



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



**INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO
DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL
DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE
EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. PERCY ALAN CHURA MAYTA

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO

JULIACA – PERÚ

2024



UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. PERCY ALAN CHURA MAYTA

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

APROBADA POR EL JURADO REVISOR:

PRESIDENTE

:


Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA

PRIMER MIEMBRO

:


Dr. JAVIER ROMULO QUISPE ZAPANA

SEGUNDO MIEMBRO

:


Dr. FELIX CRISTOBAL OCHATOMA PARAVICINO

ASESOR DE TESIS

:


Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

:

DERECHO PÚBLICO – P05



RESOLUCIÓN N° 207-2024-D/FCJP-UANCV
Juliaca, 06 de MAYO del 2024.

Vistos: El expediente, No: **CU-4725** presentado por el Bachiller en Derecho Sr. **PERCY ALAN CHURA MAYTA**, quien solicita fecha para rendir el examen de sustentación de borrador de tesis denominado: **INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023**, para optar el Título Profesional de Abogado y;

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad al Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho, concordante con el Reglamento General de Grados y Títulos de la UANCV, es procedente acceder a la petición del interesado.

Y, estando a los dictámenes presentados por los miembros del jurado en el que aprueban el borrador de tesis, el Decano de la facultad, en uso de sus atribuciones conferidas por la ley universitaria 30220, y el Estatuto de la UANCV.

RESUELVE:

Primero.- El jurado declara **APTO** por tanto debe señalarse lugar, día y hora para la sustentación del borrador de tesis, en forma presencial de la Bach. Sr. **PERCY ALAN CHURA MAYTA**, para optar el Título Profesional de Abogado, el mismo que se llevará a cabo el próximo **10 de mayo del 2024 a las 8:00 a.m.** en el Salón de Grados de esta facultad.

Segundo.- Designar como Jurados, para la evaluación de examen de sustentación de tesis referido, Integrado por los siguientes Docentes:

Presidente: Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA
Dr. JAVIER ROMULO QUISPE ZAPANA
Dr. FELIX CRISTOBAL OCHATOMA PARAVICINO

ASESOR:

Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

Tercero.- La Comisión de Grados y Títulos de la Facultad, Secretaria Académica y Administrativa quedan encargadas del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
DR. JAVIER ROMULO QUISPE ZAPANA
DECANO
FAC. C. JURÍDICAS Y POLÍTICAS

c.c
Archivo
JRQZ/jahr



RESOLUCIÓN N° 118-2024-UI-FCJP-UANCV-J

Juliaca, 16 de marzo de 2024

VISTOS:

El Expediente: 2024-CU-1130 de fecha 15 de marzo de 2024, del Bach. PERCY ALAN CHURA MAYTA, quien solicita Revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) y el Anexo (04 o 05) "Ficha de Opinión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis)" que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho.

CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de Investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, el (la) Bach. PERCY ALAN CHURA MAYTA, quien solicita la revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del tema titulado: INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023, conducente para optar el Título profesional de ABOGADO(A).

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable al Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis).

Que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho, corroboró el asesoramiento en el Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del ASESOR Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ,

Estando, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades a la unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas.

SE RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- APROBAR Y AUTORIZAR EL INFORME FINAL DE LA INVESTIGACIÓN (BORRADOR DE TESIS) para la REVISIÓN DE SIMILITUD TURNITIN, del tema titulado: INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023, presentado por el (la) Bach. PERCY ALAN CHURA MAYTA, para optar el Título Profesional de Abogado(a), en virtud de los considerandos expuestos.

ARTICULO SEGUNDO.- RATIFICAR, como ASESOR al Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ.

ARTICULO TERCERO.- DISPONER que la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese.

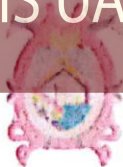


UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
Dr. JAVIER PORCULLO QUISEP ZAPANA
DECANO
FAC. DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS



Dr. Fredy Chalco Vargas
DIRECTOR
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
FAC. CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

DISTRIBUCIÓN:
DECANATURA FCJP, INTERESADO,
REPO. ESTADÍSTICA



RESOLUCIÓN N° 077-2024-UI-FCJP-UANCV-J

Juliaca, 31 de enero de 2024

VISTOS:

El Expediente: 2024-1548 de fecha 29 de enero de 2024, el cual solicita Revisión de propuesta de Investigación y el Anexo (02 o 03) "Ficha de Opinión de la Propuesta de Investigación" que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho.

CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, el (la) Bach. PERCY ALAN CHURA MAYTA, quien solicita la revisión y aprobación de la propuesta de Investigación de Título: INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023, conducente para optar el Título profesional de ABOGADO(A).

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable a la propuesta de investigación.

Que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho, corroboró la propuesta del ASESOR Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ, quien debe estar acreditado y facultado para orientar y ayudar al asesorado en el proceso de elaboración del trabajo de investigación (Tesis) de acuerdo a la DIRECTIVA N° 004-2019-UANCV-VRAD-OI; y,

Estando, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades a la unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas.

SE RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- APROBAR Y AUTORIZAR LA EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN, titulado: INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023, presentado por el (la) Bach. PERCY ALAN CHURA MAYTA, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTICULO SEGUNDO.- RECONOCER, como ASESOR al Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ.

ARTICULO TERCERO.- DISPONER que la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese.



UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
Dr. JAVIER ROMIL & GUSPE ZAPANA
DECANO
FAC. DE JURÍDICAS Y POLÍTICAS



Dr. Freddy Chalco Vargas
DIRECTOR
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
FAC. CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

DISTRIBUCIÓN:
SECRETARÍA ACADÉMICA INTERESADO.



INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023

INFORME DE ORIGINALIDAD

21 %

INDICE DE SIMILITUD

18 %

FUENTES DE INTERNET

7 %

PUBLICACIONES

8 %

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

| | | |
|----------|---|------------|
| 1 | Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez Trabajo del estudiante | 5 % |
| 2 | hdl.handle.net Fuente de Internet | 2 % |
| 3 | repositorio.uancv.edu.pe Fuente de Internet | 1 % |
| 4 | "Inter-American Yearbook on Human Rights / Anuario Interamericano de Derechos Humanos, Volume 34 (2018)", Brill, 2019 Publicación | 1 % |
| 5 | escuelaselva.entreculturas.org Fuente de Internet | 1 % |
| 6 | www.mideplan.go.cr Fuente de Internet | 1 % |
| 7 | upc.aws.openrepository.com Fuente de Internet | 1 % |




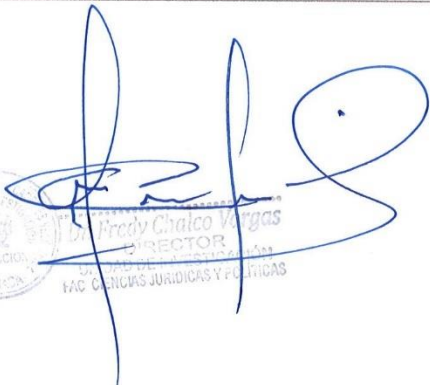
METADATOS COMPLEMENTARIOS



| Título de la tesis | |
|--|---|
| INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023 | |
| Datos de autor | |
| Nombres y apellidos | PERCY ALAN CHURA MAYTA |
| Tipo de documento de identidad | DNI |
| Número de documento de identidad | 01545804 |
| URL de ORCID | https://orcid.org/0009-0006-9771-5716 |
| Datos de asesor | |
| Nombres y apellidos | JIMY HUMPIRI NUÑEZ |
| Tipo de documento de identidad | DNI |
| Número de documento de identidad | 43555299 |
| URL de ORCID | https://orcid.org/0000-0003-0655-8403 |
| Datos del jurado | |
| Presidente del jurado | |
| Nombres y apellidos | JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA |
| Tipo de documento | DNI |
| Número de documento de identidad | 02430962 |
| Miembro del jurado 1 | |
| Nombres y apellidos | JAVIER ROMULO QUISPE ZAPANA |
| Tipo de documento | DNI |
| Número de documento de identidad | 01324996 |
| Miembro del jurado 2 | |
| Nombres y apellidos | FELIX CRISTOBAL OCHATOMA PARAVICINO |
| Tipo de documento | DNI |
| Número de documento de identidad | 02436114 |



| | |
|--|---|
| Datos de investigación | |
| Línea de investigación | DERECHO PÚBLICO - P05 |
| Grupo de investigación | No aplica |
| Agencia de financiamiento | Sin financiamiento |
| Ubicación geográfica de la investigación | <p>País: Perú Departamento: Puno Provincia: Azángaro Distrito: Asillo Coordenadas: Latitud: -14.791853 Longitud: -70.3564762 https://maps.app.goo.gl/QUunN5S64tGue5vA8</p>  |
| Año o rango de años en que se realizó la investigación | Enero 2024 – Mayo 2024 |
| URL de disciplinas OCDE | <p>Derecho</p> <p>https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01</p> <p>Derecho Penal</p> <p>https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.02</p> |



Prody Chaiuco Vargas
DIRECTOR
OFICINA DE INVESTIGACIÓN
FAC. CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS



DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo PERCY ALAN CHURA MAYTA, identificado con DNI Nro. 01545804 en mi condición de egresado de:

- Escuela Profesional**
- Programa de Segunda Especialidad,**
- Programa de Maestría o Doctorado**

DERECHO

informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación, Trabajo Académico denominada: INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO – 2023

Asesorado por: Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

El incumplimiento de lo declarado da lugar a responsabilidad del declarante, en consecuencia; a través del presente documento asumo frente a terceros, la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez y/o la Administración Pública toda responsabilidad que pueda derivarse por el trabajo final presentado. Lo señalado incluye responsabilidad pecuniaria incluido el pago de multas u otros por los daños y perjuicios que se ocasionen.

Juliaca 31 de Octubre del 2024

Firma del Asesor (obligatoria)

FIRMA (obligatoria)



Huella



DEDICATORIA

A Dios por concedernos una vida llena de dificultades, desafíos y momentos de caída, así como por darnos la fuerza necesaria para seguir adelante.



AGRADECIMIENTO

A la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, por haberme acogido a lo largo de mi formación profesional.

A los docentes, especialmente a aquellos que con dedicación transmitieron su valioso conocimiento en mi desarrollo profesional.



ÍNDICE GENERAL

| | |
|------------------------|------|
| DEDICATORIA..... | iii |
| AGRADECIMIENTO..... | iv |
| ÍNDICE GENERAL..... | v |
| ÍNDICE DE TABLAS..... | viii |
| ÍNDICE DE FIGURAS..... | x |
| RESUMEN..... | xii |
| ABSTRACT..... | xiii |
| INTRODUCCIÓN..... | xiv |

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

| | |
|---|---|
| 1.1. Formulación del problema..... | 1 |
| 1.2. Planteamiento del Problema..... | 2 |
| 1.2.1. Problema general..... | 2 |
| 1.2.2. Problemas específicos..... | 2 |
| 1.3. Objetivos de la investigación..... | 2 |
| 1.3.1. Objetivo general..... | 2 |
| 1.3.2. Objetivos específicos..... | 3 |
| 1.4. Justificación del estudio..... | 3 |
| 1.5. Hipótesis..... | 4 |
| 1.5.1. Hipótesis general..... | 4 |
| 1.5.2. Hipótesis específicas..... | 4 |
| 1.6. Variables..... | 4 |
| 1.7. Operacionalización de variables..... | 5 |



CAPÍTULO II

FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1. Antecedentes del estudio 6

 2.1.1. A nivel internacional 6

 2.1.2. A nivel Nacional 8

 2.1.3. A nivel local 9

2.2. Bases teóricas 11

 2.2.1. Seguro obligatorio en accidentes de transito..... 11

 2.2.2. Vulneración del derecho a la vida 15

2.3. Definición de términos..... 17

 2.3.1. Accidente de transito..... 17

 2.3.2. Cobertura 17

 2.3.3. Integridad 18

 2.3.4. Seguro..... 18

 2.3.5. Seguridad vial..... 18

 2.3.6. Transito 19

 2.3.7. Vulneración 19

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo y nivel de investigación 20

3.2. Descripción del ámbito de investigación 21

3.3. Población y muestra..... 21

3.4. Técnicas e instrumentos para la recolección de datos..... 23



CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados objetivo específico 1 25

4.2. Resultados objetivo específico 2 43

4.2. Discusión 59

CONCLUSIONES..... 62

RECOMENDACIONES 64

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 65

ANEXOS..... 70



ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1. Operacionalización de variables | 5 |
| Tabla 2. El (SOAT) proporciona una cobertura adecuada en caso de accidentes de tránsito | 25 |
| Tabla 3. Se tiene limitaciones en la cobertura de atención del SOAT que afecten negativamente la atención medica de accidente de tránsito | 27 |
| Tabla 4. Ha experimentado dificultades para acceder a servicios de atención médica de calidad debido a la falta de cobertura adecuada del SOAT | 29 |
| Tabla 5. Las barreras administrativas o burocráticas relacionadas con el SOAT han impedido una atención médica oportuna en caso de accidente de tránsito | 32 |
| Tabla 6. La falta de información clara y accesible sobre los beneficios del SOAT y vulneración de los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito | 34 |
| Tabla 7. El SOAT no cubre de manera adecuada los costos médicos, generando retraso en el diagnóstico y el tratamiento, lo que pone en riesgo la vida y la recuperación de los pacientes | 37 |
| Tabla 8. La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a la elección de opciones médicas de menor calidad debido a restricciones económicas | 39 |
| Tabla 9. La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a una mala calidad de la atención médica brindada a las víctimas de accidentes, lo que a su vez puede tener un impacto negativo en su recuperación y bienestar | 41 |
| Tabla 10. Aplicación del (SOAT) y tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito | 43 |
| Tabla 11. Las restricciones en la aplicación del SOAT han generado retrasos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito | 45 |



| | |
|--|----|
| Tabla 12. Ha experimentado dificultades para obtener atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT | 47 |
| Tabla 13. Las barreras administrativas o burocráticas en la aplicación del SOAT han afectado negativamente la atención médica en casos de accidentes de tránsito..... | 49 |
| Tabla 14. La falta de información clara y accesible sobre la aplicación del SOAT ha sido un obstáculo en la obtención de atención médica y tratamiento adecuado en caso de accidentes de tránsito..... | 51 |
| Tabla 15. La falta de cobertura adecuada del SOAT puede dificultar el acceso a servicios de rehabilitación, lo que limita la recuperación y puede tener un impacto duradero en la integridad física y la calidad de vida de las personas afectadas | 53 |
| Tabla 16. La deficiente cobertura del SOAT puede impedir que las personas afectadas accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación | 55 |
| Tabla 17. La deficiente cobertura del SOAT puede resultar en secuelas físicas permanentes o incluso en la pérdida de vidas que podrían haberse salvado con una atención adecuada | 57 |



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. El (SOAT) proporciona una cobertura adecuada en caso de accidentes de tránsito..... 25

Figura 2. Se tiene limitaciones en la cobertura de atención del SOAT que afecten negativamente la atención medica de accidente de tránsito 27

Figura 3. Ha experimentado dificultades para acceder a servicios de atención médica de calidad debido a la falta de cobertura adecuada del SOAT..... 29

Figura 4. Las barreras administrativas o burocráticas relacionadas con el SOAT han impedido una atención médica oportuna en caso de accidente de tránsito 32

Figura 5. Falta de información clara y accesible sobre los beneficios del SOAT y vulneración de los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito 34

Figura 6. El SOAT no cubre de manera adecuada los costos médicos, generando retraso en el diagnóstico y el tratamiento, lo que pone en riesgo la vida y la recuperación de los pacientes 37

Figura 7. La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a la elección de opciones médicas de menor calidad debido a restricciones económicas 39

Figura 8. La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a una mala calidad de la atención médica brindada a las víctimas de accidentes, lo que a su vez puede tener un impacto negativo en su recuperación y bienestar 41

Figura 9. La aplicación del (SOAT) ayuda a una mejor atención médica y tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito 43

Figura 10. Las restricciones en la aplicación del SOAT han generado retrasos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito 45



Figura 11. Ha experimentado dificultades para obtener atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT 47

Figura 12. Las barreras administrativas o burocráticas en la aplicación del SOAT han afectado negativamente la atención médica en casos de accidentes de tránsito..... 49

Figura 13. La falta de información clara y accesible sobre la aplicación del SOAT ha sido un obstáculo en la obtención de atención médica y tratamiento adecuado en caso de accidentes de tránsito..... 51

Figura 14. La falta de cobertura adecuada del SOAT puede dificultar el acceso a servicios de rehabilitación, lo que limita la recuperación y puede tener un impacto duradero en la integridad física y la calidad de vida de las personas afectadas 53

Figura 15. Deficiente cobertura del SOAT puede impedir que las personas afectadas accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación 55

Figura 16. La deficiente cobertura del SOAT puede resultar en secuelas físicas permanentes o incluso en la pérdida de vidas que podrían haberse salvado con una atención adecuada 57



RESUMEN

La investigación tuvo por objetivo es establecer la incidencia de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023. Metodológicamente corresponde al enfoque cuantitativo, método deductivo, diseño no experimental. La muestra está constituida por 55 transportistas de las asociaciones de las empresas de transporte de la ruta Asillo – Juliaca. A quienes se les aplicó la técnica de encuesta e instrumento cuestionario pre codificado. Resultados: en un 32,7% se tiene exclusiones o limitaciones en la cobertura del seguro obligatorio en cuanto a los tipos de tratamientos o procedimientos médicos, seguido del 29,1% de cobertura insuficiente, en un 29,1% falta de información clara y accesible y en un 30,9% se tiene barreras administrativas o burocráticas dejando a las víctimas sin acceso a tratamientos necesarios. Por otro lado, en un 32,7% tiene dificultades en el acceso a la atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT, mientras que en un 30,9% presenta restricciones en la aplicación del SOAT por la cobertura de costos médicos generando retrasos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito, impidiendo que accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación. Se concluye que, La cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023. Puesto que se tiene, acceso limitado a atención médica, demoras en la atención, limitaciones en la cobertura, falta de apoyo integral y compensación inadecuada por pérdida de ingresos.

Palabras clave: accidente de tránsito, cobertura, integridad física, seguro.



ABSTRACT

The objective of the research was to establish the incidence of mandatory traffic accident insurance coverage in the violation of the right to life and physical integrity, emergency area of the Health Center, Asillo - 2023. Methodologically it corresponds to the quantitative approach, deductive method, non-experimental design. The sample is made up of 55 transporters from the associations of transport companies on the Asillo – Juliaca route. To whom the survey technique and pre-coded questionnaire instrument were applied. Results: 32.7% have exclusions or limitations in mandatory insurance coverage regarding the types of medical treatments or procedures, followed by 29.1% insufficient coverage, and 29.1% lack of clear information and accessible and in 30.9% there are administrative or bureaucratic barriers leaving victims without access to necessary treatments. On the other hand, 32.7% have difficulties in accessing quality medical care due to problems in the application of the SOAT, while 30.9% have restrictions in the application of the SOAT due to cost coverage. doctors generating delays in medical care for victims of traffic accidents, preventing them from accessing specialized treatments, surgeries or rehabilitation therapies. It is concluded that, The mandatory insurance coverage for traffic accidents affects the violation of the right to life and physical integrity, emergency area of the Health Center, Asillo - 2023. Since there is limited access to medical care, delays in care, limitations in coverage, lack of comprehensive support, and inadequate compensation for loss of income.

Keywords: traffic accident, coverage, physical integrity, insurance.



INTRODUCCIÓN

La seguridad en las vías públicas y la protección de los derechos fundamentales son preocupaciones capitales en cualquier sociedad, en este contexto, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (en adelante SOAT) emerge como un instrumento clave para resguardar la vida y la seguridad física de la población ante los imprevistos que pueden suceder en el ajetreo diario de las carreteras, en el presente estudio se enfoca en investigar la incidencia de la cobertura del SOAT en la violación del derecho a la vida y la seguridad física, con un énfasis particular en el servicio de urgencias del Centro de Salud Asillo, departamento de Puno del Perú.

El SOAT, como una póliza de responsabilidad civil, tiene el propósito de asegurar que las víctimas de accidentes de tránsito obtengan la atención médica adecuada y la indemnización correspondiente, sin embargo, es vital analizar cómo este mecanismo influye en la prevención y reducción de los efectos de los accidentes en el contexto específico del Centro de Salud Asillo, este análisis aborda cuestiones esenciales relacionadas con la atención de emergencias, la calidad de los servicios médicos brindados y la capacidad del SOAT para contribuir a la salvaguardia de la vida y la seguridad física de la población.

La violación del derecho a la vida y la seguridad física es un desafío constante en el ámbito de la seguridad vial, los accidentes de tránsito pueden tener un impacto devastador en la salud y la vida de las personas, y es por ello que este estudio se adentra en la influencia del SOAT como un componente crucial en la respuesta a emergencias médicas y en la promoción de la seguridad vial. A través del análisis de datos y la evaluación de prácticas, se busca arrojar luz sobre la importancia de una cobertura efectiva del SOAT en el Centro de



Salud Asillo, contribuyendo así a la reflexión sobre políticas y acciones destinadas a fortalecer la garantía de los derechos fundamentales en el contexto del tránsito y la atención médica de emergencia.

De esta manera, se tiene objetivo general establecer la incidencia de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023. Seguido del objetivo específico 1, identificar las deficiencias de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud, Asillo 2023 y el objetivo específico 2, determinar la afectación de la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023.

Investigación que se desarrolla bajo el enfoque cuantitativo, que permitió la recolección y análisis de datos cuantitativos y estadísticos con el propósito de comprender fenómenos, identificar relaciones causales y extrapolar resultados. Este enfoque se apoya en la medición objetiva y la cuantificación de variables, empleando métodos como encuestas y experimentos controlados. Esto posibilita obtener resultados precisos y replicables, lo que facilita la detección de patrones y tendencias mediante el uso de técnicas estadísticas como pruebas de hipótesis y análisis de regresión.

La estructura del estudio comprende cuatro secciones principales que se detallan a continuación:

En la primera sección se aborda la formulación del problema, que incluye tanto su enfoque general como específico. Luego se exponen los objetivos



generales y específicos que guían la investigación, seguidos de la justificación del estudio. Finalmente, se plantea la hipótesis y se presentan las variables que serán analizadas.

El segundo apartado aborda los antecedentes de la investigación, seguido por el desarrollo del marco teórico que respalda el estudio. Este segmento concluye con la definición de los términos clave utilizados en el trabajo.

La tercera sección se concentra en la metodología de investigación, detallando el lugar de realización del estudio, la población y muestra seleccionadas, así como las técnicas e instrumentos empleados en la recopilación de datos.

El cuarto segmento describe los resultados obtenidos en el estudio, incluyendo su análisis e interpretación. Además, se presentan tablas y gráficos para facilitar la comprensión de los datos recolectados.



CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Formulación del problema

En el contexto de la seguridad vial y la protección de los derechos fundamentales, la cobertura proporcionada por el (SOAT) juega un rol crucial en la mitigación de las consecuencias de los accidentes en las carreteras, sin embargo, en el área de emergencia del Centro de Salud Asillo, en el Perú, se ha observado una serie de desafíos que arrojan dudas sobre la efectividad de esta cobertura en la preservación del derecho a la vida y la seguridad física de la población afectados por accidentes de tránsito.

Uno de los principales problemas identificados es la brecha entre la cobertura del SOAT y la atención médica de emergencia brindada en el Centro de Salud Asillo, esta disparidad plantea interrogantes sobre si la cobertura actual del SOAT es suficiente para garantizar una asistencia sanitaria oportuna y adecuada atención a los afectados por accidentes de tránsito, además, se han documentado casos en los que la falta de acceso a servicios médicos especializados y a tratamientos adecuados ha dejado a las víctimas en situaciones precarias, vulnerando su derecho a la integridad física y la vida. Por lo tanto, este estudio se propone abordar la incidencia de la cobertura del SOAT en la vulneración de estos derechos fundamentales en el área de emergencia



del Centro de Salud Asillo, con el fin de analizar la situación actual y proponer posibles soluciones que mejoren la calidad de la atención médica y la protección de los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito.

1.2. Planteamiento del Problema

1.2.1. *Problema general*

- ¿Cómo incide la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023?

1.2.2. *Problemas específicos*

- ¿Cuáles son las deficiencias de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud, Asillo 2023?
- ¿Cuál es la afectación de la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. *Objetivo general*

- Establecer la incidencia de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023



1.3.2. *Objetivos específicos*

- Identificar las deficiencias de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud, Asillo 2023
- Determinar la afectación de la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023

1.4. **Justificación del estudio**

Este estudio surge de la imperante necesidad de comprender y abordar las deficiencias existentes en la cobertura del (SOAT) y su impacto en la violación del derecho a la vida y la seguridad personal de los ciudadanos en el área de emergencia del Centro de Salud Asillo, en el contexto del Perú, la seguridad vial es una preocupación a nivel mundial, y la eficacia de las políticas y acciones adoptadas para garantizarla tiene una influencia directa en la calidad de vida y la salud de los ciudadanos, en este sentido, resulta fundamental indagar sobre la relación entre la cobertura del SOAT y la atención médica brindada en incidentes de tránsito, ya que esto puede revelar desafíos significativos que requieren atención inmediata.

El Centro de Salud Asillo es una institución de referencia en la región y desempeña un papel crucial en la atención de emergencias derivadas de accidentes de tránsito. Sin embargo, persisten interrogantes sobre la coherencia y adecuación de la cobertura del SOAT en relación con la atención médica de calidad, lo que potencialmente coloca a los ciudadanos en situaciones de vulnerabilidad, por lo tanto, este estudio busca proporcionar información valiosa

para los responsables de la formulación de políticas públicas, así como para los profesionales de la salud y el público en general, con el propósito de mejorar la calidad de los servicios de atención médica de emergencia y la protección de los derechos fundamentales en el contexto de los accidentes de tránsito.

1.5. Hipótesis

1.5.1. Hipótesis general

- La cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide significativamente en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023.

1.5.2. Hipótesis específicas

- La falta de cobertura adecuada del SOAT en el centro de salud se traduce en una atención médica insuficiente, retrasos en la atención y limitaciones en los servicios de salud ofrecidos a los pacientes que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud, Asillo 2023.
- La aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023.

1.6. Variables

Variable independiente

Cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito

Variable dependiente

Vulneración del derecho a la vida y la integridad física

1.7. Operacionalización de variables

Tabla 1

Operacionalización de variables

| VARIABLES | DEFINICION CONCEPTUAL | DIMENSIONES | INDICADORES |
|---|---|--|--|
| VI. Cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito | Se trata de un seguro obligatorio según la ley para asegurar que las personas afectadas por accidentes de tráfico obtengan una indemnización suficiente por los daños sufridos en su salud, sin importar quién sea responsable del accidente. | Vulneración de los derechos a la vida | Cobertura de accidentes de tránsito. |
| | | | Cobertura de atención del SOAT |
| | | | Acceso a servicios de atención médica de calidad |
| | | Vulneración de integridad física de las víctimas | Barreras administrativas o burocráticas |
| | | | Información clara y accesible |
| | | | Costos médicos |
| VD. Vulneración del derecho a la vida y la integridad física | Acto o falta de acción que resulte en perjuicio o ponga en riesgo la vida o la salud física de una persona, transgrediendo su derecho esencial a la vida y la integridad física. | Atención médica | Atención médica y tratamiento de las personas |
| | | | Retrasos en la atención médica |
| | | | Aplicación del SOAT. |
| | | Tratamiento de las víctimas | Acceso a tratamientos especializados |
| | | | Secuelas físicas permanentes |
| | | | Pérdida de vidas |

Nota: Elaboración propia del investigador



CAPÍTULO II

FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1. Antecedentes del estudio

2.1.1. *A nivel internacional*

Según el aporte de Clavijo (2023) en su investigación se plantea conocer las variables que logren indemnización en el accidente de tránsito amparado por el seguro adquirido por el infractor en la situación riesgosa del "accidente de tráfico", llegando a concluir que este estudio ha abordado el aumento de la regulación en los impuestos vinculados a los seguros, logrado mediante la eliminación de múltiples intermediarios en el mercado masivo. Estos intermediarios, especializados en pólizas de seguro para vehículos y operando en diversas áreas, resaltan la importancia de las pólizas exigidas por el Ministerio de Transporte tanto para empresas como para particulares. Se ha identificado la complejidad para presentar quejas por accidentes de tráfico, debido a los estrictos requisitos impuestos por las compañías aseguradoras, que a menudo emplean este proceso para demorar los pagos mediante información insuficiente. (pp. 98-101).

Otro aporte de Varela (2018) en su investigación se plantea analizar la relación entre los logros obtenidos al amparo de la normatividad vigente y los costos en que se está incurriendo, llegando a concluir que en Colombia, el SOAT



se enfoca en asegurar una distribución que fomente la redistribución. Legalmente, los vehículos se clasifican en dos categorías principales: aquellos con un valor inferior al costo de un accidente, como motocicletas y taxis, y aquellos que proporcionan asistencia financiera para cubrir gastos, como los vehículos de reparto. Estos servicios toman en cuenta la cantidad que podría ser redistribuida, basada en el pago realizado por el propietario del vehículo asegurado, lo cual puede exceder o no el riesgo asumido. A medida que la demanda de vehículos aumenta, los recursos disponibles para la redistribución se vuelven escasos. En el contexto colombiano, las compañías de seguros compiten bajo un marco legal que busca evaluar riesgos y promover la equidad. (pp. 32-34)

Según el aporte de Rubio et al. (2020) en su investigación "Derecho a la vida", donde su objetivo es concretar el derecho a la vida como esencial inalienable en toda persona, llegando a concluir que en esta era moderna, en la cual nos encontramos con desafíos que impactan de manera desigual el derecho a la vida de diversos individuos, como el debate sobre la eutanasia y el aborto. Estos temas suscitan preguntas y debates significativos en varios ámbitos, desde lo político y económico hasta lo moral, social y religioso. Aunque se reconoce que el derecho a la vida no es absoluto y debe equilibrarse con la dignidad humana, aún persisten casos de violencia y abuso en el siglo XXI, a pesar de los esfuerzos históricos, tratados internacionales y acciones de organizaciones dedicadas a la promoción y protección de estos derechos. La lucha por el respeto a los derechos individuales de todas las personas sigue siendo un imperativo y requiere una atención constante, especialmente en entornos violentos donde no todos disfrutan plenamente de estos derechos. (pp. 10-11).

2.1.2. A nivel Nacional

Según el aporte de Yuyes (2021) en su investigación plantea, analizar la interpretación del (INDECOPI) sobre el párrafo final del artículo 17 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, relacionado con el (SOAT). Se concluye que el SOAT busca principalmente proporcionar una compensación adecuada a las víctimas, con un enfoque social al ser obligatorio. Sin embargo, la aplicación del SOAT presenta áreas ambiguas que han generado interpretaciones polémicas por parte del INDECOPI y el poder judicial, debido en parte a la falta de experiencia técnica en seguros por parte de las autoridades. La prima del seguro se calcula según la cobertura otorgada a los ocupantes del vehículo asegurado y a peatones, excluyendo a los no asegurados. La exigencia del INDECOPI de pagos por parte de los ocupantes no asegurados impacta la reciprocidad de los contratos de seguros y la solvencia de las compañías aseguradoras, lo que podría desmotivar a aquellos que necesitan obtener el SOAT. (pp. 27-28).

Otro aporte de Ayala (2018) en su investigación plantea analizar la posición actual de la Sala Especializada en Protección al Consumidor del Indecopi sobre el (SOAT). Desde 2009, el Indecopi ha ajustado los criterios de cobertura del SOAT para terceros y ocupantes del vehículo sin póliza. Cláusulas especiales obligan a las aseguradoras a cubrir a estas personas, permitiéndoles presentar reclamos contra terceros responsables. Aunque el SOAT no protege contra riesgos previsible, el gobierno busca amparar a víctimas con limitaciones económicas. Las aseguradoras afirman asistir a ocupantes sin SOAT, pero la realidad legal está por definirse, lo que lleva a litigios, especialmente ante el Indecopi. Persisten interrogantes fundamentales sobre la responsabilidad



solidaria entre partes, y se sugiere que las aseguradoras no cumplen con el SOAT según el artículo 40 del Reglamento del SOAT. (pp. 55-57).

Según el aporte de Porras y Gonzales (2021) en su investigación se plantea examinar cómo el reconocimiento de accidentes imprevistos, como aquellos originados por desprendimientos de rocas, afecta la certeza legal de las víctimas de accidentes automovilísticos en Huancayo durante el año 2019.. Concluyen que el SOAT desempeña un papel crucial en este contexto, brindando respaldo legal y compensación a los familiares de las víctimas, lo que garantiza un alivio económico y coherencia normativa. La cobertura del SOAT proporciona recursos directos para gastos médicos y prevención de consecuencias fatales, fortaleciendo así la seguridad jurídica al reflejar sus objetivos. En situaciones fortuitas como la caída de rocas, la seguridad jurídica requiere claridad y coherencia en las normativas legales para garantizar los derechos de las personas. (pp. 137-138)

2.1.3. A nivel local

Según el aporte de Apaza y Cauna (2022) en su estudio, propone investigar si la implementación inadecuada impacta en los propósitos de establecimiento del seguro obligatorio para accidentes de tránsito en Juliaca, durante el año 2021, concluye que los accidentes de tránsito en Juliaca representan un desafío significativo debido a la falta de aplicación efectiva de los principios del seguro obligatorio. La ejecución deficiente de la normativa y la limitada cobertura del seguro contribuyen a la insatisfacción generalizada en la sociedad. Se enfatiza la necesidad de revisar las regulaciones existentes para fortalecer la protección de los afectados. La falta de cumplimiento legal, reflejada en condiciones



inadecuadas de atención y compensaciones insuficientes, afecta la aplicación de los principios fundamentales tanto a nivel local como internacional. Además, la falta de conocimiento de la regulación y los retrasos en los procesos legales complican la compensación de las víctimas, lo que sugiere la importancia de involucrar a terceros responsables. En última instancia, se destaca que la implementación efectiva de la normativa es fundamental para asegurar el bienestar de la comunidad. (p. 35).

Otro aporte de Zela (2019) se propone establecer la asociación entre la percepción de la excelencia del servicio y la felicidad de los receptores del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) ofrecido por La Positiva Seguros y Reaseguros en la zona de Puno en el año 2017. Se encontró una fuerte correlación positiva entre el discernimiento de calidad del servicio y la complacencia de los favorecidos del SOAT, respaldada por pruebas estadísticas significativas. Además, se observó una correlación media entre el discernimiento de elementos palpables y la complacencia, indicando una relación directa entre estos factores y la satisfacción del cliente. También se destacó una relación directa y significativa entre la confiabilidad y la complacencia de los beneficiarios del SOAT. En conclusión, se confirmó que la calidad del servicio, los elementos tangibles y la confiabilidad influyen significativamente en la satisfacción de los beneficiarios del SOAT de La Positiva Seguros y Reaseguros en la región de Puno. (pp. 151-153)

Otro aporte de Choque (2020) en su investigación se propone calcular el gasto financiero secundario generado por los incidentes viales en la región de Puno entre los años 2013 y 2017, llegando a concluir que durante dicho período de evaluación reveló la magnitud de los costos económicos indirectos causados



por diversos eventos, con un total valuado en 376 millones de unidades monetarias, equivalente al 0,9% del Producto Interno Bruto (PIB) provincial. Los accidentes de tránsito surgieron como la categoría más frecuente, destacándose el exceso de velocidad como su principal causa, particularmente los viernes, abarcando el 17% del total. Estos incidentes dejaron un saldo lamentable, con el 81% de las víctimas heridas y el 19% fallecidas, mayoritariamente hombres. Es crucial destacar que estos accidentes representan la principal causa de mortalidad, especialmente entre personas de 26 a 60 años, contribuyendo al 51% de las muertes en un lapso de 5 años. Frente a esta realidad preocupante, se hace imprescindible la implementación de medidas efectivas para mitigar los costos económicos indirectos asociados a estos eventos, no solo para preservar vidas, sino también para salvaguardar el bienestar económico y social de la provincia. (p. 96).

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Seguro obligatorio en accidentes de tránsito

El objetivo es no solo asegurar la seguridad de los individuos en situaciones de colisiones vehiculares, sino también impulsar la prevención de accidentes en las carreteras y disminuir la carga económica que enfrentan los afectados por tales incidentes. Es crucial resaltar que la instauración de un SOAT demandaría un exhaustivo análisis de las leyes y normativas vigentes en Perú, así como la participación activa de los involucrados en su desarrollo y aceptación. A continuación, se presentan algunos aspectos que podrían contribuir al seguro de protección vial (Berrospi, 2019).



- **Universalidad:** El Seguro de Protección Vial sería obligatorio para todos los propietarios de vehículos, conductores, ciclistas y peatones, asegurando cobertura completa en accidentes de tránsito.
- **Cobertura Amplia:** Además de daños materiales y lesiones físicas, el seguro incluiría gastos médicos, pérdida de ingresos e indemnizaciones por incapacidad permanente o fallecimiento relacionados con accidentes viales.
- **Tarifas Justas:** Las tarifas se determinarían considerando el tipo de vehículo, experiencia del conductor y ubicación geográfica, garantizando equidad y accesibilidad para todos los usuarios.
- **Fondos para Víctimas:** Una parte de las primas se destinaría a un fondo especial para víctimas de accidentes, asegurando apoyo financiero inmediato y adecuado.
- **Incentivos para la Seguridad Vial:** Se podrían otorgar descuentos a conductores con historial de seguridad vial, promoviendo un comportamiento más seguro en las carreteras.
- **Educación y Prevención:** Campañas educativas continuarían sobre seguridad vial y medidas preventivas para reducir accidentes.
- **Administración Eficiente:** El seguro sería administrado por una entidad estatal o agencia independiente para garantizar gestión eficiente y transparente.
- **Sanciones por Incumplimiento:** Se aplicarían sanciones a quienes no adquieran el seguro, asegurando cumplimiento y fortaleciendo la seguridad vial.



2.2.1.1. Implementación de seguridad vial

Este enfoque integral de seguridad vial busca involucrar a toda la sociedad y combinar enseñanza, tecnología, mejora de infraestructura y cumplimiento normativo para hacer que las carreteras en Perú sean más seguras. El objetivo primordial es proteger la vida y la integridad de todos los usuarios de las vías públicas, desde conductores hasta peatones y ciclistas. Se proponen varios elementos para implementar esta estrategia de seguridad vial (Cordero y Huapaya, 2020).

- **Educación Vial:** Campaña nacional educativa para todas las edades y grupos. Incluye programas en escuelas, universidades y campañas publicitarias.
- **Infraestructura Vial:** Evaluación exhaustiva y corrección de áreas de riesgo. Incluye pasos peatonales seguros, señalización clara y mejoras en carreteras peligrosas.
- **Tecnología de Vigilancia:** Sistema moderno de vigilancia y control de tráfico con cámaras, radares y monitoreo en tiempo real.
- **Sanciones y Normativas:** Aplicación de sanciones más estrictas y aumento de la observancia de las regulaciones de tránsito.
- **Transporte Público Seguro:** Promoción de un transporte público seguro y accesible, con formación para conductores y medidas de seguridad.
- **Participación Ciudadana:** Involucramiento activo de la sociedad civil y ONGs en la promoción de la seguridad vial.
- **Investigación y Estadísticas:** Mantenimiento de un registro de incidentes de tránsito y fomento de la investigación de causas subyacentes.



2.2.1.2. Accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito en el Perú son situaciones inesperadas que afectan a vehículos, viandantes, ciclistas y otros usuarios de la carretera públicas, causando daños materiales, lesiones y pérdidas de vidas humanas. Representan un desafío significativo con impactos sociales, económicos y de salud pública importantes en el país (Vega, 2021).

- **Causas Variadas:** Los accidentes de tránsito en Perú tienen múltiples causas, incluyendo exceso de velocidad, imprudencia al conducir, consumo de alcohol u otras drogas, condiciones climáticas adversas, falta de mantenimiento de vehículos e infraestructura vial deficiente.
- **Impacto Social y Económico:** Estos incidentes afectan significativamente a la sociedad peruana, generando lesiones y muertes que impactan a familias y comunidades, además de conllevar costos económicos considerables como gastos médicos, pérdida de productividad, reparación de vehículos y congestión del tráfico.
- **Prevención Esencial:** Es crucial prevenir los accidentes de tránsito para reducir su frecuencia y gravedad. Esto implica acciones como educación vial, mejora de la infraestructura, aplicación efectiva de las leyes de tránsito y promoción de la seguridad en el transporte público y privado.
- **Iniciativas de Seguridad Vial:** En Perú, se están implementando diversas iniciativas para abordar estos accidentes, como campañas de concienciación, programas educativos, mejoras en la señalización e infraestructura, y promoción de sistemas de transporte público más seguros.
- **Cooperación Fundamental:** La mitigación de los accidentes de tránsito requiere la colaboración de entidades gubernamentales, la sociedad civil,



empresas privadas y ciudadanos. Un enfoque colaborativo es esencial para abordar este desafío de manera efectiva.

2.2.2. Vulneración del derecho a la vida

La vulneración del derecho a la vida en Perú se refiere a las situaciones donde los ciudadanos enfrentan amenazas y peligros que ponen en riesgo su derecho fundamental a la vida, reconocido en la Constitución y tratados internacionales de derechos humanos. Esta vulneración puede manifestarse a través de diversas formas, como violencia, inseguridad, negligencia gubernamental y discriminación, afectando la integridad y supervivencia de las personas. Es crucial abordar este desafío de manera integral, incluyendo medidas para prevenir la violencia, mejorar el acceso a servicios de salud, enfrentar desastres naturales y abordar desigualdades estructurales. Se destaca la necesidad de un compromiso continuo en la promoción y salvaguarda de los derechos humanos en la nación (Torres, 2022).

2.2.2.1. Integridad física

La integridad física en el Perú es el estado esencial de bienestar y seguridad de los ciudadanos, garantizando el derecho a vivir libre de amenazas a la salud y la violencia. Este concepto abarca la protección contra daños, lesiones y enfermedades, junto con el acceso a servicios de salud de calidad. No se limita al cuerpo, sino que incluye la salud mental y la capacidad de vivir una vida plena y libre de riesgos. Es respaldado por acuerdos internacionales y la Constitución peruana, con la responsabilidad del Estado de garantizar su protección y promoción. Es un pilar esencial para el bienestar de la población,



que va desde la prevención de la violencia y la promoción de la salud hasta la seguridad laboral y la respuesta a desastres. Al priorizar este derecho, el país protege la vida y la salud de sus ciudadanos, y promueve una sociedad más segura, saludable y equitativa. La promoción de la integridad física refleja el compromiso del Perú con los derechos humanos y la construcción de una sociedad donde todos puedan vivir vidas seguras y plenas (Román y Tantalean, 2019).

2.2.2.2. Integridad psíquica

La integridad psíquica en el Perú se centra en el bienestar mental y emocional de los ciudadanos, garantizando el derecho a vivir sin amenazas a la salud mental y emocional. Incluye la protección contra trastornos mentales, el acceso a servicios de salud mental de calidad y la promoción del bienestar emocional. Implica la prevención de la violencia psicológica, la discriminación y el estigma relacionado con la salud mental, así como la promoción de prácticas saludables y el acceso a servicios de apoyo. Este derecho no solo se refiere a la ausencia de enfermedad mental, sino también a la capacidad de cada individuo para vivir una vida plena y disfrutar de una salud mental positiva (Blas, 2021).

2.2.2.3. Integridad moral

La integridad moral en el Perú se enfoca en el compromiso de los ciudadanos con la ética y los valores morales, tanto en lo personal como en lo colectivo. Implica la adhesión a principios de honestidad, respeto, justicia y responsabilidad. Incluye la lucha contra la corrupción, la promoción de la transparencia y la rendición de cuentas, y la construcción de una sociedad



basada en valores que fortalezcan el tejido social y promuevan el bien común. No se limita a evitar la corrupción en el gobierno y los negocios, sino que busca fomentar la integridad en todas las áreas de la vida, desde la educación y la familia hasta el liderazgo y la participación ciudadana (Román y Tantalean, 2019).

2.3. Definición de términos

2.3.1. Accidente de tránsito

Un accidente de tránsito es un evento repentino e inesperado que involucra vehículos en movimiento, peatones o ciclistas en vías públicas. Las causas de estos accidentes son variadas e incluyen la velocidad excesiva, la conducción imprudente, la influencia de sustancias, condiciones climáticas desfavorables y problemas mecánicos (Silva, 2022).

2.3.2. Cobertura

Refiere al nivel de protección establecido por ley que todos los propietarios de vehículos deben tener. Se centra en la protección de terceros afectados en un accidente de tránsito, incluyendo indemnización por lesiones personales y daños a la propiedad. También abarca gastos médicos y, en algunos casos, compensación por fallecimiento. Es esencial para garantizar una compensación justa a las víctimas sin importar la capacidad financiera del conductor responsable, y para promover la seguridad en las carreteras al aplicar normas mínimas de responsabilidad (Hernandez y Ortega, 2019).



2.3.3. Integridad

La integridad es un pilar ético que se caracteriza por la sinceridad, la coherencia y la rectitud en las acciones y decisiones de un individuo. Se manifiesta en la fidelidad a los valores y principios éticos, manteniendo la honestidad, transparencia y rectitud en todas las interacciones y comportamientos, independientemente de las circunstancias externas o influencias (Palacio Y Bernal, 2021).

2.3.4. Seguro

El seguro ante accidentes de tránsito es un acuerdo financiero que brinda protección económica a los titulares de vehículos y terceros afectados en caso de incidentes viales. Su propósito es garantizar compensación por daños materiales, lesiones personales o pérdida de vidas en accidentes de tráfico, cubriendo gastos médicos, reparaciones de vehículos, indemnizaciones por lesiones o fallecimiento, y otros costos asociados con el siniestro (Lagos, 2020).

2.3.5. Seguridad vial

La seguridad vial es un enfoque integral para prevenir accidentes de tránsito, reducir sus consecuencias y promover la movilidad segura en las vías públicas. Incluye diversas medidas, políticas y prácticas para disminuir riesgos, fomentar conductas seguras al conducir y proteger a los usuarios de las carreteras. Además de la infraestructura y regulaciones viales, abarca la educación vial, aplicación de leyes de tránsito y concienciación pública (Alcázar y Cornejo, 2021).



2.3.6. Transito

El tránsito comprende el movimiento constante de vehículos, peatones y ciclistas en las vías públicas, siendo vital para la movilidad urbana y rural. Involucra la interacción de múltiples actores en un espacio compartido, y no solo implica la circulación física, sino también normativas y regulaciones. Su gestión efectiva es fundamental para la seguridad, eficiencia y calidad de vida de la población, así como para la conectividad entre regiones (Lagos, 2020).

2.3.7. Vulneración

La vulneración del derecho a la vida comprende cualquier situación que ponga en riesgo la existencia y la integridad de un individuo, desde actos violentos hasta condiciones precarias de vida y exposición a peligros ambientales. Este concepto incluye no solo la privación de la vida, sino también cualquier acción que menoscabe la calidad de vida o ponga en peligro la salud y seguridad de las personas (Fajardo, 2022).



CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo y nivel de investigación

El estudio en cuestión optó por seguir una perspectiva cuantitativa de investigación. Esta perspectiva se fundamenta en la premisa de que el conocimiento debe ser imparcial y tiene su punto de partida en un enfoque deductivo. En este procedimiento, se hacen uso de mediciones numéricas y análisis estadísticos inferenciales como componentes cruciales. A través de estas herramientas, se tiene como objetivo evaluar y corroborar la hipótesis que fue previamente formulada como parte integral del estudio (Sampieri, 2014).

El estudio se adhiere al método deductivo, el cual permite comprobar si la relación investigada es aplicable en situaciones más amplias. Este enfoque implica un proceso que va desde lo general hacia lo específico, partiendo de una idea inicial amplia y culminando en una conclusión específica (Sampieri, 2014).

El diseño es no experimental, ya que su enfoque radica en la observación de fenómenos o eventos en su entorno natural, sin ninguna manipulación. Es específicamente un diseño de tipo correlacional, lo que significa que se enfoca en medir las variables y evaluar la relación estadística entre ellas para comprender cómo se relacionan (Hernandez, 2002).

3.2. Descripción del ámbito de investigación

La tesis se desarrolló en Asillo, un distrito que se encuentra en la provincia de Azángaro, dentro del departamento de Puno, en el país de Perú. Este distrito opera bajo la jurisdicción del Gobierno Regional de Puno. Asillo se localiza en el departamento de Puno, ubicado en la región sureste de Perú. Puno es famoso por su sobrecogedor paisaje montañoso, sus lagos de gran altitud y su valiosa herencia cultural andina.

3.3. Población y muestra

Población

La población como el total del fenómeno a estudiar, posee unidades de característica común, el cual fue estudiado y dio origen a los datos de la investigación. Por tanto, la presente investigación se encuentra conformado por 55 transportistas de 2 asociaciones de la ruta Asillo – Juliaca.

| EMPRESAS DE TRANSPORTE | N° DE TRANSPORTISTAS |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Asociación I | 35 |
| Asociación II | 41 |
| TOTAL | 76 |

Muestra

La muestra, concebida como un subgrupo, constituye una versión en miniatura de algo que posee la misma cualidad, pero en una escala mayor. Este subgrupo fue obtenido mediante el muestreo aleatorio simple, un método de muestreo aleatorio que garantiza a cada elemento de la población objetivo y a cada posible muestra de un tamaño determinado la misma probabilidad de ser elegido.



Por tanto, la investigación se encuentra constituido por 55 transportistas de las asociaciones de las empresas de transporte de la ruta Asillo – Juliaca.

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{e^2 (N-1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

En este contexto:

N = representa la totalidad de individuos en la comunidad

Z = denota el nivel de confianza, establecido en un 95%

E = indica el margen de error de la muestra

P = representa la probabilidad de que ocurra el evento en cuestión

q = se refiere a la probabilidad de que el evento no ocurra

n = es el tamaño requerido para la muestra.

Los datos son:

N = 76 número de población

Z = 1.96

p = 0.85

q = 0.15

e = 0.05

$$n = \frac{(1.76)^2 \cdot (0.85) \cdot (0.15) \cdot 96}{(0.05)^2 (76-1) + (1.76)^2 \cdot (0.85) \cdot (0.15)}$$

n= 92

Donde n = 55, siendo el total de encuestas a realizar.



3.4. Técnicas e instrumentos para la recolección de datos

Técnica

La técnica empleada en esta investigación es la encuesta, que se distingue por su empleo de varios métodos estandarizados para la recolección, procesamiento y análisis de datos de una muestra que se considera representativa de una población específica.

Instrumentos

Se utilizó un cuestionario en la investigación, que es un documento compuesto por un conjunto de preguntas diseñadas de manera coherente, organizada y estructurada de acuerdo con un plan específico. La finalidad de esta planificación es obtener información necesaria a través de las respuestas proporcionadas. El cuestionario consta de una serie de preguntas que se han diseñado para este propósito.



CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados objetivo específico 1

Tabla 2

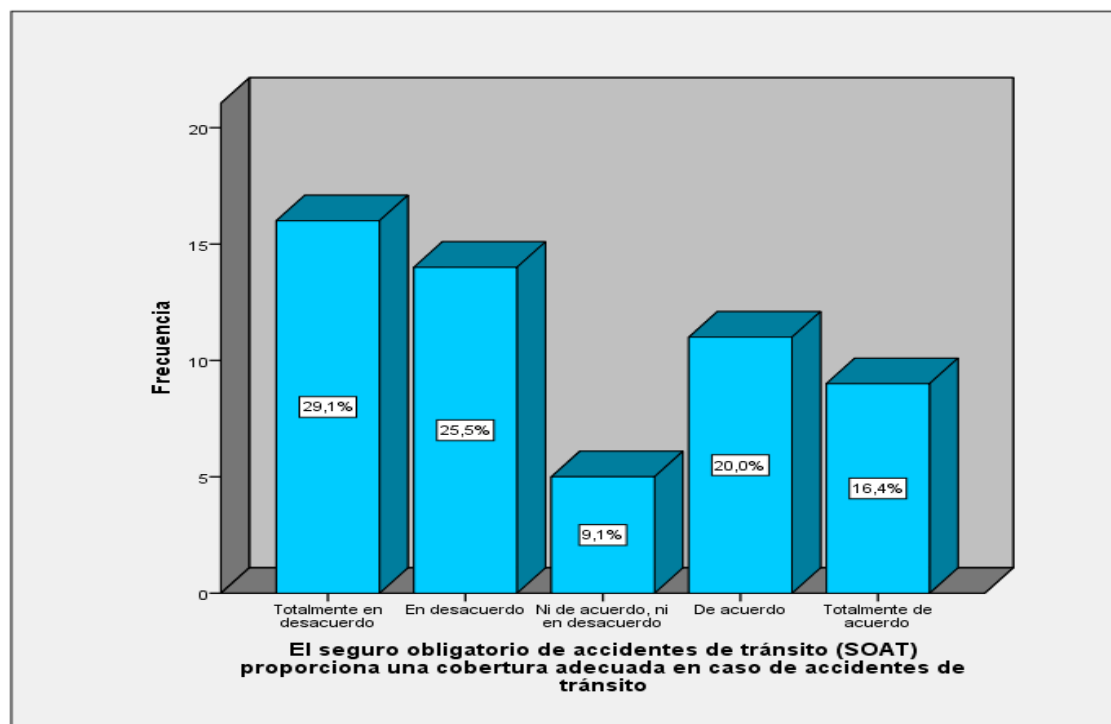
El (SOAT) proporciona una cobertura adecuada en caso de accidentes de tránsito

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 16 | 29,1 | 29,1 | 29,1 |
| E. D. | 14 | 25,5 | 25,5 | 54,5 |
| N. A. | 5 | 9,1 | 9,1 | 63,6 |
| D. A. | 11 | 20,0 | 20,0 | 83,6 |
| T.D.A. | 9 | 16,4 | 16,4 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 1

El (SOAT) proporciona una cobertura adecuada en caso de accidentes de tránsito



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 2 acerca del (SOAT) proporciona una cobertura adecuada en situaciones de siniestros viales, se tiene que el 29,1% de los choferes indican estar totalmente en desacuerdo, un 25,5% de transportistas mencionan estar en desacuerdo, un 20,0% de los choferes señalan estar de acuerdo, un 16,4% de los transportistas destacan estar totalmente de acuerdo, y un 9,1% de los choferes refieren estar ni de acuerdo, ni en desacuerdo.

Por lo cual un grupo importante de los choferes encuestados expresaron que están en completo desacuerdo con la idea de que el (SOAT) brinda una cobertura adecuada en caso de accidentes de tránsito, en otras palabras, la mayoría de los choferes no creen que el SOAT proporcione una protección suficiente en situaciones de accidentes de tránsito, esto podría implicar que consideran que la cobertura del SOAT es insuficiente o que tienen preocupaciones sobre su eficacia en la protección de sus intereses en caso de un accidente.

El (SOAT) representa un pilar fundamental en la seguridad vial y la protección de las personas, este sistema de seguro obligatorio, asegura que, en caso de un siniestro vial, los afectados y sus familias reciban una cobertura adecuada para afrontar los desafíos económicos y médicos que surgen como consecuencia de tales incidentes. Además, el SOAT promueve la responsabilidad en la conducción, ya que su carácter obligatorio incentiva a los conductores a respetar las normas de tránsito y tomar precauciones adicionales, sabiendo que todos están cubiertos en caso de un accidente. Al hacerlo, se contribuye a la reducción de accidentes y se fomenta una cultura de seguridad vial.

Tabla 3

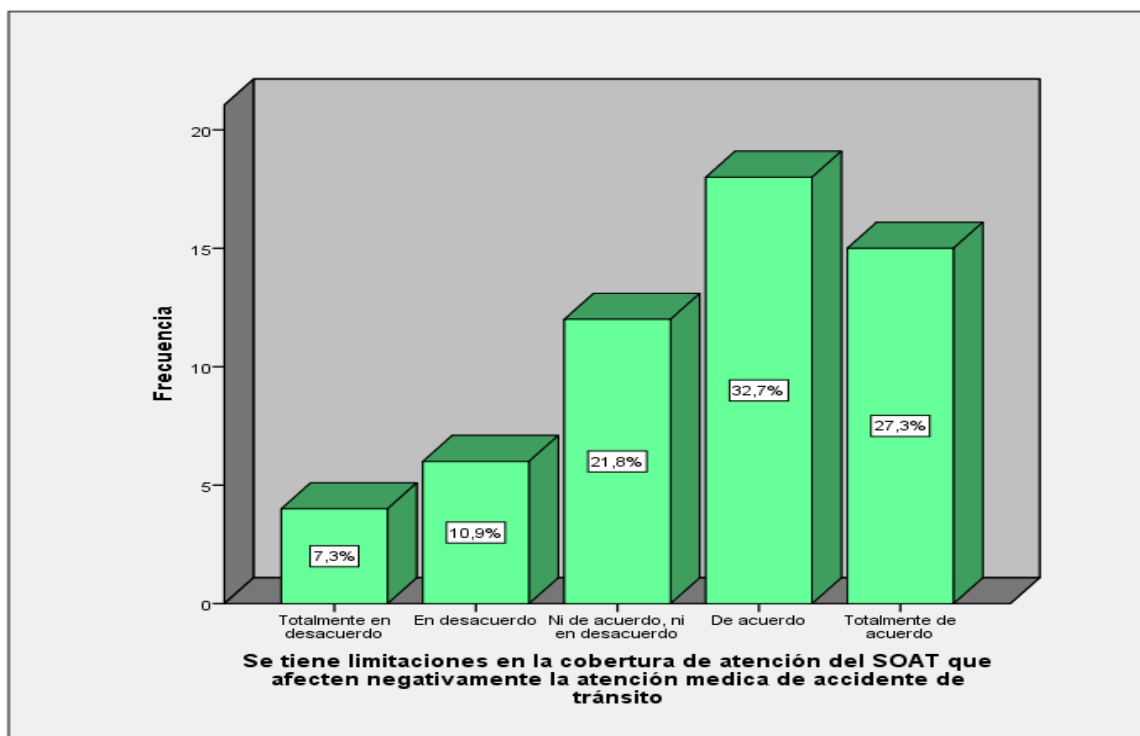
Se tiene limitaciones en la cobertura de atención del SOAT que afecten negativamente la atención medica de accidente de tránsito

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 4 | 7,3 | 7,3 | 7,3 |
| E. D. | 6 | 10,9 | 10,9 | 18,2 |
| N. A. | 12 | 21,8 | 21,8 | 40,0 |
| D. A. | 18 | 32,7 | 32,7 | 72,7 |
| T.D.A. | 15 | 27,3 | 27,3 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 2

Se tiene limitaciones en la cobertura de atención del SOAT que afecten negativamente la atención medica de accidente de tránsito



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 3 sobre si se tiene limitaciones en la cobertura de atención del SOAT que afecten negativamente la atención medica de accidente de tránsito, se tiene que el 32,7% de los choferes aseveran estar de acuerdo, un 27,3% de los transportistas sostienen estar totalmente de acuerdo, un 21,8% de los choferes refieren estar ni de acuerdo, ni en desacuerdo, un 10,9% de transportistas manifiestan estar en desacuerdo, y un 7,3% de los choferes aseguran estar totalmente en desacuerdo.

Un grupo mayoritario de los choferes encuestados afirman que están de acuerdo en que existen limitaciones en la cobertura de atención médica del (SOAT) que tienen un impacto negativo en la atención médica de accidentes de tránsito, es decir, un poco más del 30% de los choferes considera que las restricciones en la cobertura del SOAT pueden afectar negativamente la calidad de la atención sanitaria que se brinda en casos de accidentes de tránsito, esto podría sugerir que creen que el SOAT no proporciona una cobertura médica adecuada o que las limitaciones del seguro dificultan la atención necesaria en situaciones de siniestros viales.

Es innegable que el (SOAT) es una herramienta crucial para la atención médica en casos de accidentes viales. Sin embargo, es importante reconocer que existen limitaciones en su cobertura que, en ocasiones, pueden tener un impacto negativo en la atención médica, estas restricciones pueden resultar en dificultades para cubrir todos los costos médicos, especialmente en accidentes graves. Además, la falta de cobertura para ciertos tipos de tratamientos o terapias específicas puede limitar la recuperación de las víctimas.

Tabla 4

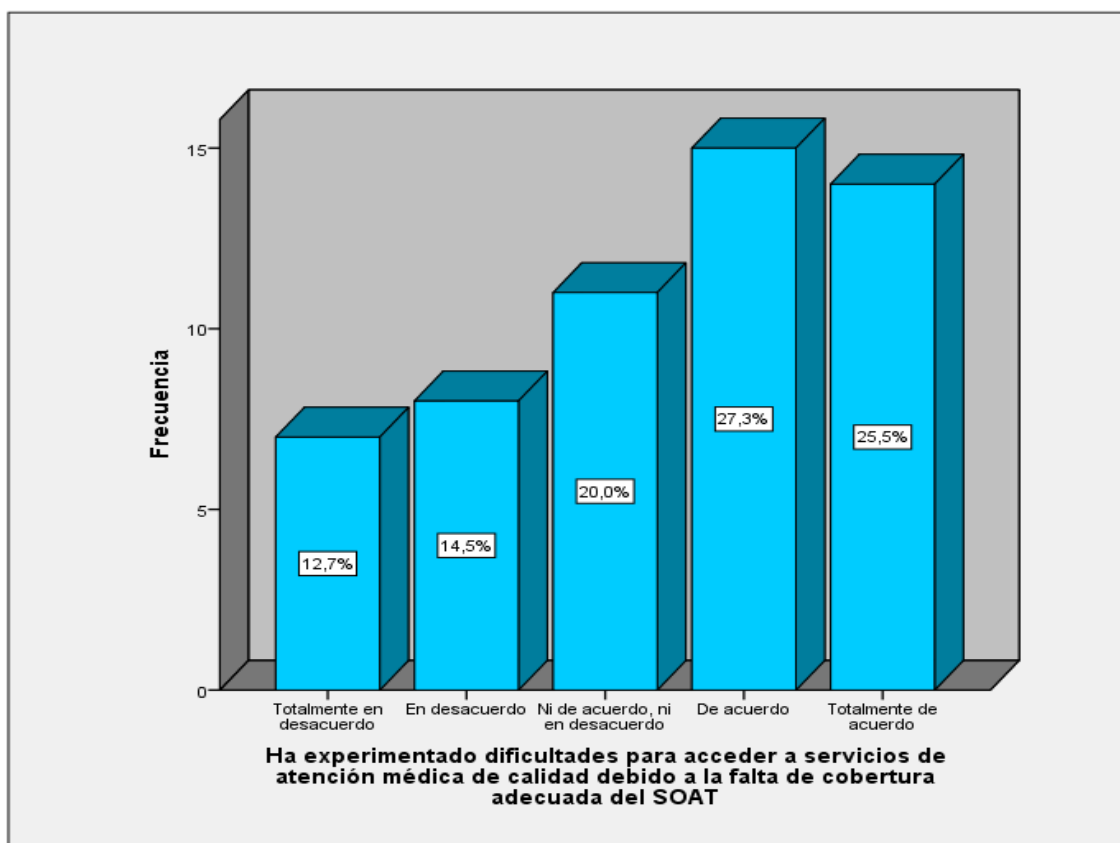
Ha experimentado dificultades para acceder a servicios de atención médica de calidad debido a la falta de cobertura adecuada del SOAT

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 7 | 12,7 | 12,7 | 12,7 |
| E. D. | 8 | 14,5 | 14,5 | 27,3 |
| N. A. | 11 | 20,0 | 20,0 | 47,3 |
| D. A. | 15 | 27,3 | 27,3 | 74,5 |
| T.D.A. | 14 | 25,5 | 25,5 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 3

Ha experimentado dificultades para acceder a servicios de atención médica de calidad debido a la falta de cobertura adecuada del SOAT



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 4 sobre si ha experimentado obstáculos para acceder a servicios de salud de alta calidad debido a la carencia de cobertura adecuada del SOAT, se tiene que el 27,3% de los choferes indican estar de acuerdo, el 25,5% de los transportistas aseveran que estar totalmente de acuerdo, el 20,0% de los choferes aluden estar ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 14,5% de los transportistas afirman estar en desacuerdo, y un 12,7% alega estar totalmente en desacuerdo.

Un conjunto innumerable de los choferes encuestados afirma que están de acuerdo en haber enfrentado dificultades para obtener obstáculos para acceder a servicios de salud de alta calidad debido a la carencia de una cobertura adecuada proporcionada por el (SOAT), dicho de otra manera, alrededor del 27% de los conductores han experimentado problemas al tratar de acceder a servicios médicos de alta calidad porque sienten que el SOAT no les brinda una cobertura suficiente, esto implica que consideran que la falta de cobertura adecuada del SOAT ha tenido un impacto negativo en su capacidad para recibir atención médica de calidad después de un accidente de tránsito.

Las barreras para acceder a servicios médicos de alta calidad debido a la ausencia de cobertura han llevado a reflexionar sobre la importancia del seguro. En momentos de vulnerabilidad tras un accidente de tránsito, es fundamental contar con un respaldo sólido para cubrir gastos médicos y rehabilitación. La insuficiencia de cobertura puede generar una carga financiera abrumadora y limitar las opciones de tratamiento, esto no solo afecta la calidad de atención, sino que también prolonga la recuperación. Es esencial que se consideren reformas para ampliar la cobertura del SOAT y garantizar que todos los



afectados tengan acceso a la atención médica de calidad que merecen en situaciones tan críticas.

Tabla 5

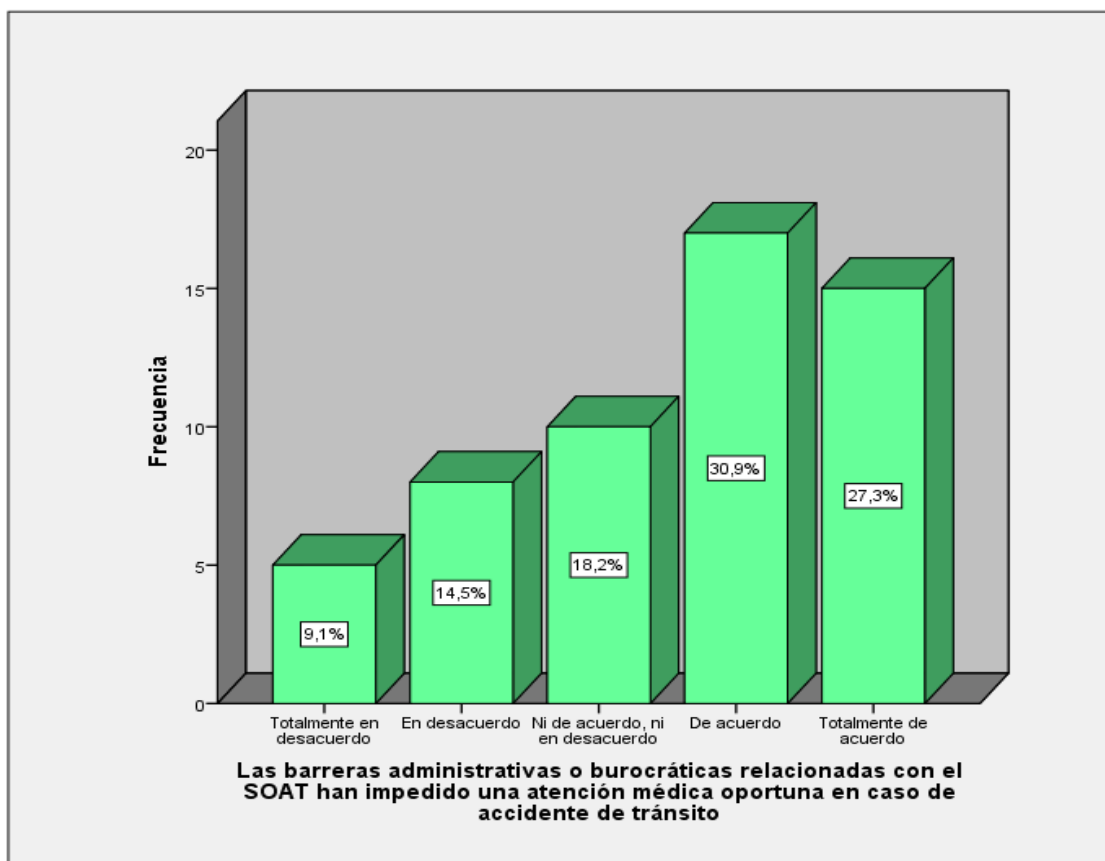
Las barreras administrativas o burocráticas relacionadas con el SOAT han impedido una atención médica oportuna en caso de accidente de tránsito

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 5 | 9,1 | 9,1 | 9,1 |
| E. D. | 8 | 14,5 | 14,5 | 23,6 |
| N. A. | 10 | 18,2 | 18,2 | 41,8 |
| D. A. | 17 | 30,9 | 30,9 | 72,7 |
| T.D.A. | 15 | 27,3 | 27,3 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 4

Las barreras administrativas o burocráticas relacionadas con el SOAT han impedido una atención médica oportuna en caso de accidente de tránsito



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 5 sobre las barreras administrativas o burocráticas relacionadas con el SOAT han impedido una atención médica oportuna en caso de accidente de tránsito, un 30,9% de los choferes están de acuerdo, un 27,3% de los transportistas están totalmente de acuerdo, un 18,2% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, un 14,5% de los transportistas están en desacuerdo y un 9,1% de los choferes están totalmente en desacuerdo.

Un grupo en concreto de los choferes encuestados están de acuerdo en que las barreras administrativas o burocráticas relacionadas con el (SOAT) han impedido que reciban atención médica de manera oportuna en caso de un accidente de tránsito, en otras palabras, un poco más del 30% de los conductores siente que trámites, procesos o requisitos administrativos relacionados con el SOAT han retrasado o dificultado la obtención de atención médica inmediata después de un accidente de tránsito, esto sugiere que consideran que las complicaciones administrativas han tenido un impacto negativo en la prontitud de su atención médica en casos de siniestros viales.

La relevancia de abordar las barreras administrativas o burocráticas relacionadas con el (SOAT) radica en su impacto directo en la atención médica oportuna en casos de siniestros viales., ya que estas trabas pueden retrasar la obtención de los servicios médicos necesarios, poniendo en peligro la vida y la recuperación de las víctimas. La burocracia excesiva puede generar frustración y ansiedad en momentos de crisis, lo que no solo impacta la salud física, sino también la mental. Por tanto, es esencial simplificar los procedimientos y agilizar la tramitación del SOAT para asegurar que las personas obtengan la atención sanitaria necesaria sin demoras innecesarias, asegurando así una recuperación más efectiva y la reducción de posibles secuelas en el largo plazo.

Tabla 6

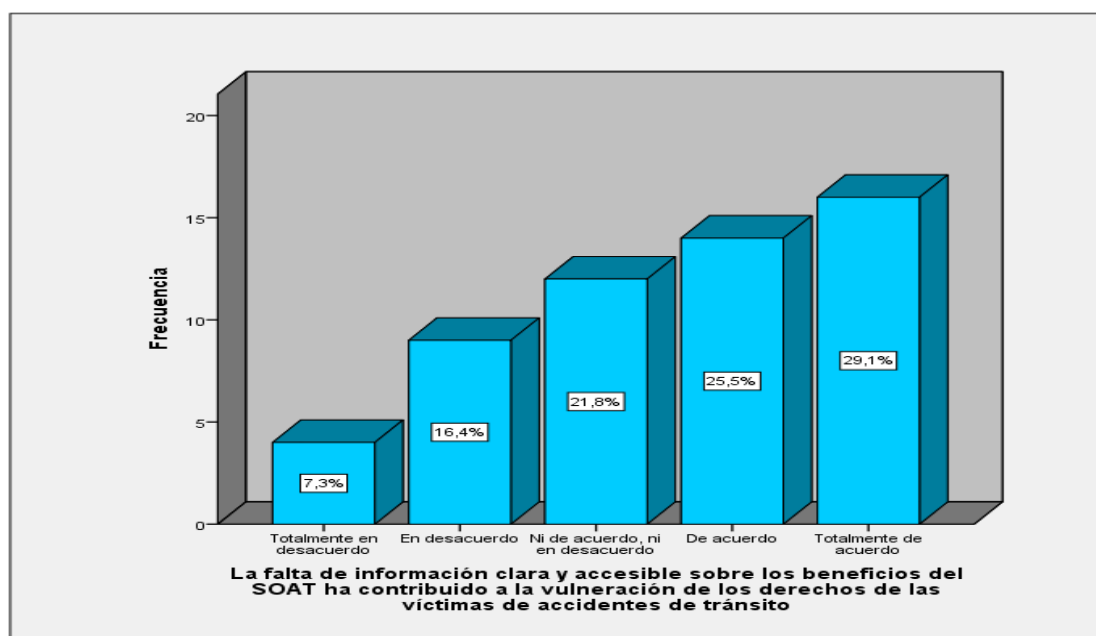
La falta de información clara y accesible sobre los beneficios del SOAT ha contribuido a la vulneración de los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 4 | 7,3 | 7,3 | 7,3 |
| E. D. | 9 | 16,4 | 16,4 | 23,6 |
| N. A. | 12 | 21,8 | 21,8 | 45,5 |
| D. A. | 14 | 25,5 | 25,5 | 70,9 |
| T.D.A. | 16 | 29,1 | 29,1 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 5

La falta de información clara y accesible sobre los beneficios del SOAT ha contribuido a la vulneración de los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 6 acerca de la carencia de información clara y accesible acerca de los beneficios del SOAT ha contribuido a la violación de los derechos de las personas afectadas por siniestros viales, se tiene que un 29,1% de los choferes están totalmente de acuerdo, un 25,5% de los transportistas están de acuerdo, un 21,8% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, un 16,4% de los transportistas están en desacuerdo, y un 7,3% está totalmente en desacuerdo.

Un conjunto significativo de los conductores está completamente de acuerdo en que la carencia de datos comprensibles y fácilmente accesibles sobre las ventajas del (SOAT) ha contribuido a la vulneración de los derechos de las personas afectadas por siniestros de tránsito, esto significa que un poco más del 29% de los choferes creen que la falta de información adecuada y fácil de comprender sobre lo que cubre el SOAT ha llevado a que las personas que han sufrido accidentes de tránsito no reciban los derechos y beneficios a los que deberían tener acceso de acuerdo con este seguro, en definitiva, consideran que la ausencia de precisión en la información ha afectado negativamente a las personas afectadas por accidentes de tránsito en términos de sus derechos y beneficios.

La carencia de información clara y accesible sobre los beneficios del (SOAT) ha creado una situación preocupante en la que los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito están siendo vulnerados. La falta de conocimiento acerca de cómo utilizar el SOAT adecuadamente para obtener la atención médica y el apoyo necesario conlleva a situaciones de desamparo y dificulta la toma de decisiones informadas, esto no solo impacta la salud y el bienestar de los



afectados, sino que además crea un entorno propicio para la explotación por parte de terceros.

Tabla 7

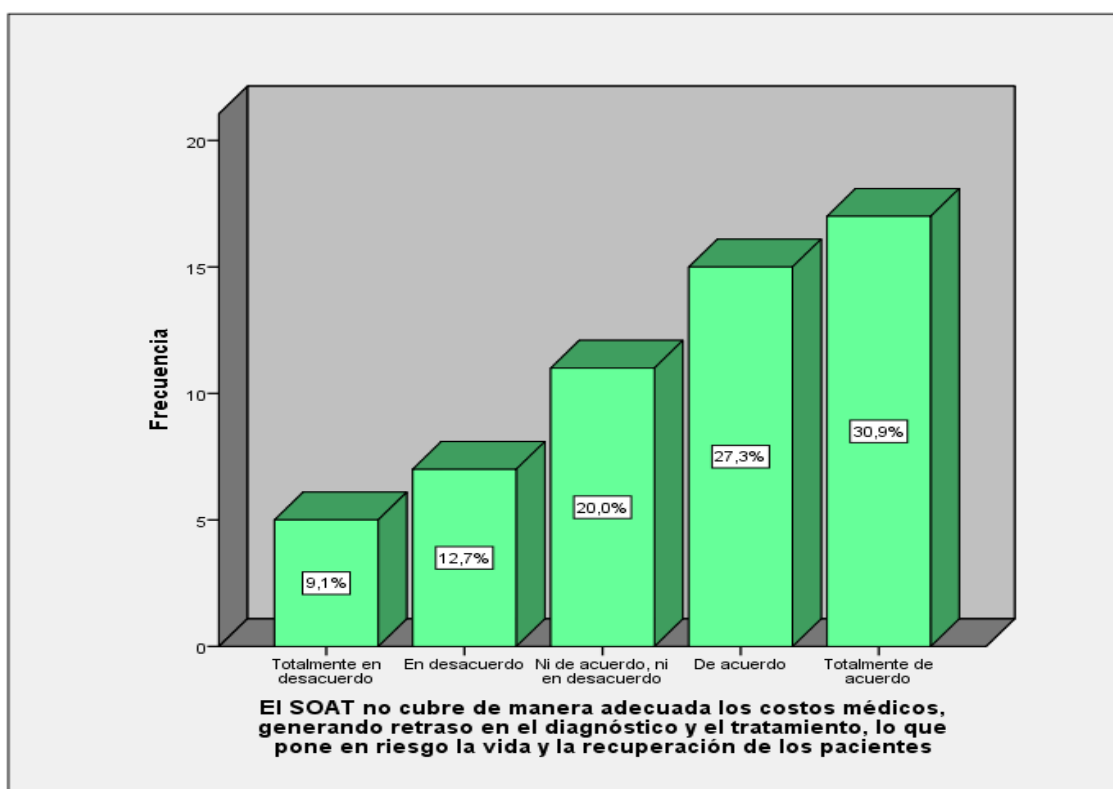
El SOAT no cubre de manera adecuada los costos médicos, generando retraso en el diagnóstico y el tratamiento, lo que pone en riesgo la vida y la recuperación de los pacientes

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 5 | 9,1 | 9,1 | 9,1 |
| E. D. | 7 | 12,7 | 12,7 | 21,8 |
| N. A. | 11 | 20,0 | 20,0 | 41,8 |
| D. A. | 15 | 27,3 | 27,3 | 69,1 |
| T.D.A. | 17 | 30,9 | 30,9 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 6

El SOAT no cubre de manera adecuada los costos médicos, generando retraso en el diagnóstico y el tratamiento, lo que pone en riesgo la vida y la recuperación de los pacientes



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 7 acerca del SOAT no cubre de manera adecuada los costos médicos, generando retraso en el diagnóstico y el tratamiento, lo que pone en riesgo la vida y la recuperación de los pacientes, el 30,9% de los choferes están totalmente de acuerdo, el 27,3% de los transportistas están de acuerdo, el 20,0% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 12,7% de los transportistas manifiesta desacuerdo, mientras que un 9,1% de los choferes expresa un desacuerdo total.

Un conjunto considerable de los conductores está completamente de acuerdo en que el (SOAT) no proporciona una cobertura adecuada para los costos médicos, lo que resulta en retrasos en el diagnóstico y tratamiento, y pone en riesgo la vida y la recuperación de los pacientes, en otras palabras, un poco más del 30% de los choferes creen que el SOAT no asegura una cobertura suficiente para afrontar los gastos médicos necesarios, lo que puede llevar a demoras en la obtención de diagnósticos y tratamientos con posibles repercusiones graves para la salud y la recuperación de quienes se ven involucrados en accidentes de tránsito, esto implica que consideran que el seguro es insuficiente en términos de cobertura médica.

La importancia de reconocer las deficiencias en la cobertura del (SOAT) radica en su impacto en la vida y recuperación de los pacientes. La falta de cobertura adecuada de costos médicos genera retrasos en el diagnóstico y tratamiento, poniendo en riesgo la vida de las personas y comprometiendo su proceso de recuperación. Esto puede llevar a una carga financiera abrumadora para las víctimas y sus familias, así como a la pérdida de oportunidades de tratamiento oportuno.

Tabla 8

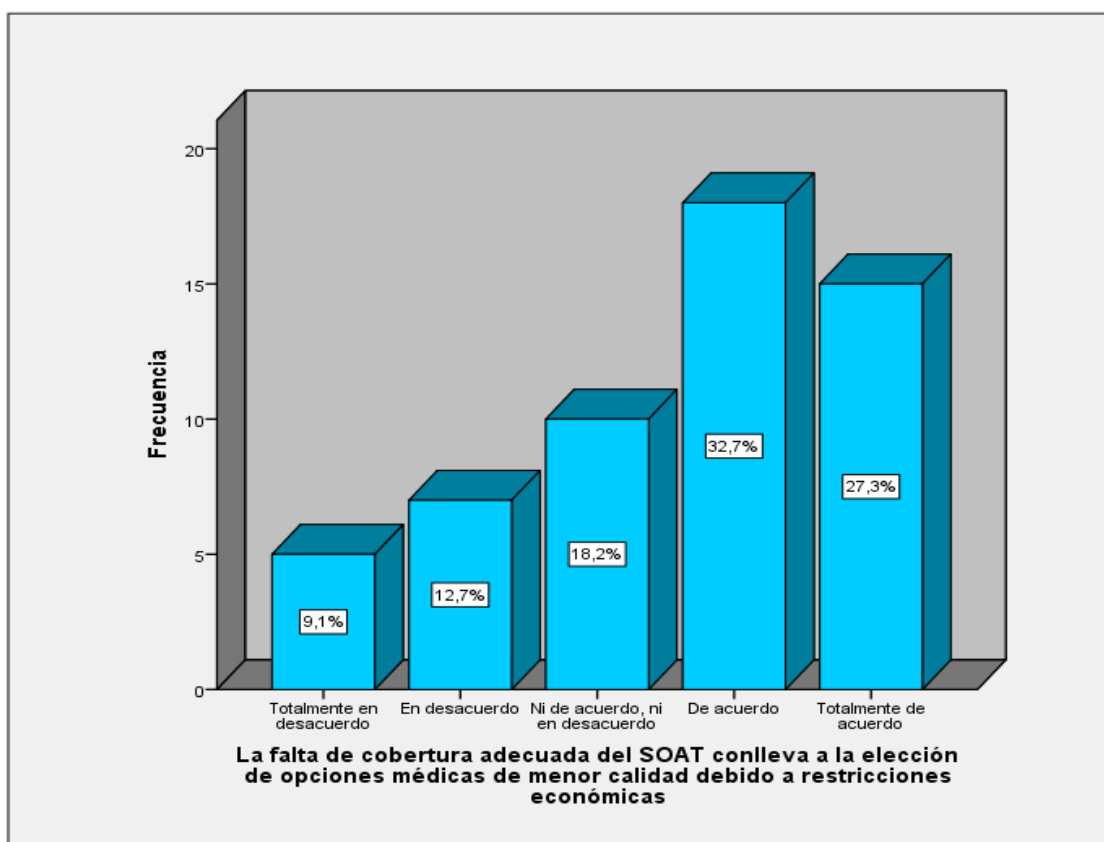
La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a la elección de opciones médicas de menor calidad debido a restricciones económicas

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------------|------------|--------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 5 | 9,1 | 9,1 | 9,1 |
| E. D. | 7 | 12,7 | 12,7 | 21,8 |
| N. A. | 10 | 18,2 | 18,2 | 40,0 |
| D. A. | 18 | 32,7 | 32,7 | 72,7 |
| T.D.A. | 15 | 27,3 | 27,3 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 7

La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a la elección de opciones médicas de menor calidad debido a restricciones económicas



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 8 sobre la falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a la elección de opciones médicas de menor calidad debido a restricciones económicas, se tiene que el 32,7% de los choferes están de acuerdo, el 27,3% de los transportistas están totalmente de acuerdo, el 18,2% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 12,7% de los transportistas están en desacuerdo, y un 9,1% sostiene un desacuerdo total.

Un grupo considerable de los choferes están de acuerdo en que la falta de una cobertura adecuada del (SOAT) lleva a que las personas opten por opciones médicas de menor calidad debido a restricciones económicas, en otros términos, un poco más del 32% de los conductores creen que, debido a las limitaciones en la cobertura del SOAT, las personas se ven obligadas a elegir tratamientos médicos de menor calidad debido a problemas financieros, esto sugiere que consideran que la falta de cobertura adecuada en el seguro afecta negativamente la capacidad de las personas para acceder a atención médica de alta calidad en caso de un accidente de tránsito.

La falta de una cobertura adecuada del (SOAT) da lugar a un dilema preocupante en la elección de opciones médicas. Las restricciones económicas obligan a muchas personas a optar por tratamientos y servicios de salud de menor calidad, lo que impacta negativamente en su recuperación y bienestar. No solo tiene repercusiones en la salud de los afectados, sino que también aumenta el riesgo de secuelas a largo plazo, lo que puede generar una carga adicional para el sistema de salud en el futuro. Por tanto, es esencial mejorar la cobertura del SOAT para garantizar que todos tengan acceso a la atención médica de calidad que merecen, evitando así que las restricciones económicas determinen el curso de su recuperación y su calidad de vida.

Tabla 9

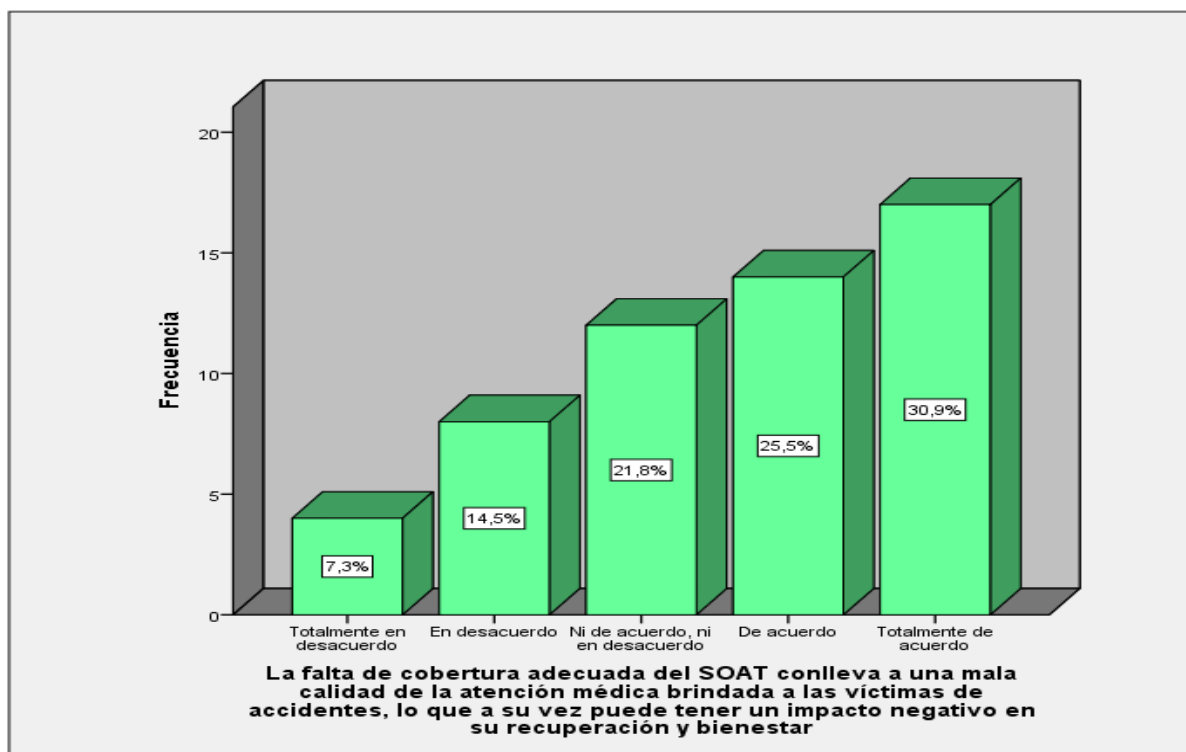
La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a una mala calidad de la atención médica brindada a las víctimas de accidentes, lo que a su vez puede tener un impacto negativo en su recuperación y bienestar

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 4 | 7,3 | 7,3 | 7,3 |
| E. D. | 8 | 14,5 | 14,5 | 21,8 |
| N. A. | 12 | 21,8 | 21,8 | 43,6 |
| D. A. | 14 | 25,5 | 25,5 | 69,1 |
| T.D.A. | 17 | 30,9 | 30,9 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 8

La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a una mala calidad de la atención médica brindada a las víctimas de accidentes, lo que a su vez puede tener un impacto negativo en su recuperación y bienestar



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 9 sobre la falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a una mala calidad de la cuidado médico ofrecido a las personas afectadas por accidentes, lo que a su vez puede tener un impacto negativo en su recuperación y bienestar, se tiene que un 30,9% de los choferes están totalmente de acuerdo, un 25,5% de los transportistas están de acuerdo, un 21,8% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, un 14,5% de los transportistas están en desacuerdo, y un 7,3% de los choferes están totalmente en desacuerdo.

Un grupo de choferes están completamente de acuerdo en que la falta de una cobertura adecuada del (SOAT) resulta en una baja calidad de la atención médica proporcionada a las víctimas de accidentes, dicho de otra forma, un poco más del 30% de los conductores creen que la insuficiente cobertura del SOAT conduce a que las personas que han sufrido accidentes reciban una atención médica de mala calidad, esto sugiere que consideran que la atención médica experimenta un impacto negativo en su calidad debido a las limitaciones en la cobertura del seguro.

La carencia de una cobertura adecuada del (SOAT) tiene un efecto perjudicial en la calidad de la atención médica brindada a las víctimas de accidentes, lo que repercute directamente en su recuperación y bienestar. La limitación de recursos financieros puede llevar a la elección de tratamientos o servicios médicos de menor calidad, afectando la eficacia del proceso de recuperación y, en algunos casos, generando complicaciones a largo plazo. Es esencial reconocer esta problemática y trabajar en la expansión de la cobertura del SOAT para asegurar que todas las víctimas reciban atención médica de calidad sin importar su situación económica, promoviendo así una recuperación efectiva y mejorando su calidad de vida en el proceso.

4.2. Resultados objetivo específico 2

Tabla 10

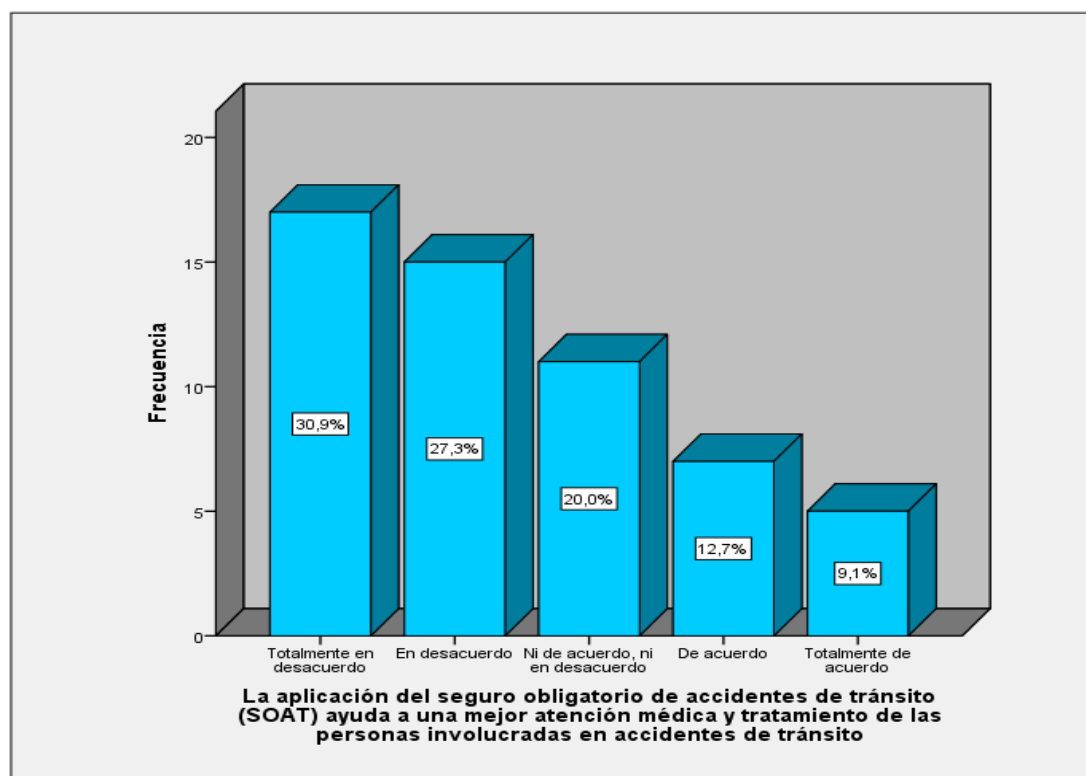
La aplicación del (SOAT) ayuda a una mejor atención médica y tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 17 | 30,9 | 30,9 | 30,9 |
| E. D. | 15 | 27,3 | 27,3 | 58,2 |
| N. A. | 11 | 20,0 | 20,0 | 78,2 |
| D. A. | 7 | 12,7 | 12,7 | 90,9 |
| T.D.A. | 5 | 9,1 | 9,1 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 9

La aplicación del (SOAT) ayuda a una mejor atención médica y tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 10 sobre la aplicación del (SOAT) ayuda a una mejor atención médica y tratamiento de quienes participan en accidentes de tránsito, se tiene que el 30,9% de los choferes están totalmente en desacuerdo, el 27,3% de los transportistas están en desacuerdo, el 20,0% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, un 12,7% de los transportistas están de acuerdo y un 9,1% de los choferes están totalmente de acuerdo.

Un grupo importante de los choferes están completamente en desacuerdo con la idea de que la aplicación del (SOAT) contribuye a una mejor atención médica y tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito, dicho de otra manera, un poco más del 30% de los conductores no creen que el SOAT, tal como está implementado o utilizado, tenga un efecto positivo en la calidad de la atención médica y el tratamiento brindado a las personas que han padecido accidentes de tránsito, esto implica que tienen dudas sobre la efectividad del SOAT en mejorar la atención médica en casos de accidentes de tránsito.

La aplicación del (SOAT) es un pilar fundamental para garantizar una atención médica y tratamiento de calidad para los individuos perjudicados por accidentes de tránsito, este seguro proporciona la seguridad de que, en situaciones de emergencia, las víctimas recibirán cuidado médico oportuno sin la carga de los gastos asociados. Esto no solo acelera el acceso a diagnósticos y tratamientos adecuados, sino que también reduce la carga financiera para las personas en momentos de crisis, además, al eliminar obstáculos económicos, el SOAT contribuye a la prevención de secuelas graves y fomenta una recuperación más efectiva, promoviendo así la salud y el bienestar colectivo de la comunidad.

Tabla 11

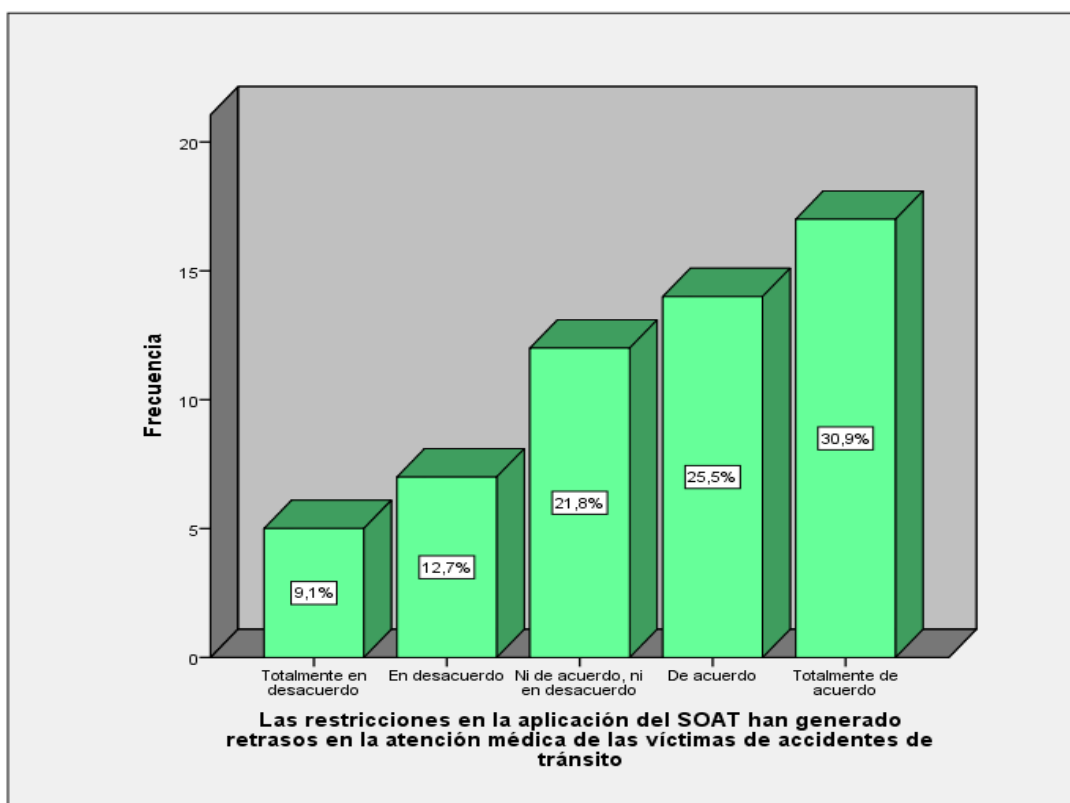
Las restricciones en la aplicación del SOAT han generado retrasos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 5 | 9,1 | 9,1 | 9,1 |
| E. D. | 7 | 12,7 | 12,7 | 21,8 |
| N. A. | 12 | 21,8 | 21,8 | 43,6 |
| D. A. | 14 | 25,5 | 25,5 | 69,1 |
| T.D.A. | 17 | 30,9 | 30,9 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 10

Las restricciones en la aplicación del SOAT han generado retrasos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 11 sobre las restricciones en la aplicación del SOAT han generado retrasos en el cuidado médico de los afectados de accidentes de tránsito, se tiene que un 30,9% de los choferes están totalmente de acuerdo, un 25,5% de los transportistas están de acuerdo, un 21,8% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, un 12,7% de los transportistas están en desacuerdo, y un 9,1% de los choferes están totalmente en desacuerdo.

Un grupo importante de los choferes están completamente de acuerdo en que las restricciones en la aplicación del (SOAT) han causado retrasos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito, de otro modo, este grupo de conductores cree firmemente que las restricciones asociadas al SOAT han tenido un impacto negativo al retrasar la atención médica brindada a los individuos que han sufrido accidentes de tráfico, esto supone que consideran que las limitaciones en la aplicación del seguro han generado problemas en la asistencia médica oportuna para las personas afectadas por accidentes de tránsito.

Las restricciones en la aplicación del (SOAT) han dado lugar a retrasos preocupantes en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito, estos obstáculos pueden ser financieros o burocráticos, lo que, en última instancia, pone en riesgo la salud y la recuperación de las personas afectadas. Los retrasos en la obtención de atención médica oportuna pueden agravar lesiones y complicar el pronóstico de recuperación. Por tanto, es crucial abordar estas restricciones y reformar el SOAT para garantizar que todas las víctimas reciban atención médica inmediata y efectiva, preservando así vidas y evitando consecuencias médicas graves.

Tabla 12

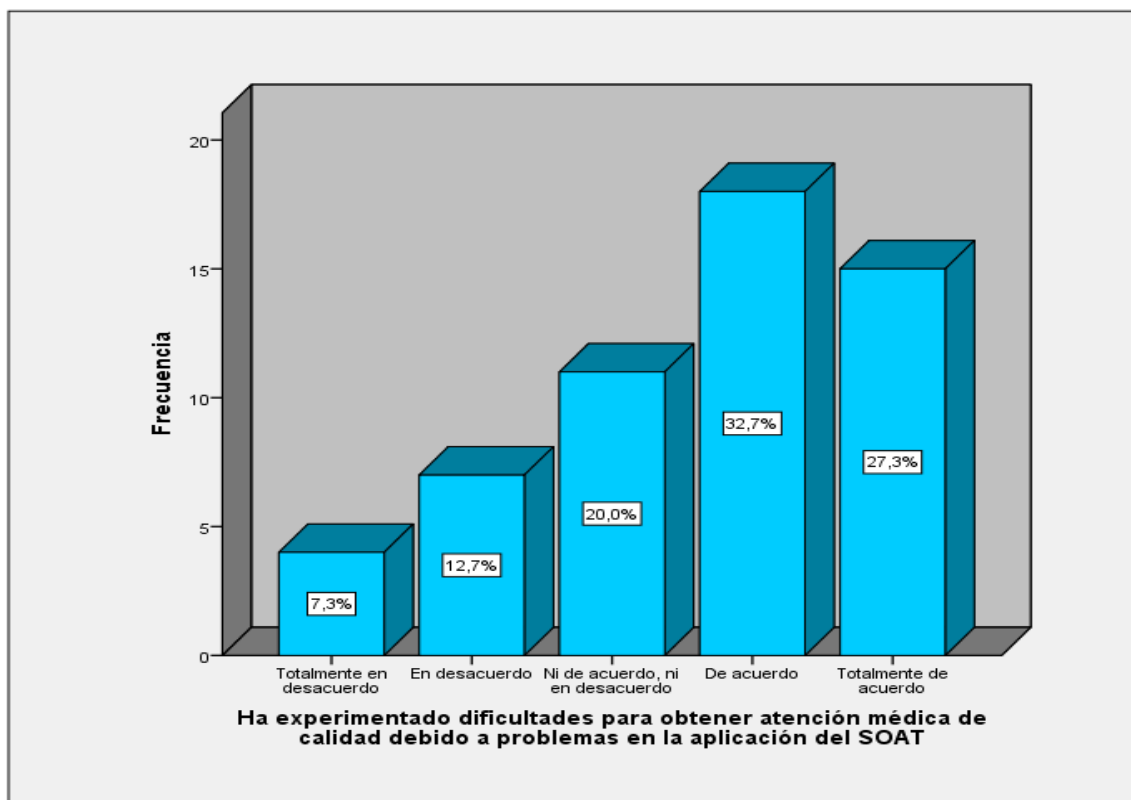
Ha experimentado dificultades para obtener atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 4 | 7,3 | 7,3 | 7,3 |
| E. D. | 7 | 12,7 | 12,7 | 20,0 |
| N. A. | 11 | 20,0 | 20,0 | 40,0 |
| D. A. | 18 | 32,7 | 32,7 | 72,7 |
| T.D.A. | 15 | 27,3 | 27,3 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 11

Ha experimentado dificultades para obtener atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 12 sobre si ha experimentado dificultades para obtener atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT, se tiene que el 32,7% de los choferes están de acuerdo, el 27,3% de los transportistas están totalmente de acuerdo, el 20,0% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 12,7% de los transportistas están en desacuerdo, y un 7,3% de los choferes están totalmente en desacuerdo.

Un grupo importante de los choferes están de acuerdo en que han enfrentado dificultades para recibir atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del (SOAT), dicho de otra manera, un poco más del 32% de los conductores considera que la aplicación del SOAT ha presentado problemas que han afectado negativamente la calidad de la atención sanitaria que se les proporciona después de un accidente de tránsito, esto implica que creen que los obstáculos en la implementación del seguro han tenido un impacto perjudicial en su capacidad para acceder a atención médica de alta calidad en incidentes de accidentes de tránsito.

La importancia de abordar las dificultades para obtener atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del (SOAT) radica en la necesidad de garantizar el acceso equitativo a servicios de salud para todas las víctimas de accidentes de tránsito. Los obstáculos en la aplicación de este seguro pueden generar inequidades, donde algunas personas reciben atención inmediata y de calidad, mientras que otras se ven afectadas por demoras y limitaciones en su tratamiento, esto pone en peligro la vida y la recuperación de las víctimas y crea un sistema de atención médica desigual.

Tabla 13

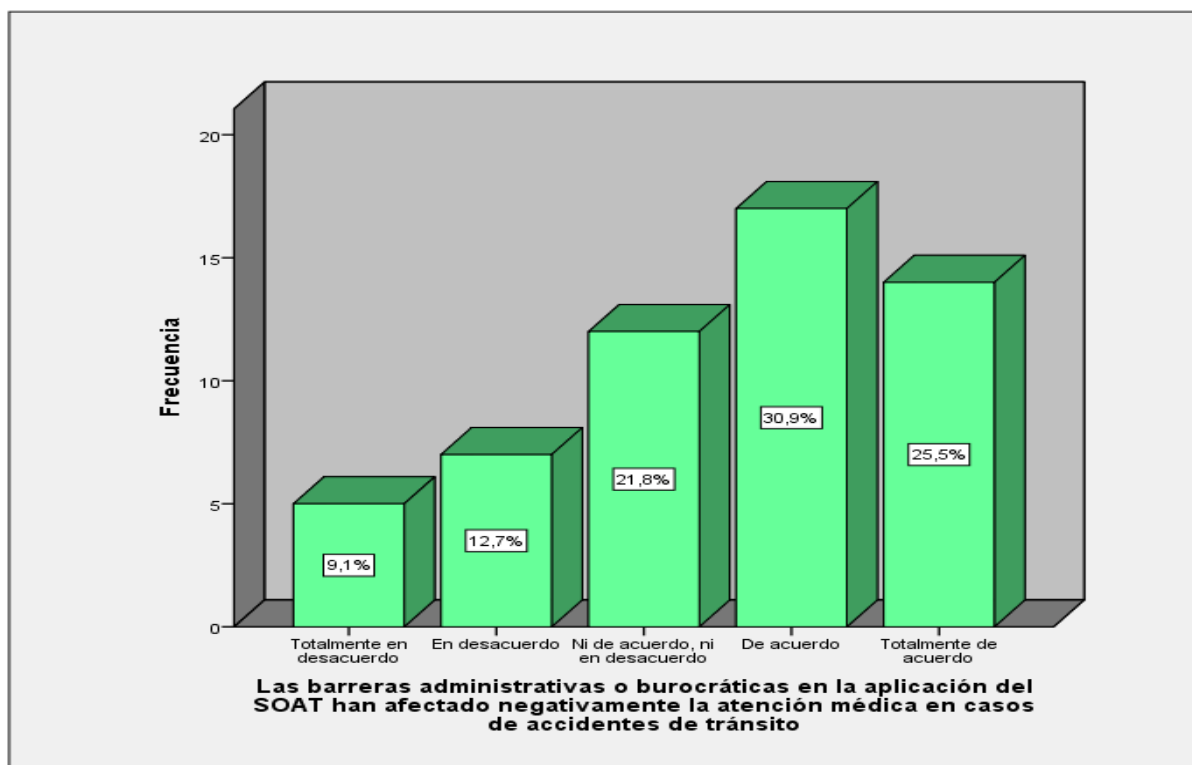
Las barreras administrativas o burocráticas en la aplicación del SOAT han afectado negativamente la atención médica en casos de accidentes de tránsito

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 5 | 9,1 | 9,1 | 9,1 |
| E. D. | 7 | 12,7 | 12,7 | 21,8 |
| N. A. | 12 | 21,8 | 21,8 | 43,6 |
| D. A. | 17 | 30,9 | 30,9 | 74,5 |
| T.D.A. | 14 | 25,5 | 25,5 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 12

Las barreras administrativas o burocráticas en la aplicación del SOAT han afectado negativamente la atención médica en casos de accidentes de tránsito



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 13 sobre las barreras administrativas o burocráticas en la aplicación del SOAT han afectado negativamente la atención médica en casos de accidentes de tránsito, se tiene que el 30,9% de los choferes están de acuerdo, el 25,5% de los transportistas están totalmente de acuerdo, el 21,8% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 12,7% de los transportistas están en desacuerdo, y un 9,1% de los choferes están totalmente en desacuerdo.

Un grupo importante indica que están de acuerdo en que las barreras administrativas o burocráticas en la aplicación del (SOAT) han tenido un impacto negativo en la atención médica en casos de accidentes de tránsito, dicho de otra forma, este grupo de conductores considera que los obstáculos administrativos o burocráticos asociados con el SOAT han dificultado la atención médica que reciben las personas después de sufrir accidentes de tránsito, esto implica que creen que las complicaciones administrativas han afectado negativamente la capacidad de las víctimas de accidentes para obtener atención médica de manera oportuna y efectiva.

La importancia de reconocer y abordar las barreras administrativas o burocráticas en la aplicación del (SOAT) radica en su impacto negativo en la atención sanitaria a las personas afectadas por accidentes de tránsito, estas trabas pueden retrasar la obtención de servicios médicos cruciales, poniendo en riesgo la salud y la recuperación de las personas afectadas. La burocracia excesiva genera ansiedad y frustración en momentos críticos, lo que impacta no solo la salud física, sino también la mental. Por tanto, es imperativo simplificar los procedimientos y agilizar la tramitación del SOAT para garantizar que las

personas reciban atención médica de calidad de manera oportuna, evitando así consecuencias adversas en su proceso de recuperación y bienestar.

Tabla 14

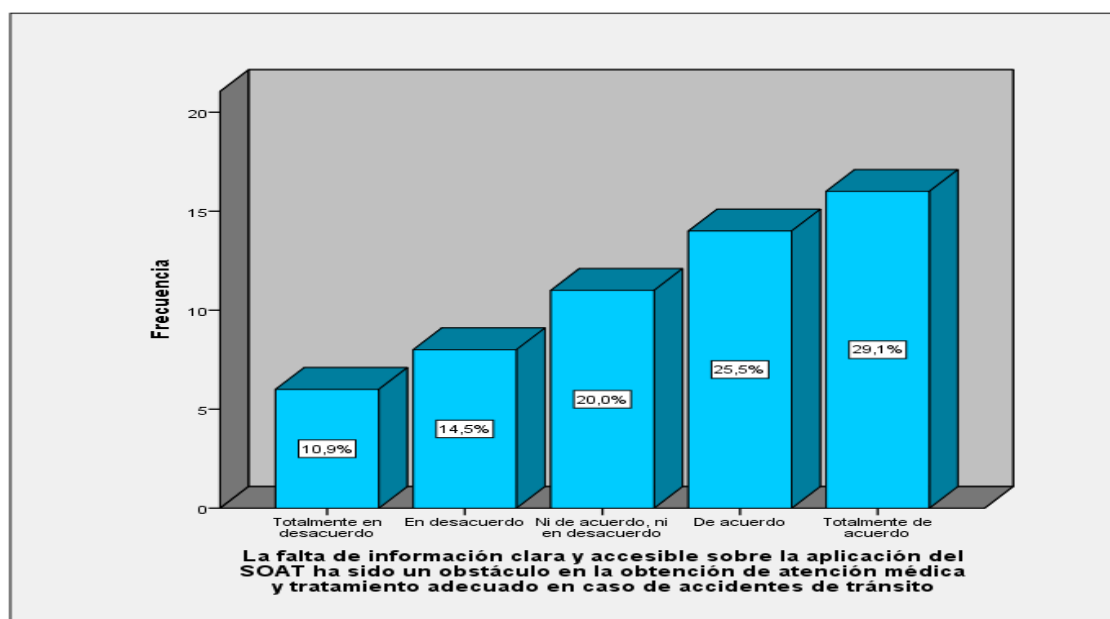
La falta de información clara y accesible sobre la aplicación del SOAT ha sido un obstáculo en la obtención de atención médica y tratamiento adecuado en caso de accidentes de tránsito

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 6 | 10,9 | 10,9 | 10,9 |
| E. D. | 8 | 14,5 | 14,5 | 25,5 |
| N. A. | 11 | 20,0 | 20,0 | 45,5 |
| D. A. | 14 | 25,5 | 25,5 | 70,9 |
| T.D.A. | 16 | 29,1 | 29,1 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 13

La falta de información clara y accesible sobre la aplicación del SOAT ha sido un obstáculo en la obtención de atención médica y tratamiento adecuado en caso de accidentes de tránsito



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 14 sobre la falta de información clara y accesible sobre la aplicación del SOAT ha sido un obstáculo en la obtención de atención médica y tratamiento adecuado en caso de accidentes de tránsito, se tiene que, el 29,1% de los choferes están totalmente de acuerdo, el 25,5% de los transportistas están de acuerdo, el 20,0% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 14,5% de los choferes están en desacuerdo, y un 10,9% de los transportistas están totalmente en desacuerdo.

Un grupo importante de los choferes están completamente de acuerdo en que la falta de información clara y accesible sobre la aplicación del (SOAT) ha sido un obstáculo en la obtención de atención médica y tratamiento adecuado en caso de accidentes de tránsito, es decir, este grupo de conductores cree firmemente que la falta de información suficiente y fácil de comprender sobre el SOAT ha dificultado su capacidad para acceder a atención médica y tratamiento adecuados después de un accidente de tránsito, esto sugiere que consideran que la falta de claridad en la información ha impactado de manera negativa su capacidad para obtener la atención médica adecuada en incidentes de accidentes de tránsito.

La necesidad de abordar la carencia de información clara y accesible sobre el SOAT es crucial debido a su influencia directa en el acceso a la atención médica y tratamiento adecuado en situaciones de accidentes de tránsito, ya que a falta de conocimiento sobre cómo utilizar el SOAT adecuadamente puede resultar en retrasos, negación de servicios o decisiones incorrectas.

Tabla 15

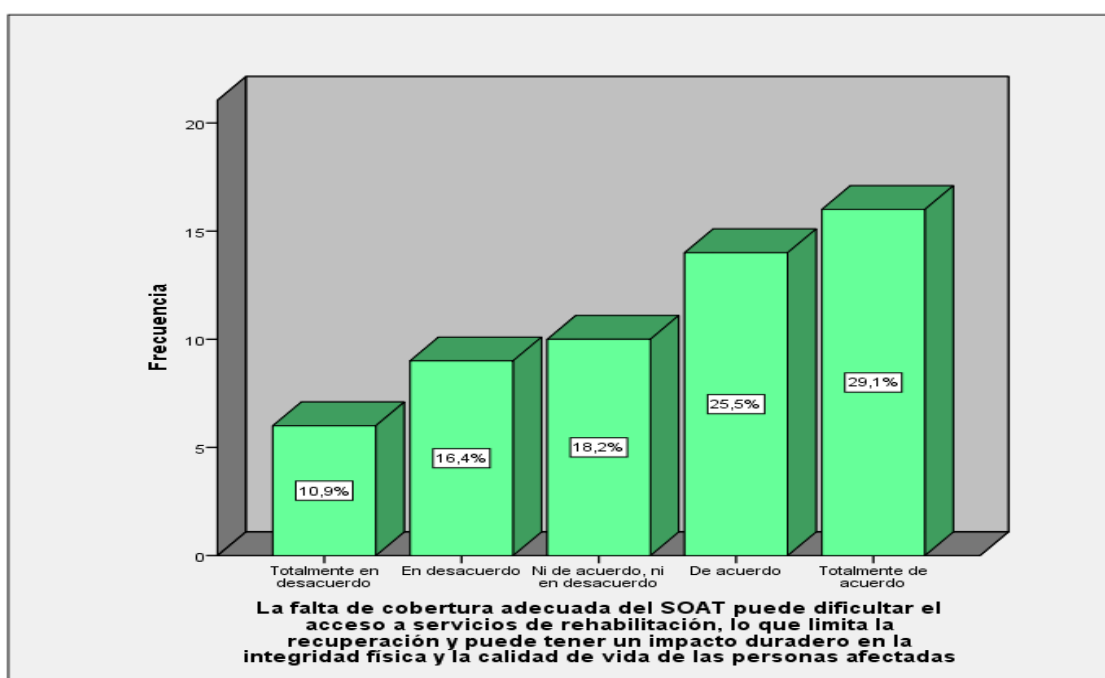
La falta de cobertura adecuada del SOAT puede dificultar el acceso a servicios de rehabilitación, lo que limita la recuperación y puede tener un impacto duradero en la integridad física y la calidad de vida de las personas afectadas

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 6 | 10,9 | 10,9 | 10,9 |
| E. D. | 9 | 16,4 | 16,4 | 27,3 |
| N. A. | 10 | 18,2 | 18,2 | 45,5 |
| D. A. | 14 | 25,5 | 25,5 | 70,9 |
| T.D.A. | 16 | 29,1 | 29,1 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 14

La falta de cobertura adecuada del SOAT puede dificultar el acceso a servicios de rehabilitación, lo que limita la recuperación y puede tener un impacto duradero en la integridad física y la calidad de vida de las personas afectadas



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 15 sobre la falta de cobertura adecuada del SOAT puede dificultar el acceso a servicios de rehabilitación, lo que limita la recuperación y puede tener un impacto duradero en la integridad física y la calidad de vida de las personas afectadas, se tiene que el 29,1% de los choferes están totalmente de acuerdo, el 25,5% de los transportistas están de acuerdo, 18,2% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 16,4% de los transportistas están en desacuerdo, y un 10,9% de los choferes están totalmente en desacuerdo.

Un grupo considerable de los choferes están completamente de acuerdo en que la falta de una cobertura adecuada del (SOAT) puede dificultar el acceso a servicios de rehabilitación, lo que a su vez limita la recuperación y puede tener un impacto duradero en la salud física y la calidad de vida de los individuos afectadas, dicho de otra manera, este grupo de conductores está convencido de que la insuficiente cobertura del SOAT puede obstaculizar la posibilidad de las personas para obtener servicios de rehabilitación después de un accidente de tránsito, lo que puede tener consecuencias negativas en el transcurso del tiempo en la salud y la calidad de vida de las personas afectadas.

La importancia de abordar la falta de cobertura adecuada del (SOAT) radica en su efecto directo en el acceso a servicios de rehabilitación, lo que puede limitar la recuperación y tener un impacto duradero en la integridad física y la calidad de vida de las personas afectadas. La rehabilitación es esencial para superar lesiones graves y recuperar la funcionalidad, pero las restricciones económicas pueden obstaculizar este proceso.

Tabla 16

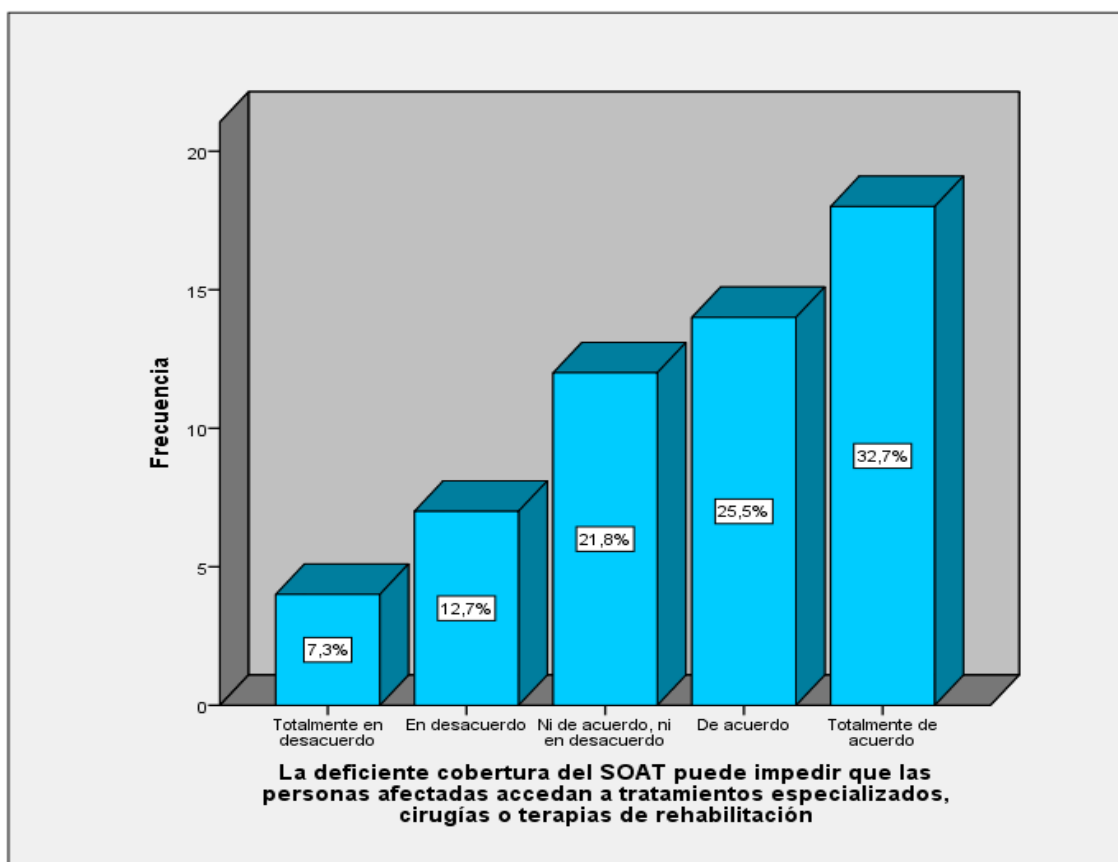
La deficiente cobertura del SOAT puede impedir que las personas afectadas accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 4 | 7,3 | 7,3 | 7,3 |
| E. D. | 7 | 12,7 | 12,7 | 20,0 |
| N. A. | 12 | 21,8 | 21,8 | 41,8 |
| D. A. | 14 | 25,5 | 25,5 | 67,3 |
| T.D.A. | 18 | 32,7 | 32,7 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 15

La deficiente cobertura del SOAT puede impedir que las personas afectadas accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 16 sobre la deficiente cobertura del SOAT puede impedir que las personas afectadas accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación, se tiene que el 32,7% de los choferes están totalmente de acuerdo, el 25,5% de los transportistas están de acuerdo, el 21,8% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 12,7% de los transportistas están en desacuerdo, y un 7,3% de los choferes están totalmente en desacuerdo. Un grupo importante de los choferes están de acuerdo en que la deficiente cobertura del (SOAT) puede evitar que las personas afectadas accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación, es decir, este grupo de transportistas cree que la falta de una cobertura adecuada en el SOAT puede ser un obstáculo que impide que las personas afectadas obtengan tratamientos médicos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación necesarias después de un accidente de tránsito, esto supone que consideran que la cobertura insuficiente del seguro puede tener un impacto negativo en la posibilidad de acceder a la atención médica necesaria para recuperarse por completo de un accidente.

La deficiente cobertura del (SOAT) radica en su impacto directo en el acceso a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación para las personas afectadas. La falta de respaldo financiero adecuado puede poner en riesgo la posibilidad de acceder a estos tratamientos, lo que a su vez afecta la calidad de vida y la recuperación de las víctimas. Por demás la negación de tratamientos especializados o cirugías esenciales puede conducir a secuelas permanentes y disminución de la calidad de vida a largo plazo.

Tabla 17

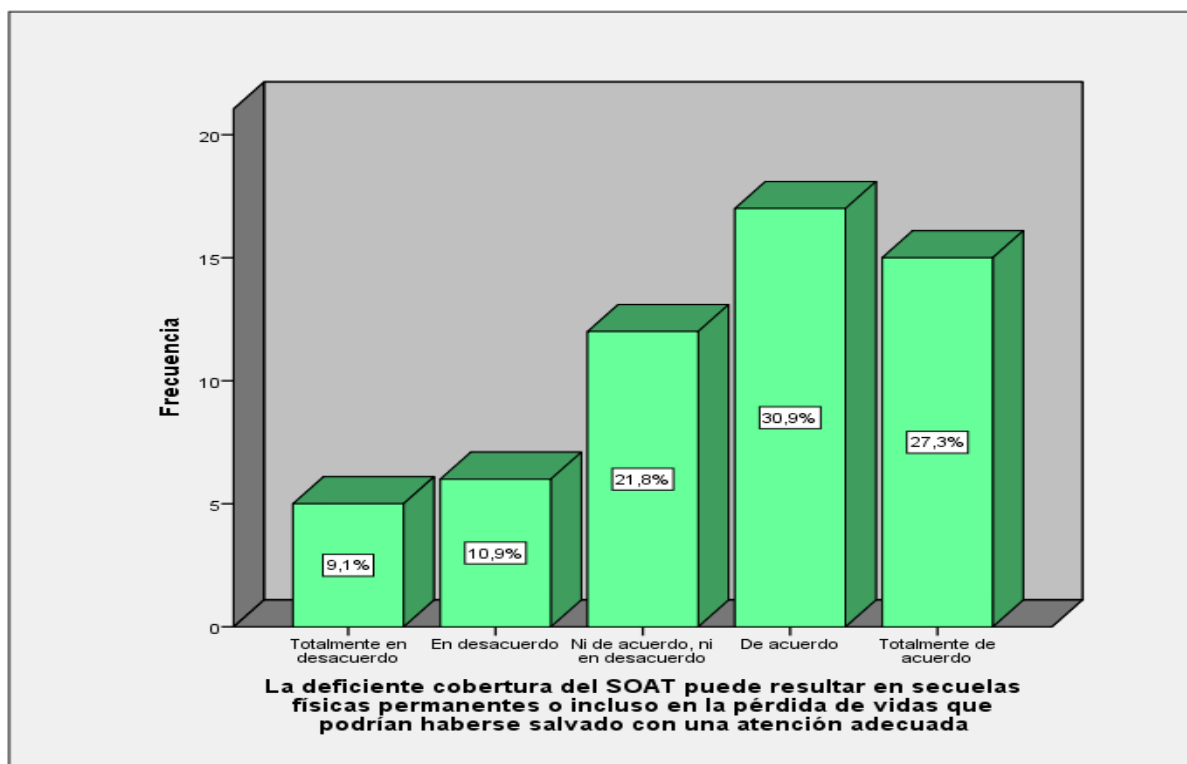
La deficiente cobertura del SOAT puede resultar en secuelas físicas permanentes o incluso en la pérdida de vidas que podrían haberse salvado con una atención adecuada

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| T. D. | 5 | 9,1 | 9,1 | 9,1 |
| E. D. | 6 | 10,9 | 10,9 | 20,0 |
| N. A. | 12 | 21,8 | 21,8 | 41,8 |
| D. A. | 17 | 30,9 | 30,9 | 72,7 |
| T.D.A. | 15 | 27,3 | 27,3 | 100,0 |
| Total | 55 | 100,0 | 100,0 | |

Nota: Encuesta desarrollada

Figura 16

La deficiente cobertura del SOAT puede resultar en secuelas físicas permanentes o incluso en la pérdida de vidas que podrían haberse salvado con una atención adecuada



Nota: Encuesta desarrollada



En la tabla N° 17 sobre la deficiente cobertura del SOAT puede resultar en secuelas físicas permanentes o incluso en la pérdida de vidas que podrían haberse salvado con una atención adecuada, se tiene que el 30,9% de los choferes están de acuerdo, el 27,3% de los transportistas están totalmente de acuerdo, el 21,8% de los choferes están ni de acuerdo, ni en desacuerdo, el 10,9% de los transportistas están en desacuerdo, y un 9,1% de los choferes están totalmente en desacuerdo.

Un grupo considerable de los choferes están de acuerdo en que la deficiente cobertura del (SOAT) puede llevar a secuelas físicas permanentes o incluso a la pérdida de vidas que podrían haberse salvado con una atención adecuada, en otros términos, este grupo de conductores considera que la falta de una cobertura adecuada en el SOAT puede tener graves consecuencias, como la ocurrencia de lesiones permanentes o incluso la pérdida de vidas en casos donde una atención médica adecuada habría podido prevenir estas consecuencias, esto sugiere que creen que la insuficiencia de la cobertura del seguro puede tener un impacto significativo en la salud y la seguridad de las personas afectadas por accidentes de tránsito.

La deficiente cobertura del (SOAT) radica en su consecuencia más grave: las secuelas físicas permanentes y la pérdida de vidas que podrían haberse salvado con una atención médica adecuada. La limitación de recursos puede llevar a que las víctimas no reciban la atención necesaria a tiempo, lo que resulta en daños irreparables o, en casos extremos, la pérdida de vidas que podrían haberse evitado, esta realidad subraya la necesidad urgente de mejorar la cobertura del SOAT para garantizar que todas las personas, sin importar su situación económica, reciban atención médica oportuna y efectiva.

4.2. Discusión

Para la investigación se plantea el objetivo principal, establecer la incidencia de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023. Para el cual, de acuerdo al hallazgo de la hipótesis específica 1 y la hipótesis específica 2, se hallado que la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023. Debido al acceso limitado a atención médica, demoras en la atención, limitaciones en la cobertura, falta de apoyo integral y compensación inadecuada por pérdida de ingresos.

Mientras que como objetivo específico 1 se planteó, identificar las deficiencias de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud, Asillo 2023. A ello se responde que la falta de cobertura adecuada del SOAT en el centro de salud Asillo se traduce en una atención médica insuficiente, retrasos en la atención y limitaciones en los servicios de salud ofrecidos a los pacientes que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud. Puesto que, se tiene exclusiones o limitaciones en cuanto a qué tipos de tratamientos o procedimientos médicos, seguido de una cobertura insuficiente, falta de información clara - accesible y barreras administrativas o burocráticas dejando a las víctimas sin acceso a tratamientos necesarios. Donde Clavijo (2023) coincide con su investigación señalando que, la presentación de quejas por accidentes de tráfico se ve obstaculizada por las exigencias de las



normativas legales y de las compañías de seguros. En ocasiones, este proceso se convierte en un mecanismo para dilatar los pagos, al requerir información que no siempre se ajusta a los criterios de reclamación. A ello se suma Varela (2018) indicando que, cuando no se dispone de seguro, la única alternativa es buscar asesoramiento legal especializado para presentar una reclamación. En caso de una respuesta insatisfactoria, se contempla tomar acciones legales adicionales, ya sea a través de un proceso contractual o una medida complementaria, dependiendo de las circunstancias particulares.

Por otro lado, se tiene como objetivo específico 2, determinar la afectación de la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023. Donde se encontró que la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023. Pues se tiene dificultades en el acceso a la atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT, presentan restricciones en la aplicación del SOAT por la cobertura de costos médicos generando retrasos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito, impidiendo que accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación. Sin embargo, en su investigación Porras y Gonzales (2021) difiere del resultado de la investigación, señalando que se ha verificado que la cobertura del SOAT tiene un impacto en la seguridad jurídica en casos de accidentes de tránsito provocados por la caída de rocas que resultan en lesiones corporales graves, esto se debe a que el monto establecido por el SOAT se encuentra a disposición de las personas afectadas en la mayor medida posible,



lo que les permite utilizarlo directamente para cubrir los costos médicos de tratamiento y, en muchas ocasiones, prevenir consecuencias fatales. A ello, se suma Carranza (2020) señalando que, ha evidenciado que los contratos de seguros a menudo establecen condiciones desventajosas para el asegurado, y esto se debe, en gran medida, a desequilibrios de información, la falta de transparencia en la redacción de estos contratos significa que el asegurado no tiene margen para negociar términos y debe aceptar las condiciones impuestas por la compañía de seguros, en el contexto legal peruano, la regulación actual en materia de contratos de seguros se considera insuficiente y poco eficiente, principalmente debido a la inclusión de cláusulas abusivas en estos acuerdos.



CONCLUSIONES

PRIMERA: La cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023. Puesto que se tiene, acceso limitado a atención médica, demoras en la atención, limitaciones en la cobertura, falta de apoyo integral y compensación inadecuada por pérdida de ingresos.

SEGUNDA: La falta de cobertura adecuada del SOAT en el centro de salud Asillo durante el año 2023 se traduce en una atención médica insuficiente, retrasos en la atención y limitaciones en los servicios de salud ofrecidos a los pacientes que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud. Puesto que, en un 32,7% se tiene exclusiones o limitaciones en cuanto a qué tipos de tratamientos o procedimientos médicos, seguido del 29,1% de cobertura insuficiente, en un 29,1% falta de información clara y accesible y en un 30,9% se tiene barreras administrativas o burocráticas dejando a las víctimas sin acceso a tratamientos necesarios.

TERCERA: La aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023. Puesto que, en un 32,7% tiene dificultades en el acceso a la atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT, mientras que en un 30,9% presenta restricciones en la aplicación del SOAT por la cobertura de costos médicos generando retrasos



en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito, impidiendo que accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación.



RECOMENDACIONES

- PRIMERA:** Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizar un ajuste las normativas para que la evaluación de la responsabilidad se base en la culpa, lo que implica que las sanciones se aplican de manera proporcionada a la gravedad de las infracciones cometidas. De esta manera, se busca lograr una mayor eficacia en la aplicación de sanciones, reducir la burocracia relacionada con la indemnización del SOAT y agilizar su ejecución, además de proteger los derechos e intereses de los ciudadanos afectados.
- SEGUNDA:** Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la emisión de decretos que sean más precisos y detallados en relación con la materia en cuestión. Esto tiene como objetivo facilitar a los magistrados la interpretación de las normas vigentes en este ámbito, lo que a su vez contribuiría a la emisión de decisiones judiciales justas y consistentes de manera más equitativa.
- TERCERA:** Al estado, respaldado por el Ministerio, organice capacitaciones destinadas a las aseguradoras, con el fin de transmitir información relevante acerca de las próximas regulaciones. Esto se hace en conjunto con las compañías de seguros para asegurar una comprensión clara y completa de los contenidos de los decretos a ser promulgados.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre, M. (2023). *Derecho a la salud de las víctimas de accidentes de tránsito sin cobertura del SOAT* [Tesis de pregrado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo].
https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/6509/1/TL_AguirreGuerMaira.pdf
- Alcázar, J., & Cornejo, F. (2021). *Análisis y propuesta de mejora de la seguridad vial en la avenida de evitamiento de la ciudad del Cusco aplicando una inspección de seguridad vial de la metodología del manual de seguridad vial MSV-2017* [Tesis de pregrado, Universidad Andina del Cusco].
<https://hdl.handle.net/20.500.12557/4186%0A>
- Apaza, H., & Cauna, G. (2022). *La ejecución deficiente y objetivos de creación del seguro obligatorio contra accidente de tránsito, Juliaca, 2021* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo].
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/92870>
- Ascencios, F., & Gamarra, A. (2022). Arbitraje en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). *Ius et Praxis*, 54, 219–230.
<https://doi.org/10.26439/iusetpraxis2022.n054.5456>
- Ayala, V. (2018). *¿Todo va a estar bien?: análisis de la cobertura del SOAT en los pronunciamientos del Indecopi* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/8602>
- Berrospi, D. (2019). *La ejecución del seguro obligatorio de accidente de tránsito en el distrito judicial de San Juan de Lurigancho, 2017* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/19798/Ber>



rospi_BDE.pdf?sequence=1

- Blas, I. (2021). *Vulneración de los derechos constitucionales a las integridad moral, psíquica y física ante el incumplimiento de la Ley N° 24973* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/76147%0A>
- Carranza, M. (2020). *Modificación de la ley n°29946 ley de contrato de seguros en caso de accidente, evitaría el desamparo de la víctima* [Tesis de maestría, Universidad Señor de Sipán]. <https://hdl.handle.net/20.500.12802/7526>
- Choque, J. (2020). *Estimación de los costos económicos indirectos de los accidentes de tránsito en el departamento de Puno periodo 2013-2017* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Altiplano]. <http://repositorio.unap.edu.pe/handle/20.500.14082/15184>
- Clavijo, J. (2023). *Indemnización de Accidente de tránsito amparado en los contratos de seguros a nivel Nacional* [Tesis de pregrado, Universidad Libre Colombia]. <https://hdl.handle.net/10901/26235>
- Cordero, L., & Huapaya, H. (2020). *Propuesta de implementación de alternativas de seguridad vial, mediante el análisis comparativo de manuales de diseño geométrico y/o seguridad vial de América (Perú, Chile, Bolivia, México y USA) – Aplicado a cuatro distritos del cono sur de Lima metropol* [Tesis de pregrado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. <https://doi.org/http://doi.org/10.19083/tesis/648741>
- Fajardo, P. (2022). *La vulneración de los derechos laborales, generado por la desnaturalización de las contrataciones vía órdenes de compra en un Sector Público de Salud en el primer trimestre del año 2021* [Tesis de



pregrado, Universidad Tecnológica del Perú].

https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/6377/P.Fajardo_Tesis_Titulo_Profesional_2022.pdf?sequence=5

Hernandez, D., & Ortega, E. (2019). *La cobertura como factor determinante en la calidad educativa de las instituciones educativas oficiales de soledad* [Tesis de maestría, Universidad de la Costa].
<https://core.ac.uk/download/pdf/269026537.pdf>

Lagos, R. (2020). *El alcance de cobertura del soat al concebido derivado de un accidente de tránsito. Tacna, periodo 2019* [Tesis de pregrado, Universidad Alas Peruanas].
https://repositorio.uap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12990/4438/Tesis_Cobertura_Soat.pdf

Mamani, L. (2022). *Plan estratégico para la asociación de fondos contra accidentes de tránsito (AFOCAT) la primera, periodo 2020-2024* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Altiplano].
<http://repositorio.unap.edu.pe/handle/20.500.14082/17609>

Pacheco, B., & Ramirez, R. (2020). *Seguro obligatorio de accidentes de tránsito y acción indemnizatoria a terceros damnificados en el Callao, 2020* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo].
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/70034>

Palacio, M., & Bernal, E. (2021). La flexibilización del derecho moral de integridad por la jurisprudencia andina. *Civilizar Ciencias Sociales y Humanas*, 20(38), 81–94. <https://doi.org/10.22518/jour.ccsch/2020.1a01>

Porras, T., & Gonzales, S. (2021). *El reconocimiento del accidente de tránsito por caída de rocas como accidente de tránsito especial y la seguridad*



- jurídica de las víctimas en la provincia de Huancayo – 2019* [Tesis de pregrado, Universidad Peruana los Andes].
<https://hdl.handle.net/20.500.12848/3998>
- Quintana, D. (2022). *Responsabilidad civil y su repercusión en los accidentes de tránsito, Perú, 2021* [Tesis de pregrado, Universidad Privada del Norte].
<https://hdl.handle.net/11537/33078>
- Román, A., & Tantalean, F. (2019). *Derecho a la integridad física, psíquica y moral; y la efectividad de las medidas de protección en procesos de violencia familiar en el juzgado de familia Moyobamba, 2018* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo].
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/49773%0A>
- Rubio, P., Cabeza, P., Cárdenas, J., Rodríguez, A., & Londoño, L. (2020). Derecho a la vida. *Creative Commons*, 1–12.
<https://hdl.handle.net/10983/24386>
- Silva, C. (2022). *Seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito: Una revisión bibliográfica* [Tesis de pregrado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo]. <http://hdl.handle.net/20.500.12423/5238>
- Torres, G. (2022). *La vulneración del derecho a una vida digna, a la libertad de las personas y la no regulación de la eutanasia, Lima - 2021* [Tesis de pregrado, Universidad Privada del Norte].
<https://hdl.handle.net/11537/33101%0A>
- Varela, C. (2018). Reflexiones sobre los seguros obligatorios en Colombia. *Revista Fasecolda*, 168, 28–35.
<https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/293>
- Vega, W. (2021). *Políticas públicas en seguridad vial y accidentes de tránsito en*



la ciudad de Chimbote, 2020 [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo].

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/92162/Vega_GWA-SD.pdf?sequence=1

Yuyes, M. (2021). *A propósito de los pronunciamientos del INDECOPI respecto al artículo 17 del Reglamento SOAT, ¿protección a la víctima o incentivo para la no contratación?* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/21914>

Zela, R. (2019). *Percepción de la calidad de servicio y su relación con la satisfacción de los beneficiarios del seguro obligatorio de accidentes de tránsito de la compañía la positiva seguros y reaseguros en la región puno, en el año 2017* [Tesis de maestría, Universidad Andina Néstor Caceres Velásquez]. <http://repositorio.uancv.edu.pe/handle/UANCV/4859>

Zeñas, D. (2021). *El daño y la responsabilidad civil en casos de accidentes de tránsito en la jurisprudencia nacional* [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villareal]. <https://hdl.handle.net/20.500.13084/6053%0A>



ANEXOS



ANEXO 1 MATRIZ DE CONSISTENCIA

| INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA VULNERACION DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FISICA, AREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO – 2023 | | | | | |
|---|--|---|---|--|--|
| PROBLEMAS | OBJETIVOS | HIPÓTESIS | VARIABLES | METODOS | TECNICA E INSTRUMENTOS |
| ¿Cómo incide la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023? | Establecer la incidencia de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023 | La cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito incide significativamente en la vulneración del derecho a la vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023. | Variable independiente (Xi): Cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito | Enfoque: Cuantitativo Método: Deductivo Diseño: No experimental Temporalidad: Transversal | Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario |
| Problema Especifico | Objetivo Especifico | Hipótesis especifico | | | |
| ¿Cuáles son las deficiencias de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de | Identificar las deficiencias de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que contribuyen a la vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud, Asillo 2023 | La falta de cobertura adecuada del SOAT en el centro de salud asilo durante el año 2023 se traduce en una atención médica insuficiente, retrasos en la atención y limitaciones en los servicios de salud ofrecidos a los pacientes que contribuyen a la | Variable dependiente (Yi): Vulneración del derecho a la vida y la integridad física | | |



| | | | | | |
|--|---|---|--|--|--|
| salud, Asillo 2023? | | vulneración de los derechos a la vida e integridad física de los afectados en el centro de salud, Asillo 2023. | | | |
| ¿Cuál es la afectación de la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023? | Determinar la afectación de la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023 | La aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta en la atención médica y el tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito en el centro de salud, Asillo 2023. | | | |

ANEXO 2 CUESTIONARIO

UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

CUESTIONARIO



El presente cuestionario tiene por título "INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA VULNERACION DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FISICA, AREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO – 2023", que tiene por objetivo establecer la incidencia de la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en la vulneración del derecho a la

vida y la integridad física, área de emergencia del Centro de Salud, Asillo – 2023.

De manera que, agradecemos anticipadamente su colaboración.

CUESTIONARIO

| | ÍTEMS | ESCALA | | | | |
|---|--|--------|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | Vulneración de los derechos a la vida e integridad física de las víctimas | | | | | |
| 1 | El seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) proporciona una cobertura adecuada en caso de accidentes de tránsito. | | | | | |
| 2 | Se tiene limitaciones en la cobertura de atención del SOAT que afecten negativamente la atención médica de accidente de tránsito. | | | | | |
| 3 | Ha experimentado dificultades para acceder a servicios de atención médica de calidad debido a la falta de cobertura adecuada del SOAT. | | | | | |



| | | | | | | |
|----|--|--|--|--|--|--|
| 4 | Las barreras administrativas o burocráticas relacionadas con el SOAT han impedido una atención médica oportuna en caso de accidente de tránsito. | | | | | |
| 5 | La falta de información clara y accesible sobre los beneficios del SOAT ha contribuido a la vulneración de los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito. | | | | | |
| 6 | El SOAT no cubre de manera adecuada los costos médicos, generando retraso en el diagnóstico y el tratamiento, lo que pone en riesgo la vida y la recuperación de los pacientes. | | | | | |
| 7 | La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a la elección de opciones médicas de menor calidad debido a restricciones económicas. | | | | | |
| 8 | La falta de cobertura adecuada del SOAT conlleva a una mala calidad de la atención médica brindada a las víctimas de accidentes, lo que a su vez puede tener un impacto negativo en su recuperación y bienestar. | | | | | |
| | Atención médica y el tratamiento de las víctimas | | | | | |
| 9 | La aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) ayuda a una mejor atención médica y tratamiento de las personas involucradas en accidentes de tránsito. | | | | | |
| 10 | Las restricciones en la aplicación del SOAT han generado retrasos en la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito. | | | | | |
| 11 | Ha experimentado dificultades para obtener atención médica de calidad debido a problemas en la aplicación del SOAT. | | | | | |
| 12 | Las barreras administrativas o burocráticas en la aplicación del SOAT han afectado negativamente la atención médica en casos de accidentes de tránsito. | | | | | |



| | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|
| 13 | La falta de información clara y accesible sobre la aplicación del SOAT ha sido un obstáculo en la obtención de atención médica y tratamiento adecuado en caso de accidentes de tránsito. | | | | | |
| 14 | La falta de cobertura adecuada del SOAT puede dificultar el acceso a servicios de rehabilitación, lo que limita la recuperación y puede tener un impacto duradero en la integridad física y la calidad de vida de las personas afectadas. | | | | | |
| 15 | La deficiente cobertura del SOAT puede impedir que las personas afectadas accedan a tratamientos especializados, cirugías o terapias de rehabilitación. | | | | | |
| 16 | La deficiente cobertura del SOAT puede resultar en secuelas físicas permanentes o incluso en la pérdida de vidas que podrían haberse salvado con una atención adecuada. | | | | | |



VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

TÍTULO DE TESIS:

INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: Fredy Toribio CHALCO VARGAS
- PROFESIÓN : ABOGADO
- GRADO ACADÉMICO: DOCTOR EN DERECHO

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

| INDICADORES | CRITERIOS | DEFICIENTE | REGULAR | BUENA | MUY BUENA | EXCELENTE |
|---------------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
| 21. CLARIDAD | Está redactado con lenguaje apropiado | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 22. CREATIVIDAD | Está expresado en capacidades observables | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 23. ACTUALIDAD | Adecuado al avance de la ciencia | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 24. ORGANIZACIÓN | Existe una organización lógica de los ítems con las variables | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 25. SUFICIENCIA | Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 26. INTENCIONALIDAD | Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 27. CONSISTENCIA | Está basado en aspectos teóricos y científicos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 28. COHERENCIA | Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 29. METODOLOGÍA | La estrategia responde al propósito de la investigación. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 30. PERTENENCIA | El instrumento es útil y adecuado para la investigación. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

IV. RESOLUCIÓN

a. Aprobado (C ≥ 75% = 0.75)

b. Desaprobado (C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha:

.....
Firma del experto
DNI N° 01233951
N° celular: 932174495



ESCUELA DE POSGRADO UNIDAD DE INVESTIGACION



VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

TÍTULO DE TESIS:

INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, ÁREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO - 2023

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: Hugo Neptali CAVERO AYBAR
- PROFESIÓN : ABOGADO
- GRADO ACADÉMICO: DOCTOR EN DERECHO

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

| INDICADORES | CRITERIOS | DEFICIENTE | REGULAR | BUENA | MUY BUENA | EXCELENTE |
|---------------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
| 11. CLARIDAD | Está redactado con lenguaje apropiado | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 12. CREATIVIDAD | Está expresado en capacidades observables | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 13. ACTUALIDAD | Adecuado al avance de la ciencia | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 14. ORGANIZACIÓN | Existe una organización lógica de los ítems con las variables | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 15. SUFICIENCIA | Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 16. INTENCIONALIDAD | Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 17. CONSISTENCIA | Está basado en aspectos teóricos y científicos | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 18. COHERENCIA | Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 19. METODOLOGÍA | La estrategia responde al propósito de la investigación. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 20. PERTENENCIA | El instrumento es útil y adecuado para la investigación. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

IV. RESOLUCIÓN

a. Aprobado (C ≥ 75% = 0.75)

b. Desaprobado (C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha:

.....
 Firma del experto
 DNI N° 01332589
 N° celular: 951965379



ANEXO 1
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

AUTORIZACIÓN PARA LA INCORPORACIÓN DE LOS
TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN
EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UANCV

Formato digital

Fecha de entrega: 31 - 10 - 2024

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: PERCY ALAN CHURA MAYTA
Dirección: Jr. SAN JOSE LT.1 Mz.LL AZANGARO
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: 01545804
Teléfono: 914105930 email: Percychura41.@gmail.com

Nombres y Apellidos: _____
Dirección: _____
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: _____
Teléfono: _____ email: _____

Facultad y/o Escuela de Posgrado: FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
Escuela Profesional o Mención: ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO
Título o Grado Académico a optar: ABOGADO

Asesor: Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:
Trabajo de Investigación Tesis Trabajo de Suficiencia Profesional Trabajo Académico

Título: INCIDENCIA DE COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA, AREA DE EMERGENCIA DEL CENTRO DE SALUD, ASILLO – 2023

Palabras claves, (3 a 5 términos): Accidente de tránsito, cobertura, integridad física, seguro.

¿Esta obra se desarrolló en la UANCV ^{1, 2?}

1

¹ Indicar si su producción intelectual ha empleado recursos tales como, instalaciones, laboratorios, insumos, equipos, bases de datos, asesoría técnica por parte del personal de la UANCV, financiamiento, entre otros relacionados.
² Si su producción intelectual se desarrolló en la UANCV totalmente o parcialmente, deberá autorizar el depósito en el Repositorio de manera obligatoria.



2. Referencia de tesis:

Bachiller Título 2da Especialidad Maestría Doctorado

3. Licencias:

a) Licencia estándar:

Bajo los siguientes términos, autorizo el depósito de mi tesis en el Repositorio Digital de la UANCV.

Con la autorización de depósito de mi producción Intelectual, otorgo a la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" una licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar al público, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público mi producción intelectual (incluido el resumen), en formato físico o digital, en cualquier medio, conocido o por conocerse, a través de los diversos servicios por la Universidad, creados o por crearse, tales como el Repositorio Digital de tesis UANCV, colección de producción intelectual, entre otros, en el Perú y en el extranjero por el tiempo y veces que considere necesarias, y libres de remuneraciones.

En virtud de dicha licencia, la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" podrá reproducir mi producción intelectual en cualquier tipo de soporte y en más de un ejemplar, sin modificar su contenido, solo con propósitos de seguridad, respaldo y preservación.

Declaro que la producción intelectual es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, coautoría con titularidad compartida, y me encuentro facultado a conceder la presente licencia y, asimismo, garantizo que dicha producción intelectual no infringe derechos de autor de terceras personas.

La Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" consignará el nombre del y/o los autor(es) de la producción intelectual, y no le hará ninguna modificación más que la permitida en la licencia.

Autorizo su publicación (marque con una X)

- Sí, autorizo que se deposite inmediatamente.
- Sí, autorizo que se deposite a partir de la fecha (d/m/a): _____
- No autorizo.

b) Licencia CREATIVE COMMONS 4.0 INTERNACIONAL:

Si usted concede una licencia CREATIVE COMMONS sobre su producción intelectual, mantiene la titularidad de los derechos de autor de esta y, a la vez, permite que otras personas puedan reproducirla, comunicarla al público y distribuir ejemplares de esta, bajo las condiciones siguientes:

¿Quiere permitir usos comerciales de su producción intelectual?

Sí: significa que usted permite la reproducción, distribución y comunicación pública de la producción intelectual incluso con fines comerciales.

No: significa que usted permite la reproducción, y comunicación pública de la producción intelectual, pero sin fines comerciales.

- Sí autorizo
- No autorizo



Jurisdicción de su Licencia

Todas las licencias CREATIVE COMMONS son de ámbito mundial, sin embargo, usted puede elegir entre la opción "internacional" o una adaptada a su jurisdicción, como para el caso peruano.

La opción "internacional" emplea el lenguaje y la terminología de los tratados internacionales; en cambio, la adaptada a su jurisdicción, recoge las particularidades de la legislación peruana.

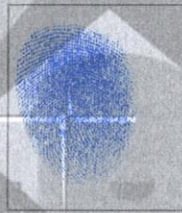
En consecuencia, **la opción "internacional" goza de una mayor eficacia a nivel mundial, gracias a que tiene jurisdicción neutral.** Mientras que la opción adaptada a la jurisdicción del Perú goza de una mayor eficacia ante los tribunales peruanos.

Internacional

Nacional

Línea de investigación: DERECHO PÚBLICO - P05

Firma de Autor



huella digital

31 - 10 - 2024

Fecha