dos variables, es decir, entre la cantidad de accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa durante el año 2017 y las transacciones extrajudiciales derivadas de éstos es del **6.64%** respecto del 100% de casos. De lo que se puede deducir, que el uso de las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material para el año 2017 en las Comisarías del Cercado de Arequipa es **muy baja para éste año**.

TOTALES AÑO 2016 y 2017

Tabla N° 27

Cantidad Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material y Transacciones
Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa 2016 y 2017

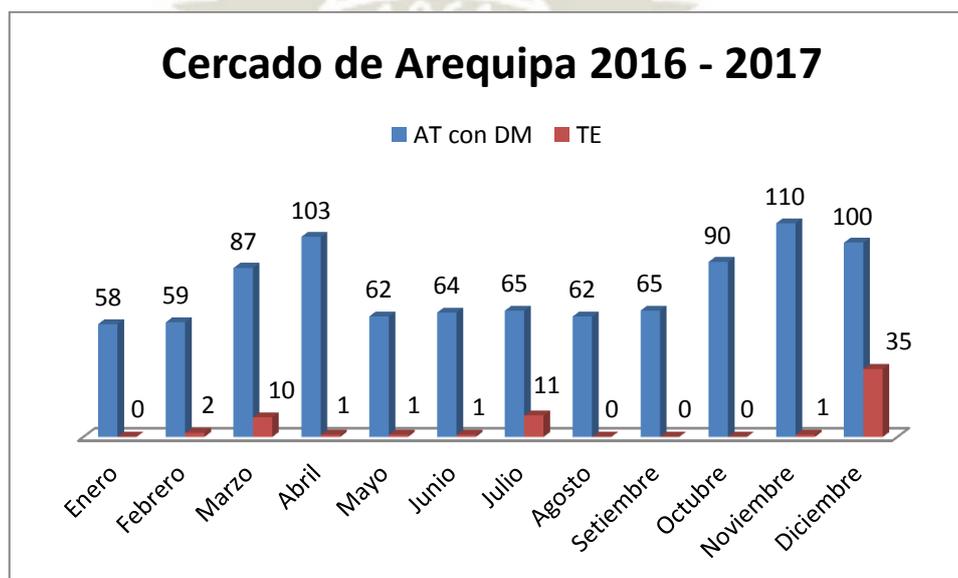
Año 2016 y 2017	AT con DM Santa Marta	TE	AT con DM Palacio V.	TE	Totales	
					AT con DM	TE
Enero	25	0	33	0	58	0
Febrero	29	2	30	0	59	2
Marzo	37	9	50	1	87	10
Abril	54	1	49	0	103	1
Mayo	15	0	47	1	62	1
Junio	15	1	49	0	64	1
Julio	22	8	43	3	65	11
Agosto	20	0	42	0	62	0
Setiembre	32	0	33	0	65	0
Octubre	46	0	44	0	90	0
Noviembre	75	1	35	0	110	1
Diciembre	49	33	51	2	100	35
Total	419	55	506	7	925	62
% relativo	100%	13.13%	100%	1.38%	100%	6.70%
% absoluto	45.30%	88.71%	54.70%	11.29%	100%	100%

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 40

Cantidad total de Accidentes de tránsito con Daño Material y Transacciones
Extrajudiciales derivadas de estos en el Cercado de Arequipa durante el 2016 y 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y su gráfica presentan la cantidad total de Accidentes de Tránsito con Daño Material (100%), denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa (tanto Santa Marta como Palacio Viejo) durante los años 2016 y 2017, así como las Transacciones Extrajudiciales (100%) que se han celebrado como consecuencia de lo anterior en esos años.

Comisaría de Santa Marta:

Total de Accidentes de tránsito con daño material: **419 casos**

Total de Transacciones Extrajudiciales: **55 casos.**

Comisaría de Palacio Viejo:

Total de Accidentes de tránsito sólo con daño material: **506 casos**

Total de Transacciones Extrajudiciales: **7 casos.**

Total de accidentes de tránsito sólo con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa en los años 2016 y 2017: **925 casos.**

Total de transacciones extrajudiciales celebradas en el Cercado de Arequipa, provenientes de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material en los años 2016 y 2017: **62 casos.**

INTERPRETACIÓN:

De los **925** casos registrados por **Accidentes de Tránsito sólo con daño material**, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante el periodo de enero del 2016 a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el **100%** para estos años en este distrito de Arequipa.

De los **62** casos de **Transacciones Extrajudiciales** derivadas por Accidentes de Tránsito sólo con daño material, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante el periodo de enero del 2016 a diciembre del 2017, se deduce que esta cantidad representa el **100%** para estos años en este distrito de Arequipa.

CONCLUSIÓN:

La cantidad total de Accidentes de Tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante los años 2016 y 2017, fueron de 925 casos (100%), de los cuales la Comisaría en la que ocurrieron con mayor frecuencia fue en la de Palacio Viejo con 506 accidentes denunciados (54.70%); la Comisaría en la que ocurrieron con menor frecuencia fue la de Santa Marta con 419 accidentes denunciados (45.30%). El Promedio de Accidentes de Tránsito o media durante estos años, es de 463 accidentes denunciados por este tipo.

La cantidad total de Transacciones Extrajudiciales durante los años 2016 y 2017, derivadas de accidentes de tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, fueron de 62 casos (100%), de los cuales la Comisaría en la que ocurrieron con mayor frecuencia fue en la de Santa Marta con 55 transacciones extrajudiciales presentadas (88.71%); la Comisaría en la que ocurrieron con menor frecuencia fue la de Palacio Viejo con 7 transacciones extrajudiciales presentadas (11.29%). El Promedio de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material registradas en los años 2016 y 2017 a nivel de Comisarías en el Cercado de Arequipa o media es de 31 transacciones.

Finalmente, la relación que existe entre estas dos variables, es decir, entre la cantidad de accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017 y las transacciones extrajudiciales derivadas de éstos es del **6.70%** respecto del 100% de casos. De lo que se puede deducir, que el uso de las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material para los años 2016 y 2017 en las Comisarías del Cercado de Arequipa **es muy baja respecto a la cantidad de AT con DM** descritos.

3. Síntesis de los datos analizados respecto a accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa y transacciones extrajudiciales derivadas de estos durante los años 2016 y 2017

Tabla N° 28

Cuadro Resumen del Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en el Cercado de Arequipa y Transacciones Extrajudiciales derivadas de estos 2016 – 2017

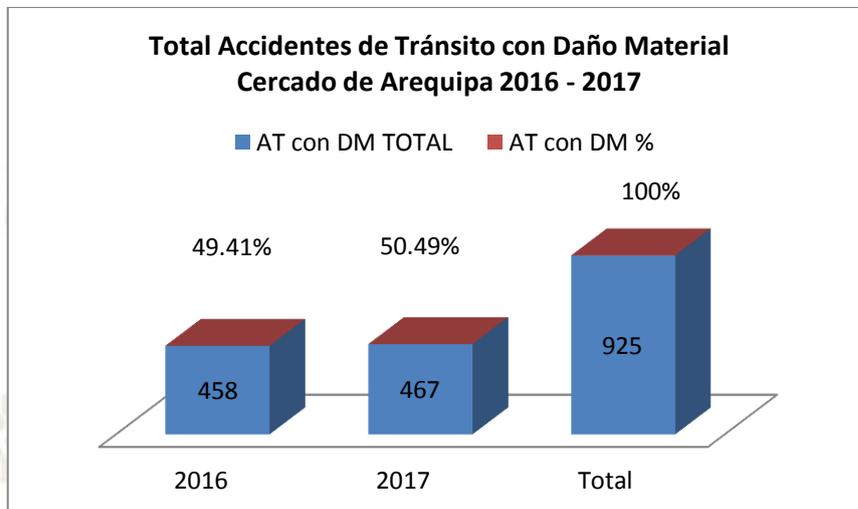
Años	AT con DM	TE	AT con DM	TE	Totales		
	Santa Marta		Palacio V.		AT con DM	TE	
2016	169	25	289	6	458	49.51%	31
2017	250	30	217	1	467	50.49%	31
Total	419	55	506	7	925		62
% relativo	100%	13.13%	100%	1.38%	100%		6.70%
% absoluto	45.30%	88.71%	54.70%	11.29%	100%		100%

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 41

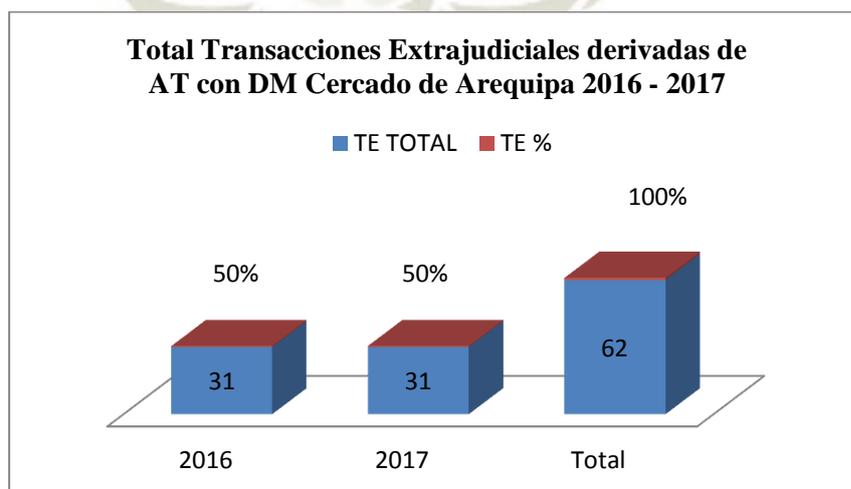
Distribución Total de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en la Comisarías del Cercado de Arequipa 2016 – 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

Gráfica N° 42

Distribución Total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en la Comisarías del Cercado de Arequipa 2016 – 2017



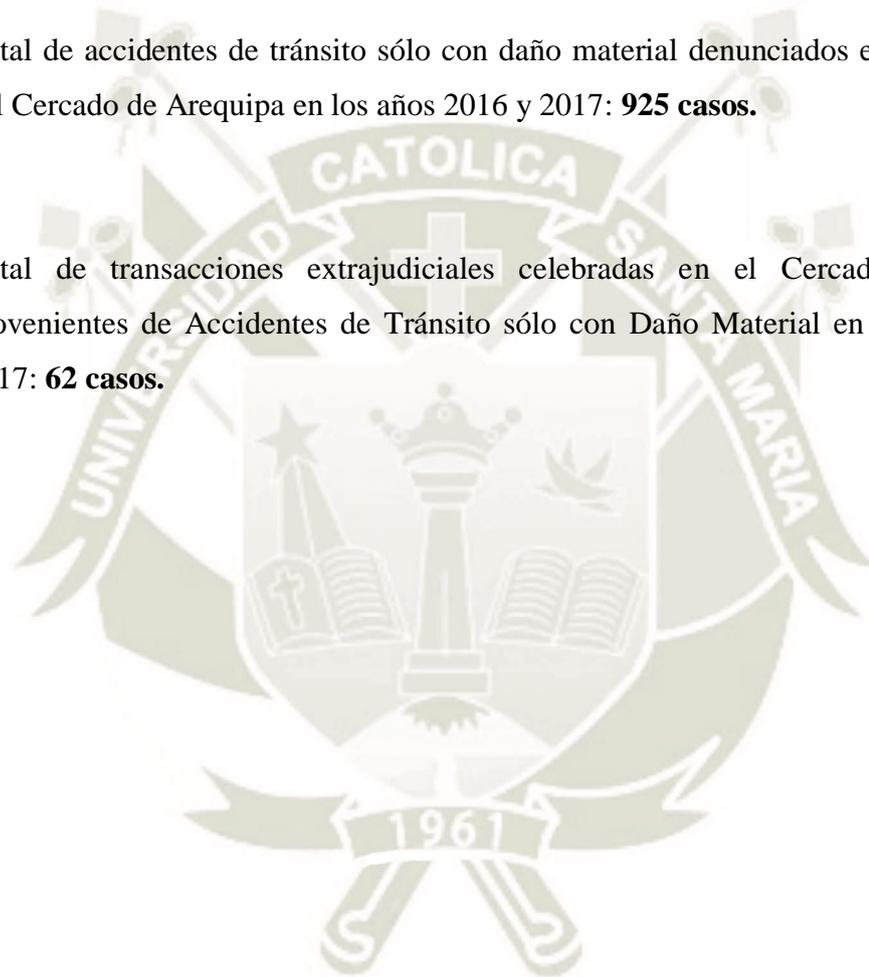
Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla y gráficas presentan la cantidad total de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material, así como la cantidad total de accidentes de éste tipo denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa (tanto Santa Marta como Palacio Viejo) durante los años 2016 y 2017.

Total de accidentes de tránsito sólo con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa en los años 2016 y 2017: **925 casos.**

Total de transacciones extrajudiciales celebradas en el Cercado de Arequipa, provenientes de Accidentes de Tránsito sólo con Daño Material en los años 2016 y 2017: **62 casos.**



4. Estadística de los datos analizados respecto a los accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017

4.1 Cálculo del valor de la Media Aritmética de los AT con DM:

$$\bar{X} = \frac{\sum X_i}{n}$$

\bar{X} = Media Aritmética

X_i = Valor de cada observación

n = Total de datos

$$\bar{X} = \frac{925}{24} = 38.54$$

$$\bar{X} = 38.54$$

4.2 Cálculo de la desviación media de los AT con DM: “dm”

$$dm = \frac{|\bar{X}_i - \bar{X}|}{n}$$

$$\begin{aligned} &|30 - 38.54| + |29 - 38.54| + |48 - 38.54| + |34 - 38.54| + \\ &|39 - 38.54| + |34 - 38.54| + |53 - 38.54| + |41 - 38.54| + \\ &|30 - 38.54| + |44 - 38.54| + |25 - 38.54| + |51 - 38.54| + \\ &|28 - 38.54| + |30 - 38.54| + |39 - 38.54| + |69 - 38.54| + \\ &|23 - 38.54| + |30 - 38.54| + |12 - 38.54| + |21 - 38.54| + \\ &|35 - 38.54| + |46 - 38.54| + |85 - 38.54| + |49 - 38.54| \end{aligned}$$

$$dm = \frac{\hspace{15em}}{24}$$

$$8.54 + 9.54 + 9.46 + 4.54 + 0.46 + 4.54 + 14.46 + 2.46 +$$

$$8.54 + 5.46 + 13.54 + 12.46 + 10.54 + 8.54 + 0.46 + 30.46 +$$

$$15.54 + 8.54 + 26.54 + 17.54 + 3.53 + 7.46 + 46.46 + 10.46$$

$$dm = \frac{\quad}{24}$$

$$dm = \frac{280.07}{24} = 11.67$$

dm = 11.67

4.3 Cálculo de la varianza de los AT con DM: (S^2)

$$S^2 = \frac{\sum Xi^2 - n(\bar{X})^2}{n - 1}$$

$$S^2 = \frac{\sum (Xi - \bar{X})^2}{n - 1}$$

$$S^2 = \frac{(8.54)^2 + (9.54)^2 + (9.46)^2 + (4.54)^2 + (0.46)^2 + (4.54)^2 + (14.46)^2 + (2.46)^2 +$$

$$(8.54)^2 + (5.46)^2 + (13.54)^2 + (12.46)^2 + (10.54)^2 + (8.54)^2 + (0.46)^2 + (30.46)^2 +$$

$$(15.54)^2 + (8.54)^2 + (26.54)^2 + (17.54)^2 + (3.53)^2 + (7.46)^2 + (46.46)^2 + (10.46)^2}{24 - 1}$$

$$S^2 = \frac{(72.93) + (91.01) + (89.49) + (20.61) + (0.21) + (20.61) + (209.09) +$$

$$(6.05) + (72.93) + (29.81) + (183.33) + (155.25) + (111.09) + (72.93) +$$

$$(0.21) + (927.81) + (241.49) + (72.93) + (704.37) + (307.65) + (12.46) +$$

$$(55.65) + (2158.53) + (109.41)}{23}$$

$$S^2 = \frac{5725.8877}{23}$$

$$S^2 = 248.95$$

4.4 Cálculo de la Desviación Standar de los AT con DM: “S”

$$S = \sqrt{S^2}$$

$$S = \sqrt{248.95}$$

$$S = 15.78$$

4.5 Cálculo del Coeficiente de Variación de los AT con DM: “CV”

$$CV = \frac{S}{\bar{X}} \times 100$$

$$CV = \frac{15.78}{38.54} \times 100$$

$$CV = 40.94\%$$

Tabla N° 29

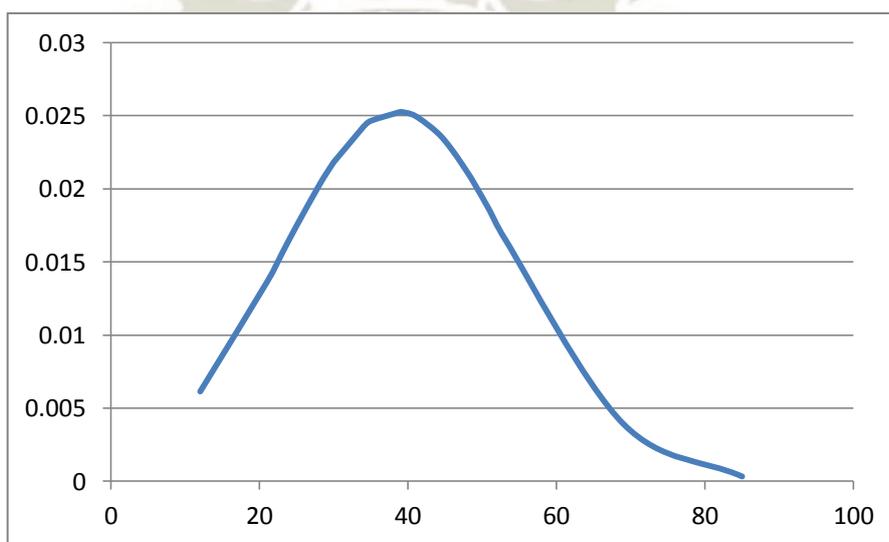
Cuadro Resumen de Estadísticas Accidentes de Tránsito con Daño Material en el Cercado de Arequipa 2016 – 2017

Síntesis de los Valores Estadísticos de AT con DM	
Promedio	38.54
Moda	30
V. Máximo	85
V. Mínimo	12
Rango	73
Desv. Media	11.67
Desv. Est.	15.78
Coef. Var.	40.94%

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

Gráfica N° 43

Curva de Gauss de los Accidentes de Tránsito con Daño Material en el Cercado de Arequipa 2016 – 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa
Elaboración: Propia

4.6 Interpretación:

4.6.1 La totalidad de los Accidentes de Tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa en los años 2016 y 2017 con respecto a su media aritmética tiene una dispersión de $11.67 = \text{aprox. } 12$ accidentes.

4.6.2 La totalidad de Accidentes de Tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa en los años 2016 y 2017, se dispersan respecto al valor central en aproximadamente **16** accidentes.

4.6.3 Como el Coeficiente de Variación CV %, es mayor del 30 %, entonces la media no es una medida representativa del conjunto de datos analizados.



5. Estadística de los datos analizados respecto a las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017

5.1 Cálculo del valor de la Media Aritmética de las TE:

$$\bar{X} = \frac{\sum Xi}{n}$$

\bar{X} = Media Aritmética

Xi = Valor de cada observación

n = Total de datos

$$\bar{X} = \frac{62}{24} = 2.58$$

$$\bar{X} = 2.58$$

5.2 Cálculo de la desviación media de las TE: “dm”

$$dm = \frac{\sum |Xi - \bar{X}|}{n}$$

$$\begin{aligned} &|0 - 2.58| + |2 - 2.58| + |4 - 2.58| + |1 - 2.58| + \\ &|0 - 2.58| + |1 - 2.58| + |11 - 2.58| + |0 - 2.58| + \\ &|0 - 2.58| + |0 - 2.58| + |1 - 2.58| + |11 - 2.58| + \\ &|0 - 2.58| + |0 - 2.58| + |6 - 2.58| + |0 - 2.58| + \\ &|1 - 2.58| + |0 - 2.58| + |0 - 2.58| + |0 - 2.58| + \\ &|0 - 2.58| + |0 - 2.58| + |0 - 2.58| + |24 - 2.58| \end{aligned}$$

$$dm = \frac{\hspace{15em}}{24}$$

$$2.58 + 0.58 + 1.42 + 1.58 + 2.58 + 1.58 + 8.42 + 2.58 +$$

$$2.58 + 2.58 + 1.58 + 8.42 + 2.58 + 2.58 + 3.42 + 2.58 +$$

$$1.58 + 2.58 + 2.58 + 2.58 + 2.58 + 2.58 + 2.58 + 21.42$$

$$dm = \frac{\quad}{24}$$

$$dm = \frac{86.12}{24} = 3.59$$

$$dm = 3.59$$

5.3 Cálculo de la varianza de las TE: (S^2)

$$S^2 = \frac{\sum Xi^2 - n(\bar{X})^2}{n - 1}$$

$$S^2 = \frac{\sum (Xi - \bar{X})^2}{n - 1}$$

$$(2.58)^2 + (0.58)^2 + (1.42)^2 + (1.58)^2 + (2.58)^2 + (1.58)^2 + (8.42)^2 + (2.58)^2 +$$

$$(2.58)^2 + (2.58)^2 + (1.58)^2 + (8.42)^2 + (2.58)^2 + (2.58)^2 + (3.42)^2 + (2.58)^2 +$$

$$(1.58)^2 + (2.58)^2 + (2.58)^2 + (2.58)^2 + (2.58)^2 + (2.58)^2 + (2.58)^2 + (21.42)^2$$

$$S^2 = \frac{\quad}{24 - 1}$$

$$(6.66) + (0.34) + (2.02) + (2.50) + (6.66) + (70.90) + (6.66) +$$

$$(6.66) + (6.66) + (2.50) + (70.90) + (6.66) + (6.66) + (11.70) +$$

$$(6.66) + (11.70) + (2.50) + (6.66) + (6.66) + (6.66) + (6.66) +$$

$$(6.66) + (6.66) + (458.82)$$

$$S^2 = \frac{\quad}{23}$$

$$S^2 = \frac{717.83}{23}$$

$$S^2 = 31.21$$

5.4 Cálculo de la Desviación Standar de las TE: "S"

$$S = \sqrt{S^2}$$

$$S = \sqrt{31.21}$$

$$S = 5.59$$

5.5 Cálculo del Coeficiente de Variación de las TE: "CV"

$$CV = \frac{S}{\bar{X}} \times 100$$

$$CV = \frac{5.59}{2.58} \times 100$$

$$CV = 216.40\%$$

Tabla N° 30

Cuadro Resumen de Estadísticas Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con Daño Material en el Cercado de Arequipa 2016 – 2017

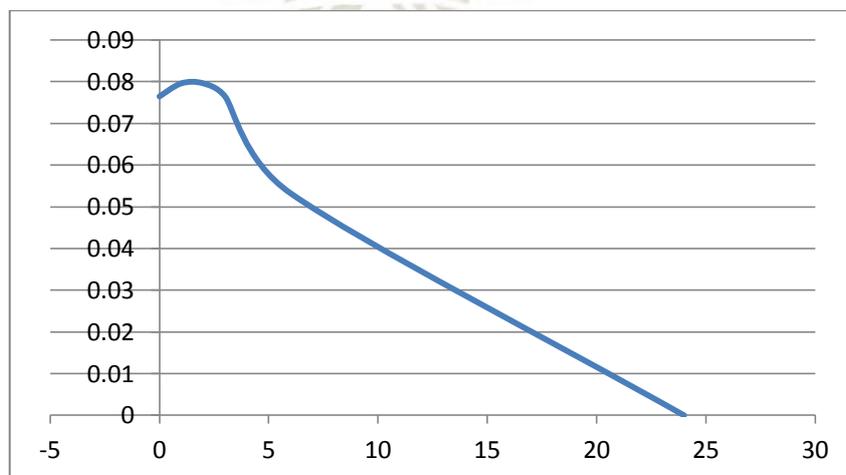
Síntesis de los Valores Estadísticos de TE	
Promedio	2.58
Moda	0
V. Máximo	24
V. Mínimo	0
Rango	24
Desv. Media	3.59
Desv. Est.	5.59
Coef. Var.	216.40%

Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

Gráfica N° 44

Curva de Gauss de las Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con Daño Material en el Cercado de Arequipa 2016 – 2017



Fuente: Sección de Estadísticas de la Región Policial PNP Arequipa

Elaboración: Propia

5.6. Interpretación:

5.6.1 La totalidad de los Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa en los años 2016 y 2017 con respecto a su media aritmética tiene una dispersión de $3.59 = \text{aprox. } 4$ transacciones.

5.6.2 La totalidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa en los años 2016 y 2017, se dispersan respecto al valor central en aproximadamente **6 transacciones**.

5.6.3 Como el Coeficiente de Variación CV %, es mayor del 30 %, entonces la media no es una medida representativa del conjunto de datos analizados.

Observaciones: De acuerdo a la Correlación de Pearson entre las dos variables es de **0.26**, lo que quiere decir que existe una relación directa positiva entre una y otra variable. (En otras palabras, si una aumenta también la otra).

6. Análisis de la encuesta dirigida al personal responsable de las Secciones de Tránsito en las Comisarías del Cercado de Arequipa

FORMULARIO DE PREGUNTAS

Tabla N° 31

Pregunta N° 01

¿Con qué frecuencia se realizan denuncias por accidente de tránsito con daño material en su Comisaría?

1. ¿Con qué frecuencia se realizan denuncias por accidentes de tránsito con daño material en su Comisaría?	Diario	Interdiario	Semanal
Santa Marta	✓		
Palacio Viejo	✓		

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cantidad total de respuestas obtenidas del personal responsable de las secciones de tránsito de las Comisarías del Cercado de Arequipa sobre la frecuencia de los accidentes de tránsito con daño material, denunciados en estas dependencias policiales, tanto Santa Marta como Palacio Viejo, en ambos casos se les dio tres opciones las que representan el 100%.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que los Accidentes de Tránsito se dan con una frecuencia diaria.

De acuerdo a la respuesta dada por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que las denuncias que reciben por Accidentes de Tránsito son diarias, por lo tanto, coincide con la Lista de Cotejo: la frecuencia es diaria.

Observaciones: En ambos casos afirmaron que mensualmente son un promedio de 30 AT.

Responsables de la Sección de Tránsito:

Santa Marta: Sub Oficial Superior, **25 años de experiencia en esta sección.**

Palacio Viejo: Sub Oficial Técnico de Primera, **3 años en el cargo.**

Tabla N° 32

Pregunta N° 02

¿Qué características tienen los sujetos intervinientes?

2. ¿Qué características tienen los sujetos intervinientes?	Responsables del AT	Víctimas del AT
Santa Marta	Edad: >25 años <60 Sexo: Masculino	Edad: >16 años <60 Sexo: Masculino
Palacio Viejo	Edad: >25 años <60 Sexo: Masculino	Edad: >16 años <60 Sexo: Masculino

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cualidad de los sujetos intervinientes en los Accidentes de Tránsito, denunciados en estas dependencias policiales, tanto Santa Marta como Palacio Viejo respecto a la edad y al sexo de éstos, en ambos casos la respuesta fue libre.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que los sujetos intervinientes en los Accidentes de Tránsito que se denuncian en sus dependencias policiales respecto a la edad Los Responsables o agentes dañantes las edades oscilan entre los 25 a 60 años de edad. Respecto a la edad de las Víctimas oscila la edad entre los 16 a 60 años de edad.

Respecto al sexo de los Responsables son más varones o masculinos en su mayoría. Las Víctimas también son más varones que mujeres.

De acuerdo a la respuesta dada por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que las cualidades de los sujetos dañantes como víctimas son más varones que mujeres de quienes se reciben las denuncias por Accidentes de Tránsito y quienes padecen este tipo de fenómenos.

Observaciones: Del 100% de Responsables de AT, 90% son Masculinos y 10% Femenino en ambas Comisarías tanto en Responsables como en Víctimas de acuerdo a las estadísticas de la Región Policial de Arequipa.

Tabla N° 33

Pregunta N° 03

¿Qué tipo de daño ha podido Ud. percatarse en este tipo de AT?

3. ¿Qué tipo de daño ha podido Ud. percatarse en este tipo de AT?	Frecuencia al 100%	Frecuencia del Tipo de daño al 100%
Santa Marta	Personales: 40%	Leve: 30% Moderado: 60% Grave: 9% Muy Grave: 1%
	Materiales: 60%	Leve: 70% Moderado: 25% Grave: 5% Muy Grave:
Palacio Viejo	Personales: 40%	Leve: 25% Moderado: 65% Grave: 9% Muy Grave: 1%
	Materiales: 60%	Leve: 70% Moderado: 25% Grave: 5% Muy Grave:

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cantidad total de respuestas obtenidas del personal responsable de las secciones de tránsito de las Comisarías del Cercado de Arequipa sobre el tipo de daño proveniente de los Accidentes de Tránsito, denunciados en estas dependencias policiales, tanto Santa Marta como Palacio Viejo, en ambos casos se les dio dos opciones, daños personales y daños materiales (nota: son sin consecuencias fatales) las que representan el 100%.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que los Accidentes de Tránsito que se denuncian en sus dependencias, existe en ambos, casos una distribución del 60% para accidentes de tránsito que sólo tienen daño material y 40% son con daños personales.

En la Comisaría de Santa Marta, se obtuvo que del 100% de Accidentes de Tránsito se dan en el siguiente orden en daños materiales:

- Leve: 70%.
- Moderado: 25%.
- Grave: 5%.
- Muy Grave: 0%.

En la Comisaría de Palacio Viejo, se obtuvo que del 100% de Accidentes de Tránsito se dan en el siguiente orden:

- Leve: 70%.
- Moderado: 25%.
- Grave: 5%.
- Muy Grave: 0%.

En ambos casos coinciden con la proporción de casos en los Accidentes de Tránsito con Daño Material.

De acuerdo a las respuestas dadas por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que las denuncias que reciben por Accidentes de Tránsito con daños materiales, son las que tienen mayor que la frecuencia que la de daños personales.

Observaciones: En el caso de los Daños Materiales, los que más se presentan son Roces y/o Raspones en ambas Comisarías.

Tabla N° 34

Pregunta N° 04

¿Qué tipo de Transporte es la que causa estos AT?

4. ¿Qué tipo de Transporte es la que causa estos AT?	Particulares	Público	Total %
Santa Marta	70%	30%	
	M1	M1, M2, M3	100%
Palacio Viejo	60%	40%	
	M1	M1, M2, M3	100%

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cantidad total de respuestas obtenidas del personal responsable de las secciones de tránsito de las Comisarías del Cercado de Arequipa sobre el tipo de transporte que causa estos Accidentes de Tránsito, denunciados en estas dependencias policiales, tanto Santa Marta como Palacio Viejo, en ambos casos se les dio dos opciones, Particulares y Públicos, las que representan el 100%.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que el tipo de transporte que causa estos Accidentes de Tránsito, denunciados en estas dependencias policiales, tanto el de Santa Marta como el de Palacio Viejo manifestaron que, son los vehículos particulares quienes son los responsables de éste tipo de fenómeno.

De acuerdo a las respuestas dadas por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que los vehículos particulares son quienes cometen en su mayoría estos Accidentes de Tránsito con daños materiales, en una proporción media en ambas del 65% sobre el 100%.

Observaciones: Del 100% de Vehículos Públicos 60% son taxis y 40% son combis.

Tabla N° 35

Pregunta N° 05

¿Se suelen celebrar Transacciones Extrajudiciales entre las personas que participan en los AT con DM?

5. ¿Se suelen celebrar Transacciones Extrajudiciales entre las personas que participan en los AT con DM?	Frecuencia	%
Santa Marta	Siempre: A menudo: A veces: X Nunca:	100%: 50% a 75%: 1% a 49%: X 0%:
Palacio Viejo	Siempre: A menudo: A veces: X Nunca:	100%: 50% a 75%: 1% a 49%: X 0%:

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cantidad total de respuestas obtenidas del personal responsable de las secciones de tránsito de las Comisarías del Cercado de Arequipa sobre si realizan o no transacciones extrajudiciales las personas que intervienen en estos Accidentes de Tránsito con daño material y que han sido denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, en ambos casos se les dio cuatro opciones: Siempre, A menudo, A veces, y Nunca las que representan el 100%.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que las personas que intervienen en Accidentes de Tránsito con daño material, denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, suelen celebrar transacciones extrajudiciales “A veces”.

De acuerdo a las respuestas dadas por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que las transacciones extrajudiciales se celebran a veces, lo que en proporción al 100% significan que son casos que van del 1% al 49%. Coincidiendo con la información que hemos recopilado en las listas de cotejo de parte de Estadísticas de la Región Policial.

Observaciones: Del 100% de AT sólo los que son con DM son los que se transan. Daños Personales No.

Tabla N° 36

Pregunta N° 06

De ser afirmativa la anterior pregunta ¿Por qué montos aproximadamente?

6. De ser afirmativa la anterior pregunta ¿Por qué montos aproximadamente?	Frecuencia
Santa Marta	De 1 a 1,000 soles: X De 1,000 soles a 10,000 soles: De 10,001 soles a más:
Palacio Viejo	De 1 a 1,000 soles: X De 1,000 soles a 10,000 soles: De 10,001 soles a más:

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado
Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cantidad total de respuestas obtenidas del personal responsable de las secciones de tránsito de las Comisarías del Cercado de Arequipa sobre el monto del resarcimiento que se dan en las transacciones extrajudiciales que celebran las personas que intervienen en estos Accidentes de Tránsito con daño material y que han sido denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, en ambos casos se les dio tres opciones: De S/. 1 a S/. 1,000 soles; De S/. 1,000 soles a S/. 10,000 soles y De S/. 10,001 soles a más: las que representan el 100%.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que los montos que se dan en casi todas las transacciones extrajudiciales que derivan de Accidentes de Tránsito con daño material, denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, no sobrepasan de los S/. 1, 000.00 (un mil 00/100 soles).

De acuerdo a las respuestas dadas por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que las transacciones extrajudiciales que se celebran a veces no sobrepasan de los S/. 1, 000.00 (un mil 00/100 soles), como montos resarcitorios, coincidiendo la respuesta en ambas comisarías.

Observaciones:

- Del 100% de AT con DM que llegan a transar en la Comisaría de Santa Marta los montos de reparación no pasan de S/. 1,000 soles.
- Del 100% de AT con DM que llegan a transar en la Comisaría de Palacio Viejo los montos de reparación no pasan de S/. 1,000 soles. Además, sin perjuicio de lo anterior, el encargado de tránsito nos comenta que **como el Quinto Juzgado de Paz se encuentra en la sede de la misma Comisaría** en este tipo de casos los pasan casi automáticamente.

Tabla N° 37

Pregunta N° 07

De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5, ¿en qué tipos de documentos las presentan?

7. De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5, ¿en qué tipos de documentos las presentan?	Frecuencia	%
Santa Marta	Documento Privado: Documento con firmas legalizadas: X Documento contenido en Escritura Pública:	0% 100% 0%
Palacio Viejo	Documento Privado: Documento con firmas legalizadas: X Documento contenido en Escritura Pública:	0% 100% 0%

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cantidad total de respuestas obtenidas del personal responsable de las secciones de tránsito de las Comisarías del Cercado de Arequipa sobre el tipo de documento que presentan las personas que intervienen en las transacciones extrajudiciales que derivan de Accidentes de Tránsito con daño material y que han sido denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, en ambos casos se les dio tres opciones: Documento Privado; Documento con firmas legalizadas y Documento contenido en Escritura Pública, las que representan el 100%.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que el Documento en el cual se presentan las Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material, denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, son documentos con firma legalizada.

De acuerdo a las respuestas dadas por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que las transacciones extrajudiciales que se celebran siempre se hacen en documentos con firma legalizada, es decir el 100% de estos documentos.

Observaciones:

- **En la Comisaría de Santa Marta**, el Superior a cargo tenía conocimiento básico de lo que es una Transacción Extrajudicial y cómo se aplican. Además, comentó que las fechas en que normalmente se presentan las transacciones extrajudiciales, son por lo general pasando una semana después de lo que han sucedido los accidentes de tránsito o dos semanas.

- **En la Comisaría de Palacio Viejo**, el Técnico a cargo tenía conocimiento básico de lo que es una Transacción Extrajudicial y cómo se aplican pero fue quejado hace tiempo por un señor que fue víctima de un AT con DM que celebró una Transacción Extrajudicial por S/. 50.00 soles, y después de dos semanas se apareció indicando que la reparación de su vehículo fue por S/. 500.00 soles y cómo ya no podía reclamar por la transacción extrajudicial al responsable del AT, lo responsabilizó a él en su calidad de efectivo policial encargado, por ello, desde esa vez el técnico prefiere pasar esos casos de frente al Juzgado de Paz que está en su Comisaría.

Tabla N° 38

Pregunta N° 08

De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5 ¿Entre quienes se celebran dicha transacción?

8. De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5 ¿Entre quienes se celebran dicha transacción?	Responsables del AT	Víctimas del AT
Santa Marta	Conductor de la unidad responsable del daño: X Propietario de la unidad responsable del daño:	Conductor de la unidad dañada: X Propietario de la unidad dañada:
Palacio Viejo	Conductor de la unidad responsable del daño: X Propietario de la unidad responsable del daño:	Conductor de la unidad dañada: X Propietario de la unidad dañada:

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cantidad total de respuestas obtenidas del personal responsable de las secciones de tránsito de las Comisarías del Cercado de Arequipa sobre el tipo de persona que intervienen en las transacciones extrajudiciales que derivan de Accidentes de Tránsito con daño material y que han sido denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, en ambos casos se consideró dos opciones: Responsables y Víctimas en calidad de Conductor - Propietario, los que representan el 100%.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que las personas que celebran las transacciones extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material, denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, son los conductores, que muchas veces coinciden en ser también los propietarios de los vehículos participantes.

De acuerdo a las respuestas dadas por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que las personas que intervienen en las transacciones extrajudiciales que se celebran siempre son los conductores quienes participan en el otorgamiento de estos documentos al 100%.

Observaciones:

Comisaría de Santa Marta: De las personas que normalmente transan son los conductores, ya que muchas veces son los dueños de las unidades sobre todo cuando son particulares, en el caso de los de servicio público, los dueños vienen pero les dicen a los conductores que se encarguen ellos, ya que son ellos los del problema.

Comisaría de Palacio Viejo: De las personas que normalmente transan son los conductores que participan en los accidentes, ya que los dueños de las unidades implicadas en los AT con DM, resultan ser ellos mismos sobre todo cuando son particulares, en el caso de los de servicio público, los dueños se aparecen pero les dicen a los conductores que se encarguen ellos, ya que son ellos los del problema.

Tabla N° 39

Pregunta N° 09

De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5 ¿Después de cuántos días de ocurrido el AT con DM se presentan las TE?

9. De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5 ¿Después de cuántos días de ocurrido el AT con DM se presentan las TE?	Un día	Dos días	Otros
Santa Marta			✓
Palacio Viejo			✓

Fuente: Personal Responsable de la Sección de Tránsito de las Comisarías del Cercado

Elaboración: Propia

DESCRIPCIÓN:

La tabla presenta la cantidad total de respuestas obtenidas del personal responsable de las secciones de tránsito de las Comisarías del Cercado de Arequipa sobre el tiempo de presentación de las transacciones extrajudiciales que derivan de Accidentes de Tránsito con daño material y que han sido denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, en ambos casos se consideró otros y señalaron que era después de una semana a dos, los que representan el 100%.

INTERPRETACIÓN:

De los dos responsables encuestados en las comisarías del Cercado de Arequipa, en ambos casos manifestaron que el tiempo de presentación de las transacciones extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño material, denunciados en estas dependencias policiales, tanto en Santa Marta como en Palacio Viejo, se presentan después de una semana a dos de ocurrido el accidente con daño material.

De acuerdo a las respuestas dadas por ambos responsables de tránsito de las comisarías respectivas, afirmaron que el tiempo de presentación de las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material denunciados en las comisarías del cercado de Arequipa, se presentan después de una a dos semanas de ocurrido el incidente, al 100%.

Observaciones:

Comisaría de Santa Marta: Sin perjuicio de lo anterior, las fechas de las transacciones extrajudiciales son de 1 a 2 semanas posteriores al accidente de tránsito, lo que quiere decir que existe un lucro cesante por ese tiempo y que no es considerado en las transacciones.

Comisaría de Palacio Viejo: En esta dependencia policial se manifestó que las fechas de las transacciones extrajudiciales son de 1 a 2 semanas posteriores al accidente de tránsito, lo que quiere decir también, que existe un lucro cesante por ese tiempo y que no es considerado en las transacciones en esta dependencia policial.

7. Discusión de los Resultados

En primer lugar, para identificar la cantidad de accidentes de tránsito que han resultado con daño material en las Comisarías del Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017 se trabajó con accidentes dónde no se han producido ningún tipo de daños personales, ya que de acuerdo a los cuadros estadísticos que se llevan a nivel de Comisarías así como en la Región Policial de Arequipa ubicada en Yanahuara, se hacen dos grandes grupos respecto a los tipos de accidentes de tránsito como consecuencias, se habla del grupo de resultados fatales y de los no fatales de manera general. En éste último grupo se encuentran los que han generado daños personales (tales como atropello, volcadura, caída de pasajero) y los que han generado sólo daños materiales (tales como choque y despiste).

Para llegar a determinar la cantidad total de accidentes de tránsito sólo con daño material se tuvo que determinar primero la cantidad total de accidentes de tránsito No Fatales de manera general, para ello hicimos uso de la base de datos estadísticos de la Región Policial de Arequipa, de ella se sacó información por cada comisaría y a su vez por año y meses de manera separada a efecto de poder tener clara la información respecto a la ocurrencia tanto en cantidad por meses así como por años de todos los accidentes de tránsito No Fatales que fueron denunciados para luego separar aquellos que sólo obtuvieron daños materiales, obteniendo un total de 1,284 accidentes en total como accidentes No Fatales. Por otro lado, también se hizo la clasificación por tipo de transporte, es decir, si los responsables de los daños materiales eran privados o de

servicio público haciendo uso de nuestra lista de cotejo pre elaborada en nuestro proyecto teniendo en cuenta a nuestra variable así como nuestros indicadores derivados de ésta, encontramos que son los particulares quienes originan más accidentes de tránsito que los de servicio público, ya que obtuvimos 736 casos originados por particulares y 189 casos originados por unidades de transporte público en las dos comisarías materia de la presente investigación y en el tiempo determinado para nuestro estudio.

Finalmente, de acuerdo a la información que recogimos de nuestras listas de cotejo, una vez ordenada la información en tablas y gráficas obtuvimos la cantidad total de **925** Accidentes de Tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante los años 2016 y 2017, resaltando a la Comisaría de Palacio Viejo dónde se encontraron más casos de éste tipo, ya que se obtuvieron allí **506** accidentes denunciados, en cambio en la Comisaría de Santa Marta se encontraron **419** accidentes denunciados de éste tipo de accidentes en los dos años de estudio.

En segundo lugar, para determinar la cantidad total de Transacciones Extrajudiciales durante los años 2016 y 2017, derivadas de accidentes de tránsito con daño material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, también se utilizó la lista de cotejo por mes y año, en cada una de las comisarías materia de estudio, de las estadísticas de la Región Policial Arequipa. Ordenando la información y haciendo una síntesis de ella, allí se encontraron un total de **62** casos, de los cuales la Comisaría en la que ocurrieron con mayor frecuencia fue en la de Santa Marta con **55** transacciones extrajudiciales, en cambio en la Comisaría de Palacio Viejo sólo se encontraron **7** transacciones extrajudiciales en los dos años de estudio. Aquí llama la atención la Comisaría de Palacio Viejo durante el año 2017 ya que ese año se dieron 217 casos de accidentes de tránsito con daño material, sin embargo sólo se encontró una transacción extrajudicial en todo el año. Al buscar el motivo del por qué la diferencia de la práctica de éste mecanismo legal tanto en una como en la otra comisaría, fue al momento de entrevistarnos con los responsables de las secciones de tránsito que por un lado la cantidad de años de experiencia era uno de esos factores debido a que en la comisaría de Santa Marta, el responsable de la sección de tránsito era un Superior que llevaba en éste campo la cantidad de 25 años, él personalmente nos comentó que era mejor “un mal arreglo que un buen juicio” ya que si las personas transan es más económico para ellas y más rápido también para ellos (los Policías) ya que pueden evitar hacer sus ITP o Informes Técnicos Policiales y pasar de todas maneras los casos al Quinto Juzgado de Paz pero como caso

resuelto, mientras que en la comisaría de Palacio Viejo, el encargado de la sección de tránsito era un Técnico que llevaba en éste campo recién tres años y además de la poca experiencia, en éste caso debemos agregar que en ésta comisaría también funciona el Quinto Juzgado de Paz Letrado, y es la dependencia del Órgano Jurisdiccional encargado de llevar los casos no resueltos en las comisarías por accidentes de tránsito a nivel del Cercado, entonces, ya que éste Juzgado está a un paso, los casos de accidentes de tránsito eran trasladados allí rápidamente si las partes previamente no suelen arreglar por su cuenta para dar solución a su conflicto de intereses.

En tercer lugar, en cuanto a la relación que existe entre las dos variables de nuestro estudio, es decir, entre la cantidad de accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017 y las transacciones extrajudiciales que han derivado de aquellos, tenemos en síntesis, la siguiente información por año:

El año 2016, se dieron un total de 458 accidentes de tránsito con daño material, por un lado, mientras que por otro, se dieron sólo 31 transacciones extrajudiciales en total ese año, haciendo énfasis que fue en la Comisaría de Santa Marta que se dieron 25 transacciones extrajudiciales. En este año la relación que existe entre una y otra variable es del 6.77 % del 100%, es decir, es muy baja la práctica de transar frente a la cantidad de accidentes que se dan.

El año 2017, se dieron un total de 467 accidentes de tránsito con daño material, por un lado, mientras que por otro, se dieron también 31 transacciones extrajudiciales en total ese año, haciendo énfasis que fue en la Comisaría de Santa Marta que se dieron 30 transacciones extrajudiciales. En este año la relación que existe entre una y otra variable es del 6.64 % del 100%, es decir, también es muy baja la práctica de transar frente a la cantidad de accidentes que se dan en éste año.

Aquí podemos deducir dos cosas, el promedio de accidentes de tránsito con daño material en esos dos años de estudio es de 463 casos. Respecto a las transacciones extrajudiciales es de 31 casos.

Finalmente, tenemos que en los dos años de estudio se dieron 925 casos en total y las transacciones extrajudiciales derivadas de éstos 62 transacciones, la relación que se presenta aquí, es del **6.70%** respecto del 100% de casos. De lo que se puede deducir, que

el uso de las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material para los años 2016 y 2017 en las Comisarías del Cercado de Arequipa es muy baja respecto a la cantidad de Accidentes de Tránsito con Daño Material descritos.

Por otro lado, aplicando la técnica de correlación de Pearson, a efecto de verificar el grado de Asociación entre las dos variables que son materia de nuestra investigación, se ha determinado que es de **0.26** lo que significa que si una variable aumenta también la otra, aunque sea de manera débil.

En cuarto y último lugar, para verificar las consecuencias del uso de transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material materia de nuestro estudio en los dos años de estudio propuestos, podemos afirmar lo siguiente:

Sólo pudimos revisar 5 transacciones extrajudiciales celebradas el año 2016 en la comisaría de Santa Marta y 5 más del año 2017 de la misma comisaría a través del SIDPOL dónde pudimos tomar nota que los montos acordados en dichas transacciones no sobrepasaban la cantidad de S/. 1,000.00 (un mil 00/100 soles) en los acuerdos que se presentaron (hago notar que en ambas comisarías no pudieron darnos los casos en físico porque sean casos resueltos o pendientes de juicio si o sí van al Quinto Juzgado de Paz y allí se guardan). Por otro lado, respecto a la fecha de presentación también se pudo verificar que fueron presentadas después de una semana a dos de ocurrido el accidente.

Cuando tuvimos la entrevista con los responsables de tránsito de cada comisaría respecto a estos dos puntos, allí también se registró que los montos que indicaron los efectivos policiales no sobrepasaban los S/. 1,000.00 (un mil 00/100 soles). Y sobre las fechas de presentación, también nos confirmaron que las fechas de presentación siempre son después de una semana a dos.

Por lo tanto, **respecto a los montos** que se dan en las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material son menores a S/. 1,000.00 (un mil 00/100 soles), aquí pudimos entender que por lo general los tipos de accidentes son choques leves por lo mismo que se dan en lugares de alta transitabilidad de carros y personas por lo que el tráfico es lento y cuando ocurre un impacto estos son mínimos, así mismo, casi siempre en estos casos no hay daños personales.

Respecto a las fechas de presentación de las transacciones y la fecha de ocurrencia de los accidentes de tránsito con daño material denunciados en el Cercado de Arequipa, se pudo notar que van de una a dos semanas después de que se dan dichos accidentes, por lo tanto, aquí podemos deducir, que al ser los montos bajos y por el tiempo transcurrido, sólo se hacen pago del daño emergente mas no del lucro cesante. Cabe resaltar ello, porque en un caso en el cual la víctima era un taxista, éste informó al encargado de tránsito que pagaba letras de S/. 1,500.00 (un mil quinientos 00/100 soles) mensuales, y que al estar su carro primero en la comisaría y luego en el taller, pasó dos semanas sin trabajar y el señor que le causó el daño sólo le pagó por la planchada de su carro. Así como ese caso se dan varios cuando deciden transar.

Finalmente, recordemos que **respecto al uso** de las transacciones extrajudiciales, mucho influye los **años de experiencia de los policías encargados** de las secciones de tránsito, ya que a mayor cantidad de experiencia, ellos prefieren que las personas transen antes de pasar al Juzgado tanto por abaratar costos así como tiempo para todas las partes que se ven involucradas en éste tipo de fenómenos sociales, de ésta forma se ayuda a descongestionar al aparato Jurisdiccional en los casos que sí transan.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace mención que la forma de obtener estos resultados no pudimos hacerlo por la vía formal, así que recurrimos a otras vías (contactos), que nos permitieron llegar a los Responsables de la Sección de tránsito tanto de la Comisaría de Santa Marta, así como a la de Palacio Viejo y también de la Región Policial de Arequipa.

CONCLUSIONES

PRIMERA: La cantidad de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017, son **925 casos en total**, correspondiendo a la **Comisaría de Santa Marta** la cantidad de 419 casos y a la **Comisaría de Palacio Viejo** la cantidad de 506 casos.

SEGUNDA: La cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017, son **62 casos en total**, correspondiendo a la **Comisaría de Santa Marta** la cantidad de 55 casos y a la **Comisaría de Palacio Viejo** la cantidad de 7 casos.

TERCERA: La relación que existe entre la cantidad de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017 y las transacciones extrajudiciales que se han celebrado como consecuencia del anterior fenómeno es de escaso o bajo uso de esta figura jurídica. Ya que sólo el 6.70% es la proporción que se han dado respecto al 100% de accidentes de tránsito con daño material en estos dos años de estudio en el Cercado de Arequipa.

CUARTA: Las consecuencias que hemos encontrado sobre el uso de Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante los años 2016 y 2017, son:

- Los casos que arreglan a nivel de Comisarías NO pasan al Quinto Juzgado de Paz ubicado en la Comisaría de Palacio Viejo como casos contenciosos. Lo que significa que 62 casos han sido reportados como casos resueltos ayudando de esta manera a descargar al aparato jurisdiccional. En sentido contrario ha pasado con los casos que no han celebrado una transacción extrajudicial, siendo 863 casos los que han pasado al Juzgado de Paz antes mencionado en los dos años de estudio por accidentes de tránsito con daño material.

- Respecto a los montos resarcitorios encontrados en algunas de las Transacciones Extrajudiciales revisadas así como de las entrevistas a los responsables de las secciones de tránsito tanto de la Comisaría de Santa Marta como la de Palacio Viejo, son en su totalidad valores menores a S/. 1,000.00 (un mil 00/100 soles), y si tomamos en consideración las fechas de su presentación (que van de una a dos semanas después de que ocurrió el accidente), se puede inferir, que sólo se cubre el pago del daño emergente mas no el lucro cesante de las víctimas.

- Los años de experiencia en los Policías a cargo de estas secciones son importantes ya que a mayor cantidad, el personal recomienda a las partes intervinientes en este tipo de accidentes a que realicen una transacción extrajudicial porque es lo más recomendable a efecto de ahorrar tiempo y dinero para ambos.

QUINTA: Al haberse determinado el poco uso de las Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito con daño Material a nivel de las Comisarías del Cercado de Arequipa en los años 2016 y 2017, nuestra hipótesis en ese sentido se considera aprobada.

Respecto a los montos reparatorios de las Transacciones Extrajudiciales que se han dado en los Accidentes de Tránsito con Daño Material en las Comisarías del Cercado de Arequipa, durante los años 2016 y 2017, no sobrepasan la cantidad de S/. 1,000.00 soles, además de considerar las fechas de presentación que van de una a dos semanas después de ocurridos los accidentes, sólo se considera el Daño Emergente mas no el Lucro Cesante, por lo que, en éste sentido, nuestra hipótesis también ha sido aprobada.

SUGERENCIAS

PRIMERA: Debido a que la cantidad de accidentes de tránsito con daño material que se denuncian en las Comisarías del Cercado de Arequipa son bastantes (450 casos por año aproximadamente) y dado que las transacciones extrajudiciales ayudan a descongestionar el Sistema Judicial como efecto de su práctica en las Comisarías que sí lo hacen, debe capacitarse al personal policial encargado de las secciones de tránsito a fin de que conozcan los beneficios de su aplicación, sobre todo, en casos de Accidentes de Tránsito éste tipo.

SEGUNDA: A fin de evitar temores en la aplicación de estas Transacciones Extrajudiciales por parte del Personal Policial que atiende en las Secciones de Tránsito, se sugiere que envíen a las partes que intervienen en un accidente de tránsito con daño material, antes de transar, a un perito mecánico para que les dé un dato más preciso respecto del costo del daño emergente y se eviten posteriores reclamos así como que siempre debe de realizarse el peritaje de daños por parte de la DIAT o su equivalente, para determinar objetivamente la responsabilidad del agente dañante y la víctima.

TERCERA: Dada la cantidad de Accidentes de Tránsito que se presentan al año sólo con Daño Material y el poco uso de las Transacciones Extrajudiciales a nivel de las Comisarías dónde se denuncian éstos casos, sugerimos que se haga obligatorio el uso de las Transacciones Extrajudiciales a nivel de Comisarías a efecto de que se pueda cubrir los Daños Materiales lo más pronto y se pueda resarcir a las víctimas así como de esa forma se ayude a descongestionar la carga procesal del aparato jurisdiccional ya que sí existe un medio legal que puede dar solución rápida a éste tipo de conflictos, como son las Transacciones Extrajudiciales.

CUARTA: Al ser los accidentes de tránsito una fuente generadora de conflictos entre las personas que hacen uso de las vías ya sea como conductores o como peatones y las transacciones extrajudiciales al ser mecanismos legales rápidos para solucionar conflictos, ambas figuras deben ser promovidas en charlas de Educación Vial en la mayoría de centros educativos ya sean colegios, institutos, universidades o centros de capacitación para obtener licencias de conducir a efecto de prevenir y desincentivar este tipo de problemas.

PROYECTO DE LEY

Proyecto de Ley

El Congreso de la Republica

Ha dado la Ley Siguiente:

PROYECTO DE LEY QUE OBLIGA A LOS CONDUCTORES QUE HAN OCASIONADO UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL A CELEBRAR TRANSACCIÓN EXTRAJUDICIAL A FAVOR DE LAS VÍCTIMAS DE ESE ACCIDENTE A NIVEL DE COMISARÍAS

Exposición de Motivos

Fundamentos de la Propuesta

1.1 Planteamiento del Problema

1. Las estadísticas de estos últimos cinco años brindada por las Comisarías a nivel nacional nos muestran que cada año se dan más de 100,000 accidentes de tránsito, de los cuales el 60% resulta sólo con daños materiales y de ellos la cantidad de casos que se van sobre todo a los Juzgados de Paz son un promedio del 90% al 95%, siendo el restante un grupo pequeño que prefieren hacer uso de las Transacciones Extrajudiciales para solucionar su problema (fuente informe sobre accidentes de tránsito del INEI 2017).
2. A pesar de existir la vía de la Transacción Extrajudicial en nuestro ordenamiento jurídico, precisamente en nuestro Código Civil art. 1302 y siguientes, vemos que las personas que intervienen o participan en este tipo de casos por falta de conocimiento o por una mentalidad muy litigante prefieren acudir a un Juzgado para que les solucionen el problema aumentando con ello cada año la carga procesal y gastando ellos más dinero y tiempo.

1.2 Necesidad de dar solución a dicha problemática

1. En una tesis publicada por la Universidad Católica de Santa María de Arequipa, se pudo observar que las Consecuencias del Uso de las Transacciones Extrajudiciales derivadas de Accidentes de Tránsito a nivel del Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017, se vio que el papel que tienen los efectivos policiales a cargo de la sección de Tránsito que conocen sobre el uso de este mecanismo legal y que recomendaban poner en práctica éste medio legal, es muy importante para su realización teniendo como consecuencia que estos casos se resolvían sólo a nivel de Comisarías ayudando de esa manera a descongestionar el Sistema Judicial.

1.3 Propuesta de Solución

La solución que se propone establece los siguientes planteamientos:

1. Celebrar Transacciones Extrajudiciales de manera obligatoria por parte de las personas que intervienen en un accidente de tránsito que sólo tiene Daño Material cuando el daño no sobrepase la cantidad de S/ 1,000.00 (un mil 00/100 soles).
2. Disponer que antes que se transa se realice la pericia de daños por parte de la Policía encargada de ello para determinar la responsabilidad de quién será el sujeto de deber y quien el sujeto de derecho, además de obtener una pericia de costos del daño por parte de un mecánico o profesional afín con el ánimo de saber el quantum más exacto con el que se va a transar y evitar futuras probables quejas.

LA TEMÁTICA EN LA DOCTRINA Y LA LEGISLACIÓN NACIONAL

2.1 El uso de las Transacciones Extrajudiciales en Pleno Casatorio

En el Pleno Casatorio de fecha 22 de enero del 2008, en la Casación N° 1465 – 2007 – Cajamarca, primer pleno casatorio en el Perú, se trató respecto al hecho de considerar a las Transacciones Extrajudiciales como cosa juzgada, sentencia en la cual se dio un buen marco teórico pero de manera general respecto a esta figura jurídica, al respecto tenemos: El legislador ubica a la transacción como uno de los medios de extinguir obligaciones por razones de tradición jurídica y porque en múltiples casos prevalece el efecto extintivo de la misma. Acotaba que había sido motivo de especial preocupación de la Comisión revisora,

que dio origen al Código Civil vigente de 1984, introducir mecanismo ágiles para que los particulares solucionen sus diferencias sin la intervención de los tribunales de justicia, **teniendo en cuenta el explicable deseo de las partes de evitar los costos de un proceso, la pérdida de tiempo que éste conlleva y la voluntad común de lograr tranquilidad,** aspecto que prevalecía para que ellas “se dicten su propia sentencia”.

Es por ello que los profesores Castillo Freyre y Osterling Parodi señalan que la transacción es un acto jurídico, puesto que constituye una manifestación de voluntad destinada a crear, regular, modificar o extinguir relaciones jurídicas, pero, asimismo, puede ser un contrato al versar sobre relaciones jurídicas patrimoniales (puesto que los derechos extrapatrimoniales son intransigibles), por lo que ambos conceptos no resultan ser excluyentes sino complementarios.

Por lo tanto, se concluye que para nuestro ordenamiento jurídico nacional la transacción es un acto jurídico de naturaleza patrimonial (contrato) por el que las partes, en ejercicio de su autonomía de la voluntad, haciéndose concesiones recíprocas, deciden sobre algún asunto dudoso o litigioso. A nivel formal, al ser un contrato, apunta a zanjar cuestiones ya existentes entre las partes, es decir a extinguir relaciones jurídicas existentes que se encuentran en controversia. Por ello su ubicación es más clara dentro de los medios extintivos de las obligaciones. En cuanto al nivel de fondo, lo que subyace en el corazón de esta figura se centra en la búsqueda de la paz y la armonía.

La causa o función de la transacción es la composición de la controversia jurídica que existe entre las partes, cuya solución o liquidación asumen los propios interesados, evitando provocar un pleito o acabando el ya iniciado, y se realiza mediante recíprocas concesiones. Sobre esta causa, que en sus múltiples aspectos revela la virtualidad operativa del contrato, y sobre la situación o relación jurídica controvertida debe recaer, impelido por el *animus transigendi*, el consentimiento de los contratantes.

2.2 LEGISLACIÓN NACIONAL

Art. 1302 del Código Civil

“Artículo 1302º: Por la transacción las partes, haciéndose concesiones recíprocas, deciden sobre un asunto dudoso o litigioso, evitando el pleito que podría promoverse o finalizando el que está iniciado.

Con las concesiones recíprocas, también se pueden crear, regular, modificar o extinguir relaciones diversas de aquellas que han constituido objeto de controversia entre las partes.

La transacción tiene el valor de cosa juzgada.”

Para hablar de la Transacción Extrajudicial, que es la que más nos interesa para nuestro análisis, vamos a desglosar esta norma en los supuestos de hecho y consecuencia jurídica de la parte central que consideramos necesaria.

Supuesto de hecho: “las partes, haciéndose concesiones recíprocas, deciden sobre un asunto dudoso o litigioso, evitando el pleito que podría promoverse o finalizando el que está iniciado”

Consecuencia Jurídica: “Hay Transacción”.

Entonces: **“Cuando dos partes o más, se hagan concesiones recíprocas sobre un asunto dudoso, evitando el pleito que podría promoverse estamos ante una Transacción Extrajudicial.”**

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

3.1 IDENTIFICACIÓN DE GRUPOS DE INTERES O ACTORES

¿A qué grupos de interés impacta esta norma?

En primer lugar, a todos los propietarios de vehículos que sufren un accidente de tránsito con daño material sobre todo por colisión o choque, que en la actualidad se dan a diario

este tipo de accidentes y que el quantum del daño no sobrepase la cantidad de S/. 1,000.00 (un mil 00/100 soles).

En segundo lugar, a los propios conductores que generen el daño debido a que van evitar gastar en Asesoría Jurídica además de entramparse en un juicio que les puede demorar mínimamente un año ya que muchas veces los conductores no son los propietarios del vehículo que conducen y al ser su herramienta de trabajo necesitan liberarse del problema lo más pronto.

En tercer lugar, a todo el aparato judicial, porque al solucionarse este problema en las Comisarías ya no van a pasar estos casos a los respectivos juzgados de paz que son los competentes por la cuantía de los daños.

3.2 IMPACTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DEL PROYECTO

Los impactos positivos del proyecto, se van a ver reflejados en la mayoría de propietarios de vehículos o de cualquier otro tipo de propiedad tanto privada como pública, ergo, paredes de casas, postes de telefonía, paneles publicitarios pertenecientes a una determinada municipalidad, etc. Debemos recordar que los accidentes de tránsito con daño material se dan a diario.

Los impactos negativos, aparentemente serán para aquellos conductores, propietarios y/o empresas dueñas de las unidades vehiculares con las cuales se generen este tipo de daños, ya que van a tener que juntar el pago lo más pronto a efecto de poder retirar sus unidades, caso contrario se quedarán detenidas los dos primeros días en las Comisarías y a partir del tercer día en el depósito municipal con el gasto que ello ocasione además de la grúa que tenga que llevar a dicho depósito hasta el día que se presente la Transacción Extrajudicial.

3.3 CONCLUSIÓN DEL ANÁLISIS

Haciendo un Análisis Económico del Derecho sobre esta materia, los costos y beneficios por la presente propuesta nos permite concluir que es pertinente y amerita su aprobación

por el Congreso de la República. Así mismo, debe tenerse presente que la presente iniciativa no demandará recursos adicionales al Tesoro Público.

Redacción de la Ley:

Artículo 1: Ámbito de aplicación

La presente Ley tendrá aplicación en todo el territorio del Perú.

Artículo 2: Definición de términos

Accidente de Tránsito: Evento súbito que es generado en cualquier vía de tránsito.

Accidente de tránsito con Daño Material: Evento generado por un vehículo que se encuentre en una vía de tránsito y que genere daños a la propiedad tanto pública como privada.

Daños materiales: Daños percibidos en el patrimonio de las personas y/o del Estado.

Peritaje de Responsabilidad de Daños: Acto realizado por un profesional del medio que puede determinar la forma y el resultado de un accidente de tránsito a efecto de determinar responsables y víctimas a través de factores determinantes y coadyuvantes.

Peritaje de daños: Acto realizado por un profesional afín al patrimonio dañado tales como Ingeniero Mecánico, que puede dar un valor muy exacto del daño producido de acuerdo al grado de siniestralidad.

Sujetos intervinientes: Personas que participan generan, sufren o padecen en un accidente de tránsito.

Responsable del Daño: Persona que participa y es el generador del daño que resulta de un accidente de tránsito por propia responsabilidad, pudiendo ser solidaria.

Víctima del Daño: Persona que padece un daño por un accidente de tránsito.

Artículo 3: Aplicación de la norma

En el caso que se dé un accidente de tránsito con Daño Material, una vez conocida en la Comisaría de la jurisdicción el responsable de Tránsito ordenará las pericias de Responsabilidad de daños y la del quantum de este para determinar al responsable y a la víctima a efecto de que celebren una Transacción Extrajudicial considerando que el pago

se realice previamente a que pueda retirar la unidad vehicular con la cual generó los daños además de retenerse sus documentos.

Artículo 4: Norma supletoria

Las normas correspondientes del Código Civil que versan a partir del Artículo 1970 en adelante, son de aplicación supletoria y concordante en este tipo de casos tanto con el Reglamento Nacional de Tránsito (Código de Tránsito), D.S. N° 016 – 2009 – MTC, y el Manual de Normas y Procedimientos para la intervención e investigación de accidentes de tránsito R.D. N° 1021 – 2013 – DIRGEN/EMG-PNP.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

En caso de su aprobación, los efectos de su vigencia implican la creación de un reglamento que estipule la manera de contratar el servicio de peritos tanto a nivel de la responsabilidad del daño como del daño producido.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- AGUDELO, Oscar. (2018). *La pregunta por el método: derecho y metodología de la investigación*. Bogotá: Editorial Universidad Católica de Colombia.
- BULLARD, Alfredo. (2005). *Cuando las cosas hablan en la Responsabilidad Civil*. (Publicada en revista Themis 50, revista de derecho).
- BUSTAMANTE, Ramiro. (2015). *Seminario de Responsabilidad Civil*. Arequipa-Perú: Junior Editores.
- CHÍA, Luis y HUAMANÍ, Sandro. (2010). *Accidentes de tránsito en el Perú: ¿Casualidad o Causalidad?* (ed). Lima: MTC.
- CUADROS, Robert. (2017). *Manual Básico de Conciliación Extrajudicial*. Arequipa.
- DE TRAZEGNIES, Fernando. (1988). *La Responsabilidad Extracontractual*. En Biblioteca para leer el Código Civil, 4ta edición, vol. III. (ed). Lima: Fondo Editorial.
- ESPINOZA, Juan. (2013). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. (ed). Lima: Editorial Rodhas.
- FERNÁNDEZ, Gastón. (2001). *Estudios sobre la Responsabilidad Civil, Las Transformaciones Funcionales de la Responsabilidad Civil: La Óptica Sistémica*. Lima: Editorial Ara Editores.
- FERNÁNDEZ, Carlos. (1986). *El daño a la Persona en el Código Civil Peruano de 1984 y el Código Civil Italiano de 1942*. (ed). Lima: Editorial Cultural Cusco.
- GARCIA, Víctor. (1988). *Teoría del Derecho*. (ed). Lima: Editorial CONCYTEC.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. (2018). *Perú: VI Censo Nacional de Comisarías 2017*. Lima. INEI.
- JACINTO, B. (2015). *Estadística*. (ed). Lima: Fondo Editorial de la Universidad Inca Garcilaso de la Vega.
- LEÓN, Leysser. (2007). *La Responsabilidad Civil, Líneas Fundamentales y Nuevas perspectivas*. (ed). Lima: Jurista Editores.

OSTERLING, Felipe y CASTILLO, Mario (2001). *Tratado de las Obligaciones*. En Biblioteca para leer el Código Civil, 4ta edición, vol. III. (ed). Lima: Fondo Editorial.

PANTOJA, Lizardo. (2019). *Responsabilidad Civil por accidentes de tránsito*. (ed). Lima: Editorial Pacífico Editores.

PECES, Gregorio. (1999). *Teoría del Derecho*. (ed). Madrid: Editorial Ediciones Jurídicas y Sociales S. A.

PILLACA, Eliseo. (2012). *Legislación de Tránsito*. (ed). Lima: ID SAC.

PILLACA, Eliseo. (2018). *Compendio de Normas Legales de Tránsito*. (ed). Lima: ID SAC.

PRADO, Alfredo. (1990). *Metodología de la Investigación*. (ed). Arequipa: Ediciones SADUC.

RUBIO, Marcial. (2001). *El Sistema Jurídico: Introducción al Derecho*. (ed). Lima: Editorial PUCP.

SALAZAR, Augusto. (1980). *Introducción a la Filosofía y Lógica*. Lima: Editorial Universo S.A.

SUMARI, Jorge. (2019). *Teoría del Derecho*. Tomo I. Arequipa: Editorial Junior.

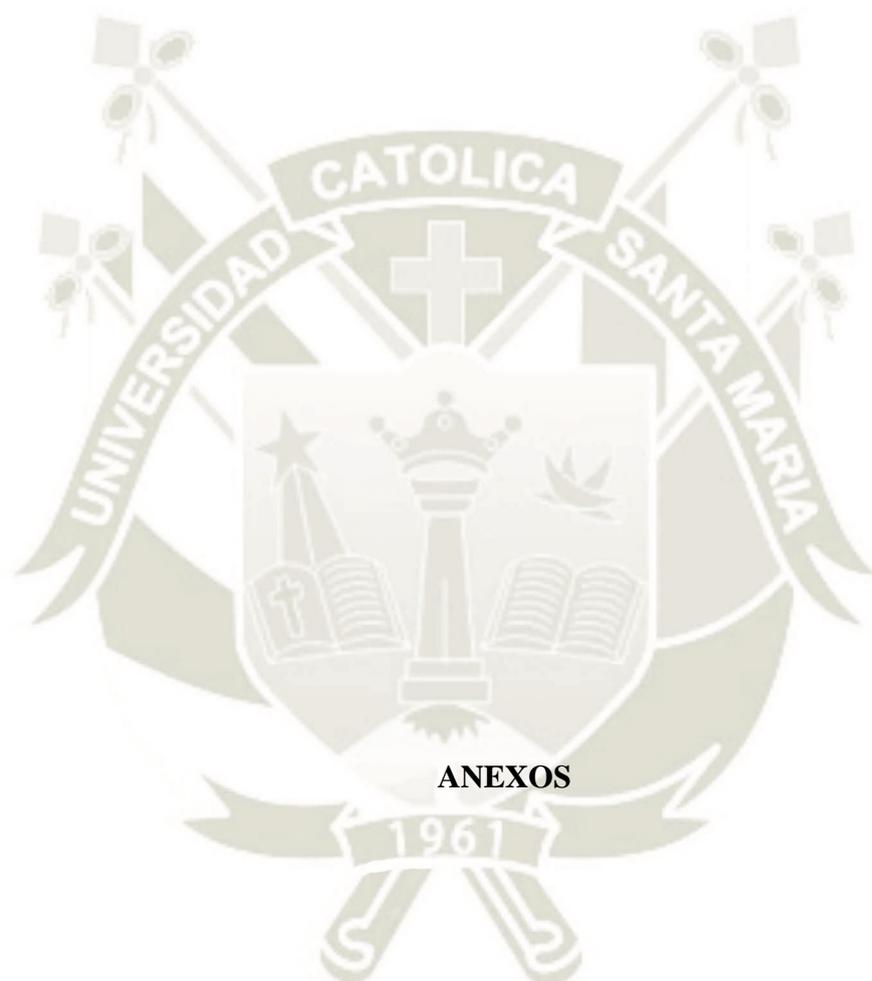
TABOADA, Lizardo. (2000). *Nulidad de Acto Jurídico*. (ed). Lima: Editorial Grijley.

TABOADA, Lizardo. (2013). *Elementos de la Responsabilidad Civil*. (ed). Lima: Editorial Grijley.

TORRES, Aníbal. (2015). *Acto Jurídico*. (ed). Lima: Pacífico Editores.

VALENZUELA, Humberto. (2016). *Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y Seguro Obligatorio*. (ed). Lima: Editorial Pacífico Editores SAC.

WITKER, Jorge. (1994). *La Investigación Jurídica*. (ed). México: UNAM.



ANEXOS

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTA MARÍA
ESCUELA DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN DERECHO CIVIL



**CONSECUENCIAS DEL USO DE TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES
DERIVADAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL,
DENUNCIADOS EN COMISARÍAS, CERCADO DE AREQUIPA,
2016 - 2017**

Proyecto de Tesis presentado por el Bachiller:

EDGAR MUJICA HERRERA

Para optar el Grado Académico de:

MAESTRO EN DERECHO CIVIL

AREQUIPA – PERÚ

2018

I. PREÁMBULO

El presente trabajo, ha sido motivado debido a los constantes daños que nos causamos las personas de nuestra comunidad en nuestras relaciones cotidianas, olvidando muchas veces el valor que merecemos cada uno que se ve reflejado en el Principio Constitucional del Respeto a la Dignidad de la Persona Humana así como el respeto a nuestro patrimonio.

Los daños que nos causamos, valga la redundancia, son de muchos tipos, el que más nos ha interesado para nuestra investigación, es el daño material originado por accidentes de tránsito ocurridos en el Cercado de Arequipa producidos por vehículos particulares como de servicio público durante los años 2016 y 2017, así como la forma en la que han sido reparados a través de Transacciones Extrajudiciales.

Cabe señalar, que si bien en el campo del Derecho Civil no existen formas de medir el daño, muchas veces se toma del campo Penal las tablas de descanso médico para saber si se trata o no de un delito o una falta sobre todo cuando hay daño personal, pero qué sucede cuando producto de un accidente de tránsito sólo hay daño material, para empezar, estos accidentes no son cubiertos por el famoso seguro SOAT, y aquí entonces nos encontramos en una encrucijada respecto a cómo solucionar este tipo de problemas.

Muchas veces, las personas que se ven involucradas en este tipo de situaciones entran en conflicto y por no enrollarse con trámites judiciales prefieren optar por la vía de la Transacción Civil Extracontractual; éste es el punto central de nuestra investigación, queremos saber cuántos accidentes de tránsito han ocurrido en el Cercado de Arequipa que han tenido como resultado sólo daño material y han terminado en Transacción Extrajudicial, cuántos son y por qué montos.

Finalmente, como consecuencia de lo anterior, deseamos proponer alguna fórmula que cubra estos daños de manera inmediata, para desincentivar la conducta abusiva sobretodo de los conductores que manejan unidades vehiculares que conllevan a accidentes de tránsito como resultado de sus malas maniobras que muchas veces violan el reglamento de tránsito en muchos aspectos, tales como conducir a excesiva velocidad (sobre todo para marcar su reloj las famosas combis), detener y acelerar el vehículo intempestivamente (por ganar pasajeros tanto combis, colectivos y taxis), conducir por la vía sin cinturón de seguridad, maquinaria en mal estado y desaseadas, etc. Todo esto es lo que nos ha motivado a realizar el presente trabajo.

II. PLANTEAMIENTO TEÓRICO

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN:

1.1 Enunciado del Problema:

CONSECUENCIAS DEL USO DE TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES DERIVADAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL, DENUNCIADOS EN COMISARÍAS, CERCADO DE AREQUIPA, 2016 - 2017.

1.2 Descripción del Problema:

1.2.1 Campo, Área y Línea de Investigación

- Campo: Ciencias Jurídicas
- Área: Derecho Civil
- Línea: Responsabilidad Civil Extracontractual

1.2.2 Operacionalización de Variables:

VARIABLES	INDICADORES	SUB INDICADORES
Variable independiente		
ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL, DENUNCIADOS EN COMISARÍAS DEL CERCADO DE AREQUIPA	Sujetos intervinientes	- Responsables del daño - Víctimas del daño
	Patrimonio dañado	- Propiedad Privada - Propiedad Pública
	Frecuencia de los accidentes	- Diario - Interdiario - Semanal
	Graduación del daño material	- Menos de un sueldo mínimo vital (Leve) - Más de un sueldo mínimo vital (Grave)
	Tipos de transporte	- Privado - Público
	Comisarías del Cercado	- Santa Martha - Palacio Viejo
Variable dependiente		
CONSECUENCIAS DEL USO DE TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES	Frecuencia del uso de Transacciones Extrajudiciales	- Siempre - A menudo - A veces - Nunca
	Montos resarcitorios	- De 1 a 1000 soles - De 1001 a 10,000 soles - De 10,001 soles a más
	Formas de las Transacciones Extrajudiciales	- Documento Privado - Documento con firmas legalizadas - Documento por Escritura Pública
	Tiempo de presentación de las TE (después de ocurrido el AT con DM)	- Un día: - Dos días: - Otros:
Frecuencia del uso de éste Mecanismo legal de solución de conflictos de carácter dudoso		

1.2.3 Interrogantes:

1. ¿Cuál es la cantidad de accidentes de tránsito que han resultado sólo con daño material, denunciados en las comisarías del Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017?
2. ¿Cuál es la cantidad de Transacciones Extrajudiciales que se han celebrado como arreglos en los accidentes de tránsito sólo con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017?
3. ¿Cuál es la relación que existe entre la cantidad de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017 y las Transacciones Extrajudiciales que se han celebrado como consecuencia del anterior fenómeno?
4. ¿Qué consecuencias se han dado con el uso de las Transacciones Extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito sólo con daño material, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017?

1.2.4 Tipo y nivel de Investigación:

- Tipo: Documental
- Nivel: Explicativa

1.3 Justificación del Problema:

El tema que planteamos en la presente investigación nos parece importante para el Derecho porque como Ciencia Jurídica, ésta, puede crear técnica a través de normas que permitan regular conductas que hoy en día a pesar que se han normado aún son insuficientes para reducir su ocurrencia, nos referimos a los Accidentes de Tránsito; todos los días vemos cuando caminamos por la calle que estos se dan desde un choque entre dos unidades vehiculares o el hecho de atropellar a un peatón o la caída de un pasajero al momento de subir a una combi y en fin siempre hay discusiones por ver quien tuvo la Responsabilidad. El punto es, que a pesar de existir un Reglamento de tránsito que nos indica tanto a conductores como a peatones como debemos de circular por las calles o Avenidas, casi siempre hay daño en este campo tanto personal y/o material.

El enfoque de nuestro trabajo se da desde las consecuencias de los Accidentes de Tránsito, es decir, que pasa una vez que se da este tipo de hechos, cómo se aplica el Derecho en estos casos y obviamente nos ubicamos desde el punto de vista del Derecho Civil en el campo de la Responsabilidad Civil Extracontractual.

Debemos enfatizar que los casos que más nos interesan para nuestro estudio son aquellos que han resultado sólo con daño material y al tratarse de la afectación de derechos disponibles estos suelen arreglarse muchas veces a través de Transacciones Extrajudiciales, porque de haber daños personales estos por su propia naturaleza son de exclusividad del Derecho Penal.

No obstante debemos precisar que nuestra investigación pretende analizar y explicar si los montos reparatorios que se dan en las Transacciones Extrajudiciales son satisfactorias o no y determinar en todo caso cuales son las consecuencias jurídicas de su aplicación en estos casos, sobre todo teniendo en cuenta qué factores se han tomado en consideración ya sea como daño emergente o lucro cesante.

Nuestra investigación se da en una coyuntura de un fenómeno que va en aumento debido al incremento desmesurado del parque automotor, ello genera que un mayor grupo de personas que ahora transitan por las calles se hayan convertido en conductores y que al estar en una pista el hecho de entrar en relación con otros conductores ha aumentado la posibilidad de generar daño sin dejar de mencionar las relaciones que se dan con los peatones que transitan en muchas de las vías por las que se circulan porque han aumentado potencialmente la circulación de bienes riesgosos y desde ese punto de vista, también el hecho potencial de generar daño.

Los seres humanos por nuestra propia naturaleza somos seres sociales y al ser seres que viven juntos unos a otros generamos relaciones de todo tipo, son en estas relaciones que la probabilidad de generarnos daño es muy alta, frente a esa realidad el Derecho se convierte en un regulador de conductas por excelencia y por ello con nuestro trabajo se pretende normar conductas en especial la de los conductores de las diversas unidades de transporte tanto privados como de transporte público local imponiéndoles un desincentivo que disminuya los altos riesgos que generan por conducir por lo general a altas velocidades que son una de las causas con las cuales generan daño sea este personal y/o material.

En el campo de los daños personales sabemos que existe un seguro que intenta proteger a la brevedad los daños que se originan en las calles como resultado de un accidente de tránsito llamado SOAT, pero ¿qué pasa con el aspecto patrimonial dañado?, es decir, con los vehículos siniestrados y/o con las propiedades aledañas al accidente como son casas o postes que muchas veces al no contar con la suficiente solvencia por parte del generador del daño estos no se pueden reparar, por lo tanto las normas jurídicas con su aspecto coercitivo pueden ayudar a evitar dichos daños de una manera preventiva y de darse dicho supuesto de daño debe repararse proporcionalmente y de manera inmediata también este tipo de daño.

El tránsito vehicular hoy en día se ha convertido en un gran problema para muchos usuarios tanto conductores como dueños de unidades vehiculares que cada día parecen poner sus vidas y sus

patrimonios en peligro desde el momento de estar en una vía de tránsito (calle o avenida) necesaria para poder llegar al destino de cada quien por el hecho de haberse convertido en muy riesgosas o inseguras debido a muchos factores tales como sobrepoblación actual que ha congestionado sobre todo el centro de Arequipa en horas punta, ya que mucha gente trabaja, estudia y realiza actividades comerciales en esta zona durante el día y el tránsito tanto peatonal como vehicular se saturan en horarios de entrada y salida en este lugar.

El hecho de existir muchas personas en un solo lugar implica también muchas relaciones de todo tipo y ello trae como consecuencia una alta probabilidad de daño tanto personal como material desde un simple tropiezo entre dos personas hasta el hecho de colisionar bruscamente un vehículo con otro que tratan de ganar el paso para llegar a hora a su destino. Esto se agrava si se trata de unidades de transporte del servicio público porque para ellos marcar su reloj a tiempo es más importante que el hecho de poner en riesgo la vida de las personas que llevan o que transitan en las calles, ya que normalmente manejan bruscamente sin importar si el pasajero subió o bajó totalmente, arrancando de prisa, originando caídas muchas veces mortales debido a la falta de valoración que debe existir por la vida de sus pasajeros que son su razón de ser pero que aún no lo entienden.

2. MARCO CONCEPTUAL

De acuerdo a los objetivos que nos hemos propuesto en la presente investigación, es que desarrollamos el siguiente temario:

ACCIDENTES DE TRANSITO CON DAÑO MATERIAL DENUNCIADOS EN LAS COMISARÍAS DEL CERCADO DE AREQUIPA

2.1 Accidentes de tránsito con daño material

Antes de dar un concepto o definición de éste término pasemos brevemente a analizar la palabra accidente desde un punto de vista lingüístico hasta llegar a uno jurídico.

2.1.1 Accidente:

“1. Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas. 2. Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas¹. Aquellos conceptos otorgados por la RAE traen a colación dos elementos del accidente, esto es, la eventualidad o involuntariedad, y, la alteración o daño.

¹ Diccionario de la RAE. (2010). Vigésima segunda edición.

Preliminarmente podemos deducir que será un accidente aquel que no es producido con intencionalidad o dolo por parte del agente dañante, como, a su vez, para la existencia de un accidente se debe producir un daño o alteración.

De Trazegnies, plantea, a su vez, que será una definición jurídica la del accidente cuando se trata de un daño estadístico e inevitable, el cual es consecuencia de la vida en común, lo cual le da un ingrediente social. A su vez, el azar interviene al momento de la individualización de las personas que se ven involucradas en el accidente².

En ese sentido, siguiendo a Humberto Valenzuela Gómez, señala que debemos comprender dos definiciones (sobre el término accidente), la definición jurídica, y la definición lingüística, siendo que la primera presenta un carácter de previsibilidad, a diferencia de la definición lingüística sobre la cual se habla de un “suceso eventual”, asemejándose al caso fortuito.

Por lo tanto, de acuerdo a éste último autor “un accidente es un acontecimiento violento que ocurre inintencionadamente, por obra de la casualidad y que provoca un daño, sin poder controlarse.”³

2.1.2 Accidente de tránsito:

Después de haber analizado el primer concepto que nos concierne en nuestra investigación pasemos a definirlo completamente como Accidente de Tránsito, y aquí encontramos las siguientes proposiciones.

“Evento súbito, imprevisto y violento en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo (detenido o estacionado) 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 una manera cierta.”⁴

“Cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inanimadas y especialmente por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes.”⁵

² De Trazegnies Granda, F. (2001). *La Responsabilidad Extracontractual*. En Biblioteca para leer el Código Civil, 4ta edición, vol. III, Lima: Fondo Editorial. P. 95.

³ Valenzuela Gómez, H. (2016). *Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y Seguro Obligatorio*. 2da edición, Instituto Pacífico, P. 111.

⁴ Pillaca Garibay, E. (2018). Legislación de Tránsito. *T.U.O. del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito*.

⁵ Mora, F. y otros. (citado en Valenzuela Gómez, H. 2016). *El accidente automovilario*. Bogotá: Témis, p. 46.

2.1.3 Daño

El Código Civil vigente, en la sección sexta sobre la responsabilidad civil extracontractual señala en su articulado 1969, sobre el daño, que: “Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo...”, así mismo, en el anterior sentido se desarrollan los artículos 1970: “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”, corriendo los artículos siguientes la misma suerte. A su vez, el artículo 1136 del Código Civil de 1936, en el título IX de los actos ilícitos, consignaba que: “Cualquiera que por sus hechos, descuido o imprudencia, cause un daño a otro, está obligado a indemnizarlo”.

Si bien la legislación, anterior y vigente, no se ha pronunciado sobre el concepto de daño, dejando así esa tarea para la doctrina y jurisprudencia, sí deja en claro que la producción del mismo tendrá como consecuencia jurídica, la respectiva indemnización.

Concordando con lo anterior, no pasa desapercibido que por lo mismo, ciertos autores hayan concebido, y propuesto variar la denominación, de “responsabilidad civil”, a “derecho de daños”.

Citando a Taboada Córdova (2013)⁶: “...un aspecto fundamental de la estructura de los hechos jurídicos ilícitos que originan responsabilidad civil, sin lugar a dudas, es el aspecto objetivo del daño causado, pues solamente cuando se ha causado un daño se configura jurídicamente un supuesto de responsabilidad civil, produciéndose como efecto jurídico el nacimiento de la obligación legal de indemnizar...”

El mismo autor nos menciona que el daño es toda lesión a un interés jurídicamente protegido, bien se trate de un derecho patrimonial o extrapatrimonial.

Para Espinoza Espinoza (2013) citando a Giovanni Batista Ferri⁷: “El daño no puede ser entendido sólo como la lesión de un interés protegido, por cuanto ello resulta equívoco y sustancialmente impreciso: el daño incide más bien en las consecuencias, aquellos efectos (negativos) que derivan de la lesión del interés protegido.” Agregando además: “Es por ello que de una lesión patrimonial pueden resultar consecuencias (al lado de aquellas patrimoniales) no patrimoniales y viceversa. Así tenemos que se habla de un daño-evento (lesión del interés tutelado) y de un daño consecuencia (daño emergente, lucro cesante y daño moral)”⁸

⁶ Taboada Córdova, L. (2013). *Elementos de la Responsabilidad Civil*. Lima: Editorial Grijley, 3era edición. P. 72.

⁷ Espinoza Espinoza, J. (2013). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Lima: Editorial Rodhas. P. 252.

⁸ Espinoza Espinoza, J. (2013). Ob Cit.

2.1.4 Daño Material

Daño Material es toda lesión a un interés jurídicamente protegido de tipo patrimonial.

Entonces, se entenderá por accidente de tránsito con daño material a todo cambio o alteración ocurridos en la vía pública causado por persona, animal o cosa, especialmente los vehículos, del cual resultan daños o perjuicios a los bienes.

2.1.5 Sujetos Intervinientes

2.3.1.1 Responsables del daño: Personas obligadas a responder de algo o por alguien a quien se le ha generado un daño Patrimonial o Extrapatrimonial. Por lo general, puede ser el conductor de una unidad, el propietario y/o la empresa a la cual está afiliada, todas son responsables solidariamente.

2.3.1.2 Víctimas del daño: Personas que padecen lesiones, daños o perjuicios tanto personal como material por culpa ajena o por causa fortuita. Personas que padecen las consecuencias dañosas tanto a nivel personal como en sus bienes.

2.1.6 Patrimonio dañado

Conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, susceptibles de estimación económica que padecen daño o alteración.

“Consiste en la lesión de derechos de naturaleza económica, que debe ser reparada y se clasifica en daño emergente y lucro cesante.”

2.1.6.1 Propiedad Privada:

Cosa que es objeto del dominio de una persona natural o jurídica.

2.1.6.2 Propiedad Pública:

Cosa que es objeto del dominio del Estado.

2.1.7 Frecuencia de los Accidentes

Número de veces que se repite un accidente por unidad de tiempo. Puede ser tabulado por días, semanas, meses y/o años.

2.1.8 Graduación del daño

Cantidad proporcional del daño. Medición del daño en base a la siniestralidad o pasible de ser valorado económicamente.

2.1.9 Tipos de Transporte

Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros. Son los de Categoría M.

M1 Vehículos de ocho asientos o menos sin contar el asiento del conductor.

M2 Vehículos de más de ocho asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos.

M3 Vehículos de más de ocho asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5.

2.1.10 Comisarías

Dependencia policial dónde trabajan los efectivos que se encargan del orden y la seguridad de la población.

USO DE TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES

2.2 Resarcimientos

Resarcimiento: Acción y efecto de resarcir.

Resarcir: Indemnizar, reparar, compensar un daño, perjuicio o agravio.

2.3 Transacciones Extrajudiciales

Art. 1302 del C.C. “Por la transacción las partes, haciéndose concesiones recíprocas, deciden sobre algún asunto dudoso o litigioso, evitando el pleito que podría promoverse o finalizando el que está iniciado...”

Art. 1303 del C.C. “La transacción debe contener la renuncia de las partes a cualquier acción que tenga una contra otra sobre el objeto de dicha transacción.”

Art. 1304 del C.C. “La transacción debe hacerse por escrito, bajo sanción de nulidad,…”

Los artículos bajo análisis, han sido comentados por el autor Saúl Suarez Gamarra en el Código Civil Comentado por los 100 mejores Juristas. Éste autor empieza a mencionar algunas definiciones por parte de autores clásicos como los siguientes:

“El término transacción se deriva del latín transigere que significa entregar y ceder. Osterling nos recuerda que la Real Academia de la Lengua Española define a la transacción como "acción y efecto de transigir", definiendo "transigir" como consentir en parte con lo que no se cree justo, razonable o verdadero, a fin de llegar a un ajuste o concordia, evitar algún malo por mero espíritu de condescendencia.

Aquí podemos apreciar que el artículo 1302 bajo comentario, atiende a los efectos de la transacción sin tomar expresa posición sobre la naturaleza jurídica de la misma.

Ferrero, citando el artículo 1302 bajo comentario, señala que la transacción consiste en un acuerdo mediante el cual las partes, haciéndose concesiones recíprocas sobre algún asunto dudoso o litigioso, lo resuelven haciendo innecesaria la intervención judicial que podría promoverse o finalizando la ya iniciada.”

Como se puede apreciar de los conceptos dados por estos autores, éste último es el que más nos interesa ya que intrínsecamente nos da la idea de lo que es una Transacción Extrajudicial. Así mismo, opinar respecto a la naturaleza jurídica de las Transacciones Extrajudiciales implica tomar posición si es un acto jurídico o un contrato. Particularmente pensamos que hay una relación de género a especie, ya que el artículo que da un concepto de la Transacción está dentro del libro del Código Civil de Fuentes de las Obligaciones, lo que nos lleva a concluir que es un contrato, sin embargo, en el caso de que adoleciera de nulidad tendrá que aplicársele las causales de nulidad de un acto jurídico, por ello, nuestra opinión.

Finalmente, de las características que llevan consigo las Transacciones sobre todo Extrajudiciales, tenemos que son: Actos jurídicos bilaterales, versan sobre asuntos dudosos, existen concesiones recíprocas y no equivalentes, hay renuncia expresa a cualquier acción que tenga una sobre la otra sobre el objeto de transacción, es un acto indivisible, sólo extinguen derechos patrimoniales y deben constar por escrito bajo sanción de nulidad.

2.4 Resarcimientos contenidos en Transacciones Extrajudiciales

Pagos en dinero que reparan daños en acuerdos extrajudiciales.

Los resarcimientos, son pagos que se dan como compensación recíproca en Transacciones Extrajudiciales que derivan de un accidente con daño material.

2.4.1 Clases de Resarcimiento

2.4.1.1 Resarcimiento por Lucro Cesante: Entendiendo por éste último concepto “Se manifiesta por el no incremento en el patrimonio del dañado (sea por el incumplimiento de un contrato o por un acto ilícito)”. Es decir, el resarcimiento por Lucro Cesante, es aquel pago dinerario que va a compensar aquel no incremento del patrimonio por un daño causado a la víctima de un daño, lo que deja de percibir.

2.4.1.2 Resarcimiento por Daño Emergente: Aquí se entiende por este tipo de daño “... la pérdida que sobreviene en el patrimonio del sujeto afectado por el incumplimiento de un contrato o por haber sido perjudicado por un acto ilícito...”. Es decir, el resarcimiento por Daño Emergente, es aquel pago en dinero que va a compensar todo el patrimonio dañado en nuestro caso, a la víctima que deriva de un accidente de tránsito con daño material, ya sea en su unidad de transporte o a su vivienda u otro tipo de patrimonio dañado.

2.4.2 Montos de Pagos Dinerarios

Monto: Suma de varias partidas.

Pago: Entrega de un dinero o especie que se debe.

Por lo tanto, se entiende por montos de pagos dinerarios, sumas de dinero que se deben pagar.

2.4.3 Formas de las Transacciones Extrajudiciales

Las formas de las Transacciones Extrajudiciales de acuerdo a la ley que indica que deben ser hechas por escrito, bajo sanción de nulidad, suelen realizarse por documento privado, por documento privado con firma legalizada y rara vez por Escritura Pública, pero cualquiera de ellas tiene validez de acuerdo a nuestro ordenamiento. Pero previamente debemos enfatizar que la idea de un documento es la que se entiende que es todo escrito u objeto que sirve para acreditar un hecho.

2.4.3.1 Documento Privado:

Es el que no tiene las características del documento público. La legalización o certificación de un documento privado no lo convierte en público. (Art. 236 del CPC.)

2.4.3.2 Documento Privado con firma legalizada:

Un documento privado adquiere fecha cierta y produce eficacia jurídica desde la presentación del documento ante notario público para que certifique la fecha o legalice las firmas. Es decir, un documento privado con firmas legalizadas tiene fecha cierta. (Art. 245 del CPC.)

2.4.3.3 Escritura Pública:

Es todo documento matriz incorporado al protocolo notarial, autorizado por el notario, que contiene uno o más actos jurídicos. (Artículo 51 de la ley del Notariado 26002)

2.4.4 Tiempo de presentación de las TE después de ocurrido el AT con DM

Plazo posterior de presentación de ocurrido el accidente de tránsito con daño material, pero que las partes han decidido hacer uso de éste mecanismo legal. Puede medirse en días, semanas y meses.

3. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Revisada las distintas bibliotecas de Arequipa y algunas bibliotecas regionales virtuales sólo se han encontrado dos tesis sobre accidentes de tránsito pero sólo en un enfoque de la Responsabilidad Civil Extracontractual pero haciendo énfasis en daños personales.

3.1 Junia Margot Molero Cazani, Magíster en Derecho. Aborda el tema de la Responsabilidad Extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de Cusco durante el año 2014, del cual se resume lo siguiente:

Que, el artículo 1970 del Código Civil prevé la responsabilidad extracontractual en el caso del bien riesgoso o peligroso que cause daño a otro, está obligado a repararlo. Consecuentemente los vehículos automotores son bienes riesgosos o peligrosos y en caso de accidente de tránsito derivan responsabilidad.

Que, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de los vehículos automotores garantiza la reparación a las víctimas por única vez, pero por el resto del tiempo los hijos menores de los fallecidos quedan al desamparo económico, de allí que no existe una reparación integral del daño causado a la víctima.

3.2 Carlos Gualberto Tintaya Cari, Magíster en Derecho. Aborda el tema de Criterios Jurídicos para la determinación de la Responsabilidad Civil en los Accidentes de Tránsito distrito judicial Puno 2013 – 2014, del cual se resume lo siguiente:

Que, el estudio de la responsabilidad civil presenta importantes discusiones respecto a su naturaleza, configuración y constatación material y jurídica. Todo esto hace que en muchas ocasiones no sea fácil determinar si un hecho genera responsabilidad civil o no. Adicionalmente, hay que tener en cuenta la evolución que ha experimentado la responsabilidad civil para adecuarse a las nuevas realidades, procesos industriales, comerciales y actividades generadoras de numerosas situaciones de riesgo.

Que, todo ello se pone de manifiesto con particular relevancia, en ciertos casos, cuando hay que determinar si estamos ante un supuesto generador de responsabilidad civil contractual o extracontractual. A pesar de que en nuestra legislación estos regímenes aparecen diferenciados, existen múltiples casos grises en los cuales se hace difícil delimitar con claridad si estamos ante una u otra responsabilidad. A mi juicio, y a pesar de que la doctrina ha propuesto varias soluciones para resolver las dificultades que plantea la calificación de ambos supuestos, al no haber claridad ni unanimidad acerca de cómo tratar en definitiva dichos supuestos, continúa el problema de fondo, generándose gran inseguridad jurídica e incertidumbre. El problema de la concurrencia de responsabilidades tiene relación directa con la finalidad de la protección de las víctimas, cuestión ésta que se pone de manifiesto si tenemos en cuenta que las diferencias más relevantes entre aplicar uno u otro régimen inciden en el tema de la prescripción y del seguro de responsabilidad civil. A lo largo de mi pequeña investigación he constatado que los tribunales tratan de evitar la utilización del término de prescripción en materia extracontractual por ser mucho más corto que el de responsabilidad contractual, beneficiándose así a la víctima.

Que, en relación al tema del seguro de responsabilidad civil, el estudio jurisprudencial ha permitido concluir que la problemática primordial radica en que generalmente la cobertura principal del seguro contempla sólo la responsabilidad civil extracontractual. Por eso, cuando se produce un daño entre personas que están ligadas por un vínculo contractual previo, los tribunales utilizan de forma ambigua los criterios doctrinales formulados para calificar el hecho generador de dicho daño y situarlo dentro de uno u otro régimen.

Que, partiendo del estudio de las decisiones de los tribunales y de la opinión de la doctrina al respecto, se concluye que, muchas de las decisiones parecen ser tomadas de antemano, buscando resarcir a la víctima, y sin tener en consideración los presupuestos necesarios para que se configure la responsabilidad civil y el siniestro previsto en la póliza. Todo esto se pone de manifiesto en algunas resoluciones en que se ha producido la condena a la compañía de seguros a pesar de que las condiciones de la póliza eran claras al excluir los supuestos dañosos, o en situaciones donde no se analizaba detenidamente si se daban las condiciones para que el asegurado fuera responsable. Parece estar utilizándose el seguro como un nuevo criterio de imputación, de forma que se tiene en cuenta como uno de los requisitos para atribuir responsabilidades, la existencia o no de un seguro de responsabilidad civil de por medio.

4. OBJETIVOS

- 4.1 Identificar la cantidad de accidentes de tránsito que han resultado con daño material, denunciados en las Comisarías del Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017.
- 4.2 Determinar la cantidad de Transacciones Extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa, durante los años 2016 y 2017.
- 4.3 Conocer la relación que existe entre la cantidad de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017 y las Transacciones Extrajudiciales que se han celebrado como consecuencia del anterior fenómeno.
- 4.4 Verificar las consecuencias del uso de Transacciones Extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material, denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017.

5. HIPÓTESIS

“Dado que los Accidentes de Tránsito con Daño Material son una fuente generadora de conflictos y que las Transacciones Extrajudiciales son un mecanismo legal rápido para solucionar conflictos de carácter dudoso.

Es probable que las Transacciones Extrajudiciales sean poco usadas para resolver conflictos derivados de Accidentes de Tránsito con Daño Material denunciados en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017, y que además sólo consignen el daño emergente mas no el lucro cesante como una de sus consecuencias principales.”

III. PLANTEAMIENTO OPERACIONAL

1. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE VERIFICACION.

1.1. PRECISIÓN:

- **TÉCNICAS:** Encuesta, Observación.
- **INSTRUMENTOS:** Formulario de Preguntas, Lista de Cotejo.

1.2. CUADRO DE COHERENCIAS

Variables	Indicadores y sub indicadores	Técnicas e instrumentos	Ítems de Instrumentos
<p>Variable Independiente</p> <p>ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL, DENUNCIADOS EN COMISARÍAS DEL CERCAO DE AREQUIPA</p> <p>Acciones que resultan en perjuicio a propiedad de terceros y/o propias</p>	<p>Accidentes de tránsito con daño material</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sujetos intervinientes: Responsables del daño Victimas del daño • Patrimonio dañado: Propiedad privada Propiedad pública • Frecuencia de los accidentes: Diario Interdiario Semanal • Graduación del daño: Leve Moderado Grave Muy Grave • Tipos de transporte Privado Público • Comisarías del Cercado Santa Martha Palacio Viejo 	<p>Encuesta a los responsables de tránsito en cada comisaría</p> <p>Observación con Lista de Cotejo en cada comisaría</p>	<p>1,2,3,4 preguntas</p> <p>4 ítems</p>
<p>Variable dependiente</p> <p>USO DE TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES</p> <p>Frecuencia del uso de éste Mecanismo legal de solución de conflictos de carácter dudoso</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Frecuencia del uso de TE: Siempre A menudo A veces Nunca • Montos reparatorios De 1 a 1000 soles De + 1001 a 10,000 De + 10,001 a más • Formas de las transacciones extrajudiciales Documento Privado Documento con firmas legalizadas Documento por Escritura Pública • Fecha de presentación de las TE Un día después Dos días después Otros: 	<p>Encuesta a los responsables de tránsito en cada comisaría</p> <p>Observación con Lista de Cotejo en cada comisaría</p>	<p>5,6,7,8,9 preguntas</p> <p>4 ítems</p>

1.3. PROTOTIPO DE INSTRUMENTOS:

MODELO DE ENCUESTA DIRIGIDA AL PERSONAL RESPONSABLE DE LA SECCIÓN DE TRÁNSITO DE LAS COMISARÍAS DEL CERCADO

FORMULARIO DE PREGUNTAS

Instrucciones:

El presente formulario de preguntas tiene por finalidad conocer la frecuencia en que se realizan las Transacciones Extrajudiciales derivadas por accidentes de tránsito con daño material que han sido denunciados en su Comisaría.

Edad:	Género: M/ F	Comisaría:
Estado Civil:	S C V D	
Grado:		
Cargo:		
Tiempo que viene trabajando en esta Sección:		
INTERROGANTES	RESPUESTAS	
1.- ¿Con qué frecuencia se realizan denuncias por accidentes de tránsito con daño material?	Diario: Interdiario: Semanal:	
2.- ¿Qué características tienen los sujetos intervinientes?	Responsables del daño: Edad: Sexo: Víctimas del daño: Edad: Sexo:	
3.- ¿Qué tipo de daño ha podido Usted percatarse en este tipo de accidentes?	Propiedad Pública: Propiedad Privada:	Leve: Moderado: Grave: Muy grave:
4.- ¿Qué tipo de transporte es la que causa estos accidentes?	Público () Privado () M1 (), M2 (), M3 ()	Otras características:
5.- ¿Se suelen celebrar transacciones extrajudiciales entre las personas que participan en este tipo de accidentes?	Siempre: A menudo: A veces: Nunca:	
6.- De ser afirmativa la anterior pregunta, ¿Por qué montos aproximadamente?	De 1 a 1000 soles: () De + 1001 a 10,000: () De + 10,001 a más: ()	
7.- De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5, en qué tipos de documentos las presentan	- Documento Privado: - Documento con firmas legalizadas: - Documento por Escritura Pública:	
8.- De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5, entre quienes se celebra dicha transacción	Víctimas del daño: - Conductor de la propiedad dañada () - Propietario del bien dañado () Responsables del daño: - Conductor de la unidad responsable del daño () - Propietario de la unidad responsable del daño ()	
9.- De ser afirmativa la respuesta de la pregunta 5, después de cuantos días de ocurrido el AT con DM se presentan las TE	Un día: Dos días: Otros:	

**MODELO DE LISTA DE COTEJO DIRIGIDA A LA SECCIÓN DE TRÁNSITO DE LAS
COMISARÍAS DEL CERCADO**

LISTA DE COTEJO

Instrucciones:

La presente Lista de Cotejo tiene por finalidad conocer la frecuencia de los accidentes de tránsito con daño material ocurridos en el Cercado de Arequipa y que han sido denunciados en esta Comisaría, así como si producto de ello las partes intervinientes han celebrado Transacciones Extrajudiciales.

Indicador	Mes – Año:
<ul style="list-style-type: none"> Cantidad de Accidentes de tránsito denunciados en esta Comisaría 	Enero: Febrero: Marzo: Abril: Mayo: Junio: Julio: Agosto: Setiembre: Octubre: Noviembre: Diciembre:

Indicador	Mes – Año:
<ul style="list-style-type: none"> Cantidad de Accidentes de tránsito denunciados en esta Comisaría sólo con daño material 	Enero: Febrero: Marzo: Abril: Mayo: Junio: Julio: Agosto: Setiembre: Octubre: Noviembre: Diciembre:

Indicador	Mes-Año:
<ul style="list-style-type: none"> Cantidad de Accidentes de tránsito sólo con daño material, denunciados en esta Comisaría producidos por unidades de transporte privado 	Enero: Febrero: Marzo: Abril: Mayo: Junio: Julio: Agosto: Setiembre: Octubre: Noviembre: Diciembre:

Indicador	Mes – Año:
<ul style="list-style-type: none"> Cantidad de Accidentes de tránsito sólo con daño material, denunciados en esta Comisaría producidos por unidades de transporte público 	Enero: Febrero: Marzo: Abril: Mayo: Junio: Julio: Agosto: Setiembre: Octubre: Noviembre: Diciembre:

Indicador	Mes – Año:
<ul style="list-style-type: none"> Cantidad de Accidentes de tránsito sólo con daño material, denunciados en esta Comisaría producidos por unidades de transporte privado que han celebrado Transacción Extrajudicial 	Enero: Febrero: Marzo: Abril: Mayo: Junio: Julio: Agosto: Setiembre: Octubre: Noviembre: Diciembre:

Indicador	Mes-Año:
<ul style="list-style-type: none"> Cantidad de Accidentes de tránsito sólo con daño material, denunciados en esta Comisaría producidos por unidades de transporte público que han celebrado Transacción Extrajudicial 	Enero: Febrero: Marzo: Abril: Mayo: Junio: Julio: Agosto: Setiembre: Octubre: Noviembre: Diciembre:

2. CAMPO DE VERIFICACION:

2.1. UBICACIÓN ESPACIAL

El estudio se realizará en las Comisarías del Cercado de Arequipa tanto en Palacio Viejo como en Santa Martha, Sección Tránsito.

2.2. UBICACIÓN TEMPORAL

El horizonte temporal del estudio está referido a los periodos de enero 2016 a diciembre del 2017.

2.3. UNIDADES DE ESTUDIO

Las unidades de estudio están constituidas por las transacciones extrajudiciales derivadas de accidentes de tránsito con daño material producidas por unidades de transporte público y privado que han sido denunciados tanto en la Comisaría de Santa Martha como de Palacio Viejo en el Cercado de Arequipa durante los años 2016 y 2017.

2.4. FUENTES

Denuncias por accidentes de tránsito realizadas en las Comisarías del Cercado de Arequipa que contienen los hechos provenientes de accidentes de tránsito con daño material originadas por unidades de transporte público o privado a fin de obtener información relevante para nuestra investigación respecto a la frecuencia, tipos de daño, características de los sujetos intervinientes y sobre todo el uso o no de las transacciones extrajudiciales y de ser el caso, ver los montos de dichos acuerdos, así como la formalidad de estos documentos y quienes son los que han participado en dicho acto, y las fechas en las cuales las presentaron, de ser el caso:

- Santa Martha: Sección Tránsito.
- Palacio Viejo: Sección Tránsito.

3. ESTRATEGIA DE RECOLECCION DE DATOS

3.1. ORGANIZACIÓN

Primeramente se coordinará con los Comisarios Jefes de cada Comisaría que existen en el Cercado de Arequipa, es decir, en Palacio Viejo y Santa Martha para que nos permitan entrevistarnos con los responsables de las secciones de tránsito respectivamente y éstos últimos nos brinden información de las Transacciones Extrajudiciales que se han dado como arreglos en los accidentes de tránsito por Comisaría. Se les preguntará: sobre la frecuencia de este tipo de accidentes, características de los sujetos intervinientes, tipo de daño ocasionado, características de las unidades de transporte responsables, frecuencia del uso de las Transacciones Extrajudiciales, los montos por los que se hacen estos acuerdos y finalmente, sobre la forma de los documentos que contienen dichos actos jurídicos, así como quienes son los participantes de dichos actos y las fechas

en las cuales las presentan a partir de sucedido los accidentes. Dicha información se recogerá a través de encuestas y listas de cotejo.

La duración de nuestro estudio está programado para cuatro meses y la recolección de datos para dos semanas.

El instrumento que vamos a utilizar será a través de un formato de preguntas, el mismo que será validado antes de aplicarse y será de tipo anónimo así como una lista de cotejo que recogerá información mensual y anual.

Una vez que obtengamos nuestros datos, estos se analizarán, interpretarán y se darán sus respectivas conclusiones en nuestro informe final.

3.2. RECURSOS

RECURSOS HUMANOS:

CANTIDAD	
1	Investigador
2	Encuestadores

RECURSOS MATERIALES

Para la presente investigación se requerirá los siguientes materiales:

Materiales	Cantidad
Papel Bond	4000 hojas
Lapiceros	10
Impresión	4000
Copias	600
Resaltador	4
Tajador	2
Lápiz	5
Impresora	1
Laptop	2

RECURSOS FINANCIEROS

Se requerirá un presupuesto para la impresión de los cuestionarios, el traslado de los encuestadores y los honorarios de los encuestadores.

Recursos	Cantidad	Costo S/.
Papel Bond	4000 hojas	80
Lapiceros	10	10
Tinta de impresión	1 cartucho	60
Copias	600	50
Resaltador	4	8
Tajador	2	1
Lápiz	5	5
Encuestadores	2	800
Pasajes y gastos operativos		600

Total S/. 1614

3.3. VALIDACION DEL INSTRUMENTO

El instrumento que se empleará para validar, será la ficha de encuesta que contienen preguntas estructuradas de acuerdo a nuestros indicadores y lista de cotejo para observación documental estructurada, aplicada en las diferentes Comisarías del Cercado de Arequipa.

3.4. CRITERIOS PARA EL MANEJO DE RESULTADOS

Luego de la recolección de datos, se sistematizará la información obtenida y el criterio para el manejo de resultados será Estadístico en tablas y gráficas, no paramétrico ni experimental.

IV. CRONOGRAMA DE TRABAJO

TIEMPO ACTIVIDADES	Setiembre 2018				Octubre 2018				Noviembre 2018				Diciembre 2018			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1. Recolección de datos.	x	x	x	x												
2. Estructuración de resultados.					x	x	x	x	x	x						
3. Informe final													x	x	x	x

V. BIBLIOGRAFÍA

1. ATIENZA, Manuel, El Sentido del Derecho, Editorial ARIEL DERECHO, Madrid, Cuarta impresión, 2009.
2. ATIENZA, Manuel, Introducción al Derecho, Editorial Club Universitario, Madrid, 1998.
3. BOBBIO, Norberto, Contribución a la Teoría del Derecho, Editorial Debate, Madrid, segunda edición, 1990.
4. BULLARD G., Alfredo, Cuando las cosas hablan en la Responsabilidad Civil, (publicada en revista themis 50, revista de derecho)
5. CHÍA RAMÍREZ, Luis Humberto, Accidentes de tránsito en el Perú: ¿Casualidad o Causalidad?, Lima, 1ra Edición, 2010.
6. DE LUCAS, Javier, Introducción a la Teoría del Derecho, Editorial Tirant Lo Blanch, segunda edición, 1994.
7. DU PASQUIER, Claude, Introducción al Derecho, Editorial Edinaf, Lima, Cuarta Edición, 1990.
8. ESPINOZA ESPINOZA, Juan, Derecho de la Responsabilidad Civil, (publicada en Gaceta Jurídica, 4ta edición, Setiembre del 2006)
9. FERNÁNDEZ CRUZ, Gastón, Estudios sobre la Responsabilidad Civil, Las Transformaciones Funcionales de la Responsabilidad Civil: La Óptica Sistémica, Editorial Ara Editores, 1ra edición, noviembre, 2001.
10. FERNÁNDEZ SESSAREGO, Carlos, El daño a la Persona en el Código Civil Peruano de 1984 y el Código Civil Italiano de 1942, Editorial Cultural Cusco, S.A. EDITORES, Lima Perú, 1986.
11. FERNÁNDEZ SESSAREGO, Carlos, La Antijuricidad como Problema, (publicada en revista virtual Diké, Portal de Información y Opinión Legal de la PUCP)
12. GARCIA MAYNEZ, Eduardo, Introducción al Estudio del Derecho, Editorial Porrúa S.A. México, Vigésima tercera edición, 1974
13. GARCIA TOMA, Víctor. Teoría Del Derecho, Editorial CONCYTEC, Lima, 1988.
14. JAUFRE ESPINOSI, Rene David Camille, Los Grandes Sistemas Jurídicos Contemporáneo, Décima Primera Edición, México 2009.
15. LEÓN HILARIO, Leysser, La Responsabilidad Civil, Líneas Fundamentales y Nuevas perspectivas, Jurista Editores, Segunda Edición, Lima, Perú, 2007.
16. MARTINEZ ROLDAN, Luis y otro, Curso de Teoría del Derecho, Editorial Ariel S.A., Segunda edición, España, 1999.
17. PECES BARBA, Gregorio y otro, Curso Teoría del Derecho, Editorial Ediciones Jurídicas y Sociales S. A., Madrid-Barcelona, 1999.
18. RUBIO CORREA, Marcial, El Sistema Jurídico: Introducción al Derecho, Editorial PUCP, Lima, Décima Edición, 2001.
19. TABOADA CÓRDOVA, Lizardo, Elementos de la Responsabilidad Civil, Editorial Grijley, Lima, 2013.
20. TRAZEGNIES, Fernando, La Responsabilidad Extracontractual, en biblioteca: para leer el Código Civil, Tomo II, volumen IV, Editorial de La Pontificia Universidad Católica Del Perú, Tercera edición, Lima, Perú, 1988.
21. VALENZUELA GÓMEZ, Humberto, Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito y Seguro Obligatorio, Editorial Pacífico Editores SAC, Lima, 2da Edición, 2016.

ESQUEMA DE CONTENIDO DE LA TESIS

CAPÍTULO I

ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON DAÑO MATERIAL

- A. Accidentes de Tránsito
- B. Causas
- C. Consecuencias
- D. Procedimientos ante su ocurrencia
- E. El Daño dentro del Derecho Civil: Daño Emergente y Lucro Cesante
- F. Daño Material y su Resarcimiento
- G. Marco Normativo

CAPÍTULO II

USO DE LAS TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES Y COMISARÍAS

- A. Transacciones Extrajudiciales
- B. Teoría del Conflicto
- C. PNP: Comisarías

CAPÍTULO III

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LAS CONSECUENCIAS DEL USO DE TRANSACCIONES EXTRAJUDICIALES DERIVADAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO DENUNCIADOS EN EL CERCADO DE AREQUIPA, 2016 - 2017

- A. Accidentes de tránsito ocurridos en el Cercado de Arequipa
 - Denuncias hechas en la Comisaría de Santa Martha
 - Denuncias hechas en la Comisaría de Palacio Viejo
- B. Frecuencia del uso de las Transacciones Extrajudiciales en accidentes de tránsito
- C. Otros indicadores de relevancia
 - Conclusiones
 - Recomendaciones
 - Anexos