

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO Y LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN EL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO EN EL AÑO 2017

por Nataly Mirella Poma De La Cruz

Fecha de entrega: 28-sep-2022 09:37a.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1911258225

Nombre del archivo: TESIS_GOMEZ_Y_POMA_22.09.2022.docx (557.61K)

Total de palabras: 14044

Total de caracteres: 79298

4
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Escuela Profesional de Derecho



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

INFORME FINAL DE TESIS

**LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMPRESAS
DE TRANSPORTE PUBLICO Y LA
CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN
EL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO EN
EL AÑO 2017**

Para optar : El título profesional de abogada
Autor (as) : Bachiller: Nataly Mirella Poma De La Cruz
Bachiller: Yenny Karina, Gomez Portugal
Asesor : Mg. José Ronald Vásquez Sánchez
Línea de investigación
Institucional : Desarrollo humano y derechos
Área de investigación
Institucional : Ciencias sociales
Fecha de inicio y
culminación : 15-01-2018 a 07-07-2022

HUANCAYO-PERÚ

2022

HOJA DE DOCENTES REVISORES

DR. LUIS POMA LAGOS
Decano de la Facultad de Derecho

Dr. CASTILLO MENDOZA HELSIDES LEANDRO
Docente Revisor Titular 1

MG. CARBAJAL MENDOZA MERLIN JOSUE
Docente Revisor Titular 2

MG. LAZO VILLANUEVA JORGE ALEJANDRO
Docente Revisor Titular 3

MG. ROMERO GIRON HILARIO
Docente Revisor Suplente

DEDICATORIA

A Dios, por el discernimiento otorgado en la construcción para la obtención de nuestros objetivos; a nuestros padres, por su apoyo incondicional, ejemplo y motivación constante como arquitectos de nuestro destino.

AGRADECIMIENTO

En primera instancia queremos ofrecer un agradecimiento a todos nuestros formadores, que durante este camino nos han aportado sabiduría y sapiencia producto de su experiencia profesional.

Seguidamente, expresamos nuestra gratitud a nuestros asesores de tesis, quienes colaboraron y nos orientaron en el desarrollo de este trabajo de investigación guiándonos con su vasto conocimiento en los temas.

Y, por último, a nuestros compañeros con quienes compartimos aulas y experiencias que coadyuvaron en el camino hacia nuestros objetivos

CONTENIDO

HOJA DE DOCENTES REVISORES	ii
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	iv
CONTENIDO	v
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
INTRODUCCIÓN	ix
CAPÍTULO I:	10
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	10
1.1. Descripción de la realidad problemática	10
1.2. Delimitación del problema	12
1.2.1 Delimitación Espacial	12
1.2.2. Delimitación Temporal	12
1.2.3. Delimitación Conceptual	12
1.3. Formulación del problema	13
1.3.1. Problema general	13
1.3.2. Problemas específicos	13
1.4. Justificación de la investigación	13
1.4.1. Justificación social	13
1.4.2. Justificación teórica	14
1.4.3. Justificación metodológica	14
1.5. Objetivos de la investigación	14
1.5.1. Objetivo general	15
1.5.2. Objetivos específicos	15
2.1. Antecedentes de la investigación	16
2.2. Bases teóricas o científicas	18
2.3. Marco conceptual	29
CAPITULO III: HIPOTESIS	32
3.1. Hipótesis general	32
3.2. Hipótesis específicas	32
3.3. Variable	33
CAPITULO IV: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	36
4.1. Método de investigación	36
4.2. Tipo de investigación	36
4.3. Nivel de investigación	36
4.4. Diseño de investigación	36
4.5. Población y muestra	37
4.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	38
4.7. Técnicas de procesamiento y análisis de datos	38
4.8. Aspectos éticos de investigación	39
CAPITULO V: RESULTADOS	40
5.1. Descripción de los resultados	40
5.2. Contrastación de hipótesis	48
5.3. Discusión de resultados	50

CONCLUSIONES.....	53
RECOMENDACIONES.....	54
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	56

RESUMEN

El presente estudio ²⁴ tiene como objetivo determinar si las empresas de transporte público tienen ² responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental proveniente del parque automotor en San Juan de Lurigancho. El presente estudio es de tipo básica, enfoque cuantitativo, diseño no experimental, tiene una muestra representativa de 73 ciudadanos. Los datos han sido recogidos a través de la encuesta y ² el cuestionario de preguntas, que cumple con los requisitos de validez “juicio de expertos” y ² confiabilidad determinada mediante “alfa de Cronbach”, que tiene un 86.4 % de confiabilidad interna. Se concluye, que ² las empresas de transporte público deberían tener ² responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental en San Juan de Lurigancho, debido ¹⁸ que las emisiones de gases tóxicos superan los Límites Máximos Permisibles, las causas obedece a que en el transporte público circulan unidades antiguas sin reparación de los tubos de escape, sin el mantenimiento debido y cumplimiento de la normativa ambiental.

Palabras claves: Responsabilidad civil extracontractual/ contaminación ambiental/ daño a la persona/ emisión de gases tóxicos.

ABSTRACT

The objective of this study is to determine if public transport companies have extracontractual civil liability for environmental pollution from the vehicle fleet in ¹San Juan de Lurigancho. This study is basic type, quantitative approach, non-experimental design, has a representative sample of 73 citizens. The data has been collected through the survey and the questionnaire of questions, which meets the validity requirements "expert judgment" and reliability determined by "Cronbach's alpha", which has an 86.4% internal reliability. It is concluded that public transport companies should have tort liability for environmental pollution in San Juan de Lurigancho, because toxic gas emissions exceed the Maximum Permissible Limits, the causes are because old units circulate in public transport without repair of exhaust pipes, without proper maintenance and compliance with environmental regulations.

Keywords: ¹Non-contractual civil liability / environmental pollution / damage to the person / emission of toxic gases.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación estudia la problemática de la contaminación ambiental por contaminación ambiental proveniente del parque automotor en el distrito de San Juan de Lurigancho, fenómeno que según estudios realizados vendría superando los Límites Máximos Permisibles (LMP) y en consecuencia vulnerando derechos fundamentales protegidos por el ordenamiento jurídico de pobladores que habitan en el referido distrito, tales como el derecho a la vida digna, el medio ambiente, la salud.

En ese sentido, la presente investigación se propone determinar si ² las empresas de transporte público deben tener ¹² responsabilidad por los daños ambientales generados a la población, esto es, por las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que desprenden las unidades vehiculares al circular; de ser así, se analiza si la institución procesal de la civil extracontractual resulta ser idónea a la que la población debe recurrir para la interposición de demandas ante los órganos jurisdiccionales correspondientes.

El presente estudio consta de cuatro capítulos, el capítulo I referido básicamente a la planteamiento ²⁷ del problema, la justificación del estudio, los objetivos, el capítulo II comprende el marco teórico de la investigación que incluye los antecedentes de investigación, las bases teóricas de la investigación y el marco conceptual; Capítulo III comprende la hipótesis de investigación; el capítulo IV la metodología de investigación integrada por el método, tipo, nivel, diseño, población y las ⁴ técnicas de procesamiento y análisis de datos; el capítulo V resultados de investigación que comprende la descripción de los resultados, contrastación de la hipótesis y discusión de los resultados, luego las conclusiones, las recomendaciones, referencias bibliográficas y anexos.

CAPÍTULO I:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2017) calculó que en el mundo 7 millones de personas fallecen cada año por causa de contaminación ambiental, ello, porque el 95% de la población mundial respira aire contaminado, que tiene como principal fuente de contaminación al parque automotor.

El diario El País (03 de enero de 2020) reveló que estudios científicos han confirmado que la contaminación del aire es muy perjudicial para la salud de las personas, ello, porque las partículas contaminantes que se encuentran en el aire al ser inhaladas por ser humano ingresan al organismo y al afectan al sistema óseo, haciendo que los huesos de las personas sean cada vez de menos calidad.

La contaminación ambiental en el mundo, en especial en países como México genera una tasa de mortandad de 14 mil muertos al año, ello, por las altas concentraciones de partículas contaminantes en el aire, se ha establecido que los promedios de concentración de ozono (O₃) excede el 150% de los niveles máximos permitidos por la Organización Mundial de la Salud. El material particulado (mezcla de partículas líquidas y sólidas suspendidas en el aire, y que forman parte de la contaminación del aire), apto para todo ser humano debe ser de 40 o 20 microgramos por metro cúbico, y en México se tiene por metro cúbico es de 85.9 microgramos. Siendo la principal causa de contaminación el parque automotor.

Esta problemática también tiene lugar en el Perú, que según estudio realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) Lima sería la segunda ciudad más contaminada de América Latina. Factores como la sobrepoblación, el caos ambiental urbano y el incremento masivo de vehículos hace que 15 mil peruanos pierdan la vida cada año (La República, 2019).

En Perú, las regiones más contaminadas por gases de efecto invernadero son Loreto, Lima y Ucayali que, según cifras los gases de efecto invernadero van en aumento y alcanzaron los 124.11 millones de toneladas de CO₂ en 2011, 204.77MT de CO₂ en 2016. Las causas del incremento son el cambio de uso de tierra, energía, sector agropecuario, residuos sólidos y el transporte vehicular. Para CNN Español

(2019) Lima es la séptima ciudad más contaminada de Sudamérica, donde el 70% de la contaminación del aire es causado por el parque automotor (RRP Noticias, 2017).

Por tanto, y atendiendo que la contaminación del aire es un problema peligroso para la población, el presente estudio centra su atención en la problemática de contaminación ambiental proveniente del parque automotor en el sector transporte público de pasajeros en el distrito de San Juan de Lurigancho, ello, porque según RPP Noticias (14 julio de 2019) **San Juan de Lurigancho es el distrito más contaminado de Lima**, donde el material particulado MP 2,5, se encuentran desde 54,2 ug/m3 a 106,1 ug/m3 (Inei, 2018).

Las causas que genera altas emisiones de Dióxido de Carbono (Co2) **en el distrito de San Juan de Lurigancho** obedece a que **existen** unidades vehiculares de transporte de pasajeros muy antiguas, falta de mantenimiento adecuado de las unidades y también por la falta de fiscalización por parte de las autoridades competente. A ello se une también la falta de sentido de responsabilidad social empresarial de **las empresas que prestan servicio de transporte público en el distrito de San Juan de Lurigancho.**

El transporte público de pasajeros es una actividad que, sin perjuicio de ser permitida y necesaria para el desarrollo de la sociedad es lesiva cuando no se realiza respetando la normativa técnica vigente. Por ello, los derechos fundamentales que vienen siendo vulnerados por **las empresas de transporte publico** debido a sus altas tasas de emisiones de dióxido de carbono (Co2) que sobrepasan los límites máximos permitidos son **el derecho fundamental a la salud, el derecho a vivir y desarrollarse en un ambiente sano y saludable (Art. 2°. 16 de la Constitución).**

Frente a esta situación de amenaza y lesión de derechos fundamentales de las personas por la contaminación ambiental proveniente del parque automotor en el distrito de San Juan de Lurigancho conviene preguntarse si el derecho debe intervenir, y de ser así a través de que institución debería de hacerlo.

Respecto a la primera interrogante creemos que el derecho si debe intervenir y respecto a lo segundo, creemos que la institución a la que se debe recurrir es la que se encuentra regulada y prevista en el artículo 1970° del Código Civil peruano, esto es, la responsabilidad civil extracontractual, ello, porque quien

se beneficia de una actividad riesgosa y peligrosa tiene responsabilidad sobre las mismas y está obligado a repararlo o por lo menos a prevenirlo.

Por ello, la presente investigación tiene como objetivo analizar si ² responsabilidad civil extracontractual es una institución civil aplicable para exigir indemnización por ² la lesión de los derechos fundamentales generada por la contaminación ambiental del aire proveniente del parque automotor.

Por último, consideramos que para evitar que la problemática de contaminación ambiental del parque automotor siga en aumento y lesionando derechos fundamentales como la salud y el derecho al buen vivir en armonía con el ambiente, recomendamos que ² las empresas de transporte público ¹⁷ deben acogerse al beneficio establecido ¹⁷ en el Decreto de Urgencia n.º 029-2019, ¹² que establece ¹² medidas de financiamiento para promover mecanismos dirigidos a la renovación y el retiro definitivo de vehículos antiguos del parque automotor.

1.2. Delimitación del problema

1.2.1 Delimitación Espacial

El espacio geográfico en el cual se desarrolla ⁷ la investigación está situado en el Perú, provincia de Lima, específicamente en el ⁷ distrito de San Juan de Lurigancho debido que ²⁰ es el distrito más grande de Latinoamérica y que según ²⁰ José Luis Silva Cotrina, subdirector de Evaluación del Ambiente Atmosférico de SENAMHI, “San Juan de Lurigancho es uno de los distritos con mayor cantidad de gases contaminantes en el aire, debido a su formación geográfica”. Contaminación ²⁶ que proviene ²⁶ del parque automotor, parque industrial y demás actividades comerciales.

1.2.2. Delimitación Temporal

El periodo de tiempo en el cual se realiza esta investigación es dentro del lapso de un año, situado específicamente durante el año 2017.

1.2.3. Delimitación Conceptual

Se procura encontrar soluciones prácticas para que mediante la institución civil de la responsabilidad extracontractual las personas lesionadas en sus derechos como el derecho a la vida, al ¹ ambiente saludable y equilibrado para la vida puedan canalizar y recurrir al Poder Judicial a exigir la tutela de sus derechos y su respectiva indemnización.

⁴ 1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema general

¿De qué manera las empresas de transporte público tienen ¹ responsabilidad civil ¹ extracontractual por contaminación ambiental en San Juan de Lurigancho, 2017?

1.3.2. Problemas específicos

- 1) ¿De qué manera los límites máximos permisibles contribuyen a determinar ² la ² responsabilidad civil extracontractual de las empresas de transporte público por contaminación ambiental en San Juan de Lurigancho, 2017?
- 2) ¿El daño a la persona por contaminación ambiental del debe ser indemnizable mediante responsabilidad civil extracontractual ¹ en San Juan de Lurigancho, 2017?
- 3) ¿Quién tiene el deber de probar en el proceso judicial ¹ la ¹ responsabilidad civil extracontractual por daño ambiental en San Juan de Lurigancho, 2017?
- 4) ¿Cuál es la ³ causa principal de contaminación ambiental del aire en el parque automotor en Juan de Lurigancho, 2017?

1.4. Justificación de la investigación

La presente investigación ha sido elaborada para analizar si la responsabilidad civil extracontractual es una figura jurídica que permite tutelar personas vulneradas de sus derechos a causa de la contaminación del aire proveniente del parque automotor sean indemnizadas.

Por otro lado, se procura concientizar a las empresas del sector de transporte público de pasajeros que sus emisiones de dióxido de carbono (Co₂) no deben superar los límites máximos permitidos. Asimismo, que se les exhorta que para evitar procesos ¹⁷ judiciales o administrativas deben acogerse a los beneficios establecidos en el Decreto de Urgencia n.º 029-2019 ¹² que establece medidas de ¹² financiamiento para promover mecanismos dirigidos a la renovación y el retiro definitivo de vehículos antiguos del parque automotor.

Se busca también dar a conocer a las personas que la institución civil a la cual deben recurrir para denunciar la lesión y amenaza de ¹ sus derechos ² fundamentales como la salud, el derecho a un medio ambiente saludable y ² equilibrado para vida es la responsabilidad civil extracontractual.

1.4.1. Justificación social

Los beneficiados con esta investigación serían toda la población que vive en el distrito de San Juan de Lurigancho y las propias empresas de transporte público de pasajeros, los primeros porque se les garantizaría acceder al servicio de justicia que ante el resquebrajamiento de sus derechos fundamentales como salud producto de la contaminación ambiental generado por el parque automotor puedan ser indemnizados, lo segundo porque evitaría que las empresas de transporte público ante demandas masivas por contaminación ambiental por parte de la población eviten responder de manera directa.

1.4.2. Justificación teórica

La responsabilidad civil extracontractual puede permitir indemnizar el daño a la persona por contaminación ambiental en el parque automotor y, por otro lado, introduce el debate sobre el “onus probandi” , esto es, a a quien debe corresponder probar y se determina que debe ser aquel que se encuentra en mayores posibilidades de demostrar lo alegado por el sujeto recurrente.

La presente investigación se elabora atendiendo que la contaminación ambiental proveniente del parque automotor es una problemática que lesiona derechos fundamentales de la población vulnerable, llamase adultos mayores, niños(as) y madres gestantes. Problemática que requiere respuesta rápida y efectiva por parte de las instituciones del Estado, de la sociedad civil y de las instituciones privadas.

El Estado como ente garante de derechos fundamentales de las personas debe reprimir las conductas lesivas, de amenaza o de vulneración de derechos fundamentales. Por ello, ante la lesión de derechos fundamentales por contaminación ambiental del parque automotor se debe indemnizar a través de la responsabilidad civil extracontractual. Para así desincentivar la circulación de vehículos deteriorados y en mal estado.

1.4.3. Justificación metodológica

La presente investigación ha elaborado su propio instrumento de recojo de las evidencias y puede ser utilizado por otros estudiosos de la materia. El instrumento cumple con las exigencias de validez y confiabilidad.

1.5. Objetivos de la investigación

1.5.1. Objetivo general

¹ Determinar si las empresas de transporte público deben tener responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental del aire en San Juan de Lurigancho, 2017.

1.5.2. Objetivos específicos

1. Identificar si los límites máximos permisibles son determinantes para atribuir responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental del aire a ¹ las empresas de transporte público en San Juan de Lurigancho, 2017.
2. Determinar si el daño a la persona causado por la contaminación ambiental del aire debe ser indemnizable mediante responsabilidad civil extracontractual en ¹ San Juan de Lurigancho, 2017.
3. Determinar a quién correspondería probar en ¹ un proceso judicial la responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental en San Juan de Lurigancho, 2017.
4. Determinar cuál es la causa principal de contaminación ambiental proveniente del parque automotor ¹ en San Juan de Lurigancho, 2017.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

La presente investigación ha recurrido a la búsqueda de antecedentes a nivel internacional y nacional, encontrando los siguientes:

A nivel internacional, Ovalle (2018) presentó la tesis de grado, titulada: “La responsabilidad civil en caso de contaminación medioambiental derivada del derramamiento de petróleo transportado por oleoductos en Guatemala”,² Universidad Rafael Landívar, Guatemala. Investigación elaborada siguiendo los parámetros de la investigación jurídica. El objetivo principal fue determinar si existen o no en la actualidad normas jurídicas en Guatemala, que regulen la responsabilidad civil ambiental originada por contaminación ambiental originada por el derramamiento de petróleo transportado por oleoductos. Concluye que, existe doble normatividad en Guatemala para responder a esta problemática de la contaminación ambiental, por un lado, la normativa interna del país como: Constitución Política, ley de hidrocarburos, el Código Civil y, por otro lado, en la normativa internacional existe el convenio de Lugano de 1993.

Vera y Vera (2013)²² presentaron la tesis para optar el título de abogado, titulada: “La responsabilidad extracontractual por daños ambientales; el estado, la actividad privada y su relación con los derechos al buen vivir”,² Universidad San Gregorio de Portoviejo, Ecuador. Investigación elaborada siguiendo un nivel o alcance exploratorio, de carácter jurídico-descriptivo, cuya muestra estratificada fue de 30 abogados y un (1) magistrado civil y, de enfoque cuantitativo. El objetivo fue analizar la indemnización de los daños ambientales mediante responsabilidad extracontractual; el rol del Estado, los privados y el derecho al buen vivir. Llegaron a la conclusión que los daños al medio ambiente no solamente son generados por los privados sino también por el Estado.

Echevarría (2012)²² presentó la tesis para optar el título de abogado, titulada: “El reconocimiento constitucional del principio “el que contamina paga””, Universidad Internacional SEK, Quito, Ecuador. Investigación elaborada siguiendo los parámetros de una investigación jurídica —explicativa. El objetivo principal fue estudiar la responsabilidad civil por contaminación en base al principio de contaminador-pagador. El estudio responde a un enfoque cualitativo. Concluye que,

en el ámbito de la responsabilidad civil objetiva, esto es, al existir un vínculo entre el autor y la víctima no interesa analizar si este fue realizado por dolo o culpa. Precisa que el principio contaminador-pagador es lesivo porque genera destrucción de los recursos naturales.

A nivel nacional, Flores (2018) en la tesis titulada, que tuvo como objetivo determinar de qué manera la simulación de la contaminación atmosférica influye en el control ambiental de los vehículos livianos en Tacna. Para ello, desarrollo una investigación de tipo básica, de nivel descriptivo-correlacional y trabajo con una muestra de 323 unidades livianas. Concluyendo que, la contaminación atmosférica influye en el control ambiental de los vehículos livianos en Tacna, para ello se debe planificar el ordenamiento del parque automotor y se prevea la contaminación atmosférica que genera.

Bardales (2016) presento la tesis de grado titulada: “Las normas de responsabilidad civil extracontractual y su eficacia como instrumento jurídico para la prevención, protección y conservación del ambiente”, que tuvo como el objetivo, estudiar si la normativa sobre responsabilidad civil es eficaz para la prevención, protección y conservación del ambiente. Investigación efectuada bajo el enfoque cualitativo, cuya muestra de estudio total fue de quince (15) magistrados, cinco (5) secretarios, cinco (5) docentes universitarios. Concluyendo que, la responsabilidad civil extracontractual ambiental es un tema descuidado y poco estudiado en razón que los jueces cuando resuelven conflictos no lo hacen conforme a los principios del derecho ambiental. Ello, porque no están capacitados técnicamente en el derecho ambiental y las resoluciones judiciales que emiten no respaldan la labor de las entidades fiscalizadoras.

Flores (2017), presento su tesis titulada, tuvo como objetivo determinar el impacto de la contaminación ambiental en la salud de la población de Arequipa, para ello elaboro un estudio de nivel descriptivo, correlacional y causal, concluyendo que en Arequipa el aire tiene una concentración de nivel particularizado de $111.77 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nivel que supera los estándares de calidad ambiental fijado en $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, generando consigo enfermedades en la población tales como asma y neumonía.

Mimbela y Núñez (2016)²² presentaron la tesis para optar el título de abogado, titulada: “el seguro frente a los daños en el medio ambiente, en los casos de responsabilidad civil extracontractual de las empresas por el derrame de relaves mineros”, Universidad Nacional de Trujillo, Perú. Investigación desarrollada en un enfoque cualitativo, cuya unidad de análisis fue el proceso constitucional de acción popular² interpuesto por la SNPE. El objetivo fue, determinar si es importante que las empresas cuenten con seguros ambientales para operar en actividades mineras. Concluyeron que la responsabilidad por deterioro al ambiente en el ordenamiento jurídico es subjetiva .

2.2. Bases teóricas o científicas

La función principal de la responsabilidad civil extracontractual como se conoce actualmente es reparación del daño causado, no se busca sancionar al agente que ocasiono el daño, por lo menos ello no se busca mediante esta institución del derecho civil, pero si con el derecho administrativo sancionador y el derecho penal.¹⁷

Trazegnies (2005) hace referencia que históricamente la responsabilidad no siempre se ha orientado a reparar las víctimas, sino que en sus orígenes estaba orientada a sancionar la ruptura del orden social, natural e incluso el orden divino, y quizá también se orientaba a satisfacer el espíritu de venganza de la víctima. Es decir, que Dios castigara al causante del daño.

Por ello, se puede advertir que el Art. 1138° del Código Civil de 1936, tiene una regulación limitativa o negativa de reparación de la víctima, se orientaba básicamente a tutelar los intereses del agente que causaba el daño y no tanto de la víctima¹, la redacción del artículo es “cesa la Obligación de reparar el daño en cuanto la reparación privase al deudor de los recursos necesarios para su subsistencia y para el cumplimiento de su obligación de suministrar alimentos”.

En la actualidad, la responsabilidad civil extracontractual no cumple la función de² restablecer el orden público o punitivo sino de reparación del daño, de tal manera que mediante esta institución el derecho civil busca que la víctima no se encuentre desamparada. La preocupación es víctima y el daño. Siendo el principio rector de esta institución la *restitutio in integrum*, esto es, que la víctima tiene que ser resarcida en todo el daño que se le ha causado.

la responsabilidad extracontractual permite indemnizar un daño que fue causado por la omisión del deber que tiene toda persona de no causar un daño al otro. Preciso que son ²³ elementos de la responsabilidad extracontractual el daño, la antijuridicidad, el factor de atribución y el nexo causal (Taboada, 2005).

La regulación de la institución de la responsabilidad civil extracontractual moderna ha variado en nuestro ordenamiento jurídico, respecto de lo que se tenía en el Art. 1138° del Código de 1936 que básicamente se regulaba de manera negativa; el Art. 1969 del Código Civil de 1984 vigente a la actualidad, establece pues que todo daño debe ser indemnizable, tratando de esta manera de no poner límites y sobretodo orientándose de proteger a la víctima.

El tratamiento que se hace ⁵ en el Código civil peruano de 1984 amplía su ² ámbito de acción de la institución de la reparación civil, esto es que mediante la institución de la responsabilidad civil extracontractual no solo se indemniza daños generados por dolo o culpa, sino que también se indemniza daños provenientes de bienes riesgosos o peligrosos, que para efectos del presente estudio se tendrá en cuenta este último.

La Constitución peruana reconoce en el Art. 2° 22 que toda persona tiene derecho a la paz, la tranquilidad, ¹⁶ así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

El derecho fundamental a gozar de un ambiente sano y equilibrado es un ¹ derecho fundamental de tercera generación, es de naturaleza colectiva y a la vez individual, que pertenece a las generaciones presentes y a las generaciones futuras. Vidal (2013) ¹ señala que es un derecho fundamental que se caracteriza por tener conexión con otros derechos fundamentales de la persona, como el derecho a la vida, la salud y la propiedad. (p. 20)

El Tribunal Constitucional peruano en diversa jurisprudencia emitida, ha definido al ambiente como el ¹ conjunto de bases naturales de la vida y su calidad, compuesta de elementos bióticos o abióticos, flora, fauna, ecosistemas y exosfera, y también integrado por elementos culturales y sociales.

Vidal (2013) ¹ señala que el derecho al medio ambiente es un derecho que posee doble dimensión o carácter, es un público y privado a la vez, así como ¹ colectivo e individual, también derechos patrimoniales y no patrimoniales. (p. 41) En ese

sentido, el derecho al ambiente debe ser entendido como un derecho de estructura compleja porque tiene muchas aristas y conexión con otros derechos fundamentales.

Se considera que el ¹ derecho fundamental al ambiente adecuado y equilibrado para la vida no solamente tiene conexión con otros derechos fundamentales, sino que es condición necesaria para la existencia del ser humano, que no tenga una adecuada protección en el ordenamiento jurídico nacional e internacional no significa que sea un derecho insignificante para el ser humano, sino que existe poca voluntad política por su debida ¹ protección.

Una de las manifestación de su conexión ¹ con otros derechos fundamentales, es con el derecho a la salud, derecho muy vulnerable a las actividades generadas por el hombre, principalmente a las del parque automotor, debido a la emisión de gases tóxicos que superan los estándares de calidad ambiental (ECA), que aunado a factores de velocidad de los vientos, las características orográficas de la zona, la temperatura del aire, la radiación solar entre otros factores, pues ponen en riesgo la vida del hombre en el planeta.

Los Límites Máximos permisibles (LMP), es uno de los cuatro tipos de estándares ambientales (de calidad ambiental, de emisión, tecnológicos y de producto) que existen en aras de proteger el derecho al ambiente, orientándose éste a proteger las emisiones, que para efectos de la presente investigación será estudiado, que según la Ley General del Ambiente (LGA) define en el Art. 32.I ¹ como: Medida de concentración o del grado de elementos, sustancias o parámetros físicos, químicos y biológicos, que caracterizan a un efluente o una emisión, que al ser excedida, causa o puede causar ¹ daños a la salud, el bienestar humano y al ambiente.

La preocupación del Estado por proteger ¹ derechos fundamentales como la salud de las personas ¹⁵ se encuentra expresada en la LGA, esto es en el Art. 32°. 2, cuando señala que los LMP guardan coherencia entre el nivel de protección ambiental establecido para una fuente determinada y los niveles de ¹⁵ generales que establecen en los ECA.

Proteger ¹⁵ la salud de las personas, es proteger también derechos conexos a ésta , como el derecho a la vida digna, que según el ordenamiento jurídico es el

derecho más importante, y por tanto representa el deber del Estado protegerlo debidamente, esto mediante la dación de normas jurídicas y la exigencias de instrumentos de calidad ambiental, para que las empresas de producción, transporte, etc., pues, reduzcan sus emisiones de gases contaminantes dentro del territorio nacional, y por otro lado, mediante la regulación de instituciones procesales que garanticen los derechos fundamentales cuando son lesionados o dañados.

El Código Civil peruano de 1984, establece en el ¹³ Art. 1969 que todo ⁵ aquel que causa daño por dolo o culpa a otro está obligado debe ser indemnizarlo, en este orden de ideas sobre el objeto de estudio que la responsabilidad por contaminación ambiental proveniente del parque automotor, pues conviene formularse preguntas como ¿es posible indemnizar a quienes hayan sido lesionados al derecho al ambiente sano y demás derechos conexos? ¿Quiénes serían los obligados a indemnizar? ¿Cuál sería la institución para demandar los daños?

El daño es aquel perjuicio a la esfera personal o el patrimonio de una persona a causa de una acción u omisión, que genera consecuencias económicas para quien lo ocasiona dado que está obligado a indemnizar, a menos que logre probar que fue ocasionado por hecho determinante de tercero, de la propia víctima o caso fortuito o fuerza mayor (Ibarra, 2014).

Debemos advertir que la población más vulnerable a sufrir daños por contaminación ambiental son las poblaciones de escasos recursos económicos, así como también los niños(as), ancianos y madres gestantes. Estos son quienes más sufren del deterioro de sus derechos de salud, integridad física y la vida a causa de la contaminación ambiental. En ese sentido, es importante tener en cuenta como se señalado anteriormente, la contaminación no solamente daña ecosistemas, sino que también daña a las personas mediante el menoscabo de sus derechos fundamentales –daño a la persona, por las actividades riesgosas que se realiza.

Andaluz (2016, p. 59), nos ofrece ² una aproximación conceptual de contaminación ambiental, indica que es toda acción directa o indirecta del hombre frente al ambiente por el uso y emisión de sustancias que superan los LMP, produciendo en el ambiente cambios, efectos nocivos en las propiedad del ambiente y las personas.

En ese sentido es posible afirmar que la contaminación del ambiente proviene de toda acción directa e indirecta del hombre que supera los Límites Máximos Permisibles (LMP) que produce un menoscabo o detrimento de derecho fundamentales de la persona y produce alteraciones en los ecosistemas.

En ese sentido también, San Martín (2015, p. 152) citando a Andrés Mauricio Briceño Chaves, refiere que al hablar de La contaminación puede entenderse como la alteración de la forma química, física o biológica de un hábitat.

Existen estudios que la contaminación ambiental proveniente del parque automotor viene lesionando derechos fundamentales de las personas, por ello La Organización Panamericana de la Salud (2005) alertó sobre las consecuencias negativas de diversas sustancias en el medio ambiente que afectan la salud humana, provocando malestar general e incluso la muerte por diversas enfermedades.

Conforme a los estudios mencionado estamos ante un hecho que merece una mayor atención por parte del derecho, la contaminación ambiental es un hecho real que aqueja a todas las personas y que va en aumento debido al incremento del parque automotor, incremento que no solamente en términos de cantidad, sino que también al aumento de unidades vehiculares que circulan en muy malas condiciones técnicas, debido a la emisión de gases tóxicos, tal como señalan Raviolo, Garritz y Sosa (2011) No hay que olvidar que las sustancias compuestas por átomos y moléculas están conectadas con las moléculas que las forman, y en el medio ambiente se pueden encontrar sustancias químicas, físicas y biológicas.

Para responder a la primera interrogante ¿es posible indemnizar a quienes hayan sido lesionados al derecho al ambiente sano y demás derechos conexos? debemos partir analizando al Art. 1969° del Código Civil, cuando hace referencia que todo daño debe ser indemnizable. Es la premisa base que se debe tener en cuenta, esto es, la persona que sufre un menoscabo o detenimiento de su salud, integridad física y su vida a causa de la contaminación ambiental que tenga como consecuencia la emisión de gases tóxicos del parque automotor debe ser indemnizada.

Determinar el daño a la persona por contaminación ambiental que tiene como causa el parque automotor, es en tanto complejo, porque no es un daño directo a la persona, el causante del daño identificar y no es posible cuantificar también el

daño y los alcances de este. Se requiere de muchos estudios técnicos y pruebas científicas para estimar la existencia u ocurrencia del daño al ambiente.

Otra de la problemática es, que el tránsito o circulación de vehículos es una actividad permitida por el Estado para el desarrollo de la sociedad- riesgo permitido, por ello para el estudio de esta problemática compleja es importante tener presente lo regulado por el Art. 1970° del Código Civil “Aquel que se beneficia de un bien riesgoso o peligroso o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a indemnizarlo”.

La responsabilidad por daño ambiental como señala Guzmán (2012) corresponde a quienes realizan o desempeñan actividades económicas, sanciones ambientales que van acompañadas de medidas correctivas, que permiten que las empresas que generan impactos en el medio ambiente pues carguen con los costos generados por ellos mismo. (p. 213)

En ese sentido, para determinar que existe responsabilidad por contaminación ambiental en el parque automotor y por ende para que las empresas deben responder civilmente, se requiere primero determinadas causas primigenias o factores que permitan identificar que si son responsables ya sea por dolo o por culpa, uno de los factores que debería ser útil para determinar la responsabilidad civil por contaminación ambiental es la emisión de gases tóxicos, es decir que las emisiones de CO₂ supere los Límites Máximos Permisibles (LMP).

La responsabilidad por daño al ambiente es objetiva, de tal forma que no se sanciona la intencionalidad del sujeto. Ello, permite también que si el agente, en el caso en concreto, si ² las empresas de transporte público alcanzan a demostrar que no cumplen con la normativa ambiental pues no tendría responsabilidad ambiental. (Guzmán, 2012, p. 213)

Es importante resaltar también que, los estándares de emisión como afirma Verma (2012), a diferencia de los referidos a la calidad ambiental, si son obligatorios para los particulares –empresas y su cumplimiento acarrea sanciones administrativas a cargo de los organismos de fiscalización. (p. 98)

Los estándares de emisión (Los Límites Máximos Permisibles (LMP) – estándares de emisión, conforme al Decreto Supremo N° 047-2001-MTC, para el

sector de transporte público, básicamente para vehículos automotores que circulan en la red vial, son los siguientes:

a) Para vehículos en circulación nacional

VEHÍCULOS MAYORES A GASOLINA, GAS LICUADO DE PETRÓLEO Y GAS NATURAL (ligeros, medianos y pesados)			
AÑO DE FABRICACION	CO % de Volumen	HC (ppm) (4)	CO + CO ₂ % (mínimo)
Hasta 1995	3,0	400	10
1996 en adelante	3,5	300	10
2003 en adelante	0,5	100	12

(Fuente: D.S N° 047-2001-MTC, p. 54)

Se considera entonces, que para determinar la responsabilidad de las empresas por contaminación ambiental es tener en cuenta que las emisiones superen los LMP, debido que al superar están poniendo en riesgo la salud de las personas y también la funcionalidad de los ecosistemas.

Respecto a la pregunta de ¿Quiénes serían los obligados a indemnizar? Brindar una respuesta única a esta pregunta, no es tan sencillo, sin embargo, se cree que deben resultar responsables los agentes que causan el daño por dolo o por culpa, así como también el Estado a través de sus instituciones de fiscalización pertinentes, porque son quienes están obligados a evitar que se produzca tales daños.

Decir que son responsables las empresas que prestan el servicio de transporte público, no es una respuesta del todo una respuesta aceptable o satisfactoria, porque son varias las empresas de transporte que circulan y prestan dicho servicio, además porque están autorizadas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y demás entidades encargadas de la gestión y fiscalización del transporte, etcétera. Entonces, el primer problema que existe es del de identificación de los sujetos responsables, y lo segundo de determinación de daño producido por cada sujeto responsable.

El segundo problema es, que ¹ las normas que regulan los estándares de calidad ambiental (ECA) obligan, como regla general al Estado y no a los particulares. El Estado es la entidad responsable de la calidad ambiental del agua, aire y suelo. Con excepción prevista en el Art. 31.4 de la LGA que establece:

“Ninguna autoridad judicial o administrativa podrá hacer uso de los estándares nacionales de calidad ambiental, con el objeto de sancionar bajo la forma

alguna a personas jurídicas o naturales, *a menos que demuestren que existe causalidad entre su actuación y la transgresión de dichos estándares*”

La tercera interrogante que nos planteamos fue ¿Cuál sería la institución para demandar los daños? Para efectos del presente estudio se plantea que debe ser la institución de la responsabilidad civil extracontractual, porque es la institución que es recogida por nuestro ordenamiento jurídico para indemnizar daños tanto por el Código civil de 1936 y por el Código Civil vigente.

Se considera la más idónea pero no la más adecuada, en primer lugar porque es la única institución recogida por nuestro ordenamiento para ver temas de indemnización, en segundo lugar no es la más adecuada, porque es un institución creada para la tutela de derechos individuales, sin embargo como advertimos en la parte introductoria del presente estudio, el derecho que se vulnera mediante la contaminación ambiental proveniente del parque automotor es el derecho al ambiente sano y equilibrado (Art. 2º. 22 de la Constitución), el cual es un derecho de tercera generación. El mismo que no es pasible de individualización.

La responsabilidad civil extracontractual es una institución eficaz para la protección de los derechos individuales, para ellos basta con que el titular conozca, en cambio, el derecho al medio ambiente sano y equilibrio es un derecho universal que pertenece a todos. En ese sentido, esta institución no alcanza para su protección integra, tal como ocurre en ordenamientos jurídicos de Estados Unidos donde se regula las acciones colectivas, en Brasil hay acciones colectivas y en Colombia hay acciones globales.

El derecho al ambiente sano y equilibrado al ser un derecho que pertenece a toda la población, nadie tiene más titularidad que uno, de tal manera que si se contamina un espacio u ecosistema se perjudica a todas las personas y animales que allí habitan, siendo víctimas todos sus habitantes.

Sin embargo, se considera que la institución de la responsabilidad civil extracontractual actualmente en nuestro ordenamiento jurídico es la más idónea, porque se tiene que garantizar el derecho de acción de los sujetos que se sientan vulnerados de sus derechos fundamentales como el derecho al ambiente sano y equilibrado, por ello Osorio (2013, p.16) señaló que toda persona tiene derecho de

² plantear determinadas pretensiones en un proceso, de tal manera que pueda ejercer su derecho en el área legal que corresponda.

En ese sentido, el mecanismo procesal que prevé el ordenamiento jurídico, mediante el cual sería posible hacer efectiva la indemnización en favor de las personas perjudicadas por contaminación ambiental del parque automotor, es la ¹ responsabilidad civil extracontractual.

La responsabilidad extracontractual moderna es un mecanismo procesal mediante el cual se persigue reparar el daño causado, busca reparar el daño que ha sufrido una persona sin justificación alguna, esto es que el daño sufrido sea aliviado mediante el traslado de la carga económica al causante.

Debemos señalar que la responsabilidad extracontractual se sustenta en la teoría del riesgo creado, teoría que como advertimos anteriormente es recogida ¹ por el Art. 1970° del Código Civil, postulado ¹ que es reafirmado por Taboada (2003) cuando sostiene que el objetivo de la responsabilidad está construido sobre la base la noción del riesgo creado que constituye el factor objetivo de atribución de la responsabilidad. (pp.98 y 99)

Para ello, es importante estudiar los elementos de la responsabilidad civil extracontractual aplicables a la responsabilidad ambiental:

a) La ilicitud o antijuricidad. -

Es importante hacer alusión que el Art. 1971° del Código Civil establece los supuestos donde no hay responsabilidad ⁵ (ejercicio regular de un derecho, legítima defensa de la propia persona o de otra en su salvaguarda de un bien propio o ajeno, etc.) ⁵ la conducta del agente es ilícita o antijurídica cuando es ¹ contraria al ordenamiento jurídico, se trata de conductas prohibidas, no permitidas expresa o tácitamente por las normas jurídicas. Solo hay responsabilidad del sujeto cuando actúa en contra de las reglas jurídicas del derecho. Que en el caso en concreto serio, circular con unidades vehicular de transporte público cuyas emisiones de gases tóxicos excedan los Límites Máximos permitidos.

b) El daño al ambiente. -

En principio daño debe ser entendido como el menoscabo que sufre una persona como consecuencia de un evento dañoso ya sea sobre sus bienes vitales o patrimoniales.

El profesor Caro (2011) señala que “los daños ambientales para las personas no solo han de entenderse como la posibilidad de alterar la salud pública en términos generales, sino como las acciones que menoscaban los intereses como la salud, la vida de los seres que habitan el planeta, el patrimonio y el desarrollo de la personalidad” (p. 147)

Por otro lado, De Cunto (2006, p.55) Se entiende por ilicitud todo, incluido todo su contenido, que se trate de forma contraria a lo establecido en el ámbito del derecho, y no se reconozca en el ámbito del derecho el daño causado. Aquí se establece claramente que la persona que causó el daño es debe indemnizar por el daño.

Vidal (2013) señala que el ¹nexo causal es un elemento esencial que permite y exige la posibilidad de solicitar la responsabilidad, cuyo objeto es establecer la conexión entre las acciones realizadas y el daño causado. En este sentido, la víctima del daño debe poder combinarlo con la acción (acción y omisión) y atribuírselo a alguien. (p. 80)

Por otro lado, Abanto (2011, p.53) la a relación de causalidad es la más importante porque sin ella no se puede establecer la responsabilidad civil, tenemos la causalidad que aparece cuando ambas acciones causan daño al mismo tiempo, y la causalidad se da cuando existe una disputa sobre acciones, una de las cuales parece ser la causante de los daños, en situaciones extracontractuales entendemos que las infracciones causales son: caso fortuito, accidente, fuerza mayor y hechos de terceros.

Es importante este factor, porque la única forma de evitar que el agente pueda librarse de responsabilidad es acreditando la fractura del nexo causal, lo que se permite efectuarse recurriendo a una de las cuatro causantes claramente definidas en la doctrina: ¹³ caso fortuito, fuerza mayor, hecho determinante de tercero y hecho determinante de la víctima.

- c) Factor de atribución.

Vidal (2013) La fijación de la responsabilidad exige una relación de causalidad entre las circunstancias (en este caso una omisión administrativa) y el daño sufrido por la víctima (ya sea natural o público). Por lo tanto, en algunos casos, no solo analizamos cuáles son las infracciones de las normas, sino que determinamos la existencia de una posible responsabilidad civil basada en la negligencia (responsabilidad subjetiva) o en el riesgo creado (responsabilidad negligente) ¿Qué relación de causalidad existe entre la inacción y la pérdida? En el sistema de responsabilidad civil, el coeficiente de imputación representa el objetivo, conocido como riesgo creado o teoría del riesgo creado por actividad anómala (p. 85).

En ese sentido también, Morales (2010, p. 158) señala que el factor de atribución no es imprescindible determinar el dolo o la culpa del sujeto, pero si va hacer necesario demostrar la presencia de menoscabo para exigir la reparación de un daño y la relación del mismo con el agente que lo ha ocasionado.

Parte de la problemática que surge en el tema de la responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental y daño a la persona es, en un eventual proceso judicial a quien correspondería probar que determinada persona tiene menoscabo en su salud, integridad física y su vida por la contaminación ambiental producto de la emisión de gases tóxicos del parque automotor al demandante o demandado.

El código procesal civil establece que quien realiza la afirmación de un determinado hecho que sustenta su pretensión o defensa tiene el deber de probarlo y demostrarlo, sin embargo, como se había podido advertir, el tema de la carga de la prueba en el ámbito de la responsabilidad civil por daño ambiental es compleja de probar por dos razones:

a) Requiere de pruebas científicas, esto es de exámenes periciales para determinar el menoscabo de la salud, la integridad física de las personas afectadas.

b) Las personas vulnerables no están en posibilidades de correr con los gastos que estas generan.

Por ello, el jurista Guillermo Marinoni señala que en los casos donde se requiera de pruebas científicas para demostrar la ocurrencia de un determinado

hecho dado su complejidad, el deber de probar que ocurrió o no corresponde a quien se encuentra en mejores posibilidades de demostrar tal o cual hecho.

Atendiendo a la carga de la prueba en la responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental derivada por la emisión de gases tóxicos del parque automotor quienes se encuentran en mejores posibilidades son las empresas de transporte público, y, por tanto, ellas son las que deberían tener el deber de demostrar en juicio que si se excedieron o lo de los límites máximos permisibles. Atendiendo a ello, el juez deberá emitir una resolución sobre el fondo para resolver la causa litigiosa.

2.3. Marco conceptual

a) Responsabilidad. -

La responsabilidad implica el cumplimiento de obligaciones, deber de cuidado. La responsabilidad recae sobre una persona determinada.

b) Responsabilidad civil. -

La responsabilidad civil es una figura jurídica que permite indemnizar daños y perjuicios dentro del ámbito de la responsabilidad civil contractual o extracontractual.

c) Empresa. -

Empresa es un término de connotación económica y no jurídica, y hace referencia a aquella unidad económica organizada donde se produce o presta bienes y servicios.

d) Medio de transporte. -

Considerándose a todos los medios de locomoción que hacen posible el traslado de pasajeros y mercancías dentro del territorio nacional o internacional.

e) Transporte Público. -

¹¹ **Término aplicado al transporte colectivo de pasajeros.** El **transporte** público urbano es un servicio que es prestado por personas jurídicas de derecho privado y permite el traslado de personas a cambio del cobro directo de pasajes. Este servicio es regulado por las autoridades competentes.

f) Contaminación. -

Contaminar es introducir sustancias, elementos físicos o químicos al ambiente y que al superar ciertos parámetros no son aptos para los seres vivos en el espacio en que habitan. La contaminación puede de diferente tipo: sonora, acústica, hídrica, de suelos, aire, etcétera.

g) Contaminación Ambiental. -

La contaminación ambiental significa incorporar al ambiente y sus componentes agentes nocivos, que superan parámetros y que ponen en riesgo la vida, la salud, integridad física de los seres vivos (personas, animales y plantas). Los agentes nocivos pueden tener origen físico, químico.

h) Distrito. -

Un distrito es aquella unidad geográfica, territorial, política y administrativa que tiene una población superior o igual a 1,200 habitantes.

¹⁹ **i) Límites Máximos Permisibles (LMP). -**

Los Límites Máximos Permisibles (LMP) son la medida o parámetro de concentración de elementos o sustancias físicas, químicas, y biológicas, que al ser excedidas de dicho parámetro o medida pues generan o causan daños a las personas, animales, en su salud, ambiente y bienestar humano.

¹⁰ **j) Estándares de calidad ambiental (ECA). -**

Son utilizados para determinar el resultado u objetivo de la calidad ambiental de un cuerpo receptor determinado. Fijan la cantidad máxima de concentración de contaminantes que se admite este presente en el agua, suelo, aire.

2.5. Marco formal y legal

Decreto Legislativo N.º 295 (1984).

- ❖ Esencialmente el Código Civil, artículo N.º 1969; que regula la responsabilidad civil objetiva.
- ❖ Decreto Legislativo N.º 295 (1984). Esencialmente el Código Civil en su artículo N.º 1970; regula el principio de que todo daño debe ser indemnizado.
- ❖ Decreto Supremo N.º 047-2001-MTC que regula los Límites Máximos Permisibles de emisiones contaminantes para vehículos automotores que circulan en la red vial.
- ❖ Decreto de Urgencia n.º 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo, que tiene como objeto establecer medidas de financiamiento para promover mecanismos dirigidos para la renovación o retiro definitivo del parque automotor, con el fin de reducir los gases de efecto invernadero (GEI).
- ❖ Ley N.º 28611, Ley General del ambiente.
- ❖ Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- ❖ Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

CAPITULO III: HIPOTESIS

3.1. Hipótesis general

Hi: Las empresas de transporte público tendrán responsabilidad civil extracontractual cuando en el proceso judicial cuando se logre acreditar todos los elementos de la responsabilidad civil y sus emisiones generen contaminación ambiental del aire en San Juan de Lurigancho, 2017.

3.2. Hipótesis específicas

1. Los límites máximos permisibles son normas técnicas que ayudan a determinar si las empresas de transporte público han incumplido con la normatividad vigente y que deben tener responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental del aire en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.
2. Las personas solo deben ser indemnizadas por daños de contaminación cuando se logre acreditar en el proceso que las afectaciones a su salud tienen como causa la contaminación ambiental del aire proveniente del parque automotor en San Juan de Lurigancho, 2017.
3. La carga de probar el daño por contaminación ambiental en un proceso judicial debe corresponder a la parte que se encuentra en mejores posibilidades de probar que la contaminación ambiental del aire tuvo lugar en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.
4. Las principales causas que dan origen a la contaminación ambiental del aire es la circulación de unidades antiguas, la falta de mantenimiento de los vehículos y compromiso social de las empresas de transporte público en San Juan de Lurigancho, 2017.

3.3. Variable

Variable: ² Responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental

- a. Identificación de las variables
- b. Proceso de operacionalización de variables e indicadores

VARIABLE(S)	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESQUEMA DEL MARCO TEÓRICO
<p>Variable: Responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental</p>	<p>la responsabilidad extracontractual permite indemnizar un daño que fue causado por la omisión del deber que tiene toda persona de no causar un daño a otro. Preciso que son elementos de la responsabilidad extracontractual el daño, la antijuridicidad, el factor de atribución y el nexo causal</p>	<p>La variable está representada por cuatro dimensiones que cuentan indicadores, la primera dimensión cuenta con seis indicadores, la segunda con tres (03), y la tercera con dos (02) y la cuarta con dos (02).</p> <p>La variable cuenta con un cuestionario de veinticinco (25) preguntas, la muestra está integrada por setenta y tres (73) personas mayores de edad del distrito de San Juan de Lurigancho, Lima.</p>	<p>Límites Máximos Permisibles</p>	<p>Vehículos con motor encendido por chispa de dos tiempos (gasolina-aceite)</p> <p>Vehículos con motor encendido por chispa de cuatro tiempos que usan gasolina, GNV, GLP.</p> <p>Motores de encendido por comprensión que usan diésel</p> <p>Vehículos de pasajeros PBV ≤ 2.5 Ton y ≤ 6 asientos</p> <p>Vehículos livianos para el transporte de pasajeros (LDV) con 12 asientos</p> <p>Vehículos de pasajeros > 2,5 Ton PBV ó > 6 asientos</p> <p>//</p>	

CAPITULO IV: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Método de investigación

El presente estudio utilizó el método deductivo, en palabras de Gracia (2017) significa que él es un proceso del pensamiento va de lo general a lo particular (p.33). Que, en el presente estudio se evidencia desde la descripción de realidad problemática que inicia haciendo referencia al ámbito internacional, luego va descendiendo hasta llegar al nacional y finalmente al local.

4.2. Tipo de investigación

La investigación se elaboró teniendo en cuenta “antecedentes de investigación”, su finalidad es realizar aportes al caudal del conocimiento científico a partir del estudio del comportamiento de variables.

En ese sentido, esta investigación es básica, porque tiene como norte únicamente a profundizar, ampliar el conocimiento científico sobre variables objeto de estudio, que han sido analizadas con anterioridad, para luego ser evidenciadas por otros investigadores quienes mediante análisis determinan si han cambiado su comportamiento (Carrasco, 2013.p.32).

4.3. Nivel de investigación

Alcance descriptivo

Las investigaciones de alcance o nivel descriptivo se caracterizan por describir, explicar las características y propiedades de la variable objeto de estudio (Hernández, et al, 2014).

Por ello, mediante la presente investigación se permite mostrar con precisión que ante la problemática de contaminación ambiental en el parque automotor por emisión de gases tóxicos la institución de la responsabilidad civil extracontractual se puede indemnizará los sujetos perjudicados.

4.4. Diseño de investigación

No experimental

El diseño de investigación debe ser entendido como señalan Hernández, Fernández y Baptista (2010) como el “plan o estrategia que se desarrolla para obtener información que se requiere en una investigación”. (p. 120)

La presente investigación se enmarca en el diseño de investigación No experimental, porque en su desarrollo y ejecución el investigador no ha realizado manipulación deliberada de las variables, además el investigador no tiene control de estas, porque estas ya ocurrieron con anterioridad.

4.5. Población y muestra

4.5.1. Población

La población es entendida como aquel conjunto de personas u objetos que comparten cualidades comunes, que se ubican un determinado territorio y que permiten al investigador recabar datos e información para su investigación (Hernández, et al 2010).

La población objeto de estudio en la presente investigación es una población indefinida de ciudadanos en San Juan de Lurigancho (conductores, cobradores y personal administrativo), porque se desconoce a cuánto asciende el total de empresas que prestan el servicio de transporte público, así como se desconoce el número o total de personal que labora en dichas empresas. Por ello se tendrá como población objeto de estudio una población indefinida.

4.5.2. Muestra

La muestra es una parte que representa la población, que permite al investigador realizar su estudio. Es decir que la muestra es básicamente es una representación del universo, permite a la vez ahorrar esfuerzos del investigador (Hernández, et al 2010).

Para determinar la muestra en esta investigación se ha recurrido a la siguiente formula de población indefinida:

Formula de la población infinita (desconocida):

Donde:

Z= Nivel de Confianza

P= Probabilidad de éxito

q= probabilidad de fracaso

$$n = \frac{Z_a^2 \times p \times q}{d^2}$$

d= Precisión (error máximo admisible en términos de precisión)

En vista que se desconoce la cantidad de transportistas se ha recurrido a una población indefinida y se ha tenido en cuenta los siguientes valores:

$$Z= 1.96$$

$$P=0.05$$

$$q=0.95$$

$$d=0.05$$

$$\frac{1.96^2 \times 0.05 \times 0.95}{0.05^2} = \frac{(1.92)(1.96)(0.05)(0.95)}{(0.05)(0.05)} = \frac{0.182476}{0.0025} = 72.9904$$

Por tanto: se requiriera encuestar a no menos de 73 transportistas en SJJL.

4.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Valderrama (2013) define a técnica de investigación como la herramienta o estrategia que permite al investigador la recolección de datos sea más efectiva y sencilla. (p. 274)

Cuestionario. -

Hernández, Fernández y Baptista (2010) señalaron que es cuestionario es tal vez sea el instrumento más utilizado para recolectar los datos, consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir. (p. 217)

Fichaje.

Es el instrumento que permite organizar de manera sistemática y ordenada la información recabada de libros y revistas y demás fuentes documentales.

4.7. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Encuesta

la encuesta viene a ser la técnica más utilizada en los estudios de enfoque cuantitativo, y se caracteriza porque permite recolectar información mediante el instrumento denominado cuestionario, la información recabada es anónima para así conocer los comportamientos, cualidades de los encuestados (Muñoz, 2011).

Análisis documental. -

Técnica que permite el recojo de información proveniente de libros, tesis, revistas, periódicos y sirven para elaborar el marco teórico, antecedentes y la realidad problemática.

4.8. Aspectos éticos de investigación

La presente investigación ha sido elaborada respetando los derechos de autor y la propiedad intelectual conforme lo establece el decreto legislativo N.º 822. Para garantizar dichos derechos se ha tenido en cuenta las normas internacionales APA, mediante el citado correcto de las fuentes consultadas. Asimismo, se la tenido en cuenta ²⁴ el reglamento de grados y títulos de la Universidad Peruana los Andes (UPLA).

CAPITULO V: RESULTADOS

5.1. Descripción de los resultados

Análisis descriptivo de los resultados

Tabla 1: resumen del procesamiento de casos

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	73	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	73	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Tabla 2: Fiabilidad del cuestionario

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,864	25

De la evaluación interna de la variable: responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental de parque automotor, se obtuvo como resultado mediante la prueba de fiabilidad “alfa de Cronbach”, que el instrumento tiene un 86.4 % de confiabilidad interna, ello le permite que al ser aplicado a otras unidades muestrales proporcione los mismos resultados, siendo un criterio de fiabilidad “bueno”.

Tabla 3:

Frecuencia y porcentaje sobre el conocimiento de los pobladores de San Juan de Lurigancho, para que a través de la institución de la responsabilidad civil extracontractual se indemnice los daños de contaminación ambiental generado por el parque automotor.

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL POR DAÑO AMBIENTAL					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	DE ACUERDO (88-108)	20	66,7	66,7	66,7
	TOTALMENTE DE ACUERDO (109-125)	10	33,3	33,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

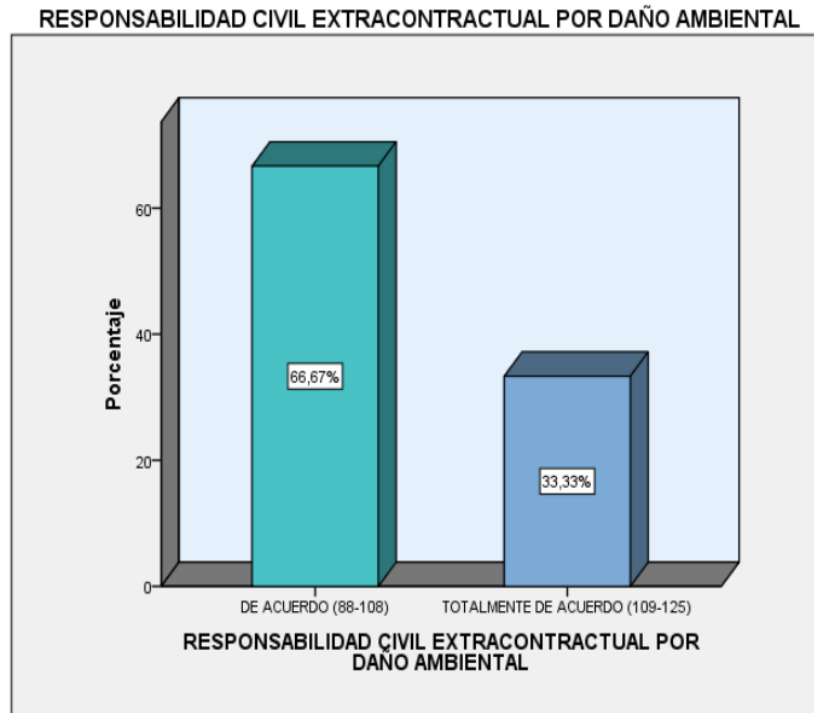


Figura 1: Gráfico de frecuencias y porcentajes de la percepción de los pobladores de San Juan de Lurigancho para que a través de la institución de la responsabilidad civil extracontractual se indemnice los daños de contaminación ambiental generado por el parque automotor, distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.

Interpretación: De los resultados de la tabla 3 y figura 1 se infiere que desde la perspectiva de los pobladores de San Juan de Lurigancho la contaminación ambiental es generada por el parque automotor y debe ser indemnizable mediante

responsabilidad extracontractual apreciación que tiene los siguientes resultados: de acuerdo 66,67% y totalmente de acuerdo 33,3%.

Significa que desde la percepción o apreciación de los pobladores del distrito de San Juan de Lurigancho la problemática de contaminación ambiental generada por el parque automotor debe ser indemnizable en su favor, a través de la de la responsabilidad extracontractual cuando se acredite en el proceso que el menoscabo o por el daños a la salud, a la vida, integridad física que vienen sufriendo dentro de la esfera individual tiene como causa la contaminación ambiental del aire generado por el parque automotor, por ello responden estar a favor un 66,67% y totalmente de acuerdo 33,3%.

Tabla 4:

Frecuencias y porcentajes de las respuestas de los pobladores de San Juan de Lurigancho, que la contaminación ambiental generada por el parque automotor supera los Límites Máximos Permisibles (LMP).

LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	EN DESACUERDO (11-15)	1	3,3	3,3	3,3
	DE ACUERDO (21-25)	18	60,0	60,0	63,3
	TOTALMENTE DE ACUERDO (26-30)	11	36,7	36,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

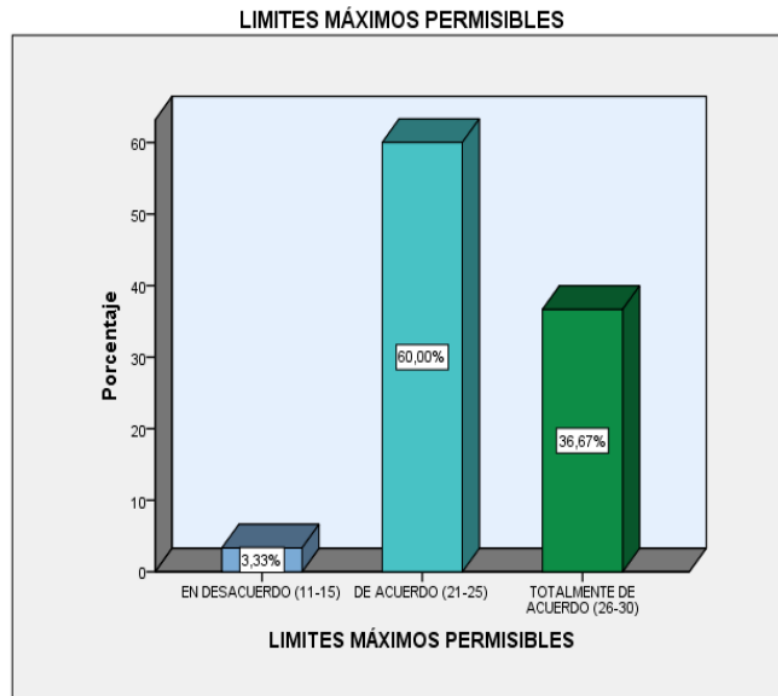


Figura 2: Grafico de frecuencias y porcentajes de respuestas de los pobladores de San Juan de Lurigancho que, ² la contaminación ambiental generada por el parque automotor supera los Límites Máximos Permisibles (LMP), 2017.

Interpretación:

De la tabla 4 y figura 2 los pobladores ¹ del distrito de San Juan de Lurigancho consideran que ¹ la contaminación ambiental generada en el parque automotor supera los límites máximos permisibles (LMP), apreciación que tiene los siguientes resultados: de acuerdo 60,00% y totalmente de acuerdo 36,67%.

Significa que, ¹ desde la percepción de los pobladores del distrito de San Juan de Lurigancho, la problemática de contaminación ambiental generada por el parque automotor viene superando los Límites Máximos permisibles (LMP), problemática que genera daños y detrimento de derechos de las personas que habitan en el referido distrito. Los Límites máximos permisibles (LMP) desde la percepción de los pobladores debe ser el parámetro para atribuir responsabilidad por daño ambiental a las empresas de transporte público.

Tabla 5:
Frecuencias y porcentajes de las respuestas ¹ de los pobladores de San Juan de Lurigancho sobre si la contaminación ambiental generada en el parque automotor produce daños a la persona, 2017.

DAÑO A LA PERSONA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NI DE ACUERDO/NI EN DESACUERDO (16-20)	1	3,3	3,3	3,3
	DE ACUERDO (21-25)	16	53,3	53,3	56,7
	TOTALMENTE DE ACUERDO (26-30)	13	43,3	43,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

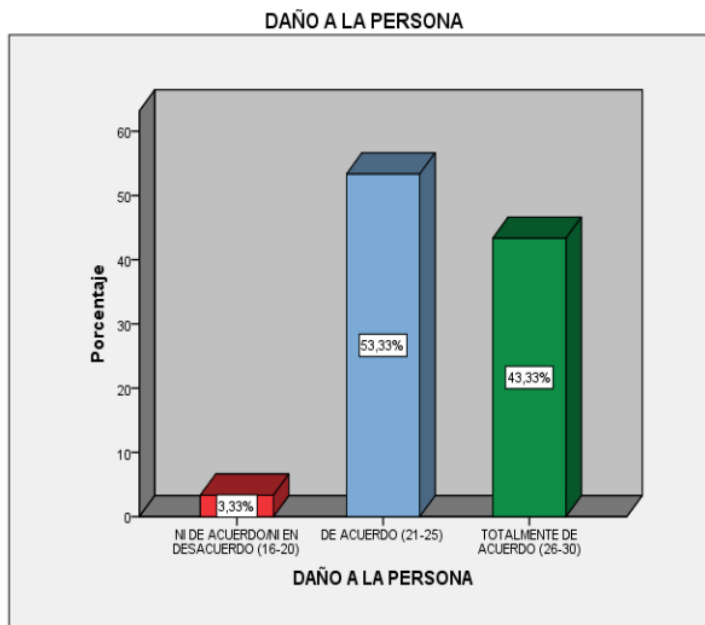


Figura 3: Frecuencias y porcentajes de las respuestas de los pobladores de San Juan de Lurigancho sobre si ² la contaminación ambiental generada por el parque automotor produce daños a la persona, 2017.

Interpretación:

De la tabla 5 y figura 3 se advierte que pobladores ¹ del distrito de San Juan de Lurigancho consideran que ¹ la contaminación ambiental generada en el parque

automotor produce daños a la persona humana, apreciación que tiene los siguientes resultados: Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo 3,33%, de acuerdo 53,33% y totalmente de acuerdo 43,33%.

Por tanto, la problemática de contaminación ambiental generada por el parque automotor viene causando daños a las personas que viven en el distrito de San Juan de Lurigancho, daños que generan el detrimento de sus derechos fundamentales como salud, calidad de vida e integridad física, principalmente a las personas más vulnerables como niños, personas adultas mayores y madres gestantes.

Tabla 6:

Frecuencias y porcentajes desde las respuestas de pobladores de San Juan de Lurigancho sobre si la ²⁸ carga de la prueba en los procesos de indemnización ⁵ por contaminación ambiental generada en el parque automotor debe recaer en las empresas de transporte público.

		CARGA DE LA PRUEBA			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NI DE ACUERDO/NI EN DESACUERDO (10-12)	1	3,3	3,3	3,3
	DE ACUERDO (13-15)	8	26,7	26,7	30,0
	TOTALMENTE DE ACUERDO (16-20)	21	70,0	70,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

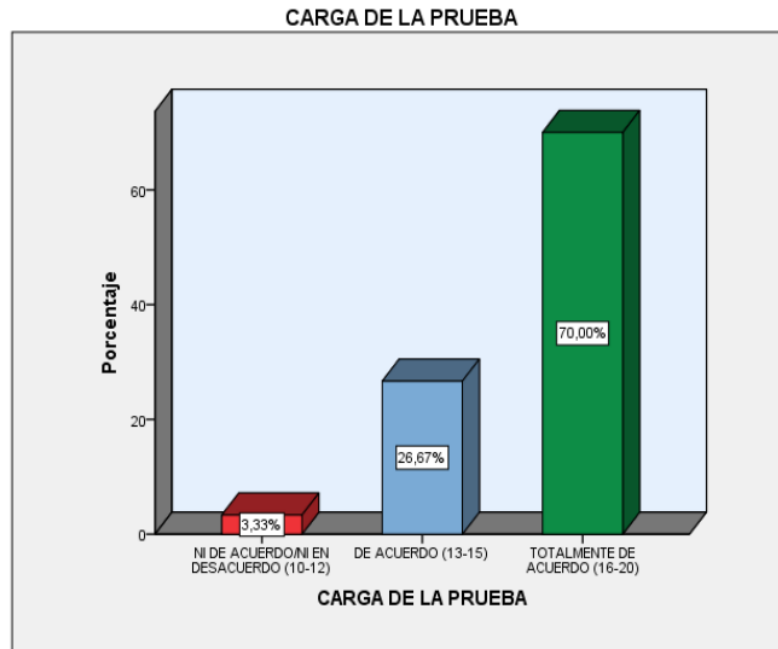


Figura 4: Grafico de frecuencia y porcentajes de las respuestas de los pobladores de San Juan de Lurigancho sobre sí que la carga de la prueba en los procesos de indemnización por contaminación ambiental generada en el parque automotor debe recaer en las empresas de transporte público.

Interpretación:

De la tabla 6 y figura 4 se advierte que desde la perspectiva de los pobladores del distrito de San Juan de Lurigancho, la carga de probar en los procesos de indemnización por contaminación ambiental generada en el parque automotor debe recaer en las empresas de transporte público, apreciación que tiene los siguientes resultados: Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo 3,33%, de acuerdo 26,67% y totalmente de acuerdo 70,00%.

Significa que, para los pobladores, ante una eventual demanda de indemnización por daño ambiental que cualquier poblador decida recurrir ante el órgano jurisdiccional competente, la carga de la prueba recaerá en las empresas de transporte público, es decir ellas tienen que probar que sus emisiones de gases tóxicos no superan los Límites Máximos Permisibles, que no producen perjuicio a la salud y sobre todo que sus empresas actúan en el marco del respeto y

cumplimiento de la normatividad ambiental. Y, por tanto, no tienen obligación de indemnizar a los accionantes porque actúan dentro del marco de la legalidad.

Tabla 7:

Frecuencia y porcentajes de las respuestas los pobladores del distrito de San Juan de Lurigancho sobre sí que la contaminación ambiental generada en el parque automotor obedece a masiva emisión de gases tóxicos, provenientes de las unidades vehiculares de transporte público de pasajeros.

EMISIÓN DE GASES TÓXICOS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NI DE ACUERDO/NI EN DESACUERDO (16-20)	3	10,0	10,0	10,0
	DE ACUERDO (21-25)	8	26,7	26,7	36,7
	TOTALMENTE DE ACUERDO (26-30)	19	63,3	63,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

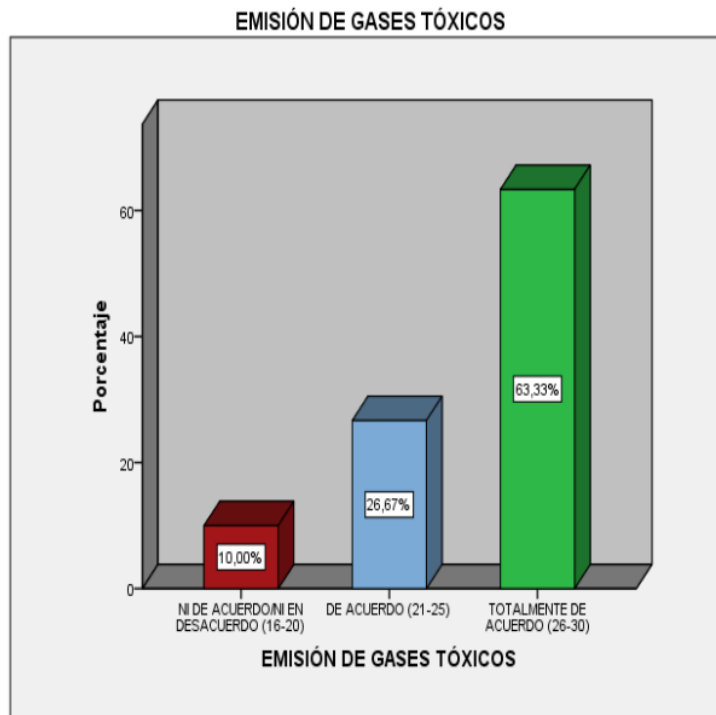


Figura 5: Grafico de frecuencias y porcentajes de las respuestas de los pobladores de San Juan de Lurigancho sobre si que la contaminación ambiental generada en el parque automotor obedece a masiva emisión de gases tóxicos, provenientes de las unidades vehiculares de transporte público de pasajeros.

Interpretación:

De la tabla 7 y figura 5 se advierte que los pobladores del distrito de San Juan de Lurigancho consideran que la emisión de gases tóxicos provenientes de las unidades de transporte público son la principal causa de contaminación ambiental en el distrito, apreciación que tiene los siguientes resultados: Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo 10,00%, de acuerdo 26,67% y totalmente de acuerdo 63,33%.

Significa que, la emisión de gases tóxicos provenientes de las unidades de transporte público son la principal causa de contaminación ambiental en el distrito, ello debido que las unidades de transporte publico circulan con unidades antiguas, sin reparación de los tubos de escape, sin el mantenimiento debido, contaminando de esta forma el medio ambiente y poniendo en riesgo salud de las personas.

5.2. Contratación de hipótesis

Después de haber obtenido los resultados mediante aplicación de estadística descriptiva y verificada con las hipótesis planteadas en la presente investigación, se contrasta que:

1. Al haberse obtenido un 66,67% de acuerdo y 33,3% Totalmente, se acepta la hipótesis de investigación formulada y se rechaza la hipótesis nula, por tanto, las empresas de transporte público tendrán responsabilidad civil extracontractual cuando en el proceso judicial se logre acreditar todos los elementos de la responsabilidad civil y que las emisiones hayan generado contaminación ambiental del aire en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.

2. Al haberse obtenido un porcentaje de 60,00% de acuerdo y totalmente de acuerdo 36,67%, se acepta la hipótesis de investigación planteada, por tanto, los límites máximos permisibles son normas técnicas que ayudan a determinar si las empresas de transporte público han incumplido con la normatividad vigente y si deben tener responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental del aire en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.
3. Al haberse obtenido que un 53,33% de la población encuestada responde estar de acuerdo y 43,33% estar totalmente de acuerdo que el daño a la persona sea indemnizable, se acepta de la hipótesis de investigación, por tanto, las personas solo deben ser indemnizadas por daños de contaminación cuando se logre acreditar en el proceso judicial que las afectaciones a su salud tienen como causa la contaminación ambiental del aire proveniente del parque automotor en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.
4. Al haberse obtenido que 26,67% de la población encuestada responde estar de acuerdo y 70,00% totalmente de acuerdo, que la carga de probar el daño por contaminación ambiental en un proceso judicial debe corresponder a la parte que se encuentra en mejores posibilidades de probar que la contaminación ambiental del aire tuvo o no lugar en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.
5. ²⁶ La población encuestada ha respondido que estar de acuerdo en un 26,67% y totalmente de acuerdo ⁹ 63,33%, que las principales causas que dan origen a la contaminación ambiental del aire es la circulación de unidades antiguas, la falta

de manteniendo de los vehículos y la falta de responsabilidad social ¹ de las empresas de transporte público en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.

5.3. Discusión de resultados

De las pruebas estadísticas aplicadas se obtuvo que ² la contaminación ambiental generada por el parque automotor que exceda los Límites Máximos Permisibles (LMP y, debe ser indemnizable mediante responsabilidad civil extracontractual, apreciación que tiene un 66,67% de aprobación como: “de acuerdo” y 33,3% como totalmente de acuerdo.

Ovalle (2012) en investigación titulada: la responsabilidad civil derivada de contaminación medioambiental derivada del derramamiento de petróleo transportado por oleoductos en Guatemala, que se propuso investigar la existencia de normativa nacional y concluyó que si existe normativa nacional e internacional, pues este estudio diverge porque no se busca identificar normativa respecto de la problemática sino que se busca la institución procesal mediante la cual se pueda efectivizar la defensa de derechos fundamentales que vienen siendo vulnerados por el parque automotor en perjuicio de la población .

Respecto de la dimensión los LMP desde la percepción de los pobladores debe ser el parámetro para atribuir responsabilidad por daño ambiental a las empresas de transporte público, apreciación que tiene los siguientes resultados: de acuerdo 60,00% y totalmente de acuerdo 36,67%. Esto en relación con la tesis presentada por Vera y Vera (2013) quienes se propusieron analizar a quien correspondería asumir los daños ambientales, concluyendo que deben ser asumidas por los particulares y el Estado, con este estudio se coincide en parte, en atención que los particulares deben asumir su responsabilidad por contaminación ambiental siempre que superen los LMP.

Por otro lado también, los pobladores advierten que vienen sufriendo daños dentro de su esfera personal, dado que son vulnerados de sus derechos fundamentales, siendo los más perjudicados los niños, las personas adultas mayores y las madres gestantes, apreciación que tiene los siguientes resultados: ²¹ Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo 3,33%, de acuerdo 53,33% y ² totalmente de acuerdo 43,33%. Estos resultados comparados con la tesis presentada por ² Echevarría (2012)

titulada: **El reconocimiento constitucional del principio** “el que contamina paga”, que se propuso determinar la responsabilidad **a partir del principio** de quien **contamina paga**, que concluyo que es un principio importante en materia ambiental dado que en todos los casos no es posible determinar el dolo o la culpa, respecto a este estudio se coincide en parte, porque lo que interesa es que el daño a la persona sea indemnizable sin tanto en consideración el dolo o la culpa, porque en los casos de daños a la persona por contaminación ambiental proveniente del parque automotor obedece muchas veces a la negligencia **por parte de las empresas de transporte público** en razón **que** operan sin el cumplimiento de la normativa ambiental.

Consideran que ante **un proceso judicial por responsabilidad civil** extracontractual **por daño ambiental**, la carga **de la prueba** debe recaer en las empresas de transporte público, ellas tienen que probar que sus **emisiones de gases tóxicos no superan los Límites Máximos Permisibles**, que no producen daños a la salud de las personas, y sobretodo que sus empresas actúan en el marco del respeto y cumplimiento de la normatividad ambiental, apreciación que tiene los siguientes resultados: **Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo 3,33%**, **de acuerdo 26,67%** y **totalmente de acuerdo 70,00%**. Estos **resultados** comparados con la tesis de **Bardales (2016)** titulada: **Las normas de responsabilidad civil extracontractual y su eficacia como instrumento jurídico para la prevención y conservación del ambiente**, pues no existe ninguna coincidencia a pesar de que desarrolla la institución de la responsabilidad extracontractual, en atención a que no se orienta a estudiar a quien debe corresponder la carga de la prueba en el proceso judicial. Algo que, en el presente estudio, se afirma desde el nivel doctrinario y también con apreciación de los pobladores encuestados que por cuestiones de científicidad de pruebas y las mejores condiciones de probar esta obligación debe corresponder o recaer sobre **las empresas de transporte público**.

Por último, **la** causa principal de **contaminación en** el parque automotor, desde la apreciación de los pobladores conforme a los resultados obtenidos: **Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo 10,00%**, **de acuerdo 26,67%** y **totalmente de acuerdo 63,33%**, es la emisión de gases tóxicos, debido que las empresas de transporte público circulan con unidades antiguas, sin reparación de los tubos de escape, sin

el mantenimiento debido. Estos resultados comparados con el estudio de Mimbela y Núñez (2016) no se tiene ninguna relación, porque el presente trabajo se orienta a estudiar el mecanismo procesal idóneo para la defensa de los derechos fundamentales que son vulnerados por la contaminación ambiental proveniente del parque automotor, que afectan a los pobladores del distrito de San Juan de Lurigancho.

CONCLUSIONES

1. Se determinó que las empresas de transporte público serán responsables civilmente cuando en el proceso se logre acreditar la concurrencia de **cada uno de los elementos de la responsabilidad civil** y **que** las emisiones hayan generado contaminación ambiental del aire en San Juan de Lurigancho, 2017.
2. Se identificó que los límites máximos permisibles son normas técnicas que ayudan a determinar **si las empresas de transporte público han incumplido con la normatividad vigente** y que deben tener responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental del aire en San Juan de Lurigancho, 2017.
3. Se determinó que las personas solo deben ser indemnizadas por daños de contaminación cuando se logre acreditar en el proceso que las afectaciones a su salud tienen como causa la contaminación ambiental del aire proveniente del parque automotor en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.
4. Se determinó que la carga de probar el daño por contaminación ambiental en un proceso judicial debe corresponder a la parte que se encuentra en mejores posibilidades de probar que la contaminación ambiental del aire tuvo lugar San Juan de Lurigancho, 2017.
5. Se determinó que **las principales causas que dan origen a la contaminación del aire** es **la** circulación de unidades antiguas, la falta de manteniendo de los vehículos y **la** falta de responsabilidad social de las empresas de transporte público en el **distrito de San Juan de Lurigancho**, 2017.

RECOMENDACIONES

Vistos los resultados obtenidos, luego de la aplicación de estadística descriptiva y en atención a la dación del decreto de urgencia N° 029-2019, en el presente estudio se recomienda:

PRIMERO. A los gerentes generales, accionistas y propietarios de las empresas de transporte públicos que operan en el distrito de San Juan de Lurigancho, cumplir con la normativa ambiental para reducir las emisiones de gases tóxicos y además beneficiarse del bono chatarrero para renovar sus unidades de transporte.

SEGUNDO. A los gerentes generales, accionistas y propietarios de las empresas de transporte público que operan en el distrito de San Juan de Lurigancho, reducir la contaminación ambiental proveniente del parque automotor al nivel de los Límites Máximos Permisibles mediante la adquisición de unidades vehiculares nuevas, aprovechando el bono chatarrero que ofrece el gobierno.

TERCERO. A los gerentes generales, accionistas y propietarios de las empresas de transporte público reducir los niveles de contaminación ambiental para evitar daños a la salud, la vida y el derecho al ambiente sano y equilibrado de los pobladores del distrito; a las entidades fiscalizadoras aplicar las sanciones pertinentes a las empresas de transporte que incumplan la normativa ambiental.

CUARTO. A los Jueces, abogados, gerentes generales, accionistas y propietarios de las empresas de transporte público que operan en el distrito de San Juan de Lurigancho, considerar que la carga de la prueba en los procesos judiciales por contaminación ambiental proveniente del parque automotor deben corresponder a las empresas de transporte público, porque se encuentran en mejores posibilidades económicas y de información para aportar los medios de prueba, dada la científicidad que requieren determinadas pruebas.

QUINTO. A los gerentes generales, accionistas y propietarios de las empresas de transporte público que operan en el distrito de San Juan de Lurigancho, reparar y renovar sus unidades transporte público que circulan sin reparación de los tubos de escape y sin el mantenimiento adecuado, para reducir la emisión de gases tóxicos. Aprovechando el bono chatarrero que ha sido promovido por el gobierno

mediante decreto de urgencia n.º 029-2019, que tiene como objetivo incentivar al sector empresarial de transporte a renovar sus unidades vehiculares antiguas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abanto, J. (agosto, 2011). Diálogo con la jurisprudencia. Revista Gaceta Jurídica.
- Andaluz, C. (2016). Manual de derecho ambiental. (5.a ed.). Lima: Grijley.
- Bardales, W. (2016). Las normas de la responsabilidad civil extracontractual y su eficacia como instrumento jurídico para la prevención, protección y conservación del ambiente. [tesis para optar el título profesional de abogado, Universidad Privada Antenor Orrego]. http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/1980/1/RE_DERE_WEN_DY.BARDALES_RESPONSABIIDAD.CIVIL.INSTRUMENTO JURIDO_DATOS.pdf
- Carrasco, S. (2013). Metodología de la Investigación Científica (2da. Ed.). Perú: San Marcos.
- CNN Español (5 de marzo, 2019). Las ciudades sudamericanas más contaminadas: 6 chilenas lideran la lista. <https://cnnespanol.cnn.com/2019/03/05/las-ciudades-sudamericanas-mas-contaminadas-6-chilenas-lideran-la-lista/>
- De Cunto, A. (2006). Lecciones y ensayos.
- De Trazegnies, F. (2005). La responsabilidad civil extracontractual. Tomo II. (7ma ed.). Lima: Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Echevarría, F. (2012). El reconocimiento constitucional del principio “El que contamina paga, para la determinación de la responsabilidad por daño ambiental en el Ecuador. [tesis para optar el título profesional de abogado, Universidad Internacional SEK de Ecuador]. <https://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/188/1/EI%20reconocimiento%20constitucional%20del%20principio.pdf>
- Flores Cano, J. A (2018). *Simulación de la contaminación atmosférica y su influencia en el control ambiental de vehículos livianos en Tacna en el periodo 2011* [tesis de maestría, Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann-Tacna]. <http://repositorio.unjbg.edu.pe/handle/UNJBG/3464>
- Flores Chávez, M.L. (2017). *La contaminación ambiental: su impacto en la salud de la población de Arequipa Metropolitana 2016-2017* [tesis de maestría, Universidad Nacional San Agustín de Arequipa]. <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/5867>

- García- Schilardi, M. (2014). Transporte Público Colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Bitácora* 24, pp. 35-42.
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5001822.pdf>
- Guzmán, C. (2012). Una introducción a las justificaciones económicas del derecho ambiental. Lima: Editorial Rodhas.
- Hernández, R., Fernández, C y Baptista, P. (2010). Metodología de la investigación (5ta ed.). México: McGraw Hill.
- Ibarra, D. (noviembre, 2014). Actualidad jurídica. *Revista Gaceta Jurídica*.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (3 de marzo de 2018). Estadísticas ambientales. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/03-informe-tecnico-n03_estadisticas-ambientales-feb2018.pdf
- Masters, J. (18 de abril de 2018). Más del 95% de la población mundial respira aire contaminado, según nuevo estudio. [CNN Español].
<https://cnnespanol.cnn.com/2018/04/18/mas-del-95-de-la-poblacion-mundial-respira-aire-contaminado-segun-un-nuevo-estudio/>
- Mimbela, C, y Núñez, L. (2016). El seguro frente a los daños en el medio ambiente, en los casos de responsabilidad civil extracontractual de las empresas por el derrame de relaves mineros. [Tesis para optar el título profesional de abogado, Universidad de Trujillo].
<http://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/5865>
- Ministerio del Ambiente (2019). ¿Que son los ECAS?
<https://www.gob.pe/institucion/minam/informes-publicaciones/308391-estandar-de-calidad-ambiental>
- Morales, R. (marzo, 2010). Diálogo con la jurisprudencia. Lima: Gaceta Jurídica.
- Muñoz, C. (2011) Como elaborar y Asesorar una Investigación de Tesis (2da. Ed.). México: Pearson.
- Organización Mundial de la Salud (2 de mayo de 2018). Nueve de cada diez personas de todo el mundo respiran aire contaminado.
<https://www.who.int/es/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>
- Ossorio, M. (2013). Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales. Argentina: Heliasta SR.L.

- Osterling, F. (s.f). Responsabilidad civil: costo comercial y costo social. <http://www.osterlingfirm.com/Documentos/articulos/Responsabilidad%20Civil.pdf>
- Ovalle, H. (2018). La responsabilidad civil en caso de contaminación medioambiental derivada del derramamiento de petróleo transportado por oleoductos en Guatemala. [tesis de grado, Universidad Rafael Landívar de Guatemala]. <http://recursosbiblio.url.edu.gt/tesisjrkd/2018/07/01/Ovalle-Hasany.pdf>
- Raviolo, A, Garritz, A y Sosa, P. (2011). Revista Eureka (8). Recuperado de: RPP Noticias (02 de octubre, 2017). ONG Aire Limpio: “Parque automotor origina el 70% de la contaminación del aire en Lima”. <https://rpp.pe/peru/actualidad/el-parque-automotor-origina-el-70-de-la-contaminacion-del-aire-en-lima-noticia-1080213?ref=rpp>
- San Martín, D. (2015). El daño ambiental. Lima: Grijley.
- Sánchez, V. (2015). La redefinición del papel de la empresa en la sociedad. Rev. Castellano- Machega de ciencias sociales, n.º 20, pp.129-145. <https://www.redalyc.org/pdf/3221/322142550008.pdf>
- Taboada, L. (2003). Elementos de la responsabilidad civil. Lima: Editorial Grijley
- Vera, J, y Vera, Mariela. (2013). La responsabilidad extracontractual, por daños ambientales; el estado, la actividad privada y su relación con los derechos al buen vivir. [tesis para optar el título profesional de abogado, Universidad San Gregorio de Portoviejo de Ecuador]. <http://repositorio.sangregorio.edu.ec/bitstream/123456789/215/1/DER-T1242.pdf>
- Verna, V. (2012). La Gestión ambiental del Estado. Lima: Editorial Rodhas.

ANEXOS:

TEMA: LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMPRESAS Y LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN EL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO, 2017.

			Metodología			
Problema	Objetivos	Hipótesis	Variable	Método	Técnica	Muestra
<p>Problema general ¿De qué manera las empresas de transporte público tienen responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017?</p> <p>Problemas específicos: 1. ¿De qué manera los límites máximos permisibles contribuyen a determinar la responsabilidad civil extracontractual de las empresas de transporte público por contaminación ambiental en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017?</p> <p>2. ¿El daño a la persona por contaminación</p>	<p>Objetivo general Determinar si las empresas de transporte público deben tener responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental del aire en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.</p> <p>Objetivos específicos 1. Identificar si los límites máximos permisibles son determinantes para atribuir responsabilidad civil extracontractual de las empresas de transporte público por contaminación ambiental del aire a las empresas de transporte público en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017. 2. Determinar si el daño a la persona</p>	<p>Hipótesis general: Las empresas de transporte público tendrán responsabilidad civil extracontractual cuando en el proceso judicial cuando se logre acreditar todos los elementos de la responsabilidad civil y sus emisiones generen contaminación ambiental del aire en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.</p> <p>Hipótesis específica: 1. Los límites máximos permisibles son normas técnicas que ayudan a determinar si las empresas de transporte público han incumplido con la normatividad vigente y que deben tener responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental del aire en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.</p>	<p>Responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental</p>	<p>El tipo de investigación es Básica. Enfoque: Cuantitativo Nivel o alcance de investigación: descriptivo</p>	<p>a) Técnica de recolección de datos: - El análisis documental: Instrumento: fichero. Encuesta: Instrumento: cuestionario. b) Técnicas de procesamiento de Datos: b.1. Procesamiento de datos Cuantitativos: - Crítica y Discriminación de Datos. - Vaciado al Cuadro de Frecuencia. - Procesamiento estadístico de Datos. b.2. Presentación de datos:</p>	$n = \frac{Z_u^2 \times p \times q}{d^2}$ <p>n=? Z= 1.96 P=0.05 q=0.95 d=0.05</p> $\left(\frac{[1.96]^2 \times 0.05 \times 0.95}{[0.05]^2} \right) = (1.92)(1.96)(0.05)(0.95) / (0.05)(0.05) = 0.182476 / 0.0025 = 72.9904$ <p>N = 73</p>

<p>ambiental del debe ser indemnizable mediante responsabilidad civil extracontractual en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017?</p> <p>3. ¿Quién tiene el deber de probar en el proceso judicial la responsabilidad civil extracontractual por daño ambiental en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017?</p> <p>4. ¿Cuál es la causa principal de contaminación del aire en el parque automotor en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017?</p>	<p>causado por la contaminación ambiental del aire debe ser indemnizable mediante responsabilidad civil extracontractual por las empresas de transporte público en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.</p> <p>3.Determinar a quién correspondería probar en un proceso judicial la responsabilidad civil extracontractual por contaminación ambiental en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.</p> <p>4.Determinar cuál es la causa principal de contaminación ambiental proveniente del parque automotor en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.</p>	<p>2.Las personas solo deben indemnizarse por daños de contaminación cuando se logre acreditar en el proceso que las afectaciones a su salud tienen como causa la contaminación ambiental del aire proveniente del parque automotor en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.</p> <p>3.La carga de probar el daño por contaminación ambiental en un proceso judicial debe corresponder a la parte que se encuentra en mejores posibilidades de probar que la contaminación ambiental del aire tuvo lugar en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.</p> <p>4.Las principales causas que dan origen a la contaminación ambiental del aire es la circulación de unidades antiguas, la falta de mantenimiento de los</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Datos cualitativos: presentación en fichas - Datos cuantitativos: Presentación en cuadros (frecuencia), barras y porcentajes 	
---	---	--	---	--

					vehiculos y la falta de responsabilidad social de las empresas de transporte público en el distrito de San Juan de Lurigancho, 2017.				
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

CUESTIONARIO DE ENCUESTA

Marcar con un aspa (x) la alternativa que Ud. considere conveniente. Las alternativas son:
Totalmente de acuerdo (5) – De acuerdo (4) – Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo (3) - En desacuerdo (2) – Totalmente en desacuerdo (1).

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL						
1. LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES (LMP)		Escala				
1.	¿Cree usted que las empresas de transporte público contaminan el medio ambiente en San en Juan de Lurigancho?					
2.	¿Considera usted que los vehículos de transporte publico emiten gases tóxicos?					
3.	¿Cree usted que las empresas de transporte público respetan los límites máximos permisibles?					
4.	¿Cree usted que las empresas de transporte público de pasajeros son responsables por las emisiones de gases tóxicos que superen los Límites Máximos Permisibles?					
5.	¿Cree usted que las empresas de transporte público de pasajeros deben reparar sus unidades vehiculares para evitar emisiones de gases tóxicos en el distrito de San Juan de Lurigancho?					
6.	¿Cree usted que las empresas de transporte público de pasajeros deben indemnizar a las personas perjudicadas por las emisiones de gases tóxicos en el distrito de San Juan de Lurigancho?					
2. DAÑO A LA PERSONA		Escala				
7.	¿Cree usted que las enfermedades pulmonares que presenta la población de San Juan de Lurigancho tienen que ver con las emisiones de gases tóxicos provenientes del transporte público?					
8.	¿Cree usted que la contaminación ambiental del parque automotor puede poner en riesgo la vida de las personas?					
9.	¿Cree usted que la contaminación ambiental del parque automotor por emisiones de gases tóxicos lesiona el derecho a la salud de la población del distrito de San Juan de Lurigancho?					

10	¿Cree usted que la contaminación ambiental del parque automotor puede agravar la salud de los adultos mayores?						
11	¿Cree usted que la contaminación ambiental del parque automotor puede perjudicar el buen desarrollo de los niños en el distrito de San Juan de Lurigancho?						
12	¿Cree usted que los gases tóxicos que emiten las unidades de transporte público son un peligro para la salud de las personas en el distrito de San Juan de Lurigancho?						
3. CARGA DE LA PRUEBA		Escala					
13	¿Considera usted que el demandante debe estar obligado a presentar todos los medios de prueba para ser indemnizado por contaminación ambiental?						
14	¿Cree usted que es razonable que en el proceso judicial por indemnización por daño ambiental el demandado acredite que respeto los Límites Máximos Permisibles?						
15	¿Considera usted que la carga de la prueba en el proceso judicial de indemnización por contaminación ambiental debe recaer en el sujeto que tiene mejores posibilidades de aportarlas?						
16	¿Considera usted que las empresas de transporte público tienen responsabilidad extracontractual en el daño ocasionado al medio ambiente producto de la contaminación ambiental?						
4. PARQUE AUTOMOTOR		Escala					
17	¿Considera usted que la falta de mantenimiento de las unidades de transporte público contribuyen a la contaminación ambiental?						
18	¿Considera usted que por falta de mantenimiento de las unidades vehiculares genera aumento de las emisiones de gases tóxicos?						
19	¿Considera que el incremento de las emisiones de gases tóxicos de las empresas de transportes obedece porque las unidades vehiculares circulan con tubos de escape en malas condiciones?						
20	¿Considera usted que la falta de mantenimiento de las unidades vehiculares de transporte público perjudican la salud de las personas?						
21	¿Considera usted que las sustancias contaminantes que emiten el transporte público obedecen a la falta de mantenimiento?						

22	¿Considera usted que uno de los factores de contaminación ambiental del parque automotor en el distrito de San Juan de Lurigancho se deba a la falta de mantenimiento de las unidades?						
23	¿Cree usted que las empresas de transporte público son las únicas responsables por la contaminación ambiental en el parque automotor?						
24	¿Considera usted que las empresas de transporte privado también son responsables de la contaminación ambiental en el parque automotor?						
25	¿Considera usted que las empresas de transporte público de pasajeros deben reducir la contaminación ambiental del parque automotor?						

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO Y LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN EL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO EN EL AÑO 2017

INFORME DE ORIGINALIDAD

17%

INDICE DE SIMILITUD

16%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

6%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	4%
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	4%
3	repositorio.upla.edu.pe Fuente de Internet	2%
4	Submitted to Universidad Peruana Los Andes Trabajo del estudiante	1%
5	idoc.pub Fuente de Internet	1%
6	www.inclusion-ia.org Fuente de Internet	<1%
7	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1%
8	repositorio.unh.edu.pe Fuente de Internet	<1%

9	repositorio.udl.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
10	Submitted to Universidad Católica de Santa María Trabajo del estudiante	<1 %
11	repositorio.upt.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
12	repositorio.uprit.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
13	Submitted to Pontificia Universidad Católica del Perú Trabajo del estudiante	<1 %
14	tesis.pucp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
15	repositorio.unc.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
16	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	<1 %
17	edoc.pub Fuente de Internet	<1 %
18	www.conam.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
19	Submitted to Universidad Andina del Cusco Trabajo del estudiante	<1 %

20	Submitted to Universidad San Ignacio de Loyola Trabajo del estudiante	<1 %
21	cybertesis.unmsm.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
22	es.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
23	lpderecho.pe Fuente de Internet	<1 %
24	repositorio.upao.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
25	Submitted to Universidad Nacional del Centro del Peru Trabajo del estudiante	<1 %
26	www.dge.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
27	13dejuliode1882sp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
28	scienti.minciencias.gov.co Fuente de Internet	<1 %
29	busquedas.elperuano.pe Fuente de Internet	<1 %
30	repositorio.unsa.edu.pe Fuente de Internet	<1 %

Excluir citas Activo

Excluir coincidencias < 20 words

Excluir bibliografía Activo