



Seguridad vial, accidentes y responsabilidad empresarial en Lima: Revisión sistemática 2019-2024

Road safety, accidents, and corporate responsibility in Lima: A systematic review (2019–2024)

José Luis Santivañez Sanchez¹

Resumen

El alto registro de accidentes de tránsito es uno de los principales problemas que persiste en la sociedad peruana, que trae como consecuencia pérdida de vidas, daños materiales en vehículos o infraestructura pública. Ante esta situación, se han creado leyes y reglamentos para regular el tránsito de los vehículos en el Perú. El estudio tiene como objetivo realizar una revisión de la literatura sobre la seguridad vial, accidentes de tránsito y responsabilidad empresarial. Utilizando una metodología cualitativa, se aplicó el método hipotético deductivo, la técnica documental, para recolectar información de investigaciones confiables. Concluyó que, el Estado tiene el deber constitucional de garantizar la seguridad vial mediante la planificación, ejecución y supervisión de infraestructura pública, así como la implementación de políticas integrales de prevención. La entidad

¹ Licenciado en Antropología en la UNMSM, Licenciado en Derecho y Egresado de la Maestría en Derecho Penal y Procesal Penal en la Universidad Autónoma del Perú. Investigador independiente. Lima, Perú. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-5041-0751>

administrativa ejerce potestades de ordenación, fiscalización y sanción, las cuales deben ejercerse en armonía con la protección de los derechos fundamentales.

Palabras clave: seguridad vial, entidad administrativa, potestad de ordenación, potestad de fiscalización, potestad de sanción

Abstract

The high rate of traffic accidents is one of the main ongoing problems in Peruvian society, resulting in the loss of lives and material damage to vehicles or public infrastructure. In response to this situation, laws and regulations have been enacted to regulate vehicle traffic in Peru. The aim of this study is to conduct a literature review on road safety, traffic accidents, and corporate responsibility. Using a qualitative methodology, the hypothetical-deductive method and documentary technique were applied to gather information from reliable research sources. It concluded that the State has the constitutional duty to guarantee road safety through the planning, execution, and supervision of public infrastructure, as well as the implementation of comprehensive prevention policies. The administrative authority exercises powers of regulation, oversight, and sanction, which must be carried out in harmony with the protection of fundamental rights.

Keywords: Road safety, administrative entity, regulatory authority, supervisory authority, sanctioning authority

Introducción

La seguridad vial se refiere a un conjunto de medidas, regulaciones y estrategias adoptadas para prevenir accidentes de tránsito, proteger vidas y reducir el impacto de las lesiones causadas por siniestros de vías (Aleatica, 2023).

La gestión de la seguridad vial busca, por un lado, conservar y optimizar las condiciones de seguridad existentes en una red vial y, por otro, reducir al máximo los accidentes, con el objetivo de generar un entorno vial seguro (Ahmed et al., 2023).

Un accidente de tránsito ocurre cuando una unidad de transporte sufre un despiste, o bien, cuando se genera un daño a través del impacto entre dos o más vehículos, peatón, barrera de la carretera o cualquier otro obstáculo (Galindo, 2022). Este despiste o falla del sistema del conductor de un vehículo de carretera es considerado un incidente inesperado e incontrolable en el que la acción y reacción de una unidad de transporte causa lesiones personales o daños materiales (Ahmed et al., 2023).

A nivel mundial, los accidentes de tránsito siguen siendo la causa común de muertes, causando entre dos y ocho veces más muertes que la guerra, amenazando la vida de la población y la economía de los países (Ahmed et al., 2019). Los accidentes de tránsito generan costos sociales y económicos significativos, representando alrededor del 1% del Producto Nacional Bruto en países bajos ingresos, 1.5% en los de ingresos medianos y hasta 5% en los de ingresos altos (Planzer, 2005).

Según la Organización Mundial de la Salud (2023) cada año 1,19 millones de personas pierden la vida debido a accidentes de tránsito, lo cual equivale a una muerte cada dos minutos, representando una crisis sanitaria global que pone en peligro a peatones, ciclistas y otros usuarios.

En la Resolución N.º 74/299, la Asamblea General de Naciones Unidas proclamó el Segundo Decenio para Seguridad Vial 2021-2030 que involucra un plan de acción que tiene como objetivo de promover políticas y programas para reducir accidentes de tránsito, con el apoyo de diversos socios como agencias, sector privado y sociedad civil (Ministerio de Sanidad de España, 2021).

A nivel latinoamericano, la seguridad vial representa un problema de gravedad, especialmente si se considera que, según estimaciones, 144.090 personas murieron por accidentes viales en 2021, lo que representa el 12% de víctimas a nivel mundial (Saade & Ortega, 2025).

Muchos países latinoamericanos han adoptado las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de Salud

desarrollando políticas públicas, promoviendo campañas de concienciación y fomentando medidas de seguridad vial para enfrentar el fenómeno de accidentes de tránsito (Organización Panamericana de la Salud, 2019); sin embargo, no han sido suficiente para enfrentar el creciente problema en la región.

En Colombia, los accidentes de tránsito revelan un gran problema de salud pública que no solo afecta a las víctimas y sus familias, sino que genera una presión fiscal al Estado y a las empresas. La normativa colombiana, en consonancia con disposiciones legales, establece la responsabilidad solidaria de la empresa ante casos de accidente de tránsito (Aletta, 2024). Desde el 2012, el Ministerio de Transportes de Colombia ha estado desarrollado el Plan Nacional de Seguridad Vial, materializándose en la Agencia Nacional de Seguridad Vial que fue creada en 2015, con el objetivo de aplicar políticas y medidas de seguridad vial nacional (Aguilar, 2023).

En el Perú, los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte, que tiene como factores la deficiente infraestructura vial, la falta de una cultura vial, el incumplimiento de normas y el desordenado crecimiento de las ciudades (Barr, 2020; Ahmed et al., 2019). Ante esta situación, se promulgaron normativas enfocadas en el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores y establecieron la obligación de una Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito con el objetivo de cubrir a las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito (Rivera, 2024).

Para mejorar la gestión estatal y distribución del poder, se ha adoptado una forma de Estado unitario y descentralizado, estableciendo gobiernos regionales y locales con autonomía. Esta opción no solo define la organización territorial del poder estatal, sino que también impacta en el sistema de fuentes del derecho, haciendo necesario establecer mecanismos de articulación normativa (Tribunal Constitucional, EXP. N.O 0020-2005-Pl/TC).

El Estado se organiza mediante un conjunto de órganos e instituciones que ejercen funciones administrativas con base en el ordenamiento jurídico vigente.

Estas entidades actúan de manera coordinada y bajo principios, para garantizar el cumplimiento de los fines públicos y la promoción del interés general. Según Huapaya (2019) “la administración pública es un conjunto de organismos e instituciones que ejercen la función administrativa estatal, a fin de ejecutar y desarrollar las políticas del Estado establecidas por el Poder Ejecutivo y los demás poderes del Estado” (p.30).

La planificación, ejecución y supervisión de la infraestructura pública vial constituyen componentes esenciales de las políticas orientadas al desarrollo económico y a la integración territorial. La infraestructura pública entendido como las obras físicas y sistemas de propiedad y gestión estatal esenciales para el funcionamiento y desarrollo de la sociedad, como vías de transporte, centros de salud, redes de agua, centros educativos, hospitales y entre otras edificaciones públicas (Ccencho y Apumayta, 2024).

Según Villafranqui (2020) el Estado ha mostrado un creciente interés en promover la infraestructura pública a través del mecanismo de contratación Estado a Estado, que permite no solo la ejecución de obras, sino también la provisión de bienes, servicios y el fortalecimiento de capacidades. Aunque el procedimiento y ejecución del contrato se rigen por normas del comercio y derecho internacional, ello no exime al Estado del cumplimiento de los requisitos legales nacionales previos al proceso de contratación.

La contratación pública se entiende como el conjunto de procedimientos de adquisición de bienes, servicios u obras por parte del Estado, bajo principios como libre competencia, transparencia, legalidad y la igualdad de trato, con el fin de cumplir con el interés público (González, 2021). A través de este mecanismo, las entidades del gobierno celebran contratos para mejorar la infraestructura pública, con el objetivo de garantizar la seguridad vial y reducir los accidentes de tránsito.

Históricamente el tema materia de análisis ha evolucionado, en 2003 se publicó la Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, se dispone que es

función de los municipios de normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano dentro de su jurisdicción, en concordancia con las leyes y reglamentos nacionales aplicables en este ámbito” (artículo 81, numeral 1.2).

El 21 de abril de 2009 se aprueba el Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, Reglamento Nacional de Tránsito, que incluye las regulaciones sobre límites de velocidad, restricciones a conducir bajo efectos del alcohol, mantenimiento de los vehículos y el uso obligatorio del cinturón de seguridad.

El 16 de junio de 2009 se promulga la Ley N.º 29380, Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, con el objetivo de regular, monitorear, controlar y sancionar las actividades relacionadas al transporte de personas, carga y mercancías.

El 21 de noviembre de 2012 se promulga la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con el objetivo de regular el tránsito en el país. Un aporte fundamental se presentó al establecer la competencia exclusiva al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la regulación del tránsito; los gobiernos locales se limitan a emitir las normas complementarias para la aplicación de reglamentos nacionales.

El 27 de noviembre de 2012 se promulga la Ley N.º 29946, Ley del Contrato de Seguro, con el objetivo de regular las relaciones contractuales entre las aseguradoras y los asegurados, estableciendo obligaciones y derechos.

En Lima, no está exento de las problemáticas derivadas de los accidentes de tránsito que afectan al país. En este distrito, se ha observado una alta frecuencia de siniestros viales, cuyas causas son diversas, pero conducen a consecuencias muy graves, que incluyen las pérdidas económicas, daños psicológicos y físicos, e incluso pueden resultar en muertes.

Las estadísticas muestran que la cantidad de muertes por accidentes de tránsito en la capital ha aumentado de manera alarmante en los últimos años, presentando que, en 2023, se registraron 478 fallecidos, lo que representa un

14% más que en 2022 (418), un 29% más que en 2021 (368) y un 39% más que en 2020 (Cayetano, 2024).

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024), en su Boletín estadístico de Siniestralidad Vial, se resalta que, en el año 2023, Lima es la región donde se evidencian mayores personas fallecidas producto de siniestros de tránsito, por encima de la región de Puno (293), Piura (264) y Junín (224).

En esta coyuntura, es fundamental la participación de las entidades administrativas que desempeñan la función de ordenar, fiscalizar y sancionar.

La potestad de ordenación es una “facultad finalista, dirigida constitucionalmente al objetivo de la consecución, con la mayor eficacia, del interés general” (Recio, 2008, p.319).

La potestad de fiscalización es “la potestad administrativa destinada a garantizar la adecuación permanente de las actividades sujetas a control a lo dispuesto por la ley” (Tirado, 2011, p.253).

La potestad sancionadora hace referencia a la facultad que tienen las entidades de la administración pública para aplicar sanciones a individuos o empresas que incumplen disposiciones o normas administrativas (Ridi y Fikfak, 2022).

Las sanciones administrativas son las medidas aplicadas por entidades del Estado ante incumplimiento de las normas, que incluyen desde multas hasta la suspensión de actividades o la inhabilitación para contratar con el Estado (Tirado, 2024).

En un Estado Social y Democrático de Derecho, las garantías constitucionales son una exigencia estructural del sistema (Ferrajoli, 1995). En este contexto, las nuevas corrientes del constitucionalismo latinoamericano impulsan una reinterpretación y renovación del Derecho administrativo, orientadas por un enfoque centrado en los derechos humanos y en su protección efectiva (Sánchez, 2023).

La constitucionalización del derecho administrativo ha provocado la incorporación de valores, principios y derechos fundamentales reconocidos en

la Constitución como parámetros vinculantes para la actuación del Estado. En ese marco, la Ley 27444 ha sido la introducción de un conjunto de reglas que regulan el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración Pública. Esta normativa establece un procedimiento claro y respetuoso del debido proceso para la determinación de infracciones y la imposición de sanciones (Zegarra, 2011).

En el transporte vial, la población está sujeta a procedimientos sancionadores aplicados por distintas entidades como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), las Municipalidades, las Autoridades de Transporte Urbano (ATU), la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) y la Policía Nacional (PNP), según la naturaleza de la falta cometida y su competencia, dentro de su ámbito territorial y material.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones desempeña un rol fundamental en la seguridad vial a nivel nacional, ejerciendo su potestad sancionadora en aspectos estructurales del transporte terrestre y encargándose de la planificación, implementación y monitoreo de la Política Nacional de Seguridad Vial.

Los municipios tienen la responsabilidad de diseñar y aplicar políticas de infraestructura vial, como la creación, conservación y señalización de calles, avenidas y zonas peatonales, lo cual ayuda a reducir incidentes y promover un tráfico más seguro y organizado. También están facultados para sancionar a empresas de transporte que utilicen paraderos y terminales sin licencia o sin cumplir los requisitos técnicos establecidos, conforme la Ley Orgánica de Municipalidades.

La ATU, responsable del transporte urbano en Lima y Callao, aplica sanciones por infracciones a las normas técnicas y operativas, y promueve la seguridad vial mediante capacitaciones, fomentando el respeto a las normas de tránsito y acciones para formalizar el transporte público, conforme la Ley de creación de la ATU.

La SUTRAN es la entidad responsable de supervisar, prevenir y sancionar las infracciones en el transporte terrestre interprovincial y de carga a nivel nacional, ejerciendo su potestad sancionadora conforme la Ley de creación de SUTRAN y el Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC.

La Policía Nacional es la autoridad encargada de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito en vías urbanas y carreteras, imponiendo sanciones inmediatas como papeletas. Esta función la ejercen los efectivos asignados a unidades especializadas en control de tránsito o carreteras, conforme al Reglamento Nacional de Tránsito.

Las empresas tienen una responsabilidad significativa en la seguridad vial, por lo que establecen políticas para prevención de accidentes y pueden colaborar con las autoridades locales en iniciativas para promover un transporte seguro (Nuñez, 2020).

Ante lo descrito: ¿Existe responsabilidad civil de las empresas en accidentes de tránsito? La responsabilidad civil es un mecanismo que surge a raíz del perjuicio causado a un interés jurídicamente protegido. De manera tradicional, la responsabilidad civil cumple tres funciones fundamentales: resarcitoria, preventiva y sancionadora (Marqués, 2018). Es resarcitoria, puesto que la responsabilidad civil tiene como finalidad compensar a la víctima que ha sufrido un daño injusto, otorgándole los recursos necesarios para su reparación. Es preventiva, dado que la responsabilidad civil busca evitar la generación de daños mediante la adopción de medidas para minimizar accidentes y los costos que estos conllevan. Es sancionadora o punitiva, dado que la responsabilidad civil busca sancionar conductas dañinas y reparar los perjuicios causados. Sin embargo, es preciso sostener que esta función es exclusiva del derecho penal, cuyo objetivo es sancionar conductas tipificadas como delito o falta.

La obligación de indemnizar a la víctima puede derivarse en distintos actos, que el Código Civil peruano clasifica en dos tipos con regímenes diferenciados:

responsabilidad civil contractual (artículo 1321 del Código Civil) y responsabilidad civil extracontractual (artículo 1969 del Código Civil).

La responsabilidad civil contractual que se basa en cuatro elementos necesarios: 1) La antijuricidad, que consiste que la conducta que provoca el daño debe ser contraria a derecho para generar la obligación de reparar; 2) El daño, que puede considerarse emergente (pérdida patrimonial directa) o lucro cesante (ganancia no percibida); 3) El nexo causal, que hace referencia a resarcir los daños que sean consecuencia directa e inmediata del incumplimiento del contrato; 4) El criterio de imputación donde es necesario distinguir entre culpa leve, inexcusable o dolo, que es vital para determinar el grado de responsabilidad del deudor. De igual manera, se considera el daño moral como un perjuicio espiritual que se produce como resultado del incumplimiento del contrato (Coca, 2021).

La responsabilidad civil extracontractual se da “cuando el daño se produce sin que exista ninguna relación jurídica previa entre las partes, o incluso existiendo ella, el daño es consecuencia [...] del deber jurídico genérico de no causar daño a otro” (Tribunal Constitucional, EXP. N.O 0001-2005-PI/TC, fundamento 17).

La responsabilidad civil extracontractual que consiste en cuatro elementos necesarios: 1) La antijuricidad, que implica la acción u omisión debe ser ilícita o contraria al derecho; 2) El daño, que puede considerarse como patrimonial (pérdidas económicas) o extrapatrimonial (daño a la persona y daño moral); 3) El nexo causal, dado que debe existir una relación directa entre la conducta del agente y el daño provocado; 4) El criterio de imputación donde se considera la culpa o el dolo, pero en casos de accidentes de tránsito se establece la responsabilidad objetiva, ratificado en el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, considerando el riesgo creado como el factor objetivo (Varas, 2020).

La noción de riesgo creado se refiere al peligro inherente al uso de bienes en la vida moderna, aunque ciertas actividades, como el uso de vehículos, implican un riesgo mayor (Tribunal Constitucional, EXP. N.O. 0001-2005-PI/TC, fundamento 23). En estos casos, no es necesario probar la culpa del responsable, basta con

demostrar el daño, el nexo causal y que este fue generado por una actividad o bien riesgoso.

El ordenamiento jurídico peruano ha desarrollado mecanismos de responsabilidad civil extracontractual para mitigar o reducir los efectos de ciertos daños regulados por la ley. Estos mecanismos buscan evitar perjuicios mayores al brindar una compensación económica inmediata, sin excluir la posibilidad de una demanda si el resarcimiento es insuficiente. Asimismo, se ha fomentado una cultura de prevención frente a riesgos que afectan daños extrapatrimoniales. Un ejemplo son los seguros obligatorios cuya adquisición se realiza a través de contratos comerciales entre aseguradoras y particulares, con el propósito de garantizar la indemnización por los daños ocasionados en un accidente de tránsito (Varas, 2020).

El presente estudio no tiene como objetivo explicar los distintos seguros obligatorios que se establecen en la sociedad peruana. Sin embargo, es preciso destacar su importancia en la responsabilidad civil.

Los seguros obligatorios pueden conceptualizarse como un sistema general que cubre todo tipo de accidentes de tránsito o como un régimen que protege frente a riesgos específicos (Tribunal Constitucional, EXP. N.O 0001-2005-PI/TC, fundamento 30). En diversos países, estos seguros se adaptan según la naturaleza del peligro. En el ámbito laboral, se establecen seguros para accidentes de trabajo o responsabilidad profesional. En el ámbito de transporte (vial), se establecen coberturas obligatorias para el transporte público de pasajeros. En el ámbito deportivo, se establecen seguros para carreras de automóviles o competencias deportivas, entre otros.

En síntesis, los seguros obligatorios, como herramientas legislativas, en el campo de la responsabilidad extracontractual, funcionan como mecanismos preventivos para mitigar daños y perjuicios contemplados en el ordenamiento jurídico peruano. Los seguros obligatorios brindan una solución eficaz para garantizar una compensación inmediata, parcial o total.

En accidentes de tránsito que involucren a las empresas, estas tienen que ser analizadas jurídicamente para determinar si corresponde una indemnización por parte del responsable o de la empresa aseguradora (Hiscox España, 2022). El artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala la responsabilidad solidaria del conductor, del propietario y del prestador del servicio, lo que constituye un mecanismo oportuno para la presentación de la demanda (Varas, 2020).

Varas (2020) considera que, en un accidente de tránsito, pueden coexistir tanto la responsabilidad contractual como la extracontractual. Por lo que resulta oportuno que los operadores judiciales determinen el tipo de responsabilidad en un caso específico.

El tema de investigación tiene relevancia, dado que el Estado tiene la obligación de garantizar la plena vigencia de los derechos humanos y proteger a la población frente a amenazas contra su seguridad, estipulado en la Constitución Política y promovido por organizaciones internacionales como la OMS y la OPS.

La importancia en el ámbito académico radica en la creación de un conocimiento especializado e interdisciplinario sobre la seguridad vial, los accidentes de tránsito y la responsabilidad empresarial. A nivel de sociedad, el estudio identifica los factores de riesgo y las fallas de gestión empresarial y de infraestructura vial, que desde un enfoque interdisciplinario se puede implementar en medidas diseñadas para prevenir y reducir la problemática de accidentes de tránsito, construyendo una cultura de tránsito.

Por ello el estudio es pertinente en el contexto actual, debido a los altos índices de accidentes de tránsito, que trae como consecuencia daños a las víctimas, sus familias, la empresa y el Estado. Un estudio detallado permitirá identificar cuáles son las causas y consecuencias que abarca esta problemática, considerando la empresa como actor importante al cumplir con estándares nacionales e internacional que garantizaran la seguridad vial del país.

En este contexto se identifican las áreas de debate o controversia en la literatura existente; en primer lugar, las causas que generan los accidentes de tránsito; en segundo lugar, la relación entre la seguridad vial y accidentes de tránsito; tercer lugar, la responsabilidad civil extracontractual de las empresas ante accidentes de tránsito; cuarto lugar, las políticas de seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito.

Por lo señalado se justifica en la práctica dado los desafíos que existen reducir la mortalidad por accidentes de tránsito que exigen la atención de profesionales y empresarios para fortalecer las políticas públicas en seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito. Por lo que, se debe establecer políticas públicas que fortalezcan y articulen programas de cultura ciudadana aportando en el aprendizaje de medidas de seguridad vial y peatonal (Pico et al., 2011). De igual manera, se debe apostar por una educación vial sostenida que integra programas educativos en comunidades, escuelas y otros espacios, ya sean públicos o privados, aplicando un enfoque continuo y sistemático de incalculable valor en el conocimiento de normas, valores y comportamientos positivos para la seguridad vial (Obregón et al., 2018).

Así como su relevancia se extiende a los organismos del Estado, los cuales desempeñan un rol fundamental tanto en la definición de normas y reglamentos de seguridad vial como en la asignación de recursos para financiar mejoras en infraestructura y desarrollo de programas de educación y capacitación. Como sostienen Ahmed et al. (2023) las organizaciones dedicadas a la seguridad vial pueden contribuir creando conciencia y promoviendo iniciativas educativas y culturales dirigidas a conductores, peatones y ciclistas. Silva (2022) menciona que es esencial que los organismos del Estado optimicen el entorno mediante el acondicionamiento adecuado de las vías, lo cual incluye la instalación de sistemas de iluminación eficientes.

Método

El artículo de revisión científica consiste en una revisión en la literatura escrita por especialistas (Bahl, 2023). El presente estudio consistió en una revisión de investigaciones sobre la seguridad vial y accidentes de tránsito.

El enfoque del estudio es de carácter cualitativo, consistió en la recopilación y análisis de datos no numéricos para comprender un fenómeno complejo (Hassan, 2024). El método es hipotético deductivo, diseño no experimental, puesto que se abordó el tema desde la ley a un espacio particular como Lima (Çobanoğlu, 2023).

La técnica de recolección de datos que se empleó es el documental, puesto que se revisó sistemáticamente la tesis, artículos, libros, informes técnicos y entre otros documentos, con el objetivo de obtener información y comprender un fenómeno (Medina et al., 2023). La técnica documental permite obtener información sobre el comportamiento humano, los cambios sociales e históricos (Hassan, 2024).

En este contexto se filtró la información obtenida de artículos de investigación y tesis disponibles de manera virtual a fin de garantizar la fiabilidad y rigurosidad de la investigación. Para este efecto se desarrolló la búsqueda en fuentes como Redalyc, ResearchGate, repositorios de universidades, entre otros, con una indagación de fuentes nacionales e internacionales, siendo los términos de búsqueda: Seguridad vial, accidentes de tránsito, responsabilidad civil y empresas.

Resultados

Los accidentes de tránsito mayormente surgen por conductas irresponsables o negligentes de conductores, causando pérdidas humanas, lesiones y daños materiales (Laurent et al., 2021). Estos accidentes se producen cuando se incumplen las normas de circulación, que impide una cultura vial adecuada y responsable. Una cultura de tránsito responsable implica fomentar el desarrollo físico, mental y social del individuo, basado en el respeto mutuo y el cumplimiento de las normas de tránsito (Bazan, 2023).

Los hechos de tránsito se configuran como una problemática que involucra tanto la responsabilidad civil y el análisis económico del derecho como método para evaluar el caso particular (Varas, 2020). La responsabilidad civil extracontractual es un mecanismo de tutela resarcitoria que surge como resultado del menoscabo de un interés legalmente protegido, conforme lo establece el Código Civil peruano (Siccha, 2019). En el caso de accidentes de tránsito ocurridos en el Perú, se debe tomar en cuenta las normas establecidas en el Código Civil de 1984; la Ley N.º 29946, Ley de Contrato de Seguro; las pólizas de seguro como la herramienta que cubre económicamente ante una adversidad; normas de tránsito como el Reglamento Nacional de Tránsito y normas que regulan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Varas, 2020).

Ante lo mencionado: ¿Cómo se abordó la seguridad vial, los accidentes de tránsito y la responsabilidad de las empresas en la literatura escrita por especialistas?

Siccha (2019) analizó la responsabilidad civil extracontractual de las empresas de leasing frente al accidente de tránsito en el Perú. Desde la metodología, enfoque cuantitativo, tipo básico, diseño no experimental, nivel descriptivo, método dialéctico y deductivo, técnica de la encuesta, fue aplicada a 100 personas que laboran en la Corte Superior de Justicia de Lima, entre los cuales 10 jueces civiles, 10 asistentes judiciales, 20 secretarios judiciales y 60 abogados litigantes; concluyendo que, la responsabilidad civil extracontractual por el perjuicio causado recaerá sobre el conductor, el propietario del vehículo o quien preste el servicio de transporte público, siempre que exista el contrato de leasing como nexo, conforme lo estipulado en la Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre, que resulta inaplicable el Decreto Legislativo N.º 299.

Siccha (2019) y Prada (2021) abordan la responsabilidad civil extracontractual desde perspectivas jurídicas, centrando su análisis en el impacto legal de los accidentes de tránsito. Mientras Siccha (2019) considera la responsabilidad compartida entre conductor, propietario o prestador del servicio público dentro

de un contrato de leasing, Prada (2021) advierte deficiencias en los criterios judiciales aplicados en Lima Norte, los cuales afectan la seguridad jurídica de las víctimas. Ambos especialistas coinciden en que el marco normativo vigente presenta vacíos que generan incertidumbre.

Alcón (2022) abordó las fases de un accidente de tránsito, desde su producción hasta su finalización, con el objetivo de crear una reconstrucción de cómo se produjo el accidente. Desde la metodología, enfoque cualitativo, método analítico, técnica documental, analizando las normativas como la Ley N.º 2/1986, Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y el Plan Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 proclamado por la Asamblea General de la ONU; concluyendo que, en la evolución de un accidente se observa una serie de posiciones correlativas en las que los elementos involucrados en el siniestro interactúan de manera sucesiva hasta su finalización. Las principales causas se encuentran la conducción distraída, la fatiga, el consumo de alcohol u otras sustancias, entre otros, siendo el error humano un factor clave.

Vega (2021) analizó las políticas públicas de seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en Chimbote. Desde la metodología, empleó el enfoque cuantitativo, tipo básico, diseño no experimental, nivel correlacional, corte transversal, técnica de la encuesta, fue aplicada a 100 conductores de la ciudad de Chimbote; concluyendo que, existe relación significativa entre las variables: accidentes de tránsito y políticas en seguridad vial ($p < 0.01$).

Bobor (2024) estudió la seguridad vial y su relación con la prevención de accidentes de tránsito en Tarapoto. Desde la metodología, empleó el enfoque cuantitativo, tipo básico, diseño no experimental, nivel descriptivo-correlacional, corte transversal, técnica de la encuesta, fue aplicada a 100 conductores del distrito de Tarapoto; concluyendo que, existe relación positiva entre las variables: seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito ($p < 0.01$) y un coeficiente de correlación en la prueba de Spearman de 0.715.

Aguilar (2023) analizó la seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana y Callao. Desde la metodología, empleó el enfoque cuantitativo, tipo básico, nivel descriptivo-correlacional, corte transversal, técnica de la encuesta, fue aplicada a 384 conductores a conductores y peatones en Lima Metropolitana y Callao; concluyendo que, existe relación significativa entre las variables: seguridad vial y accidentes de tránsito ($p=.020 < 0.05$), con un coeficiente de correlación de Spearman de $r= -,308$.

Hurtado & Cuaran (2019) abordó el nivel de accidentalidad en el municipio de Campo Alegre – Huila. Desde la metodología, enfoque mixto, tipo básico, nivel exploratorio, técnica documental, realizando una revisión de literatura y recopilando datos de la Policía Nacional, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) y de la Oficina de Tránsito Municipal de Campoalegre-Huila; concluyendo que, en los dos tramos con mayor índice de accidentalidad identificados en el municipio de Campoalegre, se observa la ausencia de dispositivos destinados a reducir la velocidad y controlar el tráfico.

Chávez (2023) en su investigación planteó mejoras de la seguridad vial con medidas de bajo costo para prevenir accidentes de tránsito en Camaná. Desde la metodología, el enfoque cuantitativo, nivel explicativo, técnica documental y encuesta, fue aplicada a peatones y conductores que transitan por dos puntos negros de la ciudad de Camaná, seleccionados mediante un muestreo aleatorio estratificado; el primer punto negro ubicado en la zona del mercado central; el segundo punto negro situado entre las intersecciones de la Av. Lima con la Av. Evitamiento; concluyendo que, es posible reducir los accidentes de tránsito utilizando soluciones de ingeniería económica de la seguridad vial en el centro de la ciudad.

Nuñez (2020) en su estudio sobre seguridad vial en la empresa de transportes Llamosas S.R., tuvo como objetivo establecer una propuesta de mejora en referencia a la seguridad vial mediante un sistema de gestión de riesgos en la conducción vehicular. Desde la metodología, enfoque cuantitativo, diseño no

experimental, nivel descriptivo, aplicado el Ciclo de Deming para realizar un diagnóstico actual cumpliendo con el ISO 39001, que es un sistema diseñado para apoyar a las organizaciones en la disminución y eliminación de la incidencia y el riesgo de muerte, así como de lesiones graves, resultantes de accidentes de tránsito. Concluyendo que, la organización de la empresa de transportes Llamosas S.R. alcanza el 17% de cumplimiento, mientras que el 83% es el porcentaje de incumplimiento.

Rui (2022) abordó los accidentes de tránsito generados por vehículos autónomos y la responsabilidad civil extracontractual en China, siendo un tema complejo desde el campo académico y práctico para definir si el sistema o el usuario debe ser considerado responsable principal. Desde la metodología, enfoque cualitativo, diseño no experimental, método dogmático, técnica documental, analizando las normativas como el Código Civil, la norma de la Sociedad Internacional de Ingenieros Mecánicos (SAE) y la Guía Técnica para Vehículos de Ahorro de Energía y Nuevas Energías, esta última brinda una definición sobre el vehículo autónomo. Concluyó que, los accidentes de vehículos autónomos representan un reto ante los estándares actuales de seguros y una dificultad para las víctimas para recibir una compensación adecuada.

Prada (2021) estudió los accidentes de tránsito generados por vehículos motorizados y la responsabilidad civil en el distrito de Lima Norte. Desde la metodología, enfoque cuantitativo, tipo básico, diseño no experimental, nivel descriptivo – explicativo, técnica de la encuesta, fue aplicada a 50 participantes, entre los cuales 5 Jueces, 5 asistentes judiciales, 20 abogados y 20 docentes de la UNFV; concluyendo que, los criterios jurídicos aplicados por los jueces al determinar la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de tránsito con vehículos motorizados impactan negativamente en la seguridad jurídica de las víctimas, la valoración del ciclo de vida y el perjuicio moral.

A comparación de Siccha (2019) y Prada (2021), Rui (2022) amplió el debate al contexto de los vehículos autónomos en China, donde la responsabilidad

extracontractual se torna aún más compleja por la dificultad de identificar si el sistema tecnológico o el usuario debe asumir la carga de la responsabilidad.

Santamaría et al. (2022) analizó los accidentes de tránsito en la empresa Sotragolfo Ltda. en Colombia. Desde la metodología, el enfoque es cuantitativo, diseño no experimental, nivel descriptivo, técnica documental, analizando reportes de accidentes viales en la empresa Sotragolfo Ltda., y las resoluciones vigentes como la R. N°. 1565/2014, que expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, y el Decreto N°. 1079/2015 que expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte; concluyendo que, las principales causas de accidentalidad abarcan fallas mecánicas en los vehículos, condiciones climáticas adversas, presencia de vacas, colisiones con motocicletas, y conductas imprudentes, incumpliendo las normas de tránsito.

Kumar et al. (2023) en su estudio sobre accidentes de tránsito en la India, que tuvo como objetivo identificar los factores que causan los accidentes de tráfico de manera proactiva. Desde la metodología, el enfoque cuantitativo, técnica documental, recopilando datos de fuentes estadísticas importantes relacionadas con la gravedad de los accidentes de tráfico y las medidas para reducirlos; concluyendo que, las causas de accidentes viales no se reducen a errores o negligencias del ser humano, sino que incluyen múltiples factores como el medio ambiente.

Carrillo et al. (2022) en su estudio sobre seguridad vial en Lima, que tuvo como objetivo analizar la influencia de la seguridad vial en la población y su relación con la tasa de accidentes de tránsito en Lima durante el año 2021. Desde la metodología, tipo básico, enfoque mixto, nivel explicativo, técnica de la encuesta y entrevista, herramienta el cuestionario aplicado a 413 ciudadanos y Focus Group a 6 conductores y 6 peatones. Concluyendo que, muchos conductores manejan sin considerar las reglas de tránsito y no interpretan correctamente las señales de tránsito.

Silva (2022) en su estudio sobre los accidentes de tránsito, que tuvo como objetivo analizar la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tránsito. Desde la metodología, enfoque cualitativo, técnica documental, analizó artículos publicados entre los años 2010-2020 en las bases de datos de Pudmed, Proquest, Scielo, Dialnet, Bvs. Concluyendo que, los accidentes de tránsito son causados principalmente por la imprudencia del conductor.

Sanchez (2023) en su estudio sobre plan de seguridad vial en el distrito de Trujillo, Perú, que tuvo como objetivo diseñar un plan de seguridad vial para reducir los riesgos vinculados a los accidentes de tránsito. Desde la metodología, el enfoque fue cualitativo, diseño no experimental, método de descriptivo-propositivo, técnica documental, analizó informes de accidentes de tránsito en tres comisarías distritales de Trujillo. Según los resultados de las tres comisarías, la del distrito de Ayacucho registró 41.41%, seguida del Alambre con 29.86% y La Noria con 28.73%.

Chipana (2023) en su estudio sobre los accidentes de tránsito en el distrito de Villa el Salvador, Perú, que tuvo como objetivo identificar los posibles factores asociados a los accidentes de tránsito terrestre en el distrito de Villa El Salvador. Desde la metodología, el enfoque fue cualitativo, diseño no experimental, método inductivo, deductivo, analítico y sintético, técnica de la entrevista y su instrumento la guía de entrevista aplicada a 10 abogados especialistas en Derecho de Transporte. Concluyendo que, el factor humano, específicamente la conducta del conductor, es la principal causa de los accidentes de tránsito, representando el 68% de los casos. Otro factor es el vehículo, influyendo en la seguridad vial. El autor analizó los modelos de gestión implementados en países como Colombia, España y Chile, recomendando su aplicación en el Perú.

Alcón (2022) y Chipana (2023) profundizan en las causas estructurales de los accidentes de tránsito, aunque desde puntos de vistas diversos. Alcón (2022) plantea que el accidente sigue una sucesión de fases interactivas, destacando al error humano como el factor predominante. Por su parte, Chipana (2023) identifica

que el 68% de los accidentes se deben a conductas del conductor, respaldando la idea de que el comportamiento humano sigue siendo la causa principal, aunque también reconoce la incidencia del estado del vehículo.

Ante lo mencionado, los principales hallazgos obtenidos en las investigaciones consideran que existe una relación significativa entre la seguridad vial y accidentes de tránsito (Vega, 2021; Bobor, 2024; Aguilar, 2023).

La seguridad vial es considerada como el conjunto de acciones y normas orientadas a prevenir accidentes de tránsito y minimizar sus consecuencias en la vida y la integridad de las personas.

El Gobierno Nacional, Regional y Local tienen la obligación de planificar, ejecutar y supervisar la infraestructura vial pública, en el marco de sus políticas de desarrollo económico e integración territorial. Esta infraestructura comprende obras y sistemas estatales esenciales para el funcionamiento social, como vías de transporte, centros de salud, redes de agua y edificaciones públicas (Ccencho y Apumayta, 2024).

En el contexto actual, la administración pública tiene la obligación de actuar conforme a los mandatos constitucionales, lo cual se refleja de manera particular en el desarrollo del procedimiento administrativo, el ejercicio de la potestad sancionadora y la prestación de los servicios públicos (Huapaya, 2019). Las entidades ejercen funciones de recaudación, ordenación, fiscalización y sanción, las cuales deben armonizarse con la protección de los derechos fundamentales, alineándose a corrientes contemporáneas del constitucionalismo latinoamericano (Sánchez, 2023).

En primer lugar, la potestad de recaudación tributaria en el ámbito municipal constituye una manifestación de autonomía administrativa y económica que la Constitución reconoce a los municipios. Los municipios son los gobiernos responsables de la recaudación de tributos y de la gestión de infraestructura vial dentro de su jurisdicción.

La potestad tributaria de las municipalidades debe ejercerse conforme a los principios constitucionales tributarios —como reserva de ley, igualdad, no confiscatoriedad y capacidad contributiva— y dentro del marco de la autonomía política, económica y administrativa de los gobiernos locales. Esta autonomía normativa, expresión del autogobierno municipal, requiere un equilibrio entre el respeto a las competencias locales y la protección de los derechos fundamentales de los contribuyentes (Tribunal Constitucional, EXP. N.O 00053-2004-PI/TC).

Esta potestad se establece dentro de los límites establecidos por la Constitución, lo que asegura su legitimidad y evita arbitrariedades que vulneren derechos fundamentales. En este sentido, los principios constitucionales tributarios actúan tanto como límites al poder tributario como garantías para los ciudadanos (Tribunal Constitucional, EXP. N.O 00042-2004-AI/TC).

Borbor (2024) considera que, con la recaudación de fondos, los municipios deben diseñar e implementar un plan integral de seguridad vial, donde mejoran señalización en zonas críticas, campañas de concientización y capacitación con expertos, priorizando la mejora de intersecciones peligrosas para reducir accidentes. Asimismo, sostuvo las auditorías viales sistemáticas, la renovación de calles en mal estado, la construcción de una infraestructura segura para peatones y ciclistas y la incorporación de tecnologías como cámaras de vigilancia para monitorear y corregir conductas de riesgo.

La vinculación entre la potestad recaudatoria de los gobiernos locales y los accidentes de tránsito evidencia la necesidad de una gestión fiscal orientada no solo a satisfacer servicios básicos, sino también a priorizar la seguridad ciudadana. El caso de Deflagración de Villa El Salvador de 2020 evidenció serias deficiencias en el cumplimiento de normas técnicas para el transporte de gas licuado de petróleo, así como el impacto negativo del mal estado de las vías urbanas en la seguridad vial siendo responsabilidad del municipio correspondiente. Para Guerra (2020) la planificación de proyectos relacionados con el transporte de combustibles debe

incluir un riguroso análisis de riesgos, considerar diversos escenarios operativos y estar guiada por una alta responsabilidad social.

En segundo lugar, la potestad de ordenación donde se establece normas generales que buscan garantizar el interés público o establecer condiciones para el ejercicio de derechos.

En tercer lugar, la potestad de fiscalización es la facultad que tiene la administración pública para vigilar, verificar, controlar y supervisar que los administrados cumplan con las obligaciones legales. En su ejercicio concreto, esta facultad se manifiesta mediante la actividad de fiscalización, entendida como el conjunto de actos y gestiones que permiten a una autoridad constatar el cumplimiento normativo, prevenir riesgos y proteger bienes jurídicos tutelados.

Según Villegas (2022) para comprender el fenómeno de la fiscalización administrativa, resulta necesario abordar los cinco elementos fundamentales que la estructuran: el objeto, el contenido, la finalidad, la forma y su naturaleza jurídica. El objeto donde la fiscalización recae sobre las actuaciones o conductas de los administrados. El contenido comprende la verificación directa del cumplimiento de deberes legales, la observancia de prohibiciones y la sujeción a límites jurídicos. La finalidad que se subdivide en preventiva, cognitiva, correctiva, orientativa y auxiliar. La forma considera a la actividad de fiscalización, sin necesidad de iniciar un procedimiento administrativo formal. La naturaleza jurídica de la potestad de fiscalización se configura como una potestad administrativa de carácter innovativo, en tanto su ejercicio puede dar lugar a la creación, modificación o extinción de situaciones jurídicas concretas. Esta facultad se ejerce dentro del marco del ordenamiento jurídico, observando los principios de legalidad y razonabilidad.

Para Villegas (2022) la finalidad preventiva constituye uno de los pilares fundamentales de la actividad de fiscalización. Esta función adquiere relevancia para identificar riesgos y evitar futuros incumplimientos mediante una intervención oportuna de la Administración.

En cuarto lugar, la potestad sancionadora es la facultad de la administración pública para imponer sanciones ante el incumplimiento de normas administrativas (Orellana, 2022). Estas sanciones pueden incluir multas, suspensión de actividades o inhabilitación para contratar con el Estado (Tirado, 2024).

La potestad sancionadora tiene como objetivo “disuadir la realización de conductas (no deseadas) mediante la aplicación de sanciones al administrado” (Villegas, 2022, p.169). Esta potestad sancionadora debe ejercerse con estricto respeto a los derechos y principios fundamentales que rigen el ordenamiento jurídico, entre los cuales se destacan el principio de legalidad, la tipicidad, el non bis in idem, el debido procedimiento administrativo y el derecho a la defensa.

El debido procedimiento en el ámbito administrativo constituye una garantía fundamental que protege los derechos del administrado, exigiendo que toda actuación de la administración se ajuste a normas previamente determinadas. Estas no deben limitar el ejercicio efectivo del derecho de defensa ni imponer condiciones que dificulten su aplicación (Tribunal Constitucional, EXP. N.O 01991-2022-PA/TC).

El derecho de defensa, como principio del debido procedimiento administrativo, asegura un proceso justo y equitativo, garantizando al administrado una notificación adecuada, la posibilidad de ser oído con imparcialidad, contar con defensa efectiva y recibir una decisión debidamente motivada (Prakashel, 2023). El derecho de defensa no se limita a verificar la validez formal de la resolución, sino que exige una exposición clara y motivada de los hechos, pruebas, fundamentos jurídicos y pronunciamiento resolutivo (Zegarra, 2011).

El principio impide non bis in idem prohíbe que una persona sea sancionada dos veces por una misma conducta cuando coinciden el sujeto, el hecho y el fundamento jurídico. En su dimensión procesal, impide que se tramiten dos procesos distintos sobre los mismos hechos, garantizando que no se juzgue dos veces lo que ya ha sido objeto de un procedimiento anterior con identidad de partes, hechos y causa (Tribunal Constitucional, EXP. N.O 00026-2021-PI/TC).

Los principios de legalidad, tipicidad, y otros, son fundamentales en el derecho sancionador, aplicándose no solo en el ámbito penal, sino también en el administrativo (Tribunal Constitucional, EXP. N.O 00026-2021-PI/TC). Un ejemplo ilustrativo es el principio de irretroactividad de las disposiciones sancionadoras desfavorables, conforme al cual la norma administrativa sancionadora aplicable debe determinarse atendiendo al momento en que ocurrieron los hechos imputados (Rebollo et al., 2010).

De la misma manera, la potestad de discrecionalidad resulta importante en el procedimiento administrativo sancionador; esta se refiere que “la Administración Pública indefectiblemente utiliza en diversas situaciones en las que las normas le permiten elegir entre diversas opciones. En tales circunstancias, la Administración asume una postura que deberá ser justificada y acorde con el ordenamiento jurídico” (Cairampoma, 2014, p.489).

En relación a las personas jurídicas, su actuar responsable exige la implementación de políticas preventivas de seguridad vial y el apoyo a las autoridades con acciones que fomenten un transporte seguro, asegurando el cumplimiento del marco normativo vigente y evitando incurrir en infracciones administrativas (Nuñez, 2020).

En caso de infracción normativa, los usuarios del transporte vial pueden ser sancionados por entidades como el MTC, las municipalidades, la ATU, SUTRAN y la PNP, conforme a la gravedad y la competencia territorial y material de cada organismo.

En SUTRAN, Bazán (2022) considera que existen restricciones en la gestión de seguridad vial. Este recomienda la implementación de medidas estratégicas de seguridad vial adaptadas a las costumbres y cultura local de conductores y ciudadanos, y difundirse obligatoriamente en todos los terminales terrestres, con el fin de fortalecer la prevención de accidentes y garantizar una gestión institucional eficiente.

En relación con la responsabilidad civil extracontractual, existe una responsabilidad de las empresas que han suscrito un contrato leasing ante accidentes de tránsito que lo involucren (Siccha, 2019).

La responsabilidad civil extracontractual surge cuando se causa un daño sin una relación jurídica previa entre las partes, o cuando el daño resulta de la violación del deber general de no perjudicar a otros. Esta forma de responsabilidad requiere cuatro elementos: (1) antijuricidad, es decir, que la acción u omisión sea contraria al derecho; (2) existencia de un daño, sea patrimonial o extrapatrimonial; (3) un nexo causal entre la conducta y el daño; y (4) un criterio de imputación, normalmente basado en culpa o dolo, aunque en casos como los accidentes de tránsito puede aplicarse la responsabilidad objetiva.

Los accidentes de tránsito generados por vehículos autónomos representan un reto a los estándares actuales de seguros y una dificultad para las víctimas para recibir una compensación adecuada (Rui, 2022).

Los accidentes de tránsito generados por vehículos motorizados afectan la estabilidad económica de la víctima, puesto que los operadores judiciales establecen montos inferiores para las reparaciones impactando en la seguridad jurídica, la valoración del ciclo de vida y el perjuicio moral (Prada, 2021).

En casos de accidentes de tránsito que involucren a empresas, se requiere un análisis jurídico para determinar la responsabilidad y, en su caso, la procedencia de una indemnización por parte del infractor o de la aseguradora correspondiente (Hiscox España, 2022).

El ordenamiento jurídico peruano ha establecido mecanismos de responsabilidad civil extracontractual orientados a mitigar daños, especialmente a través de seguros obligatorios. Estos seguros, contratados entre particulares y aseguradoras, permiten una compensación económica inmediata ante accidentes, sin excluir futuras demandas si el resarcimiento es insuficiente. Además, promueven una cultura de prevención ante riesgos, que es fundamental ante el alto índice de accidentes de tránsito. En conjunto, los seguros obligatorios

actúan como instrumentos preventivos y compensatorios dentro del marco legal peruano.

En relación con las causas que provocan los accidentes de tránsito, Santamaría et al. (2022) consideraron que las principales causas de accidentalidad abarcan fallas mecánicas en los vehículos, condiciones climáticas adversas, y conductas imprudentes, incumpliendo las normas de tránsito. Alcón (2022) sostuvo que el consumo de alcohol, la fatiga del conductor, el exceso de velocidad y las fallas mecánicas de los vehículos son las principales causas de accidentes. En relación con las políticas de seguridad vial, Nuñez (2020) sostuvo que es fundamental que las organizaciones cumplan con el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial, ISO 39001, para reducir los accidentes de tránsito. De igual manera, es fundamental la presencia de dispositivos destinados a reducir la velocidad y controlar el tráfico con el objetivo de reducir los accidentes de tránsito (Hurtado & Cuaran, 2019).

Los principales patrones obtenidos en las investigaciones son el análisis de la seguridad vial y accidentes de tránsito en distritos y comunidades donde existe una alta tasa de mortalidad víctimas de siniestros viales. Siendo las tendencias emergentes en la literatura, abordar el fenómeno de accidente de tránsito y la seguridad vial en estudios de enfoque cuantitativo, diseño no experimental, recopilando datos estadísticos o empleando la técnica de la encuesta, identificando las causas que generan los accidentes de tránsito y la gestión de seguridad vial en un distrito o una empresa.

Conforme a lo descrito, se identifican autores como Alcón (2022), Vega (2021), Bobor (2024), Aguilar (2024), Hurtado & Cuaran (2019), Santamaría et al. (2022), Chipana (2023) y Kumar et al. (2023) quienes consideran la falta de infraestructura vial y las conductas imprudentes del ser humano son la clave de accidentes de tránsito. A diferencia de Nuñez (2020) que considera la falta de un sistema de gestión de riesgos implicados en la conducción vehicular como un factor fundamental en los accidentes de tránsito.

Por ello se resalta que la necesidad de que los gobiernos locales implementen un plan integral para mejorar la seguridad vial (Borbor, 2024; Vega, 2021; Aguilar, 2023; Sanchez, 2023); implementar programas de educación vial que fomenten la conciencia pública (Silva, 2022; Carrillo et al., 2022; Kumar et al., 2023); las autoridades judiciales emitan sentencias donde los montos fijados para las reparaciones civiles sean pertinentes conforme al perjuicio moral y valoración del ciclo de vida (Prada, 2021); la necesidad de cumplir con estándares con reconocimiento internacional para reducir los riesgos en las conducción vehicular (Nuñez, 2020). Por otro lado, existen coincidencias en los resultados de los estudios al considerar que un accidente de tránsito tiene un impacto multidimensional que afecta a diversas partes involucradas, como la víctima, su familia, el Estado y la empresa.

Por esta razón las futuras investigaciones deben abordar temas como seguridad vial, accidentes de tránsito y responsabilidad empresarial porque existe una necesidad de continuar explorando el tema en cuestión.

Conclusiones

Primero: La Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud han reconocido la seguridad vial como una prioridad de salud pública en el Perú, debido a los elevados niveles de morbilidad y mortalidad por accidentes. Estos organismos apoyan a los Estados en el desarrollo de políticas públicas, promoviendo estrategias de prevención y fomentando campañas de concientización para reducir estos siniestros.

Segundo: La constitucionalización del Derecho Administrativo representa un proceso transformador que refuerza la sujeción de la actuación estatal a los valores, principios y derechos fundamentales consagrados en la Constitución. Este enfoque, impulsado por el constitucionalismo latinoamericano contemporáneo, exige que la Administración Pública actúe no solo dentro del marco legal, sino también conforme a estándares de respeto y garantía de los derechos humanos.

Tercero: La Ley 27444 constituye un avance normativo significativo, al establecer procedimientos sancionadores que aseguran el respeto al debido proceso, la legalidad y la protección efectiva de los derechos de los administrados, consolidando así un modelo administrativo coherente con un Estado Social y Democrático de Derecho.

Cuarto: Las entidades administrativas ejercen potestades de ordenación, fiscalización y sanción, las cuales deben armonizarse con los derechos fundamentales. Su actuación debe enmarcarse en los principios del constitucionalismo contemporáneo.

Quinto: La potestad recaudatoria de los gobiernos locales debe ejercerse con una visión estratégica que trascienda la mera captación de recursos y se oriente al cumplimiento de fines públicos prioritarios, como la seguridad vial. El caso de la deflagración en Villa El Salvador puso en evidencia graves fallas en la gestión del transporte de materiales peligrosos y en la conservación de la infraestructura vial en Lima, lo que subraya la necesidad de una planificación más rigurosa con enfoque en análisis de riesgos y responsabilidad social.

Sexto: El Estado peruano, a través de sus distintos órganos y niveles de gobierno, tiene el deber constitucional y administrativo de garantizar la seguridad vial mediante la planificación, ejecución y supervisión de infraestructura pública, así como la implementación de políticas integrales de prevención.

Séptimo: Las empresas vinculadas al transporte tienen una responsabilidad significativa en la prevención de accidentes. Deben cumplir con normativas nacionales e internacionales e implementar sistemas de gestión de seguridad vial como el ISO 39001.

Octavo: La legislación peruana contempla mecanismos de responsabilidad civil extracontractual, incluidos los seguros obligatorios, como herramientas preventivas y compensatorias para mitigar los daños generados por accidentes. Estos seguros garantizan una reparación económica inmediata y fomentan una cultura de prevención.

Noveno: Las reparaciones civiles ordenadas por el sistema judicial suelen ser insuficientes, afectando la seguridad jurídica y la equidad en la compensación de víctimas, especialmente en lo referente al daño moral y el proyecto de vida. Los accidentes de tránsito generados por vehículos autónomos representan una dificultad para las víctimas para recibir una compensación adecuada

Décimo: Los accidentes afectan no solo a las víctimas directas, sino también a sus familias, al Estado y a las empresas involucradas. Su impacto es jurídico, económico, social y emocional, lo cual exige respuestas articuladas desde múltiples sectores como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las municipalidades, la SUTRAN, entre otros.

Decimoprimer: Los accidentes de tránsito que involucren nuevas tecnologías, como vehículos autónomos, representan un reto para el marco normativo vigente y los sistemas de seguros, exigiendo una actualización legal orientada a la protección efectiva de las víctimas.

Decimosegundo: La alta incidencia de accidentes de tránsito en el Perú exige una respuesta integral que combine infraestructura adecuada, cumplimiento normativo y la consolidación de una cultura vial desde la educación y la concienciación ciudadana. No es suficiente la aplicación de sanciones: se requiere un enfoque preventivo y formativo que involucre a todos los actores sociales. En ese sentido, el Derecho Administrativo proporciona el soporte jurídico para regular conductas y establecer obligaciones, mientras otras disciplinas como la Gestión Pública tiene la responsabilidad de diseñar e implementar políticas sostenidas que fomenten el respeto por las normas y garanticen una movilidad segura.

Bibliografía

Aguilar, S. (2023). Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima Metropolitana y Callao en el año 2022 [*Tesis para optar el grado de Maestro en Gestión Pública, Universidad San*

Ignacio de Loyola]. Repositorio Institucional-USIL. <https://repositorio.usil.edu.pe/entities/publication/bae62752-b000-4970-95b7-05d251628929>

- Ahmed, A., Ambak, K., Mancy, A., & Syamsunur, D. (2019, junio). A review of traffic accidents and related practices worldwide. *The Open Transportation Journal*, 13, 65–83. <https://doi.org/10.2174/1874447801913010065>
- Ahmed, S., Mohammed, M., Abdulqadir, S., Abd El-Kader, R., El-Shall, N., Chandran, D., Mohammad, U., & Kuldeep, D. (2023, mayo). Road traffic accidental injuries and deaths: A neglected global health issue. *Health Science Reports*, 6(5), 1–6. <https://doi.org/10.1002/hsr2.1240>
- Alcón, J. (2022). La investigación de accidentes de tráfico [*Tesis de grado en Seguridad Pública y Privada, Universidad Miguel Hernández de Elche*]. Repositorio Institucional-UMH. <https://dspace.umh.es/bitstream/11000/28799/1/TFG-Alc%c3%b3n%20Coy%2c%20Juan.pdf>
- Aleatica. (2023, 16 de mayo). ¿Cuál es la importancia de la reducción de accidentes de tránsito? *Aleatica*. Recuperado el 25 de marzo de 2025 de <https://www.aleatica.com/importancia-de-la-reduccion-de-accidentes/>
- Aletta. (2024, 3 de enero). Las empresas de transporte público deben indemnizar cuando ocurre un accidente con sus vehículos afiliados. *Aletta*. <https://aletta.com.co/blog/las-empresas-de-transporte-publico-deben-indemnizar-cuando-ocurre-un-accidente-con-sus-vehiculos/>
- Bahl, M. (2023, mayo). A step-by-step guide to writing a scientific review article. *Journal of Breast Imaging*, 5(4), 480–485. <https://doi.org/10.1093/jbi/wbad028>
- Barr, K. (2020, 18 de agosto). ¿Qué ha llevado a Perú a tener un sistema de transporte deficiente? *BID*. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/que-ha-llevado-a-peru-a-tener-un-sistema-de-transporte-deficiente/>
- Bazan, E. (2022). Gestión en seguridad vial y la cultura en prevención de accidentes de tránsito en una institución de la SUTRAN, 2021 [*Tesis de maestría, Universidad César Vallejo*]. Repositorio Institucional-UCV. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/102915>
- Borbor, M. (2024). Seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito en el distrito de Tarapoto–2023 [*Tesis de maestría, Universidad César Vallejo*]. Repositorio Institucional-UCV. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/132531/Borbor_CMA-SD.pdf
- Cairampoma, A. (2014, noviembre). La regulación de los precedentes administrativos en el ordenamiento jurídico peruano. *Derecho PUCP*, (73), 483–504. <https://www.redalyc.org/pdf/5336/533656136018.pdf>
- Carrillo, S., Lévano, S., Panduro, A., & Unocc, L. (2022). Seguridad vial en los ciudadanos y su impacto en la tasa de accidentes en Lima 2021 [*Trabajo de investigación de bachiller, Universidad San Ignacio de Loyola*]. Repositorio Institucional-USIL. <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/823a1f08-2c11-483f-bba8-a58facafb803/content>

- Cayetano, J. (2024, 4 de septiembre). 8 personas fallecen cada semana en Lima por accidentes de tránsito: ¿a qué se debe esta crisis de seguridad vial? *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/8-personas-fallecen-cada-semana-en-lima-por-accidentes-de-transito-a-que-se-debe-la-cri-sis-de-seguridad-vial-noticias-traffic-accidente-de-transito-noticia/>
- Ccencho, S., & Apumayta, F. (2024). Efecto de la infraestructura pública en el crecimiento económico de la macro región Centro del Perú, 2007–2022 [*Tesis de grado, Universidad Continental*]. Repositorio Institucional-UC. https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/15567/3/IV_FCE_313_TE_Ccencho_Apumayta_2024.pdf
- Chávez, C. (2023). Mejoramiento de la seguridad vial con medidas de bajo costo para prevenir accidentes en el Centro de la Ciudad de Camana–2023 [*Tesis de maestría, Universidad Católica de Santa María*]. Repositorio Institucional-UCSM. <https://apps.ucsm.edu.pe/UCSMERP/Docs/Tesis/011212.pdf>
- Chipana, J. (2023). Factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa el Salvador, 2021 [*Tesis de licenciatura en Derecho, Universidad Autónoma del Perú*]. Repositorio Institucional-UA. <https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/2273/Chipana%20Miranda%2C%20Jorge.pdf>
- Çobanoğlu, D. (2023, 19 de noviembre). What is non-experimental research: Definition, types & examples. *Forms App*. <https://forms.app/en/blog/non-experimental-research>
- Coca, S. (2021, 1 de junio). ¿Qué es la responsabilidad civil contractual y extracontractual? Bien explicado. *LP-Pasión por el Derecho*. Recuperado el 25 de marzo de 2025 de <https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-contractual-extracontractual-derecho-civil/>
- Ferrajoli, L. (1995). *Derecho y razón: Teoría del garantismo penal*. Trotta. <https://clea.edu.mx/biblioteca/files/original/5694a779b4871166c0ed-b73b407c9529.pdf>
- Galindo, J. (2022, diciembre). Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en México, 2010–2019. *Horizonte Sanitario*, 22(1), 45–52. <https://www.scielo.org.mx/pdf/hs/v22n1/2007-7459-hs-22-01-45.pdf>
- González, J. (2021). *La contratación pública como sistema* (1ª ed.). Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/8150/1/SDS-010-Gonzalez-La%20contratacion%20publica.pdf>
- Guerra, C. (2020, marzo). Una visión sobre el accidente ocurrido en Villa El Salvador. *Revista de la Sociedad Química del Perú*, 86(1), 1–2. <http://www.scielo.org.pe/pdf/rsqp/v86n1/2309-8740-rsqp-86-01-1.pdf>
- Hassan, M. (2024a, 25 de marzo). Qualitative research – Methods, analysis types and guide. *ResearchMethod*. Recuperado el 25 de marzo de 2025 de https://researchmethod.net/qualitative-research/#google_vignette

- Hassan, M. (2024b, 26 de marzo). Documentary analysis – Methods, applications and examples. *ResearchMethod*. Recuperado el 25 de marzo de 2025 de <https://researchmethod.net/documentary-analysis/>
- Hiscox España. (2022, 21 de julio). Responsabilidad civil en las empresas, ¿qué es y qué cubre? *Hiscox España*. <https://www.hiscox.es/blog/responsabilidad-civil-empresas-que-cubre>
- Huapaya, R. (2019). *El proceso contencioso-administrativo* (1ª ed.). Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://repositorio.pucp.edu.pe/server/api/core/bitstreams/8366552e-52f5-4baa-a069-18963112bec0/content>
- Hurtado, H., & Cuaran, O. (2019). Estudio de seguridad en dos tramos críticos de la Municipalidad de Campo Alegre – Huila [*Tesis de ingeniería civil, Universidad Militar Nueva Granada*]. Repositorio Institucional-UNIMILITAR. <https://repository.unimilitar.edu.co/items/412b96cb-27da-47c5-a5d9-5851454b66b5>
- Kumar, V., Kumar, R., & Kumar, S. (2023, abril). A systematic review on road traffic accident: Causes and control measures. *IJCRT*, 11(4), 291–301. https://www.researchgate.net/publication/370004806_A_Systematic_Review_on_Road_Traffic_Accident_Causes_and_Control_Measures
- Marqués, M. (2018). La responsabilidad civil del empresario. Responsabilidad en materia de riesgos laborales [*Tesis de grado, Universidad de Valladolid*]. Repositorio Institucional-UVA. <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/35045/TFG-O-1520.pdf>
- Medina, M., Rojas, R., Bustamante, W., Loaiza, R., Martel, C., & Castillo, R. (2023). *Metodología de la investigación: Técnicas e instrumentos de investigación* (1ª ed.). Inudi. <https://editorial.inudi.edu.pe/index.php/editorialinudi/catalog/view/90/133/157>
- Ministerio de Sanidad de España. (2021). *Segundo Decenio para la Acción de Seguridad Vial. 2021–2030*. <https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/lesiones/seguridadVial/internacional/oms/2doDecenio.htm>
- Núñez, E. (2020). Propuesta para mejorar la seguridad vial en la empresa Transporte Llamosas S.R. Ltda. mediante un sistema de gestión de riesgos implicados en la conducción vehicular [*Tesis doctoral, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa*]. Repositorio Institucional-UNSA. <https://repositorio.unsa.edu.pe/items/7c977db0-8513-4f50-a951-0fa7ae32cc0b>
- Obregón, Cl., Águila, T., & Rojas, J. (2018, julio). Estrategia de educación y seguridad vial para el cambio cultural en la comunidad. *Pedagogía y Sociedad*, 21(52), 48–68. <https://www.redalyc.org/pdf/5817/581779114004.pdf>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Boletín estadístico de siniestralidad vial, 2023*. <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2023/>

- Orellana, T. (2022, junio). El procedimiento administrativo sancionador en el Ecuador. *Analysis. Claves de Pensamiento Contemporáneo*, 33(7), 1–23. <https://studiahumanitatis.eu/ojs/index.php/analysis/article/view/2022-orellanaroldan/654>
- Organización Mundial de la Salud. (2023). A pesar de los notorios progresos, la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo. <https://www.who.int/es/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue>
- Organización Panamericana de la Salud. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/51100/9789275320877_spa.pdf
- Pico, M., González, R., & Noreña, O. (2011, diciembre). Seguridad vial y peatonal: Una aproximación teórica desde la política pública. *Revista Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2), 190–204. <https://www.redalyc.org/pdf/3091/309126696014.pdf>
- Planzer, R. (2005). *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/77f6252b-5950-49a9-9d6a-43aa8c65d7e4/content>
- Prada, V. (2021). Reparación civil en accidentes de tránsito ocasionados por vehículos motorizados [*Tesis de maestría en Derecho Civil y Comercial, Universidad Nacional Federico Villarreal*]. Repositorio Institucional-UNFV. https://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13084/5246/PRADA_AZUERO_VICTORIA_ABIGAIL_MAESTRIA_2020.pdf
- Prakashel, K. (2023). Due process in administrative law in India: A critical assessment. *International Journal of Law Management & Humanities*, 6(1), 1907–1915. <https://www.ijlmh.com/wp-content/uploads/Due-Process-in-Administrative-Law-in-India.pdf>
- Rebollo, M., Izquierdo, M., Alarcón, L., & Bueno, A. (2010). *Derecho administrativo sancionador*. Lex Nova. <https://books.google.com.pe/books?id=kxz71Oe12eUC>
- Recio, J. (2008). Potestad organizatoria de las administraciones públicas, ordenación de puestos de trabajo y control judicial. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, (32), 263–320. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2859873>
- Ridi, N., & Fikfak, V. (2022, mayo).** Sanctioning to change state behaviour. *Journal of International Dispute Settlement*, 13(2), 210–232. <https://doi.org/10.1093/jnlids/idac006>
- Rivera, H. (2024, 7 de mayo). Accidentes de tránsito y Seguro Obligatorio en Perú: Lo que necesitas saber. *Trámite Perú*. Recuperado el 25 de marzo de 2025 de <https://perutramite.com/accidentes-de-transito/>

- Rui, S. (2022, agosto). Research on tort liability of autonomous vehicles in traffic accidents. *BCP Social Sciences & Humanities*, 19, 157–163. <https://doi.org/10.54691/bcpssh.v19i.1599>
- Saade, M., & Ortega, J. (2025). *Avances y desafíos de la seguridad vial en América Latina y el Caribe*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/ab61f50e-5868-48fc-b433-08c4d86cd595/content>
- Sánchez, J. (2023). Plan de seguridad vial para mejorar los riesgos asociados en accidentes de tránsito vehicular en el distrito de Trujillo, 2022 [*Tesis de licenciatura, Universidad Señor de Sipán*]. Repositorio de la USS. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/10804/Sanchez%20Cabanillas%20Jorge%20Alberto.pdf>
- Sánchez, Z. (2023). *El procedimiento administrativo y el Sistema Interamericano de Derechos Humanos* (1ª ed.). Colex.
- Santamaría, N., Caldera, S., & Santamaría, L. (2022). Análisis de la accidentalidad de tránsito en la empresa Sotragolfo Ltda. ocurridos en el periodo de julio a diciembre 2021 [*Tesis de licenciatura en Salud Ocupacional, Universidad Minuto de Dios*]. Repositorio Institucional-UNIMINUTO. <https://repository.uniminuto.edu/server/api/core/bitstreams/edaa8851-28c1-42cc-a5f1-74518325ff61/content>
- Siccha, P. (2019). La responsabilidad civil extracontractual de las empresas de leasing frente a un accidente de tránsito [*Tesis de maestría en Derecho Civil y Comercial, Universidad Nacional Federico Villarreal*]. Repositorio Institucional-UNFV. <https://hdl.handle.net/20.500.13084/4989>
- Silva, C. (2022). Seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito: Una revisión bibliográfica [*Trabajo de investigación de bachillerato en Enfermería, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo*]. Repositorio Institucional-USAT. https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/5238/1/TIB_SilvaParedesCarmen.pdf
- Tirado, J. (2024). *Sanciones administrativas. Fundamentos y límites de la potestad sancionadora de la administración pública* (1ª ed.). Palestra.
- Tirado, J. (2011, julio). Reflexiones en torno a la potestad de inspección o fiscalización de la administración pública. *Derecho & Sociedad*, (37), 251–262. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechosociedad/article/view/13177/13790>
- Tribunal Constitucional. (2005). *Exp. N.º 00053-2004-PI/TC*. <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/00053-2004-AI.pdf>
- Tribunal Constitucional. (2005). *Exp. N.º 0042-2004-AI/TC*. <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/00042-2004-AI.pdf>
- Tribunal Constitucional. (2005). *Exp. N.º 0020-2005-PI/TC*. <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/00020-2005-AI%2000021-2005-AI.pdf>
- Tribunal Constitucional. (2006). *Exp. N.º 0001-2005-PI/TC*. <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00001-2005-AI.html>

- Tribunal Constitucional. (2024). *Exp. N.º 00026-2021-PI/TC*. <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2024/00026-2021-AI.html>
- Tribunal Constitucional. (2024). *Exp. N.º 01991-2022-PA/TC*. <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2024/01991-2022-AA.html>
- Varas, H. (2020, 21 de julio). Responsabilidad civil por hechos de tránsito y seguros. *LP – Pasión por el Derecho*. Recuperado el 25 de marzo de 2025 de <https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-hechos-transito-seguros/>
- Vega, G. (2021). Políticas públicas en seguridad vial y accidentes de tránsito en la ciudad de Chimbote, 2020 [*Tesis de maestría en Gestión Pública, Universidad César Vallejo*]. Repositorio Institucional-UCV. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/92162/Vega_GWA-SD.pdf
- Villafranqui, G. (2020, septiembre). El desarrollo de infraestructura pública y los acuerdos de Estado a Estado: Alcances y oportunidades. *Derecho & Sociedad*, (55), 433–443. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/23259/22245>
- Villegas, P. (2022, diciembre). La actividad de fiscalización y derechos de los administrados: Las actas de inspección. *IUS ET VERITAS*, (65), 166–175. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/26286/24694>
- Zegarra, D. (2011). La resolución en el procedimiento administrativo sancionador y el derecho de defensa. En D. H. Zegarra & V. S. Baca Oneto (Coords.), *La Ley de Procedimiento Administrativo General. Diez años después* (pp. 337–362). <https://www.studocu.com/pe/document/pontificia-universidad-catolica-del-peru/derecho-civil-y-derecho-procesal-civil/u13-zegarra-337-361-apuntes/99121840>